

50377
1994
217-2

gen 20 102 433
50377
1994
217-2

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



THESE DE DOCTORAT
(Nouvelle thèse)

LES CONSEQUENCES
DU DECLOISONNEMENT FRONTALIER
POUR LA METROPOLE LILLOISE

Tome 2

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.

TROISIEME PARTIE

LA METROPOLE
LILLOISE ENTRE
BRUXELLES ET PARIS

INTRODUCTION DE LA TROISIEME PARTIE

*** La Métropole lilloise est située entre Paris et Bruxelles, les deux plus grandes métropoles francophones d'Europe du Nord-Ouest. Le décloisonnement frontalier contribue à rapprocher, pour des raisons différentes, ces deux villes de la Métropole lilloise, lui ouvrant ainsi des perspectives nouvelles dont il convient d'évaluer à la fois les risques et les chances.

Située depuis quelques mois à seulement une heure de Lille, contrainte par le décloisonnement frontalier à s'étendre toujours plus afin de conserver sa place dans la lutte que se livrent les métropoles européennes, Paris confirme sa primatialité au sein du système urbain français et fait planer sur la Métropole lilloise le risque d'une satellisation prochaine. A contrario, l'expérience des métropoles d'équilibres, à laquelle avait participé l'agglomération de Lille-Roubaix-Tourcoing dans les années 70, a cédé aujourd'hui le pas à différentes mesures annoncées par les pouvoirs centraux, et dont la principale, le transfert d'emplois publics de Paris vers la province, devait bénéficier, à la Métropole lilloise, et servir à diffuser et répartir en province une partie des pouvoirs parisiens.

Bruxelles, située dès 1996 à 25 minutes de la Métropole lilloise par TGV, demeure quant à elle, malgré sa proximité géographique, une ville mal connue des lillois et qu'il convient d'analyser. Ville francophone concentrant de nombreux pouvoirs sur son territoire, la région de Bruxelles-Capitale souffre de l'exiguïté de son territoire. Cependant, l'extension prochaine de l'UE à de nouveaux pays contraint déjà cette ville à devoir accueillir de nouveaux services européens sur son territoire.

Dans ces conditions, on peut se demander dans quelle mesure une complémentarité ne peut pas exister entre la Métropole lilloise tout proche, ses disponibilités foncières et Bruxelles. On peut également se demander si un tel rapprochement ne représenterait pas un moyen permettant à Lille d'échapper à la force d'attraction parisienne et au risque majeur que fait planer la capitale française sur son devenir.

Bien entendu, ces perspectives sont limitées par un certain nombre de phénomènes qu'il convient d'analyser: la concurrence potentielle que d'autres villes européennes pourraient opposer à la Métropole lilloise pour bénéficier d'éventuelles délocalisations bruxelloises, la fédéralisation de la Belgique ou bien les risques de concurrence de la capitale belge elle-même font partie des risques susceptibles de nuire à une telle stratégie ***

CHAPITRE 1

LA CRISE URBAINE BRUXELLOISE AUX PORTES DE LA METROPOLE LILLOISE

A) UNE METROPOLE VICTIME DE SON SUCCES

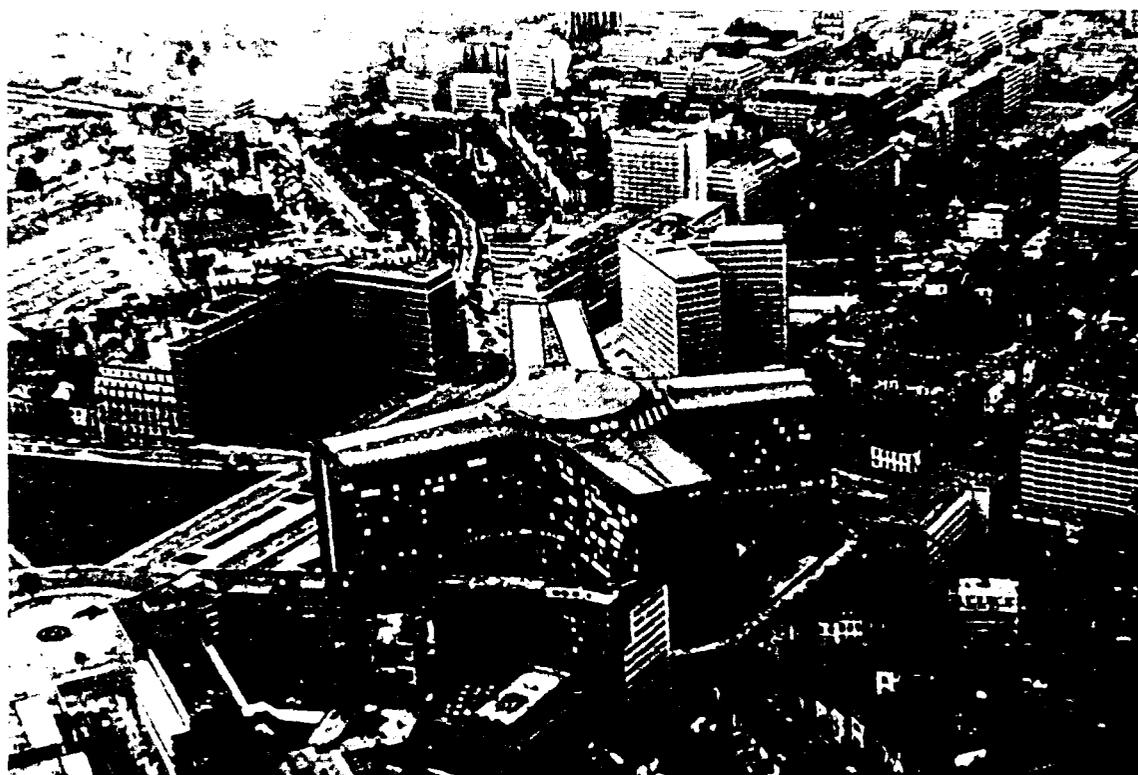
1 - UNE VILLE QUI CONCENTRE DE NOMBREUX POUVOIRS SUR UN TERRITOIRE EXIGU ET DENSE

1.1 - Le rayonnement international de Bruxelles.

a) Le siège d'institutions internationales.

Bruxelles accueille sur son sol de nombreuses institutions européennes, dont trois importantes institutions européennes: la Commission de la Communauté européenne, symbolisée par l'immeuble du Berlaymont (photo 2) (en cours de réhabilitation), le Comité Economique et Social et le Secrétariat Général du Conseil des Ministres. Grâce aux institutions européennes, Bruxelles connaît un développement continu. Les emplois de haute qualification représentent 32% de l'emploi total contre 10% seulement pour Lille. Bruxelles dispose de 7 millions de m² de bureaux. De grands projets comme la rénovation de la gare TGV du Midi, lui permettront d'arriver à une surface de 10 millions de m² en l'an 2.000.

PHOTO n° 2: LE BERLAYMONT



La présence des institutions européennes explique que les ONG soient particulièrement nombreuses en Belgique. Avec 1.022 Organisations recensées, la Belgique vient même en tête de la liste des pays dans lesquels des ONG ont installé leur Secrétariat général. Et parmi les ONG présentes en Belgique, 81% d'entre elles ont établi leur siège à Bruxelles (tableau 015).

TABLEAU n°015: - CLASSEMENT PAR NATIONALITE DES ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES IMPLANTEES EN REGION BRUXELLOISE EN 1987

1.	Belgique:	1.022
2.	France:	944
3.	Etats-Unis:	840
4.	Royaume-Uni:	791
5.	Suisse:	559

Source: Société de Développement Régional de Bruxelles 1991 - "Rapport d'activité 1991" - SDRB-GOMB, Bruxelles, p3.

Enfin, en 1988, l'aéroport de Bruxelles a accueilli 7.084.404 passagers. En tant qu'aéroport cargo, Bruxelles National a traité 227.998 tonnes de marchandises et de courrier en 1987.

b) Une ville cosmopolite.

Bruxelles connaît depuis toujours un afflux considérable de populations étrangères. Dès après la deuxième guerre mondiale, Bruxelles a connu une forte émigration populaire à dominante méditerranéenne pour abriter en 1981, près de 200.000 étrangers: Marocains, Italiens, Espagnols... imprégnant certains quartiers de leurs traditions d'origine.

La présence depuis 1958 des Institutions européennes et, depuis 1967, de l'OTAN, a engendré, quant à elle, une émigration de luxe. Les Bruxellois de souche regardent avec indifférence cette population et "*les commerçants, eux, se frottent les mains*"(1).

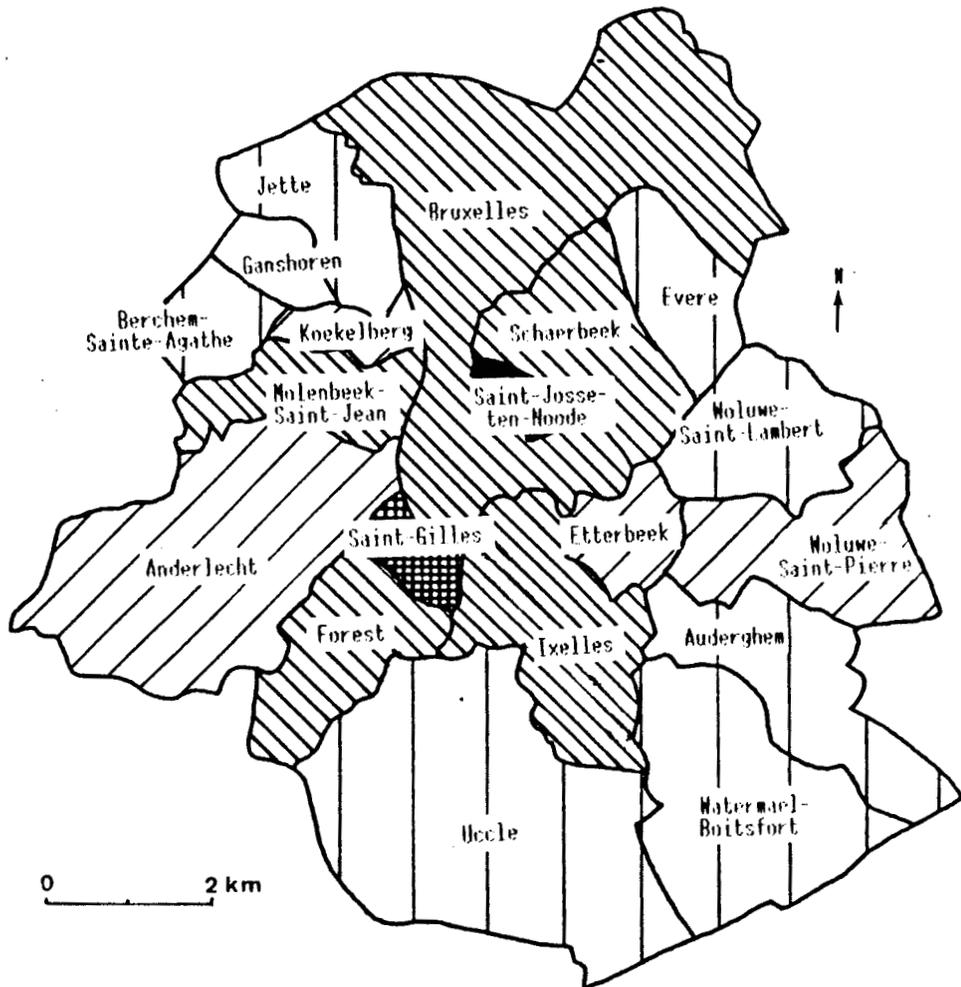
Néanmoins, la concentration d'étrangers dans certains quartiers atteint parfois des seuils importants: jusque 50% de la population totale de certains quartiers (carte 20).

c) Bruxelles, centre de congrès.

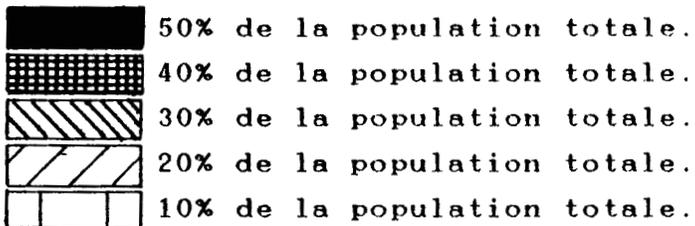
Forte de son rayonnement européen et international, Bruxelles est devenue quatrième place mondiale de congrès. Plus de 1.000 congrès et séminaires y sont organisés chaque année. Ils reçoivent près de 250.000 participants. C'est l'Exposition Universelle d'avril à octobre 1958 qui a marqué le lancement véritable de Bruxelles comme place mondiale de congrès, en accueillant 42 millions de visiteurs.

 (1) CONSTANT (Valérie) 1990 "*Bruxelles aujourd'hui. Flandre et Wallonie.*" Paris, les éditions ja, p30.

Carte 20 : LES ETRANGERS RESIDANT EN REGION BRUXELLOISE EN 1991



Légende :



Source: Institut National de la Statistique 1991 - "Recensement de la population et des logements." - Ministère des Affaires Economiques, Royaume de Belgique.

d) Bruxelles, place financière.

Bruxelles a 61 banques de droit étranger ou de droit belge à participation étrangère sur son territoire. Un organisme implanté dans la périphérie de Bruxelles: le SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications), est chargé de faciliter les relations entre banques. Bruxelles abrite aussi Euro-Clear, le plus grand centre de compensation en obligations internationales. Ainsi, Bruxelles est la cinquième place financière d'Europe si l'on considère le volume des avoirs internationaux des banques. 60% des sociétés étrangères présentes sur le marché belge ont un siège à Bruxelles. Souvent même, ces sociétés ont choisi Bruxelles comme centre de distribution de leurs produits vers l'Europe.

Enfin, la Bourse de Bruxelles s'est modernisée ces dernières années, pour renforcer l'intérêt international de la place. Ceci, particulièrement en adoptant le CATS (Computer Assisted Trading System) après les bourses de Toronto et de Paris. En 1989, la bourse de Bruxelles a vu transiter quelques 407,6 milliards de francs belges. 341 sociétés dont 150 étrangères, y étaient cotées.

e) Une plate-forme économique puissante et ouverte à l'international.

A elle seule, la population bruxelloise représente un peu moins de 10% de la population nationale. Mais les 550.000 emplois générés à Bruxelles représentent quant à eux près de 20% de la main d'oeuvre du pays, confirmant le rôle phare de Bruxelles dans la vie économique belge. La Région bruxelloise, qui ne représente que 0,5% du territoire national en surface, réalise 15% du PNB.

Par rapport à la Flandre et à la Wallonie, la population compte également le plus grand nombre d'actifs, c'est-à-dire 42,4%.

L'agglomération bruxelloise concentre aussi près du cinquième des travailleurs de l'industrie belge. Elle est de ce fait le deuxième centre industriel du pays après Anvers. Plusieurs zones industrielles, situées le long des grands axes de pénétration, couvrent la région bruxelloise: le long du canal de Bruxelles surtout, mais aussi en bordure du "ring" (sic) et des autoroutes qui convergent vers la ville.

Bruxelles est aussi le premier centre de services du pays. 85% des emplois bruxellois appartiennent à un secteur tertiaire diversifié: services bancaires, bureaux d'avocats spécialisés, agences de publicité, sociétés d'informatique, agences de presse, services de traduction et d'interprétation... un développement des services lié à la présence d'institutions internationales.

Il y a 167 ambassades à Bruxelles et 4.000 personnes accréditées auprès des services diplomatiques. En outre, un nombre de plus en

plus grand de lobbyistes ouvrent un bureau à Bruxelles. Avec plus de 200 ambassades, Bruxelles est, après New-York, la ville qui compte le plus grand nombre de missions diplomatiques. Cette internationalisation fait que plus de 400 journalistes opèrent à partir de Bruxelles, qui devient ainsi, après Washington, une des principales plaques tournantes du monde en matière médiatique.

C'est aussi à Bruxelles que se concentrent les organismes compétents en matières d'exportations: l'Office Belge du Commerce Extérieur, l'Office National du Ducroire, le Service Promexport de l'Union des Entreprises de Bruxelles, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles. On trouve aussi à Bruxelles de très nombreuses chambres de commerce bilatérales destinées à favoriser les relations avec un pays particulier.

Un chiffre témoignant l'ouverture internationale de Bruxelles: 80% du PIB de Bruxelles provient de ses activités internationales.

Par ailleurs, plus de 1.500 sociétés étrangères ont choisi de s'établir à Bruxelles (tableau 016). Ces entreprises participent activement au fonctionnement de l'économie belge.

**TABLEAU n°016: - NATIONALITES DES SOCIETES ETRANGERES ETABLIES
A BRUXELLES EN MAI 1987**

USA	: 671	Japon	: 84
Royaume-Uni	: 174	Suisse	: 80
France	: 170	Italie	: 75
Allemagne	: 162	Espagne	: 35
Pays Scandinaves	: 93	Canada	: 16

f) Le rayonnement culturel de Bruxelles.

Le creuset bruxellois.

Dès les origines, deux parties apparaissent. Dans la ville basse, se localise le commerce et l'industrie. Elle regroupe aujourd'hui l'hôtel de ville, la Bourse, les théâtres et les artères commerçantes; les industries s'étirent le long de la vallée, jusqu'à Vilvoorde ou Halle et Tubize. Cette ville basse abrite les quartiers populaires et néerlandophones. Plus à l'Est, la ville haute, est dominée aujourd'hui par l'administration; on y trouve le Palais royal, le Palais de justice, les grands musées, les ministères; l'arrivée de la Communauté européenne a développé les fonctions directionnelles de la rue de la Loi à la Place Charlemagne. La résidence de haut niveau s'y est installée à la fin du XIXème siècle, dans les quartiers Léopold et Louise actuellement de plus en plus occupés par des bureaux ou le commerce de luxe. Aujourd'hui, la ville haute abrite les quartiers chics et francophones (place Royale, avenue Louise, palais de justice) mais aussi, de plus en plus de bureaux.

Une ville bilingue.

C'est sous Antoine de Bourgogne, qui élit sa résidence principale à Bruxelles, que le français fit au XVème siècle son apparition dans Bruxelles, en plein coeur des Flandres. Entre les deux, peu de compétition. Mais les Flamands sont mieux préparés au bilinguisme que les Wallons. En effet, poussés par la nécessité de se faire comprendre hors de leurs frontières, les Flamands connaissent tous le français. Les francophones, eux, parlent souvent un néerlandais approximatif et préfèrent souvent utiliser l'anglais comme bouée de sauvetage.

Une ville d'art et de loisirs.

Bruxelles est une ville culturelle. Elle accueille sur son sol 70 musées, 53 théâtres et opéras, 128 cinémas. Par ailleurs, ses habitants sont câblés à 31 différentes chaînes de télévision. Enfin, elle prétend souvent aux titres de capitale de la bande dessinée, de l'art nouveau et du jazz. C'est à Bruxelles en effet qu'ont été inventés Tintin et le saxophone...

Bruxelles dispose également de 140 hôtels pour 20.000 lits et 1.800 restaurants, afin d'accueillir les touristes qui s'y rendent.

Centre culturel de niveau européen, Bruxelles possède une école internationale qui accueille des élèves de 51 nationalités différentes.

Bruxelles est enfin un carrefour ferroviaire et autoroutier (les réseaux belges sont les plus denses du monde).

1.2 - Un territoire exigu, dense et complexe à gérer.

a) Une ville à l'étroit.

La superficie totale de la Région bruxelloise comporte 16.178 hectares, répartis sur 19 communes. Exiguë, la région Bruxelloise comptait pourtant, en 1990, 964.385 habitants.

Dès contraintes constitutionnelles font que le territoire de la Région de Bruxelles ne peut pas s'étendre. Le sol y constitue donc une des denrées les plus rares. A l'intérieur de ce territoire limité, Bruxelles doit trouver la place pour y prévoir les constructions et les infrastructures nécessaires aux habitations, aux entreprises, aux loisirs, aux activités culturelles et au tourisme, tout en veillant à ce que les activités industrielles, les services, les administrations locales, régionales, nationales et internationales, la circulation et les communications puissent se dérouler dans les meilleures conditions possibles. La planification urbanistique constitue dès lors un des principaux défis, tant sur le plan économique que sur le plan du logement.

Pour 1988, les différentes destinations données à la superficie disponible ont été évaluées comme suit (tableau 017):

TABLEAU n°017: - UTILISATION DE L'ESPACE EN REGION BRUXELLOISE EN 1988

Emploi du sol	Surface (hectares)	% de la surface totale
Terrains non construits	6.818	42,0
Habitations	4.000	24,5
Commerce et horeca	3.384	21,0
Industrie	927	6,0
Bureaux	290	2,0

Source: D'après la Société de Développement Régional de Bruxelles 1992 - "Bruxelles: quelques données chiffrées." - SDRB-GOMB, Bruxelles.

b) Les logiques antagonistes des marchés du bureau et du logement.

Poussée par le décloisonnement frontalier à renforcer son rayonnement international en accueillant toujours plus d'immobilier de bureaux sur son territoire, Bruxelles subit le contrecoup de la logique antagoniste qui oppose le marché du bureau à celui du logement.

"Tandis qu'on construit un m de bureau dans la Métropole (lilloise) on en bâtit quatre sur le territoire de la capitale européenne"(1). La pression de l'immobilier est plus forte à Bruxelles (8.000 m² de bureaux par habitant) qu'à Paris ou Londres (2.000 à 3.000 m² par habitant). La forte demande dont bénéficient les immeubles de bureaux (tableau 018), compromet l'équilibre existant entre les diverses fonctions socio-économiques de cette métropole. Rien que pour 1991-1993, les besoins de la CEE en nouvelles superficies de bureaux représentaient 200.000 m².

TABLEAU n°018: - EVOLUTION DU NOMBRE ET DE LA SUPERFICIE DES BATIMENTS INDUSTRIELS A LOUER OU A VENDRE DANS LA REGION BRUXELLOISE

	Nombre de bâtiments	Superficie en m ²
1989	297	459.700
1990	467	542.180
1991	680	818.818

Source: Société de Développement Régional de Bruxelles 1991 - "Rapport d'activité 1991" - SDRB-GOMB, Bruxelles, p16.

Corrélativement à cette pression du marché du bureau, Bruxelles connaît depuis 1988 une flambée des prix de vente et des loyers des habitations. Ce phénomène n'est pas sans répercussion pour la population Bruxelloise, et plus spécialement pour la fraction la plus fragilisée de celle-ci qui ne rencontre pas, dans l'offre actuelle, la réponse à ses besoins. C'est ainsi que se développe une demande sociale de logements. Ce sont en particulier les communes centrales de la région bruxelloise qui sont les plus sensibilisées par le phénomène du développement de la demande

(1) Voix du Nord (La) 30 juin - 1er juillet 1991 "Euralille vu de plus loin. (II)"

sociale. Dans ces conditions, pour citer la première phrase d'un ouvrage belge consacré au logement social à Bruxelles, "*habiter la ville, risque, à Bruxelles, de devenir un privilège*"(1).

Autre conséquence du développement de l'immobilier de bureau, entre 1977 et 1988, le nombre d'emplois offerts par l'industrie dans Bruxelles a baissé de 34% (132.000 en 1977 contre 87.000 en 1988), une diminution qui n'a pas été totalement compensée par les emplois qui ont été créés dans les secteurs des services (24.000 emplois de plus de 1977 à 1988) (2).

L'espace social bruxellois se caractérise aujourd'hui par la concentration en centre-ville des populations les plus pauvres et par le déplacement vers la périphérie des populations aisées. La transcription de ce phénomène en terme de fiscalité, est défavorable à la Région bruxelloise dans la mesure où ces populations aisées échappent en grande partie à l'imposition de celle-ci. Pour l'économie de la Région bruxelloise, il est dès lors primordial de veiller à ce que les entreprises établies à Bruxelles ne quittent pas elles aussi son territoire et à ce que d'autres sociétés viennent s'y établir.

2 - LES CONSEQUENCES DE CETTE CONCENTRATION DE POUVOIRS POUR BRUXELLES

2.1 - Conséquences directes.

a) Dépeuplement et paupérisation.

Au 1er janvier 1989, Bruxelles comptait 970.501 habitants. Jusqu'au début des années 70, la population de Bruxelles n'avait cessé d'augmenter. Mais entre 1977 et 1989, Bruxelles a vu sa population diminuer de 7,6%. Les trois dernières années, le nombre d'habitants s'est toutefois stabilisé.

La diminution trouve son explication dans deux facteurs: la migration des citoyens vers la ceinture verte autour de la Région bruxelloise et un solde négatif des naissances par rapport aux décès parmi la population bruxelloise. Ainsi, à l'exception des populations captives (chômeurs de longue durée, marginaux...), seules les tranches de la population les plus aisées peuvent désormais demeurer en centre-ville. Le logement social est le premier à souffrir de ce phénomène d'exode.

Bruxelles a perdu 110.000 habitants en 20 ans. Le mouvement s'est toutefois atténué ces dernières années. La densité de population est faible (65 habitants par hectare en moyenne avec des pointes qui ne dépassent guère 200 habitants par hectare) au regard de celle d'autres grandes villes européennes: 200 à 300 habitants par hectare, voire plus.

 (1) DE KEERSMAECKER (Marie-Laurence), CARTON (Luc) 1992 "*Action publique et droit au logement.*" Dupuis-Charleroi, Bruxelles, p7.

(2) Société de Développement Régional de Bruxelles 1992 "*Bruxelles: quelques données chiffrées.*" SDRB-GOMB, Bruxelles, 7p.

L'exclusion sociale alimentée par la fièvre immobilière a touché durement les Bruxellois les plus pauvres qui pouvaient jusque-là se loger dans des logements à bas prix. Les hausses des prix enregistrées ces dernières années sur le marché de l'immobilier à Bruxelles ont porté le budget moyen nécessaire à l'achat d'un logement neuf ou rénové à 50.000 francs le m² (1).

b) L'augmentation inquiétante du nombre de migrants alternants.

Victime de son succès en matière d'attractivité du tertiaire supérieur et des bureaux, la hausse des valeurs immobilières augmente la difficulté de trouver à se loger et accélère le phénomène d'exurbanisation. Les migrants alternants, appelés "navetteurs" en Belgique, toujours plus nombreux, passent chaque matin et chaque soir jusqu'à une heure à bord de leur véhicule pour aller de leur résidence de banlieue au centre de la métropole bruxelloise. Le nombre total de migrants alternants venant travailler quotidiennement dans la région de Bruxelles-Capitale est estimé (2) à 240.000, pour une population active totale de 610.000 personnes !

2.2 - Les solutions "internes" proposées par les autorités bruxelloises de résoudre ces problèmes et la complexité des démarches mises en oeuvre.

Compétente en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, la Région bruxelloise prend en charge la plus grande partie des questions relatives aux problèmes d'urbanisme de Bruxelles. La SDRB, autre acteur mobilisé pour la reconstruction de la ville, reçoit des subventions régionales pour produire du logement de qualité moyenne.

Parlant de la politique du logement, C.Picqué, Président de la Région bruxelloise a affirmé son intention de "*rendre Bruxelles habitable et d'en faire une ville habitée, (...) objectif prioritaire, l'exode urbain étant la menace la plus redoutable qui pèse sur la viabilité de la Région*"(3). Afin d'éviter que ce scénario ne voit le jour, la Région cherche à requalifier les espaces publics, à rénover les quartiers dégradés et surtout, à développer l'habitat en centre-ville. De 1989 à 1991, la Région bruxelloise a engagé 2,7 milliards de francs belges dans des opérations de rénovation de l'habitat.

Pour parvenir à ces objectifs ambitieux, la Région bruxelloise s'est fixée quelques axes de travail:

a) La réhabilitation de l'habitat ancien.

Une politique de réhabilitation des logements anciens dégradés existe. Une aide financière est allouée par la Région aux communes nécessiteuses. Cependant, dans certains quartiers, les immeubles continuent à se dégrader à un rythme plus rapide que

 (1) Société de Développement Régional de Bruxelles 1992 "*Bruxelles: quelques données chiffrées.*" SDRB-GOMB, Bruxelles, 7p.
 (2) Brussels International Trade Fair 1991 "*Let's meet in Brussels.*" Brussels, BITF, 64p. (3) Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (L') 1992 "*Bruxelles-Capitale. Le nouveau visage.*" Bruxelles, A.Hutchinson, p7.

celui que peuvent soutenir les pouvoirs publics. Pour faire face à ce processus, une vingtaine de "Contrats de quartiers" (équivalent du DSQ français) ont été mis en place. Dans ces quartiers, des outils supplémentaires sont prévus: achat, réaménagement puis revente des terrains à des investisseurs privés; mobilisation des acteurs associatifs pour changer le climat social du quartier et promouvoir l'auto-rénovation, la cohésion culturelle.

Quelques chiffres donnent une idée de l'ampleur de la dégradation dans les quartiers anciens et centraux de la région: plus de 10.000 immeubles dégradés, 17.500 immeubles défraîchis, 3.600 totalement inoccupés et 4.800 partiellement (1).

b) La rénovation du parc social.

Le parc de logement social bruxellois comprend un peu plus de 36.000 logements. Les règles de gestion de ce parc sont revues, notamment en ce qui concerne le mode de calcul du loyer et l'accès au logement social. L'objectif très ambitieux que s'est fixé le Secrétaire d'Etat D.Gosuin, c'est de porter à 10% la part du logement social dans le parc immobilier total de Bruxelles (2). A cet effet, le budget du logement social a triplé en l'espace de trois ans. C'est plus d'un milliard de francs belges qui, chaque année, est désormais consacré à rénover les 36.000 logements sociaux existants et à accroître ce nombre.

c) La maîtrise du bureau.

L'Exécutif régional a imposé une plus grande rigueur dans la gestion du Plan de Secteur. Il a rompu avec la pratique des dérogations laxistes dans les affectations, les bureaux ayant une fâcheuse tendance à se substituer aux habitations. L'Exécutif prend également en charge la lutte contre les bureaux clandestins, établis dans des zones résidentielles au mépris de la réglementation.

La Région de Bruxelles-Capitale a affirmé son souhait d'établir un système de vases communicants: "Le secteur bureaux s'est vu imposer une taxation dont les recettes sont d'ores et déjà affectées à la production de logements"(3). Ainsi, aujourd'hui, la fonction bureau participe au financement de la fonction logement par un nouveau biais: 80% du produit de la taxe annuelle sur les surfaces de bureaux, soit environ 500 millions, sont affectés par les communes à la politique du logement. De cette manière les pouvoirs publics tentent de solidariser les deux produits, l'un très rentable, l'autre peu.

L'objectif très ambitieux est de "faire reposer à terme le nouveau visage de Bruxelles sur la multifonctionnalité de ses quartiers"(4).

 (1) Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (L') 1992 "Bruxelles-Capitale. Le nouveau visage." Bruxelles, A.Hutchinson, p8. (2) Id. p10. (3) et (4) Id. p13.

d) La maîtrise de la fonction hôtelière.

Dans le même ordre d'idées, l'Exécutif régional a pris des mesures concernant la fonction hôtelière, elle aussi contrainte désormais à respecter le logement. Des seuils de saturation ont été fixés quant à l'implantation d'hôtels dans les quartiers. "L'équivalent de 10.000 logements est occupé par du bureau, hors les immeubles spécifiquement conçus pour cette fonction"(1).

Un objectif: découpler le marché du logement et le marché du bureau, par des mesures de contrôle et de régularisation.

Des milliers de logements sont par ailleurs abandonnés. Les communes sont invitées à taxer lourdement les situations de négligence et les attitudes spéculatives. Et si la taxe ne les dissuade toujours pas, la Région autorise et subventionne même les communes à exproprier les immeubles abandonnés.

e) La maîtrise des grands chantiers en préservant la fonction internationale de Bruxelles.

Concernant l'emplacement de la gare du midi, future gare TGV de Bruxelles, il a fallu "encadrer et restreindre les ambitions parfois dévorantes de la SNCB et de promoteurs privés qui voulaient transformer le quartier de la gare du Midi en un nouveau glacis administratif"(2).

La construction du nouveau quartier européen est sans doute le plus grand chantier bruxellois. Il offrira plus de 325.000 m de bureaux, représentant un investissement de l'ordre de 40 milliards de francs belges.

La demande de surfaces nouvelles à destination des institutions européennes est évaluée à quelques 50.000 m par an jusqu'au lendemain de l'an 2000. A cette date, l'Europe devrait employer à Bruxelles quelque 23.000 fonctionnaires contre 13.500 seulement aujourd'hui.

f) La mise en place d'un plan de transports.

La Région de Bruxelles-Capitale a décidé (3) d'élaborer un "plan global des déplacements", le plan Iris, qui a pour principal objectif de définir les principes généraux de l'organisation à moyen et long terme du réseau de transport public de Bruxelles.

Ce qui ressort déjà du plan Iris, c'est que la Région bruxelloise n'est pas à même de maîtriser seule les problèmes de déplacement en raison du nombre de migrants alternants qui viennent chaque jour travailler à Bruxelles et de l'augmentation de 20% du trafic automobile entre 1985 et 1989.

 (1) Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (L') 1991 "Bruxelles. Une ville habitable et habitée." Bruxelles, A.Hutchinson, p9. (2) Id. p16. (3) VANDEWATTYNE (Paul) 23 octobre 1991 "Synthèse des séminaires interrégionaux." Région Wallonne, Bruxelles, p11.

g) Mise en place d'une politique foncière adaptée.

L'ensemble des réserves foncières des pouvoirs publics bruxellois (communes, région...) représente plusieurs centaines d'hectares: "*Des réserves stratégiques... pour combattre les évolutions récentes du marché immobilier*"(1).

Jamais l'augmentation des prix de l'immobilier n'avait été aussi brutale qu'en 1989. La réglementation sur les loyers étant restée de compétence nationale, la Région agit en intervenant sur le coût de production du logement, en stimulant l'offre selon une stratégie en deux temps:

- Limitation de la vente de terrains communaux pour éviter d'alimenter la hausse des prix et l'exclusion sociale qu'elle engendre.
- Au niveau des communes: vente du terrain moins cher que le prix du marché, en contrepartie de garanties précises.

L'objectif final étant de favoriser l'accession au logement de ménages disposant de revenus moyens. "*Par une ordonnance... , les terrains communaux ne pourront être aliénés qu'en faveur de ces détenteurs de revenus moyens... , qui doivent par ailleurs n'en être qu'à leur première acquisition, se domicilier dans le nouveau logement et le conserver pendant un certain temps*"(2), une manière de lutter contre la fuite des CSP moyennes qui ont tendance à désertter Bruxelles pour s'installer à la périphérie.

(1) et (2) Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (L') 1992 "*Bruxelles-Capitale. Le nouveau visage.*" Bruxelles, A.Hutchinson, p9.

B) UNE VILLE MAL CONNUE DES LILLOIS

1 - UNE VILLE PROCHE MAIS PARADOXALEMENT PEU CONNUE DES LILLOIS

1.1 - Les multiples significations du toponyme "Bruxelles".

Le toponyme "Bruxelles" recouvre une réalité aussi multiple que difficile à cerner. Il peut servir tout aussi bien à désigner la région de Bruxelles-Capitale que le chef-lieu de la Province du Brabant, la capitale de la nation Belge, la capitale du Royaume de Belgique ou le siège du pouvoir Exécutif Européen ou d'institutions extra-européennes telles que l'OTAN. Cette concentration spatiale des pouvoirs font de Bruxelles la véritable capitale de l'Europe. Capitale politique bien sur, mais aussi, dans une certaine mesure, capitale économique, financière et culturelle.

Mal connue en règle générale des français, malgré sa proximité bien que concentrant sur son territoire de nombreux pouvoirs comme nous l'avons vu, Bruxelles se situe pourtant, d'après le GIP Reclus, en tête de file avec Londres et Paris dans la hiérarchie des villes européennes (1). Ainsi, *"Bruxelles est à moins de trois heures de Paris et, malgré la proximité de ce pays voisin, 84% des Français n'ont jamais séjourné quatre jours consécutifs en Belgique"*(2).

Mal connue des lillois, Bruxelles sera pourtant bientôt plus proche de Lille, en termes de temps de trajet, que Paris (25 minutes contre 1 heure en TGV).

1.2 - La complexité des institutions bruxelloises.

a) La Région bruxelloise.

La population de la Région bruxelloise se répartit dans les limites de l'arrondissement administratif composé de 19 communes dont Bruxelles-Ville.

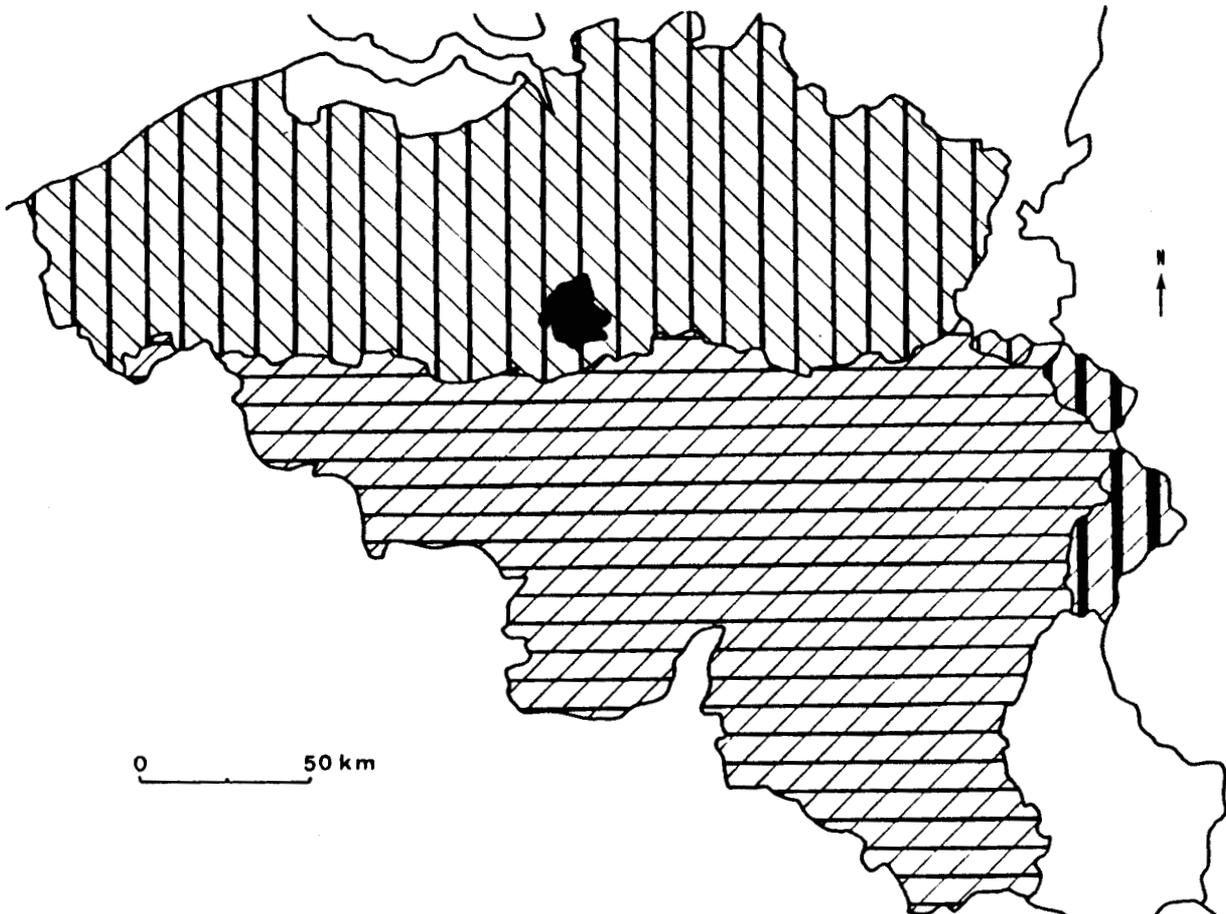
b) Les deux Communautés et la Région bilingue de Bruxelles-Capitale.

La complexité des institutions bruxelloises ne facilite pas les contacts officiels.

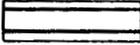
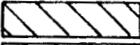
 (1) GIP Reclus mai 1989 "Les villes européennes." la Documentation française, rapport pour la DATAR, 79p. (2) Avril 1986 "Bruxelles." Géo, N°86, p110.

Si la Communauté Flamande est compétente dans les territoires de la Région de langue néerlandaise, et la Communauté Française compétente dans les territoires de la Région de langue française, elles exercent aussi toutes deux leurs compétences dans le territoire de la Région bilingue de Bruxelles-Capitale, correspondant au ressort de la Région bruxelloise (carte 21).

Carte 2I : DECOUPAGE ADMINISTRATIF DE LA BELGIQUE



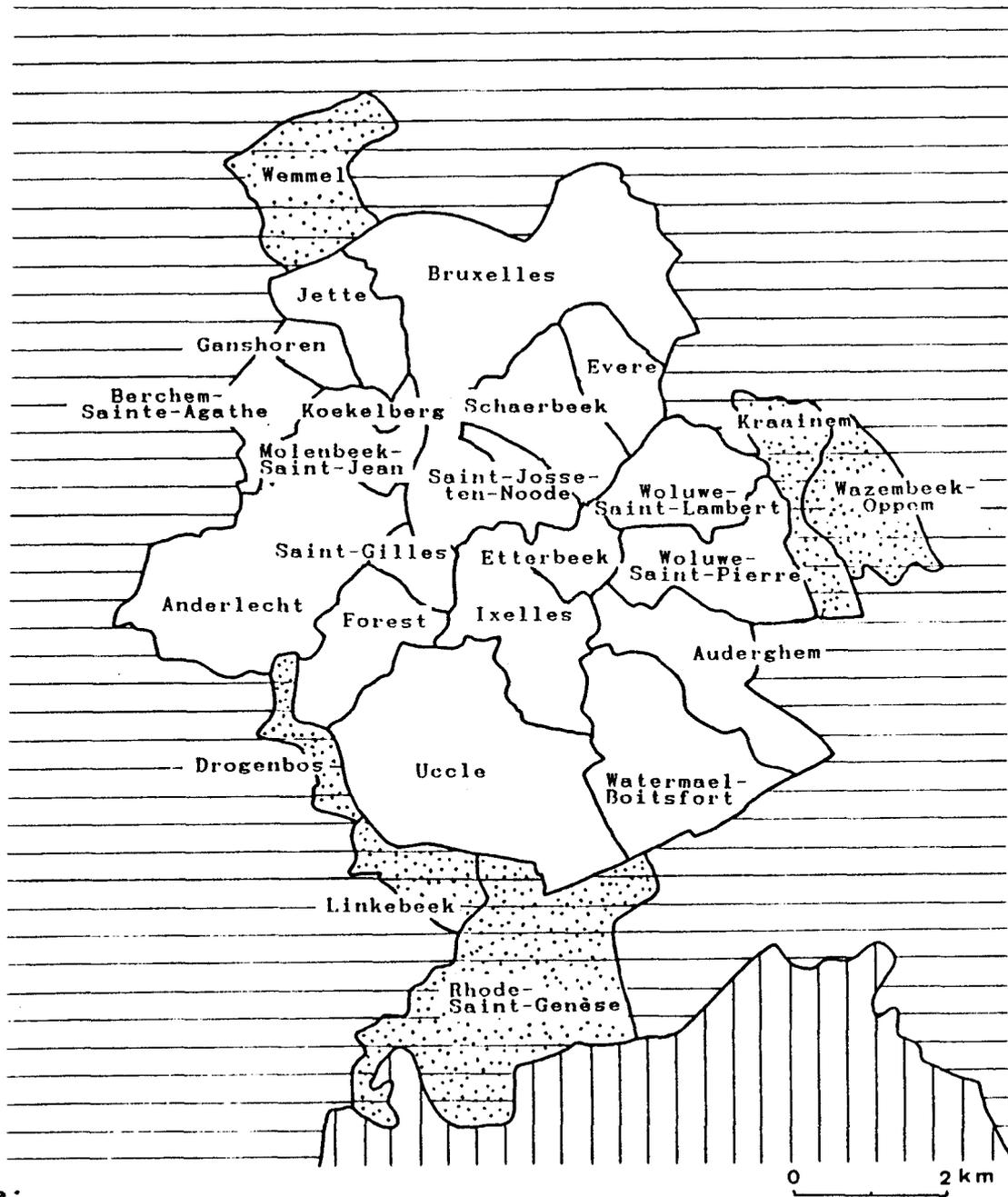
Légende :

	Communauté française.
	Communauté néerlandaise.
	Communauté germanophone.
	Région Flamande.
	Région Wallonne.
	Région de Bruxelles-Capitale.

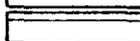
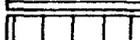
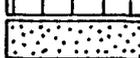
La Belgique compte une population totale de 9.947.782 habitants, dont 57,6% d'expression flamande, 31,8% de francophones, 0,7% de germanophones et 9,9% de parfaitement bilingues, ces derniers

étant essentiellement représentés par la population de la région bruxelloise, francophone à 85% environ.

Carte 22 : SITUATION GEO-ADMINISTRATIVE DE L'ARRONDISSEMENT DE BRUXELLES-CAPITALE



Légende:

-  Région de Bruxelles-Capitale.
-  Région Flamande.
-  Région Wallonne.
-  Communes "à facilités".



Jouxtant le territoire de la région de Bruxelles-Capitale, se trouvent plusieurs "communes à statut linguistique spécial" plus communément appelées "communes à facilités", c'est à dire bilingues, le personnel de l'administration étant astreint à l'usage du français et du néerlandais. Ces 6 communes sont situées en région de langue néerlandaise, mais les habitants francophones, souvent majoritaires, comme à Kraainem et Linkebeek, bénéficient de facilités sur le plan de l'administration et de l'enseignement primaire (carte 22).

2 - LES RELATIONS ENTRE LILLE ET BRUXELLES

2.1 - Le trafic ferroviaire.

Une demande écrite de renseignements a été adressée à la Division Commerciale du Fret de la SNCF. Cette demande portait sur les échanges de marchandises entre l'arrondissement de Lille et la région bruxelloise. Un seul trafic a été enregistré pour l'année 1991. Il concernait 20 wagons de ferraille dans le sens Bruxelles-Lille pour un tonnage de 851 tonnes.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire de passagers, il n'existe pas de ligne de chemin de fer établissant une relation directe et ininterrompue entre Lille et Bruxelles. Le trafic se fait, soit par Tournai, soit par Courtrai, avec une correspondance dans ces villes. Le trafic est très faible.

2.2 - Les relations postales.

Voici, d'après les sources statistiques du Centre de Tri de Lezennes juin 1992, les données journalières correspondant à une moyenne établie à partir du trafic hebdomadaire (tableau 019). Ces statistiques mettent clairement en évidence la faiblesse des relations postales entre Lille et Bruxelles, celle-ci contrastant avec les relations établies entre Lille et Paris, 13 fois plus importantes.

TABLEAU n°019: - PRINCIPALES RELATIONS POSTALES DE LA VILLE DE LILLE

Provenance	Destination	Nombre de plis
Ville de Lille	Région bruxelloise	1.627
Ville de Lille	Londres	831
Ville de Lille	Paris	21.200
Département du Nord	Royaume de Belgique	8.000

Source: Direction de la Poste du Nord - juin 1992

La Direction Départementale du Nord éprouverait aujourd'hui un vif intérêt pour ne pas avoir à faire transiter les échanges postaux internationaux frontaliers par Paris (1). En effet, 50% du courrier français à destination de la Belgique provient du département du Nord. De plus, les trois flux les plus importants

 (1) Christian BREBANT - Administrateur, Adjoint du Directeur - Direction de La Poste du Nord - Lille - 29/06/92

vers la Belgique, pour le département du Nord partent vers Bruxelles, le Courtraisis et le Hainaut. Encore aujourd'hui, à l'époque où les frontières se décroissent, le trafic transfrontalier reste complexe et facteur de lenteurs préjudiciables à la qualité des relations franco-belges.

a) Trajet du courrier dans le sens France-Belgique.

L'ensemble du courrier national est centralisé à Paris pour être expédié au centre de tri de Mons en Belgique. De là, il est réparti à l'intérieur de l'ensemble du territoire belge.

L'ensemble du courrier au départ du département du Nord est quant à lui centralisé à Lesquin pour être expédié au centre de tri de Courtrai en Belgique. De là, il est réparti à l'intérieur de l'ensemble du territoire belge.

Un cas particulier: le courrier Chronopost au départ du département du Nord. Celui-ci est centralisé à l'aéroport de Lesquin, est acheminé à Lyon pour ensuite partir à Cologne en Allemagne. De là, il est envoyé à Bruxelles d'où il effectue un dernier voyage vers sa destination finale en Belgique. Ainsi, un courrier Chronopost J+1 adressé par un expéditeur de Halluin, en France à son destinataire habitant Menin, en Belgique par exemple, va-t-il arriver à son destinataire habitant la commune voisine au plus tôt, 2 à 3 jours après son envoi.

b) Trajet du courrier dans le sens Belgique-Métropole lilloise.

L'ensemble du courrier au départ du Royaume de Belgique, à l'exception du courtraisis, du tournaisis et de la région de Mouscron, est centralisé à Mons d'où il est expédié vers Paris pour être acheminé vers l'ensemble des destinataires français dont ceux de la Métropole lilloise.

Le courrier au départ du Courtraisis, du Tournaisis et de la région de Mouscron, est quant à lui traité par un service postal particulier. Ce service a été mis en place à la demande des Flamands pour assurer la liaison depuis ce territoire frontalier vers la Métropole lilloise. Ce courrier ne transite donc pas par les centres de tris nationaux belges et français de Mons et de Paris.

Cette faiblesse du trafic franco-belge, dénoncée dans un rapport du CEP-SGAR Nord-Pas-de-Calais d'août 1992 (1), a été corrigée par C.Brébant, Directeur-adjoint de la Poste du Nord:

C.Brébant annonçait en effet le 11 mai 1993 la mise en oeuvre au cours du second semestre 1993, du projet d'amélioration du service entre le Nord et la zone frontalière belge limitrophe: depuis cette date, tout envoi déposé dans le Nord (et vice-versa pour les

(1) GINET (Pierre) août 1992 "Les relations Lille-Bruxelles: diagnostic et perspectives pour la Métropole lilloise." Lille, Préfecture de Région, SGAR, p69-70.

envois déposés en zone frontalière belge) est remis à son destinataire dans les 24 heures. Une amélioration qui devrait être ensuite étendue par la suite au département du Pas-de-Calais.

On notera cependant qu'en 1992 encore, à l'heure du décloisonnement frontalier annoncé, le guichet central de la Poste de Lille, situé place de la République, ne disposait pas d'annuaires de Londres, d'Amsterdam ni même de Bruxelles ! Seuls un nombre très limité de vieux annuaires belges des villes frontalières (Tournai, Courtrai) étaient disponibles. L'ambition internationale de Lille-Métropole offre ainsi des contrastes parfois saisissants entre le gigantisme et le sérieux de certains travaux et l'absence d'actions concernant la vie quotidienne des populations.

2.3 - Flux Télécom.

Voici, d'après France-Télécom (annuaire 1992), les tarifs 1992 des communications téléphoniques avec l'étranger depuis la circonscription tarifaire de Lille. Des tarifs préférentiels sont appliqués aux relations frontalières entre les "circonscriptions tarifaires" du Département du Nord et les "zones belges" proches telles que définies par France Télécom.

Pour la zone tarifaire de Lille, les zones belges concernées sont celles de Ath, Courtrai, Renaix, Roulers, Tournai et Ypres. Une minute de communication téléphonique en provenance de Lille à destination de ces zones, coûte 1,95 francs TTC aux heures de bureaux (8h00-12h30, 13h30-18h00). A titre comparatif, 1 minute de communication téléphonique vers Paris, coûte sur les mêmes créneaux horaires, 2,58 francs TTC.

Les communications téléphoniques en provenance de la zone tarifaire de Lille à destination du reste du territoire Belge (dont Bruxelles) coûtent quant à elles 3,04 francs TTC la minute. Ce coût est identique pour les communications téléphoniques à destination de l'Allemagne, des Pays-Bas, de la Grande-Bretagne et du Luxembourg pour les pays d'Europe du Nord-Ouest. Il est également identique pour le Danemark, l'Espagne, le Portugal, la Grèce, l'Irlande, l'Italie et la Suisse.

TABLEAU n°020: - EVOLUTION DU TRAFIC TELEPHONIQUE ENTRE LA BELGIQUE ET LA FRANCE DE 1987 A 1991

Année	Nombre de minutes de communication
1987	126.836.348
1988	143.103.912
1989	164.886.193
1990	184.786.871
1991	202.528.333

Source: Belgacom - 1992

Ainsi, Bruxelles reste à l'écart de l'effort accompli par France Télécom pour faciliter les communications transfrontalières de la Métropole lilloise. En dépit de cela, ce trafic (tableau 020) s'accroît.

2.4 - Relations dans le domaine culturel.

a) Entre des organes de presse télévisée et écrite.

Les responsables de la chaîne de télévision RTBF (dont le siège est à Bruxelles) et de FR3 Lille ont conclu un partenariat le 13 avril 1992. Ils ont signé les statuts d'Euro-3, une nouvelle entité commune sous forme d'un GEIE. Le siège social d'Euro-3 sera installé à Lille. Ce partenariat permettra à la RTBF de mettre en commun des moyens techniques et de co-produire des programmes.

Dans le domaine de la presse écrite, trois principaux quotidiens irriguent la Métropole lilloise: Nord-Matin, Nord-Eclair et La Voix du Nord. Les relations transfrontalières concernent uniquement les deux derniers, Nord-Matin n'étant pas diffusé du tout en Belgique. Nord-Eclair est le plus profondément implanté en Belgique. Son implantation ne concerne cependant que le versant belge immédiat de la Métropole lilloise. Ainsi ce quotidien possède-t-il trois éditions belges: Mouscron-Comines, Tournaisis et Mons-Borinage, les deux dernières datant respectivement de 1958 et 1969. Cependant, les liens avec la capitale belge sont quasi-nuls, Nord-Eclair n'y étant vendu qu'à un nombre très faible d'exemplaires.

b) Entre les Universités, les centres de recherche et les Grandes Ecoles.

La plupart des universités développent une politique de relations internationales. L'USTL a la politique la plus active. En particulier, les contacts qu'elle a établis avec l'ULB, correspondent à une véritable stratégie d'alliance entre les potentiels de recherche lillois et bruxellois et non simplement à un effet de mode.

En ce qui concerne la Belgique, les liens étaient, au 10 juin 1992, établis entre l'Université de Lille 1 et les universités des villes de Louvain, Gand, Liège, Anvers, Namur, Mons, Limbourg et Bruxelles.

Trois organismes bruxellois sont concernés: l'Université Libre de Bruxelles (ULB), l'Ecole Centrale des Arts et Métiers de Bruxelles et l'Institut Supérieur Aumônier du Travail Bruxelles-Charleroi. Ces deux derniers instituts sont unis à Lille 1 par de simples accords de coopération portant sur des domaines aussi divers que le Génie Civil, l'Electromécanique ou Informatique industrielle. Ils se matérialisent par des échanges d'étudiants et d'enseignants depuis 1988.

Les liens entre Lille 1 et l'ULB sont très forts et très vivants. La valeur scientifique de l'ULB a été consacrée par deux prix Nobel: Médecine, 1974 et Chimie, 1977, tous originaires de cette université. L'ULB regroupe 7 facultés, écoles et instituts, englobe plusieurs hôpitaux académiques et gère des parcs industriels à vocation de recherche. Elle rassemble environ 15.000 étudiants. Les relations entre Lille 1 et l'ULB concernent des domaines divers (géographie humaine, mathématiques, chimie, climatologie...). Ils se matérialisent par des échanges d'étudiants, par une collaboration scientifique poussée sur des sujets de recherche commun: c'est le cas par exemple de la collaboration entre les Professeurs P.J.Thumerelle de l'UFR de Géographie de Lille 1 et C.Vandermotten de la Faculté de Géographie de l'ULB. Ces ententes prennent des formes juridiques diverses: accords Erasmus, Contrats CEE (Science, Epoch...).

Dans le domaine de la formation, chaque semaine 3 ou 4 enseignants de Lille 1 donnent des cours à l'ULB. D'autre part, dans le cadre des échanges Erasmus, ont lieu des échanges d'étudiants avec l'ULB (une dizaine par an). Ces échanges sont assez faibles car entre Lille et Bruxelles, la trop grande proximité géographique et culturelle n'incite pas les étudiants à se déplacer pour y étudier, si ce n'est pour acquérir un diplôme supplémentaire. En revanche Lille et Bruxelles occupent ensemble une place favorable en tant qu'universités d'accueil pour le reste de l'Europe, plus par complémentarité que par désir d'échange mutuel.

Les Vices-Présidents chargés des relations internationales se rencontrent régulièrement: 4 fois de janvier à juin 1992 par exemple. Il a découlé de ces rencontres un certain nombre de projets: projet Tempus, futur programme Erasmus... L'objectif de Lille 1 et de l'ULB est d'accentuer ces relations. Par ailleurs, dans le contexte du Pôle Universitaire Européen (association des universités lilloises), Lille 1 a l'intention, de tirer profit de la complémentarité internationale des deux universités.

Cette coopération entre Lille 1 et l'ULB a été renforcée le 25 mai 1993 par la signature d'une convention en présence de P.Mauroy, sénateur-Maire de Lille et Président de la CUDL et C.Picqué, Ministre-Président de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'USTL et l'ULB souhaitent travailler ensemble. Elles ont signé une convention commune en mai 1993. Cette convention porte sur l'enseignement, des échanges d'informations sur les programmes communautaires Erasmus, Tempus et Comett et d'étudiants, reconnaissance mutuelle de diplômes, enseignements intégrés dans diverses matières, approfondissement de travaux sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Des actions communes seront conduites pour la recherche (doctorats européens), les échanges de chercheurs, la mise en commun d'équipements lourds et pour le développement de la formation continue à partir des expériences de l'USTL.

2.5 - Relations dans le domaine économique.

a) Liens entre les sociétés Projenor et Bruxelles-Midi.

Projenor est une Société d'aménagement urbain créée en août 1988 par J.P.Baïetto, alors aussi Directeur de ce qui allait devenir la SEM Euralille.

Le 25 avril 1991, la Région bruxelloise a passé un contrat avec Projet-Nord, contrat concernant la rénovation des abords de la future Gare TGV du Midi, qui doit entrer en service dès 1993.

La Société Bruxelles-Midi a été créée quant à elle le 23 janvier 1992. Projet-Nord est lié à cette société par un contrat d'appui ainsi que par la Direction générale de cette société (M.Masse est Directeur Général de Projenor et de Bruxelles-Midi).

Si des relations historiques évidentes rattachent Euralille à Projenor, donc à Bruxelles-Midi, aucun travail commun ne réunit cependant ces deux sociétés, du moins officiellement.

b) Entreprises enregistrées à Bruxelles et établies à Lille.

Le nombre d'entreprises membres de la CCI de Bruxelles et établies dans la Métropole lilloise était, au 21 janvier 1991, de deux: Imm. Nord SA et Strate Go SARL.

c) Liste des sociétés françaises de la Métropole lilloise ayant une filiale dans la Région bruxelloise et nombre d'employés de cette filiale.

TABEAU n°021: - SOCIETES FRANCAISES DE LA METROPOLE LILLOISE AYANT UNE FILIALE IMPLANTEE EN REGION BRUXELLOISE ET NOMBRE D'EMPLOYES DE CETTE FILIALE

Identité (France)	Localisation du siège social	Identité (Belgique)	Effectif de la filiale belge
Redoute Catalogue	Wasquehal	Red. Catal. Belgique	122
Phildar SA	Roubaix	La Pastourelle SA	60
Neu	Marcq-en-Baroeul	Neu Aérodynamique SA	40
Crédit du Nord SA	Lille	Crédit du Nord SA	25
Damart	Roubaix	Damart System ICC	18
Erpac SA	Wasquehal	Serpi Erpac SA	13
Sylis	Lille	Sylis Benelux SA	9
Porges SARL	Chereng/Tressin	Net in Pack SA	2
Dalle SA	Wervicq-Sud	Planorga Benelux SA	2
Total:		9 sociétés	291

Source: D'après l'Ambassade de France en Belgique - 22 juin 1992

2.6 - Le cas des relations de jumelage des communes des agglomérations de Lille et de Bruxelles.

19 communes composent la Région bruxelloise. Une enquête téléphonique exhaustive a été menée auprès de ces communes en mai 1992 (annexe 11).

13 communes entretiennent des jumelages. Une partie de ceux-ci ont été contractés avec des communes françaises. Les communes françaises concernées sont localisées soit en région parisienne (Neuilly-sur-Seine, Courbevoie, Puteaux...), soit dans le Sud de la France (Midi méditerranéen, Sud-Ouest). Ces jumelages datent essentiellement des années 60-70. Aucune commune bruxelloise n'est jumelée à une commune appartenant à la Métropole lilloise.

La tendance actuelle est à une interruption des échanges entrepris dans le cadre des jumelages contractés. La commune de Saint-Gilles par exemple, jumelée avec 8 communes appartenant à des pays différents, a interrompu ses échanges depuis 1976.

Lorsque de nouveaux jumelages sont contractés, ce qui est fort rare, ils concernent plutôt des communes appartenant aux pays du tiers monde ou de l'Europe de l'Est.

La ville de Bruxelles n'est pas jumelée, au sens habituel de jumelage. Par contre, elle a créé dans les années 60 l'UCCE, dont font partie les 12 capitales de la CEE. Des délégations de ces capitales se réunissent plusieurs fois par an sur des matières susceptibles de les intéresser, dans leur rôle de capitale. Cette association est très active.

Les liens de type jumelage sont significatifs de la volonté historique et qui perdure avant tout de Bruxelles: se positionner comme capitale européenne.

2.7 - Relations touristiques.

a) L'OPT.

En Belgique, les Communautés disposent des compétences dans le domaine des matières dites "personnalisables". Ce terme sert à désigner un ensemble des domaines tels que l'enseignement, la culture ou le tourisme. Concernant ce dernier point, les Communautés wallonne, flamande et germanophone disposent d'instances destinées à développer le tourisme au sein du territoire sur lequel elles sont compétentes. En ce qui concerne la Communauté française de Belgique, l'OPT remplit ce rôle. Cet organisme assure la promotion touristique de la Wallonie et de Bruxelles sur les principaux marchés émetteurs de touristes.

b) Origine des touristes français et objectifs de l'OPT.

Au fil des années, l'OPT constate une progression du taux de départ en vacances des Français et, de manière générale, la durée des séjours a tendance à se raccourcir.

Avec quelque 1.210.000 nuitées en 1989, le marché français représente le troisième client étranger de la Belgique. Les principales zones émettrices à destination de la Belgique se situent au Nord de l'axe Paris-Strasbourg; "concentration en région parisienne Lille et le Nord" note l'OPT (1). L'objectif de l'OPT, en termes de promotion du tourisme à destination de la clientèle française est de passer de 1.210.000 nuitées en 1989 à 1.450.000 en 1995.

La France est un marché très spécifique pour la Belgique en général et pour Bruxelles en particulier. La France représente en particulier un marché porteur en matière de tourisme d'excursion d'un jour, alors qu'elle est difficile pour les produits de villégiature.

Depuis 1986, l'augmentation sur Bruxelles et la Wallonie a été spectaculaire: plus de 20% (2). Les visites de villes, les excursions d'un jour sous la forme de circuit et surtout les excursions dans les parcs d'attraction connaissent un succès certain.

2.8 - L'Antenne Nord-Pas-de-Calais à Bruxelles

L'Antenne Nord-Pas-de-Calais, implantée au coeur du quartier Européen de Bruxelles, a deux missions essentielles: constituer un bureau de liaison et d'information de la Région auprès de la CEE, et un centre de renseignement sur les directives européennes auprès des organismes publics régionaux.

Son Directeur est en quelque sorte l'ambassadeur du Nord-Pas-de-Calais à Bruxelles. Son travail répond aux quatre objectifs suivants:

- Monter un réseau efficace de relations, identifier les bons interlocuteurs sur tel ou tel problème, se faire connaître d'eux et apprendre à travailler ensemble.
- Eclairer les élus de la Région sur les stratégies européennes en cours d'élaboration. Il est nécessaire de connaître ces dispositions quand elles sont encore à l'état de projets, pour pouvoir prendre les dispositions utiles dans le Nord-Pas-de-Calais.
- Informer les élus, services communaux et organismes para-publics de la région sur les mesures européennes et leurs modalités d'application.
- Engager des relations avec la Flandre et Bruxelles-Capitale.

L'un des objectifs de l'antenne Nord-Pas-de-Calais est de faire le lobbying de la Métropole lilloise (Le mot lobbying vient de

(1) Office de Promotion du Tourisme de la Communauté Française, VCGT juin 1991 "Plan de Promotion 1992. Stratégie et calendrier des actions." Bruxelles, OPT-VCGT, p18. (2) Office de Promotion du Tourisme de la Communauté Française 1991 "Rapport d'activité 1991." Bruxelles, OPT, p20.

"lobby", qui désigne en anglais une vaste salle ouverte au public et particulièrement réservée à ceux qui veulent questionner les parlementaires, est dérivé le verbe "to lobby", dont le sens est, au départ: chercher à influencer les parlementaires).

CHAPITRE 2

PERSPECTIVES ET LIMITES D'UNE RELATION LILLE-BRUXELLES

A) LES PERSPECTIVES D'UN RAPPROCHEMENT STRATEGIQUE LILLE-BRUXELLES1 - EVALUATION DE LA COMPLEMENTARITE DE LILLE ET DE BRUXELLES1.1 - Le dilemme bruxellois...

Nous l'avons vu, Bruxelles a la volonté d'affirmer son rôle international, volonté qui suppose la conciliation difficile du développement économique et de la sauvegarde de la qualité sociale et urbaine au sein de son territoire exigu.

a) Maintenir la croissance économique...

Le souhait que Bruxelles exprime de maintenir son niveau de développement économique, trouve une explication dans la concurrence que lui livrent d'autres métropoles européennes, à cause du décloisonnement frontalier:

- Compétition avec Strasbourg pour le siège du Parlement Européen malgré le forcing de Bruxelles.
- Risque à long terme de voir Berlin au centre de l'Europe dans la perspective de l'élargissement de l'UE aux pays d'Europe centrale et de l'Est (et de l'accroissement de la puissance allemande).
- Compétition vis-à-vis des très grandes métropoles européennes que sont Londres et Paris qui pèsent démographiquement dix fois plus.
- Dynamisme de la Randstad.
- Poids de la Ruhr et de l'Axe Rhénan.

b) tout en préservant la question sociale.

Bruxelles a bénéficié d'une croissance économique en tant que capitale de l'Europe et capitale de la Belgique. Aujourd'hui commence à apparaître au sein de cette ville une volonté nouvelle de régulation et de maîtrise de la croissance. Cette volonté est fondée notamment sur le souci de garder ses habitants à la Région Capitale pour des raisons électorales et financières (la redistribution des recettes fiscales nationales se fait au prorata du nombre d'habitants).

Bruxelles peut en effet être perçue comme la plus américaine des villes européennes, par son mode de gestion et par les handicaps sociaux qu'elle cumule: fort libéralisme, poids limité des impôts et des taxes, faiblesse de l'autorité publique vis-à-vis du

secteur privé dans la conduite de la politique urbaine, priorité accordée à la fonctionnalité sur la qualité du tissu urbain et de l'architecture, politique des transports privilégiant les voitures au détriment des piétons et des transports en commun, renforcement de la dualisation de la ville, répartition des couches de la population selon un schéma américain: les pauvres au centre, les riches dans les banlieues confortables...

Ce schéma conduit les populations autochtones à ressentir de façon négative la présence de l'UE à Bruxelles en raison de la hausse des loyers, de la perte d'une certaine qualité de vie qu'elle engendre, image négative de la bruxellisation. Ces difficultés apparaissent dans les exonérations fiscales dont bénéficient le personnel de l'UE malgré les charges d'équipements que celui-ci apporte. Elles aboutissent à la réduction des ressources fiscales dues à la diminution du nombre d'habitants pour faire place aux bureaux.

Parfois, le sentiment d'une véritable colonisation de Bruxelles par les fonctionnaires de l'UE se manifeste. En effet, sur la base des 23.000 fonctionnaires européens domiciliés dans la région de Bruxelles-Capitale et des loyers des immeubles occupés par les Communautés Européennes, la part des dépenses aboutissant dans la Région bruxelloise représente environ 21 milliards de francs belges, sans compter celles générées par les représentations diplomatiques, les lobbies, les services aux entreprises... Tout ceci se traduit par un très puissant dynamisme immobilier en matière de bureaux.

Face à ces problèmes, nous avons vu que des solutions internes visant à une meilleure maîtrise de la dynamique immobilière par les pouvoirs publics, se mettent en place. Mais la véritable solution au problème bruxellois se trouve peut-être hors de Bruxelles...

1.2 - ... et les solutions liées à la complémentarité avec la Métropole lilloise.

La Métropole lilloise fait figure de partenaire possible pour Bruxelles dès lors que celle-ci veut renforcer son poids quantitatif et qualitatif sans en subir les inconvénients et en s'affranchissant des limites territoriales étroites. Lille est de surcroît un passage privilégié et obligé pour les liaisons avec l'Angleterre. Elle représente un pôle technologique qui semble faire relativement défaut à Bruxelles (sauf dans les domaines de la santé et de la communication où Bruxelles est en pointe). Lille pourrait contribuer à améliorer la qualité de vie bruxelloise en accueillant certaines fonctions et particulièrement des bureaux dont Bruxelles souhaite réguler la croissance.

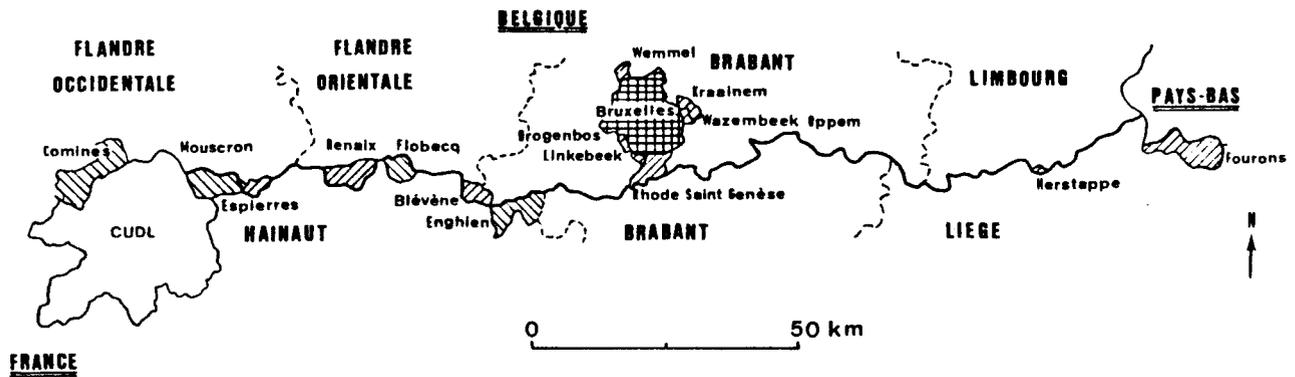
a) Une proximité linguistique et culturelle.

Même si les échanges entre Lille et Bruxelles ne sont pas actuellement importants, ces deux villes ont en commun un certain mode de vie, un certain mode de fonctionnement propre aux pays d'Europe du Nord-Ouest.

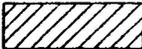
Ainsi, l'usage du français n'est pas répandu en Europe. La Région bruxelloise est un territoire à dominante francophone (75% de francophones). Point commun d'importance, Bruxelles et la Métropole lilloise, constituent, à parité égale, les deux seules métropoles francophone en Europe du Nord-Ouest, après Paris.

Lille, est de plus la plus grande ville au plus près de Bruxelles. De plus, elle est neutre par rapport au problème Flamand/Wallons.

Carte 23: LA FRONTIERE LINGUISTIQUE DE LA METROPOLE LILLOISE AUX FOURONS



Légende:

- Limite des régions linguistiques.
-  Région bilingue.
-  Commune de langue néerlandaise avec minorité de langue française protégée.
-  Commune de langue française avec minorité de langue néerlandaise protégée.
- FRANCE Etat
- HAINAUT Province belge

Par ailleurs, la Métropole lilloise déborde la frontière administrative et linguistique pour se prolonger en territoire flamand jusqu'à Courtrai et wallon jusqu'à Tournai. Par ailleurs, la coopération transfrontalière de proximité se développe. Elle se traduit, comme nous l'avons dit dans la deuxième partie de l'ouvrage, par de nombreux échanges notamment culturels, qui font que la Métropole lilloise peut être considérée à certains égards

comme bilingue et non seulement francophone. Cette particularité pourrait représenter un atout, sur le plan culturel, pour les relations avec la communauté néerlandophone de Bruxelles. Dernière remarque qui peut avoir son importance: la frontière linguistique belge s'étire de la Métropole lilloise jusqu'aux Fourons via Bruxelles-Capitale (carte 23).

b) Deux métropoles qui se rapprochent physiquement.

A l'heure actuelle, les liaisons autoroutières ne sont pas directes entre Lille et Bruxelles (passage par Gand ou par Mons). Les liaisons ferroviaires sont loin d'être satisfaisantes (faible fréquence, horaires peu pratiques, temps de trajet). Les échanges restent relativement faibles et l'effet frontière peut être encore observé sur une carte des intensités de circulation routière.

L'abolition des frontières avec les accords de Schengen et surtout la mise en service du TGV Lille-Bruxelles vont probablement changer très substantiellement les choses (carte 24).

La fin des travaux de la liaison Bruxelles-Lille, prévue initialement pour juillet 1996, ne sera effective qu'en février 1999, entraînant au passage l'application d'une amende forfaitaire de 115 millions de francs français prévue par la convention. Alors que la gare de Bruxelles-Midi était déjà transformée en un immense chantier au milieu de l'année 1993, la totalité des permis de construire pour la relier à la frontière française n'avaient toujours pas été octroyés. Les causes sont multiples: retard du rendu des dossiers par les villes traversées, retard du démarrage des travaux...

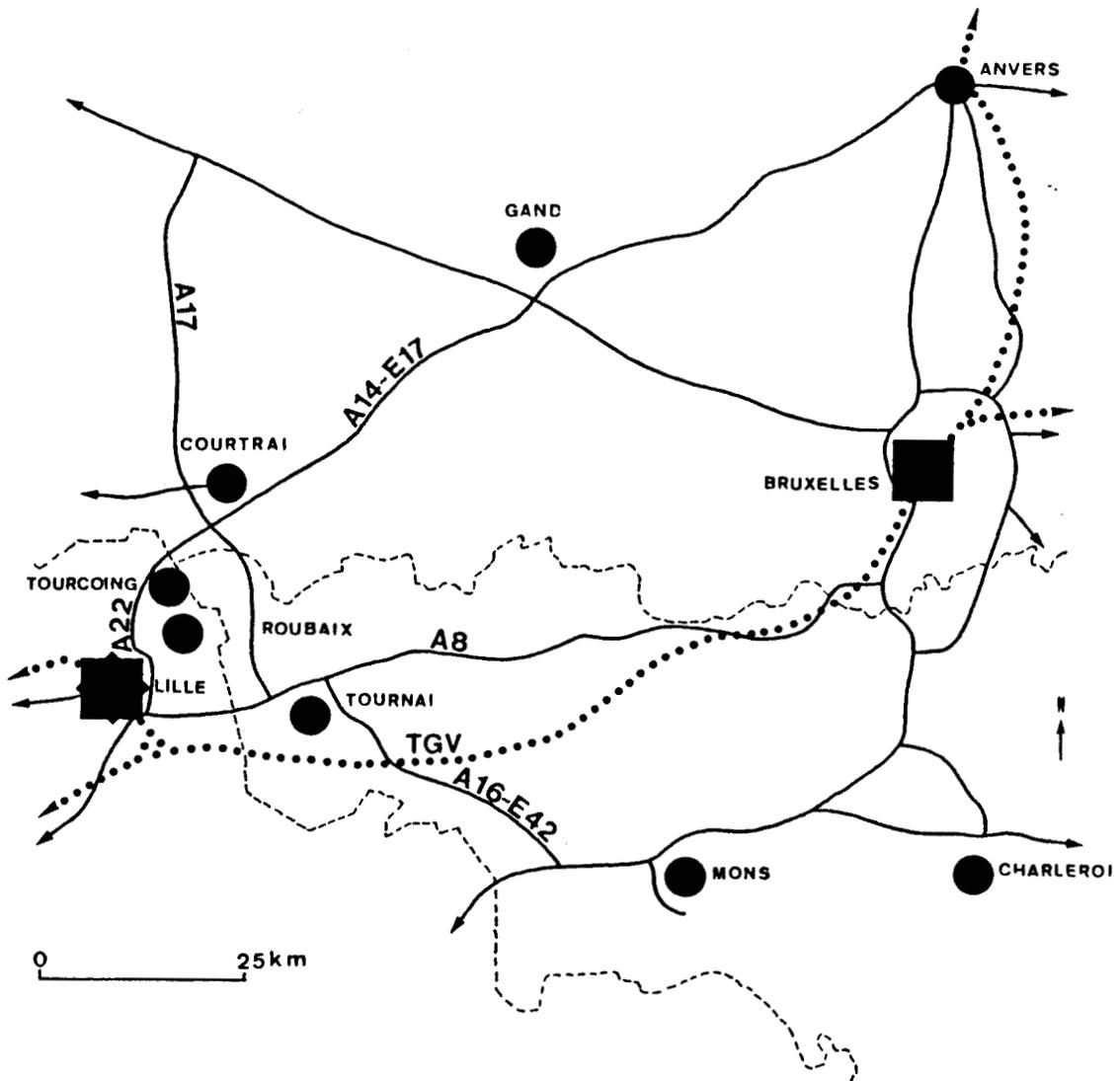
L'affirmation du carrefour autoroutier et la création d'un hub ferroviaire TGV font que la Métropole lilloise va connaître, de même que Bruxelles, une très forte croissance d'accessibilité.

Les lignes TGV en Belgique, formeront un réseau de 325 kilomètres constitué de 164 kilomètres de lignes nouvelles et de 161 kilomètres de lignes existantes aménagées. L'ensemble du site permettra aux trains de rouler au minimum à 250 km/h. A l'été 1994, la première tranche de la Gare de "Bruxelles-Midi" devrait être achevée. Suite à l'aménagement de la Gare TGV stricto-sensu, l'aménagement de son pourtour sous la forme d'un véritable quartier d'affaires verra le jour. De nouveaux éléments seront mis en place: "Tour et Porte du Midi accueilleront un grand centre commercial, de grands équipements, des services et des bureaux"(1).

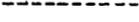
Les 25 minutes de trajet sont comparables à la durée d'un trajet intra-urbain en métro. La fréquence de 12 trains par jour allers et retours entre Lille et Bruxelles, envisagée par la SNCF, lui donnera un caractère de parcours cadencé efficace.

 (1) Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale 25 mars 1991
 "Schéma de développement des abords de la Gare du Midi. Options
 d'aménagement et schéma de développement." Bruxelles, p71.

Carte 24 : LES RESEAUX D'INFRASTRUCTURES ENTRE LA METROPOLE LILLOISE ET BRUXELLES



Légende :

-  Métropole lilloise.
-  Ville importante.
-  Frontières franco-belge et néerlando-wallonne.
-  Tracés TGV.
-  Autoroutes.

Cette offre de transport va donc multiplier considérablement les occasions d'échanges et les opportunités d'investissements croisés entre Lille et Bruxelles. Pour les concrétiser, des actions d'accompagnement de la mise en place du TGV, devront cependant être mises en place.

c) Profil démographique et économique général.

Un certain nombre de comparaisons peuvent être établies entre Lille et Bruxelles (tableau 022). La capitale du Nord-Pas-de-Calais avec un bon million d'habitants, est une des métropoles de province les plus denses. Bruxelles, pour sa part, abrite près de 10% de la population du Royaume.

De même, ces deux villes sont situées au coeur d'un réseau urbain assez dense. Lille est fortement intégrée dans une région dense et urbaine, tandis que de son côté, Bruxelles prend à son compte 15,1% de l'activité économique alors qu'elle n'occupe que 0,53% de la superficie du pays.

Bruxelles et Lille sont toutes deux orientées vers le secteur tertiaire. Bruxelles est le premier centre de services de la Belgique avec près de 85% des postes de travail. Lille est elle aussi spécialisée dans le secteur des services avec 61% de son emploi. Le taux plus élevé pour Bruxelles s'explique par son statut de capitale et par sa dimension internationale à laquelle Lille ne peut pas prétendre aujourd'hui.

Enfin, toutes les deux accordent autant d'importance aux parcs industriels et scientifiques: Bruxelles et le Parc Evere-Bruxelles, Lille avec la technopole de Villeneuve d'Ascq.

TABLEAU n°022: - COMPARAISON ENTRE LES ARRONDISSEMENT DE LILLE ET DE BRUXELLES A PARTIR DE QUELQUES CHIFFRES

	Lille	Bruxelles
Nombre d'habitants	1.153.113	964.385
Surface (km ²)	879	161
Densité de population (habitants/km ²)	1.311	5.961
Nombre total de communes de l'arrondissement	125	19
Population active totale occupant un emploi	329.069	582.729
- secteur primaire	1 %	1 %
- secteur secondaire	38 %	14 %
- secteur tertiaire	61 %	85 %
Taux de chômage	13 %	17 %
Nombre de Consulats Généraux	15	22
Nombre d'Ambassades	0	167
Nombre de salles de cinéma	55	128
Nombre de musées	17	70
Nombre d'hôtels homologués	83	140
Nombre de lits d'hôtels	>4.000	20.000
Nombre de m ² de bureaux construits par an	31.000	>>70.000
Surface totale occupée par des bureaux (m ²)	1.200.000	6.700.000
Nombre de banques étrangères	9	61

Source: GINET (Pierre) août 1992 - "Les relations Lille-Bruxelles: diagnostic et perspectives pour la Métropole lilloise." - Lille, CEP-SGAR Préfecture Nord-Pas-de-Calais, p16.

2 - LA STRATEGIE DES DECIDEURS DE LA METROPOLE LILLOISE ET LE POINT DE VUE DES AUTORITES BRUXELLOISES

2.1 - Les travaux de l'ADUML: Bruxelles, alternative à Paris.

Une étude réalisée par C.Gachelin pour l'ADUML en janvier 1992 (1), aboutissait à plusieurs conclusions. En voici les principales:

Le processus de métropolisation, c'est à dire de transformation de l'agglomération lilloise en une véritable métropole, peut permettre à la métropole du Nord, de "créer les conditions de délocalisations volontaires et réussies"(2) dont elle pourrait profiter: la référence à Bruxelles est ici implicite. Ce processus "peut aller jusqu'à faciliter, voire encourager la délocalisation de bureaux et de services à l'extérieur de Bruxelles et, pourquoi pas, à Lille, sans que soit compromise pour autant la poursuite du dynamisme immobilier Bruxellois"(3).

Mais, conclusion majeure faisant apparaître l'intérêt majeur pour Lille de se tourner vers Bruxelles plutôt que vers Paris: "le positionnement national de Lille, c'est-à-dire par rapport à une politique hexagonale centrée sur Paris, n'apparaît pas comme un niveau pertinent pour la définition des objectifs de la métropolisation"(4).

C.Gachelin parle ainsi du positionnement de Lille vis-à-vis de Bruxelles comme d'une "hypothèse alternative"(5) par rapport à son positionnement vis-à-vis de Paris. Ce dernier, ne pouvant en effet "pas être la base des processus de métropolisation pour Lille, même si la proximité des deux villes pourrait être exploitée pour permettre à Lille d'utiliser comme facteur de développement le coût différentiel d'accès à la qualité de la vie et aux possibilités offertes par de nouvelles générations d'équipements associant l'habitat et le travail"(6). La proximité des deux villes (1 heure en TGV) pourrait néanmoins être exploitée pour permettre à la Métropole lilloise d'utiliser comme facteur de développement le thème du coût différentiel d'accès à la qualité de la vie et aux possibilités offertes par de nouvelles générations d'équipements liant l'habitat et le travail.

Une toute autre stratégie est possible vis-à-vis de Bruxelles. Bruxelles, malgré sa stature de ville internationale, est une agglomération confrontée à des difficultés importantes conduisant aujourd'hui à une absence totale d'aire de métropolisation. Et "par rapport à cette situation, une hypothèse de métropolisation est de positionner la Métropole lilloise comme le deuxième pôle d'une métropole bipolaire Bruxelles-Lille, Lille fondant son émergence sur la fonction internationale d'expansion des services et des entreprises liées à la présence de la CEE dans la ville capitale Bruxelles"(7).

(1) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise janvier 1992 "Dynamiques de métropolisation. Hypothèses pour la métropole lilloise." Lille, 16p. (2) et (4) Id. p6 (5) et (6) Id. p7 (7) Id. p8 (3) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 25 juin 1992 "Organisation du partenariat. Conditions de la coopération entre Lille et Bruxelles. ECODEV-ECD." Lille, 25p.

2.2 - Le point de vue des décideurs de la Métropole lilloise.

Historiquement, des contacts ont été pris entre décideurs politiques de la Métropole lilloise et de Bruxelles depuis près de cinq ans.

Dès novembre 1990, N.Joséphe, ancien Président du Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, avait été reçu par C.Picqué, Président de la Région de Bruxelles-Capitale afin de "réaliser un tour d'horizon des complémentarités entre Bruxelles-Capitale et le Nord-Pas-de-Calais, ainsi que les moyens de les développer dans la perspective d'échanges réguliers d'informations, d'expertises, d'expériences et de projets communs"(1).

Si l'on reprend le schéma des méga-attracteurs exposé par la SARI (2), on s'aperçoit que Lille est au centre d'un carré économique South-East-Randstad-Ruhr-Ile-de-France. Tout l'intérêt pour Lille qui ne dépasse pas les 5,5% en pourcentage, de valeur ajoutée brute des services marchands à 7,8% de l'emploi salarié industriel français est, en s'associant avec Bruxelles, d'éviter de "devenir un centre creux, satellisé par le poids des quatre puissants voisins".

L'axe Bruxelles-Lille renforcé pourrait permettre à Lille de jouer la carte porte du Sud sur trois axes: via la Normandie, la Lorraine, la voie littorale méditerranéenne (Lyon, Italie, Espagne), ceci afin de repositionner Lille comme ville carrefour faisant ainsi contrepoids à l'axe germano-russe en développement.

En matière de bureaux, il faut rappeler que Bruxelles a entre 5 à 6 fois plus de surface de bureaux existant que la Métropole lilloise (tableau 022). Lille offre cependant plus de disponibilités foncières et une acceptabilité sociale des bureaux bien plus grande qu'à Bruxelles. A ce titre, P.Mauroy, Président de la CUDL, a insisté quant à lui sur la nécessité du développement économique et l'accueil des emplois tertiaires pour compenser les réductions d'effectifs dans l'industrie: "La Métropole lilloise, n'en est pas encore à vouloir réguler voire freiner le développement des bureaux, elle cherche au contraire à les attirer"(3). Il pourrait donc éventuellement y avoir un report de l'excès de bureaux de Bruxelles sur Lille.

2.3 - Le point de vue des décideurs bruxellois.

En raison de ses complémentarités et d'une proximité qui s'accroît, la Métropole lilloise peut apparaître pour Bruxelles comme une des solutions aux problèmes du congestionnement de la ville et de son dépeuplement, lié au développement de l'immobilier de bureaux.

Le Président de l'Exécutif bruxellois C.Picqué, reconnaissait en 1990 que "ces 20 derniers mois, on a investi plus de 50 milliards de francs belges dans des immeubles de bureaux et seulement 5

(1) Nord-Matin 26 novembre 1990 "Vers des échanges accrus entre Bruxelles et la Région." (2) SARI Europe et Régions 1991 "Le Nord-Pas-de-Calais." Paris, Albin Michel, 118p. (3) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 25 juin 1992 "Organisation du partenariat. Conditions de la coopération entre Lille et Bruxelles. ECODEV-ECD." Lille, p8.

milliards dans la construction de logement. C'est un contraste que je n'accepte pas. Si je laisse les bureaux tout envahir, si je laisse Bruxelles au seul tertiaire international, je tue cette ville, sa diversité, son animation et finalement son image"(1).

Même si en comparaison des prix internationaux, Bruxelles reste une ville accessible en terme de prix de vente et coût des loyers (18ème place après des villes comme Tokyo, New-York, Londres, Paris, Amsterdam, Madrid...), Lille par ses prix encore plus compétitifs peut favoriser une certaine délocalisation du tertiaire international et du logement des cadres et fonctionnaires étrangers locataires à 80% de leur logement.

Même si le projet "Espace Bruxelles Europe" représente à l'horizon 2000 un investissement de plus de 80 milliards de francs en vue de répondre aux besoins à court et long terme des institutions européennes, Lille doit trouver sa place et oeuvrer pour que sa position de "banlieue" de Bruxelles se concrétise. D'ailleurs, "Nous ne tenons pas à accueillir toutes les institutions européennes. Mais nous tenons à devenir le centre politique de l'Europe", affirme-t-on à la CCI de Bruxelles (2): une chance à saisir pour Lille.

3 - LES REGISTRES DE LA COOPERATION POSSIBLE

3.1 - Lille, banlieue tertiaire et industrielle de Bruxelles.

Sur le plan strictement communautaire (UE), Lille doit éviter de revendiquer le siège d'une institution et d'entrer en concurrence avec Bruxelles. Elle pourrait conforter sa position actuelle et trouver des créneaux non exploités au niveau européen. Il est bon de noter à ce sujet que c'est Paris qui bloque les décisions des sièges des agences européennes, pénalisant ainsi le développement européen de certaines villes, ceci pour privilégier Strasbourg.

Pour ne pas rester dans l'ombre de Bruxelles, Lille doit s'affirmer dans un certain nombre de domaines d'excellence qui feront sa réputation à l'extérieur. Lille pourrait ainsi devenir par exemple le pôle industriel du bipôle.

3.2 - Un bilan qui serait favorable aux deux villes.

Dans une telle perspective, résumé par le bureau d'étude Neuschwander, "Bruxelles apporte à Lille une dimension internationale; Lille apporte à Bruxelles l'ouverture sur des territoires et sur une légitimité économique et industrielle. La complémentarité économique et politique est évidente"(3).

Au total, le "barreau Lille-Bruxelles"(4) serait capable de jouer en Europe un pôle de capitale, corridor de communication débouchant sur les plus importantes concentrations urbaines

 (1) LOUVEGNIES (Stéphanie) 1991 "La stratégie Lille-Bruxelles." Lille, Préfecture de Région, SGAR, 67p. (2) Robert PETIT - Conseiller économique - Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles - Bruxelles - 04/12/92 (3) et (4) NEUSCHWANDER (Claude), WEVER (Jean-Paul) 7 février 1992 "Le développement de la métropole lilloise. Approche stratégique des dossiers prioritaires." Paris, p12.

d'Europe, charnière de l'Europe latine et de l'Europe hanséatique, élément de réduction des disparités socio-économiques entre la France et la Belgique.

3.3 - Les moyens de parvenir à ces objectifs.

La Métropole lilloise pourrait finalement parvenir à devenir le deuxième pôle d'une hypothétique métropole bipolaire Lille-Bruxelles en dépassant le "*mythe bruxellois qui est le mythe de la CEE*"(1), c'est-à-dire ce complexe d'infériorité qu'elle a vis-à-vis de Bruxelles.

Pour parvenir à tirer avantage d'un rapprochement avec Bruxelles, la Métropole lilloise pourrait avoir à mettre en place un certain nombre d'actions:

- Favoriser la création d'un tertiaire international afin d'offrir une quantité et une qualité de services permettant la délocalisation d'un certain nombre d'activités.
- Favoriser les contacts administratifs avec la Région bruxelloise.
- Oeuvrer diplomatiquement pour ne pas soulever une opposition du département du Pas-de-Calais, soucieux de son propre développement.
- Susciter la rencontre de personnes et d'organismes ayant en commun les mêmes préoccupations et les mêmes types d'activités pour les faire se connaître.
- Développer une coopération dans quelques secteurs bien délimités. Par exemple la coopération fonctionnelle entre le PUEL et l'Université Bruxelloise.
- Lancer quelques projets à fort effet d'entraînement: "*Il est vraisemblable que les responsables politiques de Bruxelles, comme d'ailleurs de Lille, ne se mobiliseront véritablement et intensément en faveur du partenariat Lille-Bruxelles que si ce partenariat débouche sur des projets majeurs et véritablement significatifs de la vocation internationale des deux métropoles*"(2). Deux principaux projets sont proposés par F.Ampe, Directeur de l'ADUML: la mise en place de jeux olympiques, la réalisation d'un aéroport pour le long terme.

(1) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise janvier 1992 "*Dynamiques de métropolisation. Hypothèses pour la métropole lilloise.*" Lille, p7. (2) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 25 juin 1992 "*Organisation du partenariat. Conditions de la coopération entre Lille et Bruxelles. ECODEV-ECD.*" Lille, p21.

B) LES LIMITES A UN RAPPROCHEMENT STRATEGIQUE LILLE-BRUXELLES

1 - L'AXE STRATEGIQUE ANVERS-BRUXELLES-CHARLEROI

1.1 - Présentation et ambitions.

A l'heure de l'Union européenne, de la tertiarisation de l'économie et de la mondialisation des échanges, alors que l'économie est soumise à la pression de la recherche et du développement technologique, se constituent des alliances économiques trans-régionales, souvent dans un contexte transfrontalier. Le réseau de villes Anvers-Bruxelles-Charleroi (ABC) associe depuis le 20 septembre 1991 les deux villes les plus importantes de chacune des Régions flamande et wallonne à la Région bruxelloise. Cette association envisage de cumuler les fonctions de capitale, de porte d'entrée, d'infrastructure portuaire et aéroportuaire, ainsi qu'un large éventail industriel et tertiaire, le tout à 25 minutes de TGV de la Métropole lilloise dès 1996.

1.2 - Des fondements historiques.

La création de ce réseau de villes n'est pas une idée nouvelle. C'est en 1964, à l'initiative du Groupement des Interêts Portuaires d'Anvers, qu'avait été créé l'Axe ABC. Son objectif: inciter les initiatives visant à améliorer la voie fluviale entre Anvers et Charleroi. Le groupement n'avait obtenu que des succès très limités puisque trente ans après la création du groupe de travail la valorisation de l'axe fluvial reste encore un projet prioritaire.

1.3 - Un réseau à vocation économique.

a) Présentation géo-économique de l'Axe ABC.

Le développement économique est le but principal de l'accord. L'inventaire des potentialités du tissu productif ABC permet d'identifier un certain nombre de points forts. En voici quelques-uns:

La dimension métropolitaine.

Les trois villes rayonnent largement au-delà des frontières communales ou d'arrondissement.

Le potentiel industriel.

La gamme d'activités industrielles représentées dans l'Axe ABC se caractérise par la présence de secteurs dont le potentiel de croissance des marchés sont parmi les plus élevées. Parmi eux, on compte:

L'aéronautique (qui emploie plus de 3.500 travailleurs), l'automobile, la pétrochimie et la chimie, l'imprimerie. Se greffent en outre, de nombreux secteurs connexes. C'est le cas de l'industrie diamantaire, concentrée à Anvers, le plus grand centre diamantaire du monde, ou encore d'autres activités de base telles que la fabrication de machines ou de l'industrie du verre.

Fonctions et services internationaux.

A côté de l'hôtellerie et de l'enseignement, bien présents dans le pôle avec 27.000 et 218.500 emplois, le secteur des banques et des assurances est très concentré lui aussi dans l'axe ABC: en terme d'emplois, les trois arrondissements regroupent plus de 66% du secteur en comparaison aux 43 arrondissements belges.

L'axe ABC dispose par ailleurs d'une infrastructure de recherche et de développement technologique, en particulier dans les champs de l'informatique, des biotechnologies et de la recherche médicale et des nouveaux matériaux. Citons par exemple le Centre de matériaux composites de Charleroi.

Surtout, les sites d'implantation pour entreprises sont nombreux et s'adressent aussi bien aux entreprises de services qu'industrielles. C'est le cas par exemple du site de l'aéropôle à Charleroi, espace spécialement destiné à des entreprises utilisatrices de services aéroportés, ou du site aéroportuaire d'Anvers, disposant de la plus grande aire de stockage couverte en Europe (300 hectares)...

Enfin, l'infrastructure de l'Axe ABC est développée. Deux exemples:

- Le port d'Anvers tout d'abord, qui relie l'Axe à plus de 800 destinations d'outre-mer. Il est équipé d'un service informatique de gestion du trafic maritime et portuaire: le VTS (Vessel Traffic Service).
- Trois aéroports ensuite: Deurne Anvers aéroport régional, Bruxelles-Zaventem aéroport international, le BSCA (Brussels South Charleroi Airport), aéroport de fret, de charters et d'affaires. Un projet de liaisons héliportées, qui devrait s'articuler progressivement sur un réseau d'hélistations situées dans les trois villes de l'Axe, est prévu.

Anvers joue par ailleurs la carte culturelle. Après Athènes, Florence, Amsterdam, Paris, Berlin, Dublin, Glasgow et Madrid, Anvers est devenue pour la durée de l'année 1993, capitale

culturelle de l'Europe, concept créé en 1985 par M.Mercouri, alors Ministre Grecque de la culture.

b) Les premières actions planifiées.

- Réalisation d'une plaquette de promotion.
- Réalisation d'un journal.
- Développement des échanges linguistiques.
- Liaison entre les chambres de commerce et associations d'entreprises.
- Mise en place de guichets communs ABC.

1.4 - Les limites de l'Axe stratégique ABC.

Au long des siècles, d'importants échanges ont eu lieu entre Charleroi, Bruxelles et Anvers. La présence d'un cours d'eau reliant ces trois villes n'est pas étrangère à cette tradition d'échanges. Indépendamment des rivalités séculaires qui opposent Flamands et Wallons, l'Axe ABC est déséquilibré au bénéfice d'Anvers et en la défaveur de Charleroi qui cherche actuellement un nouveau souffle sur le plan économique.

D'autre part, Bruxelles est la seule région à part entière parmi les trois partenaires. Aussi, le protocole signé le 20 septembre 1991 est-il essentiellement une déclaration de bonnes intentions. Les caractéristiques institutionnelles des trois partenaires (une Région et deux villes) ont, en effet, empêché de trouver un statut juridique à l'accord.

Enfin, restent à connaître les réactions de villes comme Namur, Liège et Gand, directement lésées par l'accord.

2 - L'AXE BERLIN-BRUXELLES

2.1 - L'essor de Berlin.

L'Europe compte désormais une nouvelle métropole: Berlin. Portée par une Allemagne réunifiée, elle a l'avantage de se situer à la charnière de l'Ouest et de l'Est. "Elle est l'étoile montante des grandes régions économiques"(1).

D'ores et déjà, on peut penser que "l'ouverture politique et économique de l'ex-RDA et le retour de Berlin à sa fonction de capitale vont s'accompagner du développement de nouveaux liens d'interdépendance"(2). Berlin est à une période charnière de son histoire. La réunification et la nouvelle croissance de la ville représentent un défi pour les Berlinoises. Ceux-ci veulent tirer profit des nombreux potentiels qu'offre Berlin pour créer un pôle de développement économique majeur dans la "Mitteleuropa". Pour cela, le projet berlinois vise des fonctions internationales.

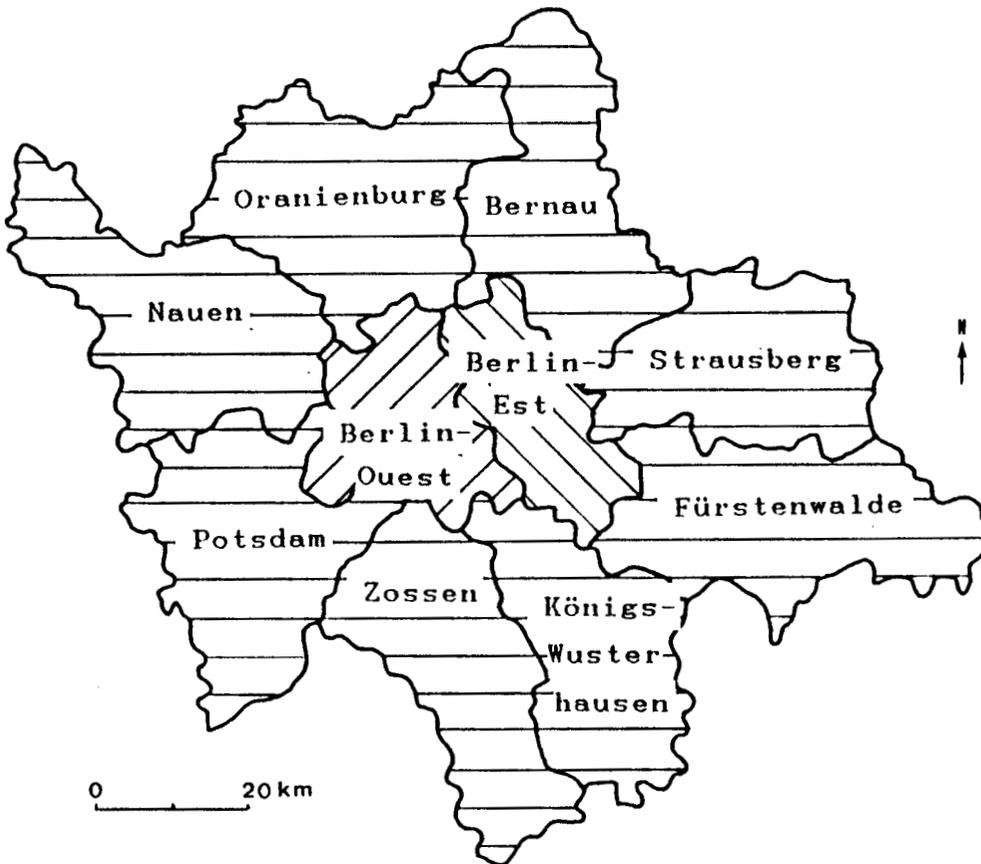
 (1) Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, 172p. (2)
 Problèmes économiques 12 décembre 1990 "Allemagne." la
 Documentation française, n°2.203, Paris, p24.

a) Berlin aujourd'hui.

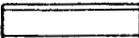
Le redécoupage administratif de l'ex-RDA a abouti à la création de cinq nouveaux Länder. La seule exception fut le cas de Berlin-Est qui a été fusionné à Berlin-Ouest pour créer le Land de Berlin.

Des accords de coopération ont été passés entre le Land de Berlin et le Land de Brandebourg qui l'entoure afin d'éviter la séparation de Berlin avec son hinterland et surtout de favoriser un développement harmonieux de la région. A cette occasion, le Grand Berlin, tel qu'il existait avant la deuxième guerre mondiale, a été recréé comme unité d'études et d'aménagement. Géographiquement, cet espace se délimite par le Land de Berlin et les arrondissements (kreiser) limitrophes du Brandebourg (carte 25).

Carte 25: BERLIN ET LES KREISER LIMITROPHES



Légende :

-  Berlin-Ouest.
-  Berlin-Est.
-  Les Kreis.

Avec une population estimée à la fin de 1989 à 4,3 millions d'habitants, le Grand Berlin se classe parmi les 50 plus grandes villes mondiales et à la première place en Allemagne derrière la Ruhr (4,6 millions d'habitants). Avec 7.336 km², le Grand Berlin a la même superficie que la région d'Hambourg (7.340 km²) ou que les départements français de l'Aisne (7.369 km²) ou de l'Allier (7.340 km²).

b) Evolution démographique et économique du Grand Berlin.

En 1981, le grand Berlin comptait 1 million d'habitants de moins qu'en 1939. Ce n'est qu'à partir des années 80 que le nombre d'habitants a augmenté; fin 1989, il était de 4,3 millions, dont environ la moitié vivait à Berlin-Ouest. Les estimations actuelles tablent sur une reprise de la croissance démographique (entre 4,9 et 9 millions d'habitants à l'horizon 2010).

En 1989, le Grand Berlin comptait près de 2,2 millions d'emplois, dont environ 43% à Berlin-Ouest. Déjà, avec près de 2.000 actifs au km², la partie occidentale de la ville affiche la plus forte concentration d'emplois de la région.

2.2 - Perspectives à moyen et à long terme.

a) Berlin, capitale politique allemande et européenne.

Le 20 juin 1991, par 337 voix contre 320, le Bundestag a choisi Berlin comme siège de ses institutions. La motion prévoit le déménagement du Parlement dans la capitale allemande d'ici 1996 tandis que le Bundestag restera à Bonn. Le gouvernement quant à lui, le rejoindra au plus tard en 2004.

Ces décisions font suite à la chute du Mur en novembre 1989 et à la réunification allemande du 3 octobre 1990. *"Ces bouleversements historiques qui replacent Berlin comme capitale de l'Allemagne réunifiée ne seront pas sans conséquences sur la structure de l'espace économique européen, jusqu'à présent polarisé que Londres, Paris et la Randstadt"*(1). En effet, les transformations radicales qui affecteront la capitale allemande vont probablement la propulser à moyen ou long terme sur le devant de la scène mondiale. Conscients de ce nouveau rôle et des opportunités à saisir, les berlinois s'interrogent désormais sur les lignes de force à adopter dans leur projet d'aménagement de la capitale.

En plus de fonctions politiques fédérales, Berlin a pour ambition d'attirer des fonctions politiques européennes tournées vers l'Est. Des scénarios existent pour la transformation de la ville en centre international de congrès, en lieu de recherches sur la paix, de localisation pour l'organisation des jeux olympiques.

(1) Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, p100.

b) Berlin, métropole phare de l'économie européenne.

Dans la perspective d'unification allemande dans une Europe politiquement stable, la région de "Berlin va redevenir un lieu d'implantation privilégié des entreprises nationales et internationales"(1). Sa situation géographique se verra mise en valeur car "l'objectif berlinois est d'être le noeud ferroviaire le plus important de la "Mitteleuropa" (...) plusieurs projets existent pour établir une gare TGV dans le centre urbain de Berlin"(2).

Le nouveau contexte économique et politique va sans aucun doute stimuler prochainement la croissance économique et démographique de la région de Berlin. On aperçoit déjà les premiers signes de cette évolution: "De nombreux investisseurs occidentaux ont (...) déjà exprimé leur désir d'investir dans les villes et communes de la banlieue berlinoise"(3). Les efforts de nombreux investisseurs occidentaux pour s'implanter dans la banlieue de Berlin se concentrent actuellement autour de Potsdam. A long terme, le Sud du grand Berlin risque d'être fort demandé car Lufthansa et Interflug projettent d'y construire le nouvel aéroport international de Berlin. De plus la proximité de l'autoroute circulaire offre des avantages. Par ailleurs, les infrastructures de recherche dans la région sont un critère décisif d'implantation des entreprises modernes. A ce point de vue, la région de Berlin présente des avantages par rapport à ses concurrentes: En effet, plus d'un cinquième du potentiel scientifique de l'ex-RDA est concentré à Berlin-est. En outre, Berlin-Ouest compte deux grandes universités qui ont plus de 100.000 étudiants, ainsi que 180 instituts de recherche employant environ 40.000 salariés. Cet atout local n'a pas eu de répercussions notables jusqu'à maintenant, mais le décloisonnement frontalier va certainement changer la situation.

Le parc de bureaux, estimé à 9 millions de m² à la fin de 1990, devrait doubler d'ici 2010. Fin 1992, 63 immeubles de bureaux étaient programmés ou en cours de construction. Livrés au maximum en 1998, il fourniront à Berlin plus de 1,5 millions de m² supplémentaires de bureaux.

c) Berlin, capitale culturelle de l'Europe de l'Est.

"Au temps de la séparation, les deux Berlin constituaient respectivement une vitrine de l'Est pour l'Ouest et une vitrine de l'Ouest pour l'Est"(4). La rivalité était très forte entre les deux villes: chacune avait ses opéras, ses théâtres, ses musées... Aussi, le Grand Berlin compte aujourd'hui trois opéras, deux orchestres réputés à l'échelle internationale et un grand nombre d'institutions culturelles. De nos jours, le Grand Berlin a pour objet de redevenir la capitale culturelle de l'Europe. Si l'on en croit A.Minc (5), "ce projet a toutes les chances de réussir car le dénominateur commun entre l'Est et l'Ouest de l'Europe est le comportement culturel".

(1) Problèmes économiques 12 décembre 1990 "Allemagne." la Documentation française, n°2.203, Paris, p24. (2) Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, p107. (4) et (5) Id. p106. (3) Problèmes économiques 12 décembre 1990 "Allemagne." la Documentation française, n°2.203, Paris, p29.

Le tourisme constitue aussi un atout berlinois. Depuis la chute du Mur, des millions de visiteurs sont déjà venus à Berlin. Une meilleure accessibilité grâce au développement des transports aura une incidence positive et forte sur l'attraction exercée par le patrimoine naturel, culturel et architectural de la ville. D'ores et déjà, le prix du logement atteint des valeurs importantes.

2.3 - Les relations privilégiées entre Bruxelles et Berlin.

a) Le déplacement vers l'Est du centre de gravité européen.

La centre de gravité économique et politique de l'Europe se déplace vers l'Est. Des tendances lourdes sont observées: développement de l'assistance de l'UE aux pays de l'Est: "*Un effort comparable à celui fait pour les régions en retard dans la CEE*"(1). La conséquence est claire: alors que la mégalopole européenne, qui s'étend actuellement du Sud-est de la Grande-Bretagne à Milan, se déplace à la fois vers l'Est et vers le Sud et progresse jusqu'à Rome, l'Allemagne est le centre de gravité du nouvel ensemble.

D'une certaine manière, si l'adhésion des pays de l'Est devait se réaliser, la Métropole lilloise serait, dans le long terme, un endroit intéressant pour absorber la masse de bureaux administratifs de l'UE que nécessiterait de telles adhésions en masse. Bruxelles ne saurait en aucun cas supporter seule une telle extension des structures communautaires.

Cependant, d'ici là, l'émergence de villes telles que Berlin font peser pour Lille la menace d'alliances stratégiques passées par Bruxelles à son détriment. Signe révélateur de ce glissement, un accord d'amitié et de coopération a été signé à Berlin le 1er juin 1992 entre la Région bruxelloise et le Land de Berlin. Il porte sur l'élaboration de réflexions communes relatives aux problèmes socio-économiques rencontrés par les deux villes. Cinq thèmes font l'objet de cette alliance: La lutte contre la criminalité dans les grandes villes; la connaissance mutuelle des appareils administratif; le développement des échanges d'informations relatives au développement régional; la protection de l'environnement et traitement des déchets; le développement des échanges d'expériences concernant les problèmes sociaux.

b) La constitution d'un réseau d'eurométropoles.

Aux termes de l'article 2 qui régit la convention passée entre les deux villes, les deux parties doivent veiller en commun aux intérêts des régions-métropoles au sein de l'UE. La coopération devra avant tout favoriser l'harmonisation des points de vue dans la poursuite du développement institutionnel de la coopération en Europe, dans la poursuite du développement du droit européen et des programmes de l'UE. Dans ce but, et en vertu de l'accord qu'elles ont signé, les deux villes devront par exemple

 (1) Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale (Le) avril 1991 "*Un Parlement pour les Bruxellois.*" Bruxelles, ed. Edouard Poulet, p1.

proposer des solutions adaptées aux problèmes spécifiques des villes-régions, favoriser le dialogue entre les Régions et les villes des Communautés européennes ou encore, échanger leurs expériences en matière d'intégration des immigrés.

3 - LE DEVENIR DE BRUXELLES DANS UNE BELGIQUE POLITIQUEMENT FRAGILISEE

3.1 - La question de la "communauté européenne" de Bruxelles.

La ratification du traité de Maastricht pose des problèmes même en Belgique, qui est pourtant l'un des pays les plus favorables à la citoyenneté européenne: "Pour les Belges empêtrés dans leurs querelles communautaires, la dilution des identités nationales, l'émergence d'une Europe des régions réduisant le rôle des Etats sont autant d'éléments de nature à modifier les données historiques pouvant conduire, un jour, à l'éclatement du royaume"(1).

Ce risque est d'autant plus vrai que la ratification du Traité sur l'Union européenne autorise les ressortissants de l'UE résidant dans un autre pays que leur pays, à participer à certaines élections. Et sur une population totale de dix millions d'habitants, ce droit concerne en Belgique 500.000 personnes: plus de 250.000 Italiens établis depuis longtemps dans le pays, quelques 100.000 Français venus en voisins, des dizaines de milliers de Néerlandais, Espagnols, Allemands, Britanniques, Grecs ou Portugais, vivant souvent à Bruxelles ou dans les localités voisines, "là où les partis politiques présentent des listes francophones et néerlandophones dans lesquelles se reconnaît chaque communauté"(2). Aussi, les 15% de Bruxellois fidèles à leur origine flamande se sentent déjà mal à l'aise dans la capitale, et les habitants du Brabant flamand, qui l'entourent ne veulent pas voir remises en question les données démographiques qui leurs sont favorables. Or, ils pensent que "les immigrés CEE originaires des pays latins voteront plus facilement pour les listes francophones que pour les leurs"(3).

La présence de plusieurs milliers de fonctionnaires européens vivant souvent dans les zones résidentielles périphériques où la cohabitation linguistique n'est pas aisée, n'arrange rien. De plus, certains d'entre eux ont acheté leur logement, puisqu'on est généralement eurocrate à vie et presque toujours à Bruxelles. Beaucoup se plaisent dans leurs demeures et songent à y prendre leur retraite, ce qui peut les conduire à s'intéresser aux joutes politiques locales. Entre les eurocrates, les lobbyistes, les consultants et les journalistes, les 50.000 étrangers qui gravitent autour des institutions bruxelloises de l'UE peuvent jouer un rôle décisif dans les scrutins qui se jouent à de courtes majorités.

 (1) et (2) Monde (Le) 28 mai 1992 "Les Flamands craignent le poids électoral des Eurocrates." (3) Voix du Nord (La) 28 mai 1992 "La Belgique à l'heure du TGV."

3.2 - La place de Bruxelles dans un Etat fédéral.

Le rôle de Bruxelles est remis en question par le problème de la régionalisation de la Belgique. Bien qu'au Nord de la frontière linguistique, la population parle à plus de 80% le français, entre une Belgique néerlandophone et une Belgique francophone, Bruxelles forme une entité dont les statuts et les pouvoirs sont âprement discutés.

Signe des tensions violentes qui opposent pro-Belges et indépendants, les parlementaires du Vlaams Block ont refusé d'assister à l'éloge funèbre du Roi Baudouin, le 2 août 1993 et persistent à ne vouloir voir qu'une étape dans la fédéralisation du 23 avril 1993. La disparition du roi Baudouin, qui avait su incarner l'unité des Belges chaque fois qu'elle était menacée, pourrait les encourager à se faire encore plus revendicatifs.

4 - LES OBSTACLES A L'IDEE D'AXE STRATEGIQUE LILLE-BRUXELLES

4.1 - Les obstacles liés à l'opinion publique.

La vocation internationale de Bruxelles, même si elle est fortement défendue par les responsables politiques, demeure plus ou moins bien ressentie par une large partie de l'opinion publique qui actuellement encore, n'a pas gardé un bon souvenir de l'Exposition Universelle dans laquelle elle a vu le début du fameux processus de Bruxellisation si décrié. Un projet tel que les jeux olympiques transfrontaliers entre Lille et Bruxelles, défendu par F.Ampe, Directeur de l'ADUML, ne sera donc pas forcément bien accueilli par la population.

4.2 - La concurrence avec les communes situées à la périphérie de Bruxelles.

Hormis Lille, des opérations de bureaux peuvent trouver plus avantageux de s'installer, hors de la Région Capitale, dans la banlieue bruxelloise qu'à Lille. Pour l'instant, les communes de la Région flamande proche de Bruxelles ne semblent guère souhaiter l'implantation de bureaux mais c'est une situation qui peut changer.

4.3 - Les réticences administratives.

Des réticences existent au sein même de l'administration centrale (DATAR) mais aussi dans la région Nord-Pas-de-Calais. Il est en effet encore mal perçu que l'on se concentre sur un développement qui déborde la frontière au détriment du développement immédiat de la zone littorale et du bassin minier.

5 - LES RISQUES DE CONCURRENCE LILLE-BRUXELLES

5.1 - La concurrence pour être le noeud TGV d'Europe du Nord-Ouest.

Après trois ans de difficultés liées à des antagonismes politiques, les travaux du TGV Belge ont officiellement commencé le 2 août 1993 par la ligne Lille-Bruxelles. Ce temps a été utilisé pour passer avec les 20 communes à traverser des conventions sur la protection de l'environnement pour laquelle 11 milliards de francs belges ont été débloqués. Il convient cependant de relativiser l'importance qu'aura le nouveau trafic TGV pour le Métropole lilloise. Si en effet, beaucoup de TGV traverseront la Région Nord-Pas-de-Calais, un nombre plus restreint s'arrêtera en gare de Lille.

L'organisation du TGV Nord-Europe est complexe à saisir. Il s'agit en fait de trois lignes à grande vitesse qui possèdent des destinations et des troncs communs.

Il y a d'abord le TGV Nord, qui dessert Lille. Puis Eurostar, un TGV spécialement construit pour traverser le tunnel sous la Manche, train qui effectuera uniquement les trajets Londres-Paris et Londres-Bruxelles. Lorsque l'Eurostar reliera la capitale britannique à la capitale française et réciproquement, il effectuera des arrêts en gare de Calais-Fréthun. Par ailleurs, lorsqu'il assurera la liaison Londres-Bruxelles ou Bruxelles-Londres, l'Eurostar s'arrêtera en gare de Lille-Europe. En empruntant ce train, les habitants de la Métropole se trouveront alors à 50 minutes de Bruxelles (puis à 25 minutes en 1996 lorsque la ligne belge sera construite) et à 2 heures de Londres. Enfin, à partir de 1996, débutera l'exploitation du TGV qui reliera Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. A terme, ce train pourra également desservir Anvers et Liège. Mais ce TGV n'atteindra sa vitesse de croisière au mieux qu'en 1998 car les Hollandais n'ont toujours pas arrêté leur tracé TGV. En partant de Paris, le TGV européen part vers le Nord mais à la hauteur de Lesquin, il bifurque vers la Belgique et de ce fait, évite Lille. Tout le flux de voyageurs circulant sur cet axe échappera donc à la Métropole.

Il apparaît ainsi que le véritable carrefour des TGV en Europe du Nord-Ouest n'est pas Lille mais Bruxelles.

Cependant, la position centrale de Bruxelles dans le réseau TGV n'est pas forcément un handicap pour Lille. D'abord il faut remarquer que la Métropole est remarquablement desservie. Elle assure toute la connexion entre l'Angleterre et le Sud et l'Ouest de la France. Dès l'été 1994, des Eurostar spéciaux seront mis en service entre Londres et Lille avec correspondance pour le Sud de la France à partir de la capitale des Flandres. Enfin il faut savoir que tous les TGV qui partiront de Bruxelles à destination de Lyon, Marseille ou Montpellier, effectueront un arrêt à Lille.

Dans la nouvelle carte de l'Europe à grande vitesse, Lille ne devrait pas avoir vocation à rivaliser avec la capitale belge. Dans tous les cas cependant, la Métropole dispose d'au moins deux années d'avance pour mettre en place une stratégie basée sur la complémentarité avec Bruxelles plutôt que sur une concurrence lorsque le réseau sera achevé.

5.2 - La concurrence de Bruxelles pour Lille.

Si l'option de complémentarité retient le plus l'attention des décideurs lillois et bruxellois, il ne faut néanmoins pas négliger le développement à Bruxelles d'un centre d'affaires analogue au centre Euralille en Métropole lilloise, lui aussi construit autour de la futur gare TGV (tableau 023).

TABLEAU n°023: - CONSTRUCTIONS NEUVES PREVUES DANS LE PERIMETRE DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI

Type de constructions	Surface (m ²)
Bureaux	200.000
Logements	88.500
Commerces	67.000
Hôtels	60.000
Autres	43.000
Total	459.500

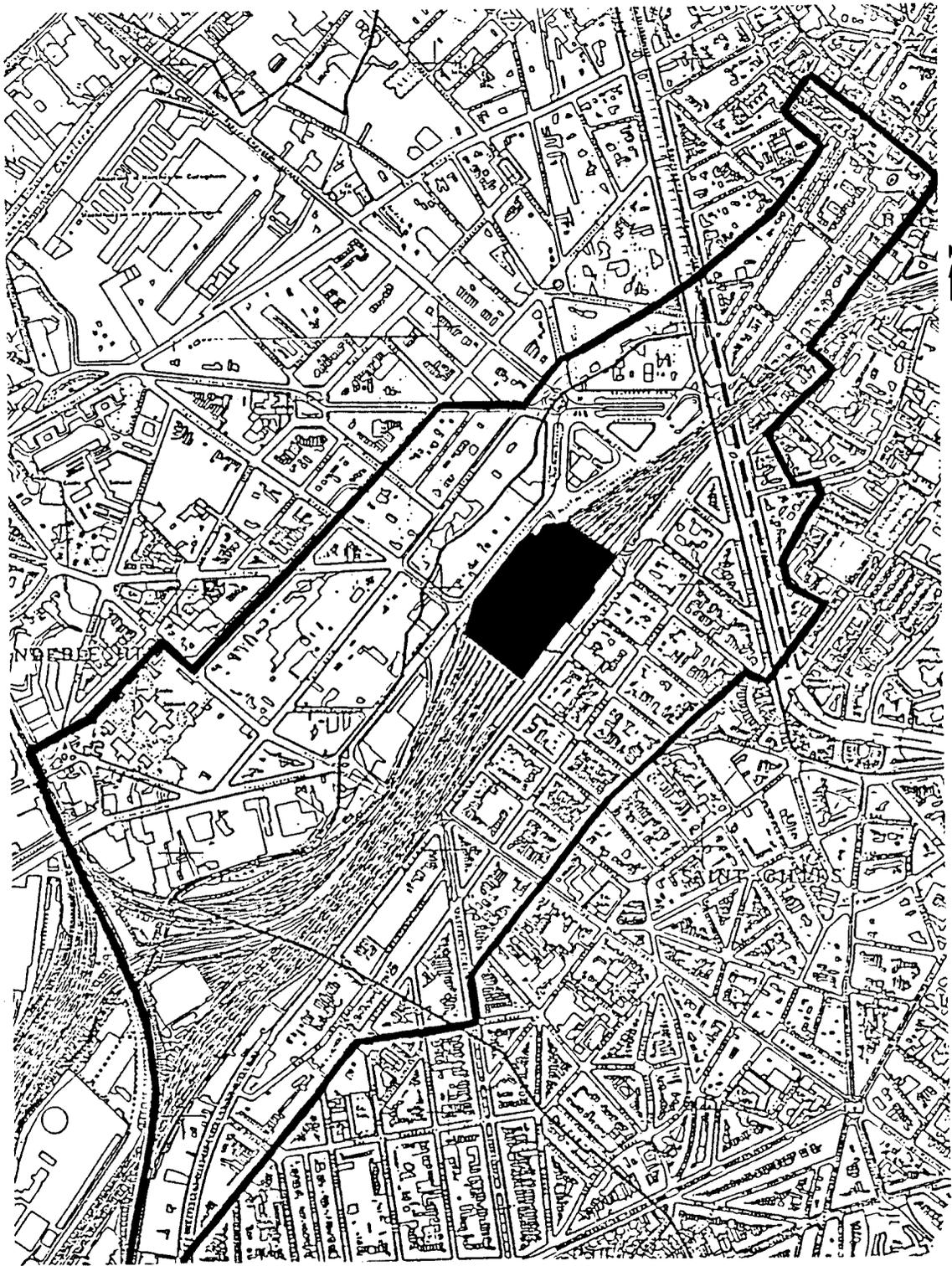
Source: Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale 25 mars 1991 - "Schéma de développement des abords de la Gare du Midi. Options d'aménagement et schéma de développement." - Bruxelles, p81.

Projenor, société soeur d'Euralille qui possède dans son capital le Crédit communal de Belgique, s'est vu confié par la région de Bruxelles-Capitale la mise sur pied, puis la direction générale de Bruxelles-midi, société qui a en charge l'aménagement du quartier autour du terminal TGV en gare du Midi (carte 26).

Provoqué par l'arrivée du TGV à Bruxelles, le projet du Midi s'inscrit dans le nouveau plan régional de développement bruxellois. Maintenant, la région bruxelloise s'oriente vers la création de quatre pôles de développement, en limitant la constructibilité d'autres sites. ces pôles ont été choisis autour des gares. Choix qui permet, outre une facilité de communication avec d'autres villes, une utilisation optimale des transports en commun régionaux qui assurent au moindre coût tout en préservant les liaisons internes et les trajets domicile-travail des employés. Ces pôles autour des gares seront: l'Espace Léopold (quartier des communautés) pratiquement achevé, le quartier de la gare centrale déjà construit, le quartier Nord et celui de la gare du midi.

L'existence d'un pôle de développement du midi revêt pour Lille une grande importance. Ainsi entre Euralille et le siège de l'UE, existera un relais situé à moins d'une demi-heure de Lille par TGV. De plus le quartier y retrouvera l'aspect accueillant qu'il a perdu au cours des siècles.

Carte 26: PERIMETRE DU SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DES ABORDS DE LA GARE TGV DU MIDI A BRUXELLES



Légende:

- Périmètre du secteur remanié.
■ Gare du Midi.

Heureusement, une complémentarité semble se dessiner: coordination des actionnaires publics (P.Mauroy et C.Picqué ont signé le 14 mai 1993 un protocole d'encouragement au développement des relations entre les deux métropoles), des actionnaires privés (établissements bancaires impliqués dans le projet) ainsi que du management (J.P.Baïetto, directeur d'Euralille, a été le premier directeur général de Projenor).

CHAPITRE 3

L'AXE LILLE-BRUXELLES, COMPENSATION AUX RISQUES LIES A LA CROISSANCE CONTINUE DE LA MEGAPOLE PARISIENNE

A) LES RAISONS DE L'INEVITABLE CROISSANCE DE PARIS1 - LA CROISSANCE DE LA REGION PARISIENNE, CONSEQUENCE DIRECTE DU DECLOISONNEMENT FRONTALIER1.1 - Le positionnement concurrentiel de Paris vis-à-vis des autres grandes métropoles européennes.a) L'étude IAURIF "concurrence et stratégie".

L'IAURIF a réalisé en 1990 une étude sur le positionnement concurrentiel de Paris face aux grandes métropoles européennes que sont Londres, Bruxelles, la Randstad, Francfort, Milan et Madrid (1). Cette étude avait pour but d'identifier les forces et les faiblesses techniques des métropoles, et d'évaluer la position concurrentielle de ces dernières, en prenant pour base les critères d'implantation des investisseurs internationaux.

b) Les résultats de l'étude.

L'étude IAURIF a mis en évidence que 24% des emplois industriels franciliens ont été créés ou maintenus grâce à des investissements étrangers. La présence d'établissements étrangers dynamise l'économie. Accueillir un établissement d'une multinationale, représente donc pour la région parisienne un atout supplémentaire pour garder les entreprises qui sont déjà implantées sur son sol.

Un classement des sept métropoles étudiées a été réalisé par l'IAURIF. Trois rubriques ont été déterminées:

La "coûteuse vedette".

Il s'agit de Francfort. Cette métropole est perçue comme disposant d'avantages de localisation très importants pour accueillir les entreprises internationales: une place financière renommée, une infrastructure de transport de première qualité et des télécommunications internationales à un prix compétitif. L'offre en immobilier y est de qualité "Francfort dispose de la meilleure offre d'accueil"(2) mais en quantité trop limitée. En revanche, c'est la métropole d'Europe dont l'indice de rentabilité est le plus faible compte tenu du niveau des coûts pratiqués.

 (1) Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, 172p. (2) Id. p18.

Les "quatre clubs champions".

Quatre régions-métropoles sont répertoriées dans cette classe: la Randstad, le South East, Bruxelles et l'Ile-de-France, cette dernière arrivant légèrement en tête du classement.

La Randstad dispose de nombreux autres atouts pour attirer les entreprises internationales: une population qui maîtrise les langues étrangères, une qualité et un coût de la vie modéré, malgré une "offre générale et immobilière (...) peu compétitive"(1). Le South East dispose quant à lui d'un atout maître: la pratique de l'anglais, langue des affaires. Sa position dominante de place financière majeure et de centre de services aux entreprises est renforcée par la présence de très nombreux sièges sociaux européens de sociétés internationales et des coûts salariaux très compétitifs. Enfin, Bruxelles est présentée par l'IAURIF comme étant l'une des rares métropoles européennes ne souffrant pas trop gravement des problèmes classiques de congestion de la circulation. Les entreprises internationales y sont implantées en très grand nombre et le poids de la fiscalité sur les entreprises, souvent très modéré, joue un rôle important dans le choix de Bruxelles par les entreprises étrangères. Cependant, l'IAURIF précise que "la disponibilité de bureaux est surestimée à Bruxelles"(2).

La "deuxième division".

Elle regroupe les villes de Milan et Madrid. Milan est présentée par l'IAURIF comme disposant de deux principaux atouts à offrir aux entreprises: une main d'oeuvre qualifiée et un coût de vie raisonnable. Madrid semble quant à elle bien placée pour attirer les sociétés internationales recherchant en priorité à produire à moindre coût. Elle dispose également de nombreuses écoles internationales.

1.2 - Les perspectives.

D'après cette étude, réalisons le, par les aménageurs de l'Ile-de-France, Paris bénéficie d'une situation privilégiée au sein du classement concurrentiel des grandes métropoles européennes. Cependant, le décroisement frontalier, la compétition intra-européenne à venir, ainsi que l'émergence probable de nouvelles métropoles telles que Berlin, sont susceptibles de venir bousculer ce classement.

La région Ile-de-France fait partie de l'ensemble "centre capitale"(3), avec les autres grandes métropoles du Bénélux, de la Rhénanie et du Sud-Est de l'Angleterre. Ce groupe de régions appartient à six Etats concentrant 27% de la population européenne et 31% du PIB sur 12% du territoire. Sa densité de population, élevée, est d'environ 328 habitants par km². Six capitales européennes sur 12 sont incluses dans ce polygone qui reste, malgré les difficultés du secteur industriel, la principale concentration économique de l'UE.

(1) Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, p18. (2) Id. p29

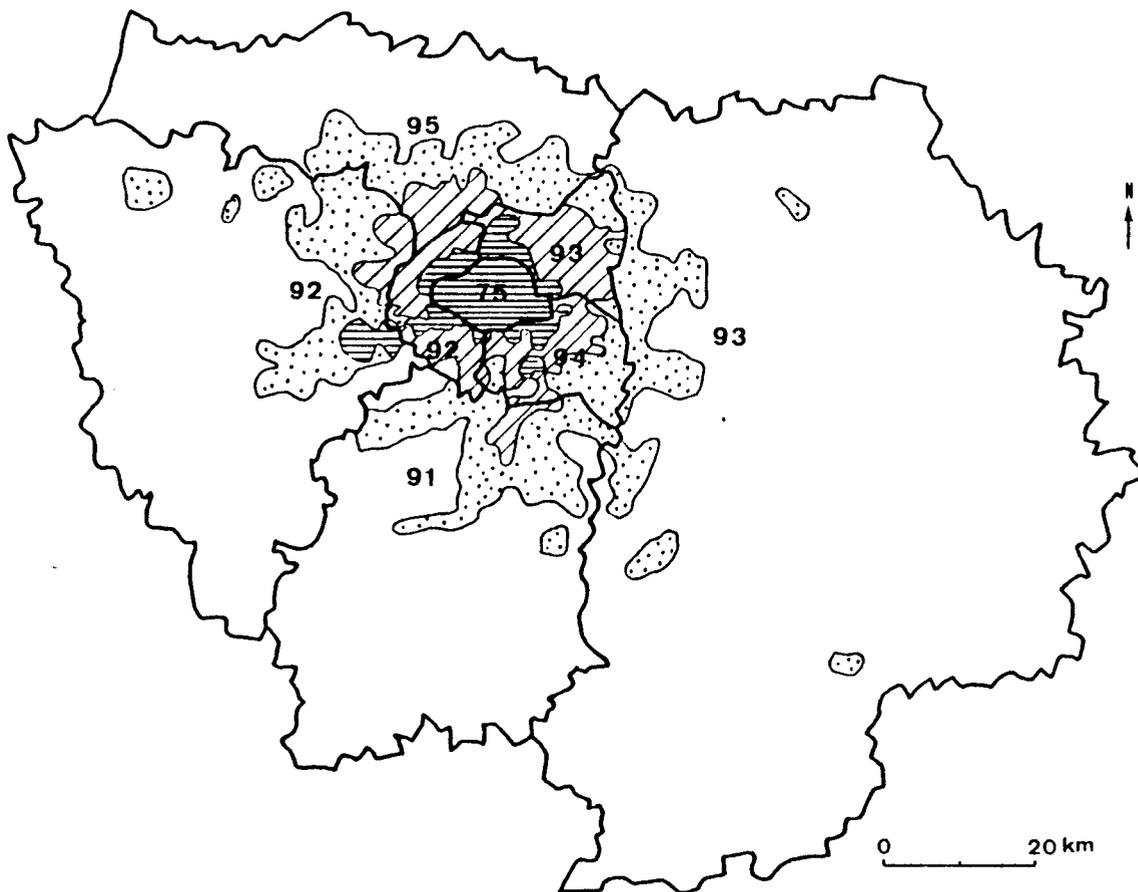
(3) Id. p7.

Cette situation géographique place Paris, du fait du décloisonnement frontalier, dans une situation de concurrence avec les autres grandes métropoles et régions urbaines européennes que sont Londres et le South East, la Randstad, Francfort ou Bruxelles. Le rapprochement de ces métropoles, permis par le développement du réseau TGV, accentuera cette concurrence. En effet, Paris sera située, d'ici l'an 2010, à 1h20 de Bruxelles, 2h00 de Londres et 3h00 de Francfort. C'est une des raisons qui contraint aujourd'hui Paris à chercher toujours plus à accroître son aire d'influence et sa masse.

2 - LE FUTUR SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE: VERS UN GRAND PARIS ETENDU A L'ENSEMBLE DU BASSIN PARISIEN

Les aménageurs et les décideurs de la région Ile-de-France terminent actuellement la réalisation du futur Schéma Directeur qui planifiera le développement de la région parisienne. Des avant-projets ont d'ores et déjà été publiés.

Carte 27: URBANISATION DE PARIS DEPUIS 1876



Légende:

Les zones d'urbanisation dense:

	En 1876.
	En 1936.
	En 1990.

Source: D'après IAURIF.

Ils confirment la poursuite de la croissance multi-séculaire de l'agglomération parisienne (carte 27), croissance qui trouve sa justification, nous l'avons vu, dans la compétition internationale que se livrent déjà les grandes métropoles européennes pour attirer les investisseurs sur leur territoire.

2.1 - L'extension continue.

Après avoir débordé de ses murs pour englober l'Ile-de-France, Paris va associer l'ensemble du bassin parisien (carte 28) dans son développement à venir: "*Le développement harmonieux de l'Ile-de-France ne se fera qu'en solidarité avec le Bassin Parisien*"(1). Mais s'agira-t-il d'une association, c'est-à-dire de la collaboration volontaire associant deux partenaires mutuellement consentants ou au contraire une absorption subie par les régions voisines ?

Les projets de précisent. Ainsi, le résumé de projet de SD annonce-t-il que "*L'Ile-de-France développera d'autant mieux ses atouts qu'elle saura enrichir sa complémentarité avec le bassin parisien. Grâce aux nouvelles infrastructures routières et au réseau TGV, des villes comme Le Havre, Rouen, Amiens, Reims, Troyes, Orléans, Tours, Le Mans ou Laon se trouvent rapidement reliées non seulement à Paris mais aussi aux différents sites franciliens d'envergure européenne que sont Roissy, Marne-la-Vallée, Massy-Saclay-Orly et La Défense*"(2). Il est révélateur de constater que des villes telles que Amiens, Rouen ou Laon, situées à plus de 100 kilomètres de Paris soient aujourd'hui citées dans un document relatif à la planification future du développement du Grand Paris.

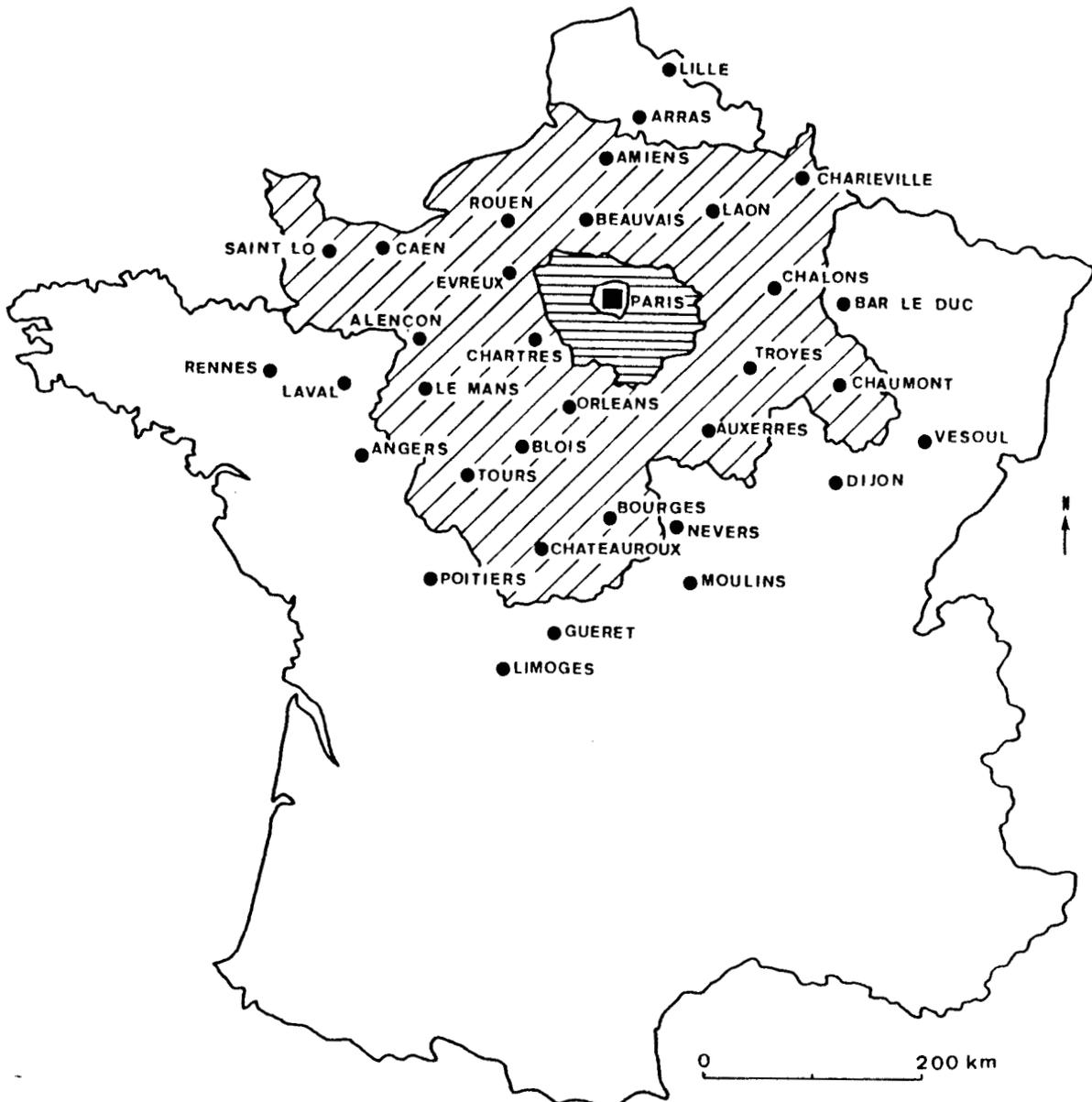
Toujours d'après le projet de SD, trois axes de développement sont prévus: la préservation de l'harmonie entre les milieux naturels et urbains, la mise en place d'un réseau de transports performant et la multiplication des pôles de développement.

Pour ce qui est de la multiplication des pôles de développement, le projet de SD définit cinq "*centres d'envergure internationale*" que sont: Paris, La Défense, Roissy (épaulé par Villepinte et remarquablement relié aux métropoles étrangères), Marne-la-Vallée et enfin le pôle Evry-Saclay-Massy-Orly (établissements d'enseignement et de recherche).

Autre projet, le développement de villes "*trait d'union*", au pourtour de Paris, dans le Bassin parisien. Il s'agit de Magny, Persan-Beaumont, Dammartin, Coulommiers, Provins, Nangis, Montereau, Fontainebleau, Nemours, Etampes, Dourdan, Rambouillet et Houdan. Dotées de nouveaux équipements publics, ces villes "*retrouveront un équilibre habitat-emploi, et animeront le milieu rural dans lequel elles s'insèrent*"(3).

(1) Préfecture de Région Ile-de-France, DRE de la Région Ile-de-France octobre 1992 "*Ile-de-France 2015. Résumé de projet de Schéma Directeur.*" p6. (3) Id. p10. (2) Préfecture de Région Ile-de-France, DRE de la Région Ile-de-France octobre 1992 "*Ile-de-France 2015. Projet de Schéma Directeur.*" p5.

Carte 28 : LE BASSIN PARISIEN, ZONE D'INFLUENCE PROGRAMMEE DE PARIS



Légende :

- Paris et la petite couronne (incluant les cinq "Centres d'excellence européens" (Massy-Saclay, Nanterre-La Défense, Marne-la-Vallée, Roissy, Paris).
- ▨ Région Ile-de-France.
- ▧ Bassin parisien (au sens du livre blanc sur le bassin parisien de la DATAR).
- Chefs-lieux des départements du bassin parisien et des départements limitrophes.

Source: DATAR avril 1992 "Livre blanc du Bassin parisien." Paris, La Documentation française, 135p.

2.2 - L'inefficacité de la procédure d'agrément.

A cause de l'attraction économique considérable qu'elle exerce au détriment des autres régions françaises, l'Ile-de-France est soumise à un dispositif réglementaire lourd: l'agrément, la redevance bureaux, la taxe sur les bureaux et le versement transports. Ces contraintes supplémentaires sont considérées comme étant inopportunes par les décideurs parisiens: *"En fait, les diverses taxes ou règlements institués se sont révélés assez peu dissuasifs mais l'effet d'annonce reste très négatif vis-à-vis de l'étranger et la mauvaise graisse de Paris ne fait pas de muscle ailleurs"*(1) affirment-ils en prenant la défense d'un Paris tout puissant.

2.3 - Les objectifs du SDAURIF à l'horizon 2015.

Document stratégique à long terme, le SDAURIF est un instrument d'orientation et de prévoyance jusqu'en 2015.

Ce document, dans son scénario à l'horizon 2015, prend en compte une population de 12,2 millions d'habitants, soit une croissance de 1,5 millions par rapport à 1990, accompagnée d'une croissance d'emplois de 850.000. Ces perspectives conduisent à une consommation en 25 ans d'environ 50.000 hectares par an pour accueillir logements et emplois, soit 2.000 hectares par an (2). L'étude de la répartition spatiale de la croissance de la population du grand Paris met en évidence l'étalement en tache d'huile de cette ville-région. Quant aux hypothèses de l'IAURIF, elles tempèrent, bien entendu, cette tendance multiséculaire.

Le SD de 1993 insiste surtout sur la complémentarité de l'Ile-de-France et des régions du bassin parisien.

P.Pommellet, Directeur-Général de l'IAURIF et Secrétaire-Général de l'association Métropolis, affirme que Paris *"dépassé désormais le cadre de l'Ile-de-France et concerne le bassin parisien: 100.000 km pour 20 millions d'habitants"* et ce, même si *"elle est inscrite dans une action de partenariat avec les sept régions limitrophes de la nôtre"*(3).

J.P.Duport, Délégué à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, va dans le même sens quand il affirme: *"Notre objectif est que des aires urbaines comme Caen, Rouen, Le Havre, Tours, Blois, Orléans, Reims, Troyes, Châlons, Epernay, puissent avoir leur stratégie, en étant des piliers d'un pont qui relierait Paris aux grandes métropoles régionales"*(4).

"Si les tendances actuelles d'aménagement du bassin parisien se poursuivent sans grandes modifications, le processus de concentration des activités sur le pôle parisien se renforcera inéluctablement"(5): ce scénario de métropole hypertrophiée à l'image de Mexico ou de Tokyo est le premier des trois scénarios proposés par le livre blanc du bassin parisien qui fait la

(1) Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, p45. (2) Ile-de-France développement février 1993 - revue mensuelle, Paris, n°1, p26. (3) Id. p47. (4) et (5) Technopolis International novembre 1992 - n°10.

synthèse des réflexions menées par la DATAR en concertation avec les autorités régionales sur l'armature urbaine du bassin parisien et de son avenir (1). Ce scénario se caractérise par la poursuite du processus de concentration. Peu volontariste quant à la répartition des populations et des activités, il se caractérise par leur concentration sur le noyau central du Bassin parisien, en prolongement du processus à l'oeuvre depuis des siècles. L'armature urbaine a alors une structure simpliste: un centre hypertrophié, une zone de banlieue étendue, plus ou moins structurée selon le volontarisme des aménagements locaux, et des villes périphériques dont le rôle est limité à la fourniture de services de proximité.

Ce scénario est le plus plausible car il constitue à court terme une solution de facilité et surtout, il est porté par la forte inertie des pratiques économiques et des relations historiques entre Paris et le territoire national, éléments fortement ancrés dans la culture française, par une longue histoire centralisée.

Le livre blanc, propose deux scénarios qui se veulent plus volontaristes, mais qui ne font en réalité qu'étendre, d'une façon moins brutale certes, l'aire d'influence immédiate du Grand Paris.

Le deuxième scénario correspondrait ainsi à une "aire métropolitaine multipolaire centralisée"(2). Il s'agirait d'associer les grandes agglomérations du bassin parisien à la dynamique parisienne. Schématiquement, ce scénario est celui d'une aire métropolitaine multipolaire, "dont l'image est celle du soleil et de ses planètes"(3). L'enjeu essentiel de ce scénario réside dans l'organisation des agglomérations périphériques en pôles de croissance "économiquement intégrés à la dynamique de l'agglomération parisienne (...) A priori, toutes les agglomérations importantes qui sont ou seront situées à environ une heure de Paris pourront se porter candidates au rôle de pôle de croissance: Amiens, Rouen, Caen, Le Havre, Le Mans, Tours, Orléans, Troyes, Reims..."(4).

Le troisième scénario proposé, proche du précédent, "le réseau métropolitain maillé"(5), consisterait à modéliser dans le bassin parisien une armature urbaine "en constellation"(6). Il se caractériserait par l'émergence de métropoles capables de développer leur compétitivité au niveau européen et de mailler l'ensemble du territoire du bassin parisien, contribuant là encore à son extension.

3 - LES AXES DE L'EXPANSION SPATIALE DE PARIS

On peut mettre en évidence les quatre germes de la croissance périphériques de la région Ile-de-France: au Nord, Roissy, pôle transport-export, à l'Ouest, La Défense, pôle tertiaire de la capitale, au Sud, le pôle de Massy-Saclay, qui regroupe déjà une forte concentration de recherche et d'enseignement, à l'Est Marne-

 (1) DATAR avril 1992 "Livre blanc du Bassin parisien." Paris, La Documentation française, 135p. (2) à (4) Id. p54. (5) à (6) Id. p58.

la-Vallée qui devrait dans le futur renforcer son pôle image-communication.

TABLEAU n°024: - HYPOTHESES DE CROISSANCES DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI EN REGION PARISIENNE DE 1990 A 2015

Aires d'étude	1990 (en millions)		2015 (en millions)			
	population	emplois	population	var. (%)	emplois	var. (%)
Ville de Paris	2,15	1,80	2,15	0	1,77	- 1,7
La Défense	0,40	0,32	0,47	+ 17,5	0,36	+ 12,5
Roissy	0,28	0,08	0,33	+ 17,8	0,13	+ 62,5
Marne-la-Vallée	0,13	0,04	0,14	+ 7,7	0,07	+ 75,0
Ile-de-France	10,66	5,09	12,19	+ 14,3	5,95	+ 16,9

Source: D'après l'IAURIF, janvier 1984.

Ces quatre pôles ont vocation par leurs équipements à accueillir de la production, des services et de la recherche, d'autant plus que la francilienne les relie en réseaux. Ils contribuent directement à l'expansion parisienne (carte 29) et mettent en évidence que la croissance économique et démographique de Paris concerne sa couronne et non la ville de Paris stricto sensu (tableau 024).

3.1 - L'expansion de l'aérovillage de Roissy.

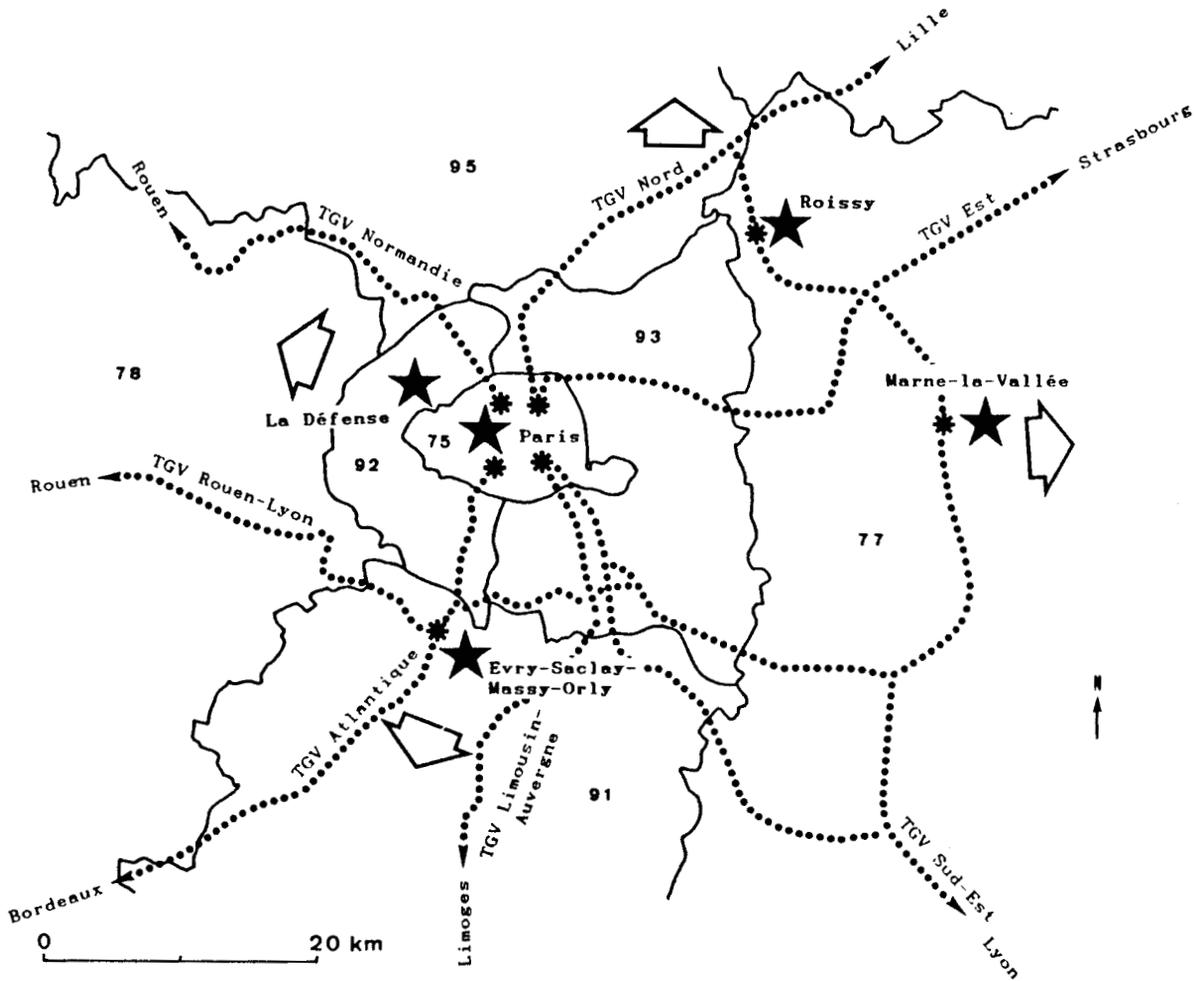
La présence de l'aéroport international et la gare d'interconnexion TGV font de Roissy le site d'Europe le plus rapidement relié à la fois aux capitales européennes et aux grandes métropoles mondiales. Pendant longtemps protégé du développement de l'agglomération, le site de Roissy s'ouvre plus largement à l'accueil d'activités attirées par la présence de l'aéroport.

Roissy est le deuxième aéroport du monde par sa surface. Il est, depuis 1994, le premier aéroport du monde à disposer d'une intermodalité directe entre l'avion et le TGV. Il est déjà bien desservi par le RER, 30 minutes de trajet et un train toutes les sept minutes et demie. Il le sera encore mieux d'ici la fin du siècle avec un mini métro intérieur.

L'aéroport de Roissy et avec lui l'ensemble de la zone de Roissy, constitue l'un des pôles majeurs de développement dit "pôle d'excellence européen" retenu dans le projet du SD de la région Ile-de-France.

Roissy-en-France est une petite commune située dans l'Est du département du Val d'Oise. Peuplée de 2.150 habitants, elle accueille sur son territoire de 1.409 hectares la plate-forme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle ainsi que le Parc d'Activités de Paris Nord II (910 hectares). Ses perspectives d'avenir sont liées à la réalisation d'un projet intercommunal de développement.

Carte 29 : MAILLAGE TGV ET PROJETS D'INTERET EUROPEEN DE LA REGION ILE-DE-FRANCE



Légende :

- * Centres d'excellence européens.
- ★ Villes nouvelles.
- Lignes de TGV.
- 🏠 Grands axes du développement parisien.
- Limites départementales.
- 93 Numéros des départements.

Cette ville bénéficie d'un environnement particulièrement riche sur le plan économique. Voici quelques-uns des équipements clefs de ce succès :

- L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Deux aéroports et le projet d'ouverture d'une troisième en 1995. Des possibilités d'extension de 3.000 hectares pour devenir le premier aéroport

européen.

- Aéroports de Paris (ADP) dispose de 450 hectares immédiatement pour l'implantation d'entreprises. Un premier projet, sur 50 hectares, accueillera 200.000 m² de plancher: la "cité tertiaire internationale".
- Garonor. Centre international de manutention et de stockage. Gare routière unique en Europe qui représente 350.000 m² d'entrepôts et de services.

Tendance qui se confirme, les aéroports constituent les nouvelles portes d'entrées des villes. Roissy compte valoriser le concept d'aéroville. Roissypôle, première concrétisation du concept d'aéroville en Europe, est destiné à accueillir les entreprises multinationales françaises et étrangères. Une première tranche de 26.000 m de bureaux est déjà mise en service avec l'opération Continental Square. Un autre programme, Dôme, mis en service en 1993, comprend 8 bâtiments représentant 40.000 m² et reliés entre eux par une rue abritée sous une verrière. Ces immeubles de 6 niveaux disposent également de 2 sous-sols de parking. Un centre d'exposition permanente: le "rectangle" offre 70.000 m² de locaux donnant aux entreprises françaises la possibilité de présenter et de promouvoir leurs produits destinés à l'exportation. De plus, Roissypôle aura une offre hôtelière complète avec 1.150 places dans des hôtels haut de gamme (Arcade, Novotel et Hilton).

Confirmant l'étalement parisien vers le Nord, M.Giraud, Président du Conseil Régional d'Ile-de-France affirmait en février 1993 son penchant pour Amiens comme troisième aéroport international de Paris après Roissy et Orly (1): *"L'idée de Schéma Directeur d'agrandir Roissy afin d'accueillir à terme 80 millions de voyageurs par an, est irréaliste (...) Il faut penser à un autre aéroport (...) partisan d'Amiens comme alternative à Roissy"*.

3.2 - Le projet de développement Oise-la-Vallée.

Ce projet de développement économique, exemple de transfert d'activités en bordure de la région Ile-de-France a été initié et porté par près de 50 communes au premier rang desquelles se trouvent les agglomérations de Creil, Compiègne, Senlis et Pont-Sainte-Maxence. Ce projet vise à organiser sur ce territoire à la fois proche de Paris et de Roissy, et réputé pour la qualité de ses sites et de son patrimoine naturel et bâti, un développement urbain qui profiterait de l'extension parisienne.

Ce projet s'appuie sur la mise en place d'une technopole composée de plusieurs parcs scientifiques implantés autour des centres de recherche et des universités dont dispose la vallée de l'Oise (Université de Compiègne, instituts du CNAM, Ecole Supérieure de Commerce...). Un programme d'équipements de zones d'activité diversifiées complète l'offre de sites aménagés pour les entreprises. L'objectif se situe à hauteur de 45.000 emplois nouveaux à créer au cours des 25 prochaines années.

(1) Ile-de-France développement février 1993 - revue mensuelle, Paris, n°1, p11.

85.000 habitants et 45.000 emplois supplémentaires à l'horizon 2015, tel est l'objectif donné par l'association, chiffres cohérents avec ceux avancés dans la Charte départementale de l'Oise qui retient l'hypothèse d'une croissance de 200.000 habitants pour l'ensemble du département au cours des 25 prochaines années (1).

Ceci reste conforme à la volonté de l'Etat qui souhaite que la croissance prévue de l'Ile-de-France dans les 25 ans qui viennent se répartisse à l'échelle du Grand Bassin Parisien. Il s'agit bien de l'expression de la volonté de voir la région parisienne étendre encore davantage son aire géographique d'influence. L'opération Oise-la-Vallée étant l'un des aspects de son extension vers le Nord, avec le pôle de Roissy et Marne-la-Vallée.

3.3 - Le développement de Marne-la Vallée.

a) L'origine de Marne-la Vallée.

Marne-la-Vallée est l'une des cinq villes nouvelles créées autour de Paris à la suite d'une décision prise dans les années 60 afin d'assurer le décongestionnement de l'agglomération parisienne en l'étendant vers l'Est.

Cette ville nouvelle bénéficie aujourd'hui d'une bonne desserte internationale (autoroutes et aéroports), renforcée par la gare d'interconnexion des TGV. De nombreux espaces tertiaires et de production illustrent enfin l'évolution économique et l'adaptation des aménageurs aux nouveaux besoins des entreprises. Le projet phare du parc de loisirs "Eurodisney", ayant eu pour objectif de contribuer au développement économique de l'Ile-de-France, projet terni il est vrai, par le peu d'intérêt que portent finalement les européens pour ce type de loisirs.

b) La croissance démographique de Marne-la-Vallée.

Les villes nouvelles grandissent. Diverses enquêtes mettent en évidence la part de plus en plus importante occupée par la croissance des villes nouvelles dans la croissance totale de la Région Ile-de-France. Celle-ci a plus que doublé depuis 1962; Elle atteint 44 % entre 1975 et 1982. De plus, le gain total de population en villes nouvelles est un peu supérieur au gain observé dans l'ensemble de l'Ile-de-France: 184.000 personnes contre 181.000 entre 1975 et 1982. L'extension du développement périurbain touche désormais des zones de plus en plus éloignées du coeur de l'agglomération parisienne. Elle se manifeste dans le cas de Marne-la-Vallée par une poussée à l'Est, s'expliquant par une disponibilité en terrains.

La contribution de Marne-la-Vallée à l'accroissement démographique régional est important: 27% entre 1975 et 1982, avec 49.531 habitants de plus sur environ 184.000 dans les 5 villes nouvelles, 418.000 dans la zone extérieure de l'Ile-de-France.

 (1) Association pour le développement et l'aménagement de la Vallée de l'Oise 1993 "Projet de développement de la vallée de l'Oise." Oise la Vallée, Verneuil en Halatte, p2.

c) La croissance économique de Marne-la-Vallée.

Le développement des villes nouvelles telles que Marne-la-Vallée n'est pas seulement démographique, il est aussi économique. Ces villes bénéficient à la fois de la proximité de Paris et des innombrables services, sièges sociaux... que cette ville accueille, tout en bénéficiant d'une situation fiscale plus intéressante pour les entreprises susceptibles de s'y implanter. Elles sont ainsi de redoutables concurrentes pour les autres villes françaises dont la Métropole lilloise fait partie.

Ainsi, sur 25 kilomètres de long, le site aménagé de Marne-la-Vallée offre des avantages aux entreprises liés à la proximité de Paris et aux capacités extensibles d'accueil en terrains, immeubles, bureaux, commerces, services...

Marne-la-Vallée bénéficie en outre d'un réseau de communications dense, qui en fait une plaque tournante pour les échanges économiques nationaux et internationaux (proximité de Roissy-Charles-de-Gaulle et d'Orly, des autoroutes A1, A4, A6 et A10).

De plus, toutes les grandes métropoles Européennes sont desservies depuis Marne-la-Vallée grâce à l'interconnexion des TGV Nord, Est, Sud-Est et Sud-Ouest. La gare internationale peut accueillir 6 millions de voyageurs par an.

Marne-la Vallée compte bien valoriser cette situation avantageuse. Avec 437.000 m de bureaux, 105.0000 m² à terme, le Centre d'Affaires Régional constitue dès à présent la tête de pont des implantations tertiaires de Marne-la-Vallée. Un centre commercial régional doté de plus de 100 boutiques et grands magasins le complète. Sa dynamique est liée à la proximité de Paris par l'autoroute A4 et le RER. Le développement atteint le fait bénéficié d'un effet d'entraînement et d'accélération. En effet, entre 1978 et 1988 les emplois tertiaires sont passés de 3.000 à 25.000.

Le parc d'affaires de Rentilly, situé à Bussy Croix Blanche, qui accueillera également un parc technologique de 60 hectares pour 250.000 m² de capacité d'accueil, s'étendra sur 70 hectares (dont 12 appartenant au parc de Rentilly), et pourra accueillir 300.000 m² de bureaux et 50.000 m² de services d'accompagnement, centres de formation, équipements de sport...

B) L'EXPANSION PARISIENNE, UN RISQUE MAJEUR POUR LA METROPOLE LILLOISE

1 - LES DANGERS DE L'EXPANSION PARISIENNE POUR LA METROPOLE LILLOISE

1.1 - Le rayonnement et l'expansion spatiale de Paris.

a) Le rayonnement parisien.

Le rôle de Paris dans la vie économique, culturelle, politique, démographique française est prépondérant. Quelques exemples permettent de s'en convaincre.

Au niveau des Grandes Ecoles, Paris rassemblait en 1988 26% des lycéens, pour 18% de la population française (1). Le quasi monopole culturel persiste aujourd'hui avec 66% des hommes de lettres, 75% des journalistes, 85% des emplois de cinéma, 90% des éditeurs. La Région Ile-de-France voit sa puissance économique s'accroître, en comparaison des autres régions françaises. Ainsi, de 1962 à 1984, sa contribution au PIB national augmentait de 15% environ tandis que pendant la même période, celle de la Région Nord-Pas-de-Calais diminuait de 28% (tableau 025).

TABLEAU n°025: - EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PRINCIPALES REGIONS FRANCAISES AU PRODUIT INTERIEUR BRUT NATIONAL

Remarque: Unité: % France.

Régions	1962	1975	1984	1984/1962
Ile-de-France	23,6	27,2	27,1	115
Rhône-Alpes	9,1	9,1	9,1	100
Provence-Côte d'Azur	6,2	6,6	6,9	111
Nord-Pas-de-Calais	8,3	6,6	6,0	72
Aquitaine	4,5	4,3	4,6	102
Lorraine	5,1	4,2	3,8	75
Pays de Loire	4,5	4,5	4,7	104
Bretagne	3,9	3,9	4,1	105
Midi-Pyrénées	3,5	3,3	3,5	100
Centre	3,5	3,7	3,8	109
Picardie	3,3	3,0	2,8	85
Autres régions	24,5	23,6	23,6	
Total	100,0	100,0	100,0	

Source: Profils de l'économie du Nord-Pas-de-Calais n°1, 1988 - "Nord-Pas-de-Calais horizon 2010." - Lille, OER du Nord-Pas-de-Calais, p26.

(1) DREVET (Jean-François) avril 1988 "1992-2000 Les régions françaises entre l'Europe et le déclin." Paris, Souffles, 235p.

Le bassin parisien comporte 26 universités, dont quatre nouvellement créées dans les villes nouvelles de la région d'Ile-de-France. Avant la création de celles-ci, la répartition était de 13 universités en Ile-de-France et 9 dans la couronne pour des volumes de population similaires. En nombre d'étudiants, le déséquilibre est encore plus marqué puisque l'Ile-de-France accueille 320.000 étudiants, soit 27% de la population étudiante française contre 120.000, soit 10% du total, dans les universités périphériques (1).

Les salaires en région Ile-de-France sont d'environ 40% supérieurs à ceux de la région Nord-Pas-de-Calais (tableau 026).

TABLEAU n°026: - SALAIRES ANNUELS MOYENS DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS ET EN ILE-DE-FRANCE EN 1986

	Francs français	Classement régional	Indice régional	
			France=100	Province=100
Nord-Pas-de-Calais	107.109	9ème	90,7	99,7
Ile-de-France	147.501	1ère	124,9	137,3
France	118.054	-	100,0	109,9

Source: D'après Profil n°1, p4 - 1989.

Enfin, la concentration des pouvoirs politiques à Paris reste aujourd'hui encore bien réelle. P.Pinchemel rappelait, en 1980 que "deux traits du tempérament français, l'intellectualisme et le juridisme, ont favorisé la mise en place d'une bureaucratie parisienne accaparant et réglementant la totalité des initiatives"(2).

A l'instar du Grand-Londres par exemple, la région Ile-de-France se trouve dans une situation de concentration tellement poussée qu'elle subit plus sa croissance qu'elle ne la maîtrise véritablement. De ce fait, les régions voisines de la capitale subissent de plus en plus un effet réel de dévitalisation qui se manifeste au niveau des universités, des fonctions tertiaires...

"Par rapport à ses voisins, la France est un pays dévoré par une irrésistible dynamique de concentration" (3) écrivait J.F.Drevet en 1988, mais d'un autre côté, des décideurs de la région parisienne "craignent de voir Paris perdre son dynamisme sans que la Province soit pour autant en mesure d'en tirer profit"(4).

b) Les modes d'extension spatiale de la région parisienne.

Parmi les grands pôles européens, l'agglomération parisienne exerce une influence particulièrement forte sur le Nord-Pas-de-Calais. C'est ainsi le cas sur le plan de la présence d'entreprises dont le siège social est situé en région parisienne.

(1) DATAR avril 1992 "Livre blanc du Bassin parisien." Paris, La Documentation française, p32. (2) PINCHEMEL (Philippe) 1980 "La France. Milieux naturels, populations, politiques." Paris, Armand Colin, Coll.U, 327p. (3) et (4) DREVET (Jean-François) avril 1988 "1992-2000 Les régions françaises entre l'Europe et le déclin." Paris, Souffles, 235p.

Cette influence de la région parisienne se manifeste de manière concentrique autour de Paris, mais aussi le long de corridors de développement situés de part et d'autre des principaux axes de communication tel que l'axe Beauvais-Amiens-Arras-Lille. L'évolution du nombre de migrants alternants dans les villes situées à une heure de Paris est elle aussi révélatrice de cette extension. Ainsi, sur le plan démographique, les départements situés à proximité de l'Ile-de-France accueillent les dessertements de population et d'activités de l'agglomération parisienne, notamment dans l'Oise et l'Eure (tableau 027). Cette influence commence à s'étendre jusque dans des villes du Nord-Pas-de-Calais telles que Arras.

TABLEAU n°027: - REPARTITION SPATIALE DE LA CROISSANCE DE LA POPULATION DE LA REGION PARISIENNE DE 1975 A 1982

	Taux d'évolution 75/82 (%)	dont naturel	dont migratoire
Ville de Paris	- 8,1	+ 2,9	- 11,1
Banlieue proche et partie urbanisée de la grande banlieue	- 3,0	+ 7,3	- 10,3
Villes nouvelles	+ 61,0	+ 15,0	+ 46,0
Marne-la-Vallée	+ 69,0	-	-

Source: D'après l'IAURIF, janvier 1984.

c) Des réactions opportunistes: l'exemple de l'association des villes à une heure de Paris.

Un exemple concret qui prouve l'extension de la métropole parisienne: la mise en place de l'association des villes à une heure de Paris, créée à Reims en juin 1990, dont le siège est situé dans cette ville. Cette association est constituée de 25 villes ou établissements publics de coopération intercommunale. Les critères d'adhésion à cette association sont: une population supérieure à 200.000 habitants et le fait d'être ou de devenir prochainement situé à environ une heure de Paris, par route, autoroute ou TGV.

L'Association s'est précisément créée au moment où la politique d'aménagement de l'Ile-de-France, comme nous l'avons vu, confirme explicitement ou implicitement son extension.

Les Villes à une heure de Paris, directement concernées par cette extension, souhaitent aujourd'hui "jouer sur la proximité et offrir, ainsi, des points d'appui au développement du Grand Bassin francilien"(1). Elle souhaitent profiter de la croissance de Paris en devenant des partenaires actifs de l'Ile-de-France. Dans cette perspective, l'association a pris des contrats nombreux avec la DATAR, les ministères de l'enseignement, de l'équipement, la

(1) Villes à 1 heure de Paris (Les) 1992 "Dossier de présentation." Reims, p3.

mairie de Paris, le Conseil Régional Ile-de-France ou le Comité de décentralisation.

Lors de la réunion "L'Ile-de-France et l'aménagement du grand bassin parisien", organisée le 18 janvier 1994 par le Conseil Régional d'Ile-de-France, l'idée de bassin parisien a été entérinée, intégrée par ces villes au départ pourtant déterminées à lutter contre ce risque de phagocytose par la mégapole parisienne. Ainsi, son président, J.L.Schneiter déclarait que ces villes à une heure de Paris, doivent devenir autant de "métropoles d'équilibre" à la toute puissance francilienne (1). Des complémentarités entre les universités régionales et celles des villes nouvelles de la région parisienne semblent désormais acceptées: "on est en phase avec la DATAR" se félicitait J.L.Schneiter (2). Fatalisme ou opportunisme, ces villes ont choisi leur camp: elles souhaitent devenir parisiennes.

1.2 - Les risques encourus par la Métropole lilloise.

Avec la réalisation du TGV, Lille se trouvera aussi plus proche du bassin parisien, à une heure de Paris. La plus grande proximité de la Métropole lilloise (à une heure de Paris désormais), fait qu'elle risque d'être progressivement satellisée dans l'orbite parisienne en y perdant autonomie et identité, même si le risque semble encore faible à court et moyen terme: "La partie française du Grand Chantier subit l'influence parisienne dans la mesure où elle est intégrée à l'espace national et en raison de sa proximité de la capitale. La majeure partie de la Région Nord-Pas-de-Calais est cependant dominée, encadrée, par un système urbain coiffé par Lille, dont l'influence, directe ou relayée par Arras ou Cambrai, mord même un peu sur le Nord de la Somme ou de l'Aisne"(3). Cependant, l'analyse des déplacements domicile-travail entre Paris et Lille mettait en évidence, déjà en 1990, soit bien avant la mise en service du lien TGV Paris-Lille, l'attrait exercé par la capitale sur un nombre relativement important de lillois (tableau 028).

TABLEAU n°028: - DEPLACEMENTS QUOTIDIENS DOMICILE-TRAVAIL ENTRE LA METROPOLE LILLOISE ET LA REGION ILE-DE-FRANCE EN 1990

Remarque: La Métropole lilloise correspond aux zones B INSEE suivantes: Roubaix-Tourcoing, Quesnoy-sur-Deûle, Lille, Lille-Est, Pévèle-Mélantois, Lille-Sud, Lille-Sud-Ouest et Armentières.

Zone de résidence	Zone de travail	Nombre de migrants
Métropole lilloise	Région Ile-de-France	3.212
Région Ile-de-France	Métropole lilloise	1.129

Source: INSEE, RGP 1990

Pour E.Auphan, géographe de Nancy II (4), le TGV risque à terme de "dévorer les régions proches de Paris au profit de cet ogre insatiable qu'est l'Ile-de-France". En organisant le réseau TGV en étoile comme elle l'a fait avec les lignes classiques au début de

 (1) et (2) Union (L') 18 janvier 1994 "Grand bassin parisien: l'occasion d'enfoncer le clou." Reims, p9. (3) BRUYELLE (Pierre), DORMARD (Serge), PARIS (Didier), THUMERELLE (Pierre-Jean) mai 1992 "Eléments pour des scénarios prospectifs." DATAR, Paris, p3. (4) Voix du Nord (La) 16 mars 1993 "Le pays des géants à la taille de l'Europe ?"

ce siècle, la SNCF prépare le terrain. Les nouvelles gares situées sur la ligne d'interconnexion de l'Ile-de-France seront les grandes bénéficiaires du nouveau réseau TGV d'après E.Auphan. Ainsi, "ces villes vont devenir des centres tertiaires majeurs. Ces noyaux vont grossir, se renforcer et comme une tache d'huile, assurer progressivement leur jonction avec Paris".

Pessimiste, E.Auphan ajoute "On va une nouvelle fois pomper la compétence des régions et la transférer sur le pré carré francilien (...) Cet effet sera d'autant plus violent qu'il n'y aura pas de réseau de la grande vitesse en France, mais au mieux quatre lignes TGV. Et elles fonctionneront en fait comme un super RER (...) Ce désaménagement du territoire constitue une démarche délibérée pour faire de Paris la capitale de l'Europe".

Selon lui, le vrai réseau ferré à grande vitesse devrait être celui qui permettrait "à un lillois de se rendre à Strasbourg en trois heures sans passer par Paris". Le réseau TGV s'organise pour E.Auphan comme un gigantesque entonnoir à destination de Paris, la Métropole lilloise risquant de devenir l'"Eurobanlieue de Paris"(1).

Les associations d'usagers de la SNCF mécontents se sont multipliées peu de temps après la mise en service de la ligne Lille-Paris. Parmi elles, une nouvelle association est née: "ASSUT Nord", association des usagers des trains du Nord en mars 1993. Une semaine après sa création, elle comptait déjà 200 adhérents. Cette association s'est créée afin de dénoncer la "tromperie"(2) entretenue autour du TGV. "Le TGV ne sera pas un outil à la disposition quotidienne des usagers, il ne sera pas un instrument de la délocalisation de la région parisienne" affirment-ils. Les tarifs très élevés ont fait peur aux futurs usagers, surtout dans la perspective où les lignes régulières actuellement en service viendraient à disparaître. Ainsi, le prix initial de l'abonnement mensuel en première classe sur la ligne Lille-Paris est-il de 5.000 francs français.

2 - LES FAUX ESPOIRS LIES AUX DELOCALISATIONS D'EMPLOIS PUBLICS POUR LA METROPOLE LILLOISE

2.1 - Le programme de délocalisations d'emplois publics.

a) Les raisons.

La région parisienne doit rester attractive. Or, l'engorgement dont elle est victime, nuit à son attractivité. Aussi, lors du CIAT des 3 et 7 novembre 1991, à été arrêté à 30.000, le nombre des emplois publics à délocaliser hors d'Ile-de-France d'ici la fin du siècle. Dorénavant, tout projet de création d'organisme public devra être localisé hors d'Ile-de-France. En application de ce principe, le CIAT a pris des mesures immédiates. Cinq établissements publics nouvellement créés dont l'Institut

 (1) Voix du Nord (La) 11 mai 1993 "Eurorégion ou eurobanlieue."

(2) Voix du Nord (La) 9 mars 1993 "Musée de Lille: bientôt une vocation européenne."

Français de l'Environnement, ont été consignés d'aller s'installer en province (à Lille pour ce dernier équipement). Depuis le début de l'année 1992, les décisions concernaient 11.000 emplois délocalisables, à répartir dans 80 villes. Le Nord-Pas-de-Calais était concerné pour 754 emplois (1).

b) Les mesures annoncées.

La Métropole lilloise (pôle Lille-Villeneuve d'Ascq) était quant à elle concernée par la délocalisation de 521 emplois, constitués par: CNRS (71 emplois), INSERM (24), Institut de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, INRETS (20), IFREMER (6), Institut National de la Propriété Industrielle INPI (400).

2.2 - L'impact des délocalisations sur la Métropole lilloise.

a) La délocalisation annoncée de l'INPI.

L'Institut National de la Propriété Industrielle est un établissement public sous tutelle du Ministère de l'Industrie, qui emploie environ 400 personnes, dans des locaux situés rue Lénine, dans le VIIIème arrondissement de Paris. Les attributions essentielles de cet organisme concernent la protection de la propriété industrielle (brevets d'invention, marques de fabriques, noms d'origine, appellations d'origine...) mais aussi la répression de la concurrence déloyale... Ses activités sont juridiques et techniques en liaison avec des bureaux d'étude et des organisations, souvent implantées à l'étranger.

b) Impact général.

Les délocalisations annoncées d'emplois publics témoignent des inconvénients d'une surconcentration des activités en Ile-de-France. Loin d'être effectivement réalisées, elles sont le plus souvent mal vécues par les fonctionnaires obligés de subir les contraintes du déracinement.

Certains grands corps de l'Etat tirent un avantage certain du centralisme français ou d'un attachement à une certaine conception du pouvoir qui favorise le maintien des privilèges ou des situations acquises.

Aujourd'hui, le projet de délocalisation de l'INPI a été abandonné, cet organisme n'ayant pas pu échapper à la force de gravité parisienne. On notera que s'il avait été réalisé, les 754 emplois qui auraient été délocalisés dans le Nord-Pas-de-Calais n'auraient représenté que 0,05% de la population active régionale. A peine mieux lotis, les 754 emplois annoncés dans l'arrondissement de Lille auraient représenté quant à eux, 0,1% de l'ensemble de la population active totale de l'arrondissement !

(1) DATAR 1992 "Transferts en province d'emplois publics. CIAT des 3 octobre & 7 novembre 1991, 29 janvier & 23 juillet 1992." Paris, Ministère de la Fonction Publique, Ministère de l'Aménagement du Territoire, carte, 1p.

En 1981 déjà, P.Bruyelle faisait apparaître dans sa thèse que la proximité de Paris aurait pu être un avantage pour Lille: "*Un avantage car on espérait de cette proximité la décentralisation ou la déconcentration des industries et du tertiaire supérieur parisien*". Cet espoir ne se concrétisa pas, la Métropole lilloise étant "*trop éloignée pour servir de réceptacle à la décentralisation parisienne*"(1).

De plus en plus incertaines, mal vécues par les fonctionnaires, sans grand impact pour la Métropole lilloise, les délocalisations annoncées à grand renfort de publicité seront soit inexistantes, soit sans conséquences sur le développement de la Métropole lilloise et certainement plus nuisibles que bénéfiques au fonctionnement de l'agglomération parisienne.

3 - LES RISQUES DE CONCURRENCE DE L'AXE PARIS-STRASBOURG SUR L'AXE PARIS-LILLE

Il n'est pas à écarter que dans le long terme, la mise en place d'un barreau TGV Paris-Strasbourg conduise à une diminution des flux originaires du grand Paris, passant par la Métropole.

Le maillon TGV Paris-Strasbourg viserait à structurer l'axe Ouest-Est, reliant Paris, la Lorraine, l'Alsace, l'Allemagne du Sud et au-delà, la vallée du Danube, sur lequel le trafic international est actuellement un peu moins développé que sur les axes orientés Nord-Sud.

Son intérêt en terme d'aménagement dépendrait très largement des échanges potentiels entre Paris, l'Est de la France et le Sud de l'Allemagne, ainsi que de l'enjeu politique lié à cette liaison internationale orientée vers l'Est et desservant Strasbourg dont la position en tant que capitale européenne serait ainsi renforcée.

Ville carrefour sur l'artère rhénane, Strasbourg est située sur l'un des principaux axes de pénétration de l'Europe. Accessible depuis Paris par l'autoroute A43, elle se trouve à 15 minutes de l'autoroute allemande Hambourg-Francfort-Bâle.

Quant à la desserte ferroviaire, déjà remarquable, elle serait encore améliorée grâce au TGV Paris-Strasbourg (1h50) relié au réseau ICE allemand pour atteindre Francfort en 1h30 et Zurich via Bâle en 1h35. D'ores et déjà, une ligne régulière, le Métro-Rhin existe entre Strasbourg et Offenbourg. Le niveau d'accessibilité est fortement accru par la proximité des aéroports intercontinentaux de Francfort et de Zurich et de l'Euro-Airport de Bâle-Mulhouse.

Par ailleurs, Strasbourg est le deuxième port fluvial français; son aéroport de Strasbourg-Entzheim, dont le trafic augmente chaque année d'environ 15%, offre une capacité d'accueil de 2

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

millions de passagers par an, soit deux fois et demi la capacité de Lille Lesquin.

Surtout, Strasbourg est l'une des trois capitales européennes avec le siège du parlement européen.

Enfin, dans le domaine universitaire, la coopération transfrontalière a déjà ses lettres de noblesse. Dans le couloir rhénan se trouve la plus forte densité de chercheurs de la CEE: en Alsace, 250 laboratoires et 4.600 chercheurs, à Bâle, 70% de toute la recherche de la Suisse, en RFA, dans le Baden-Württemberg, un tiers de tous les laboratoires allemands.

C) LE DEVENIR DE L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN, ENTRE ROISSY ET ZAVENTEM

1 - LILLE-LESQUIN, UN AEROPORT REGIONAL

1.1 - Une situation géographique au coeur d'un marché de cinq millions de personnes.

La zone de chalandise de l'aéroport Lille-Lesquin comprend, d'une part, la région Nord-Pas-de-Calais et d'autre part, son versant belge avec près d'un million de passagers. 75% des grandes agglomérations de la région sont à moins d'une demi-heure de Lesquin. On trouve sur ce territoire une très forte densité de population et un tissu d'entreprises dense et diversifié. En outre Lesquin est situé à quelques minutes du centre ville de Lille. Cette proximité est valorisée par une liaison par navette régulière avec les gares de Lille, ainsi que par un service spécifique de taxis.

1.2 - Un trafic en augmentation.

L'aéroport de Lille-Lesquin a accueilli 758.727 passagers en 1991. 78,84% du trafic était composé par des vols nationaux et 21,16% par des vols internationaux (1). Par ailleurs, 22.827 tonnes de fret ont été traitées par les services de l'aéroport en 1991. Le trafic fret de l'aérogare de Lille-Lesquin a confirmé sa progression en 1991, avec une augmentation de 14% par rapport à 1990.

Comparée aux autres aéroports français, la plate-forme de Lille-Lesquin se classe en 11ème position si l'on considère le trafic global de passagers et en quatrième position quant on considère le trafic domestique hors Paris, de l'ensemble des aéroports régionaux.

12 compagnies aériennes sont représentées sur la plate-forme de Lille-Lesquin. Air Inter est la première compagnie opérant sur la plate-forme avec pratiquement 75% des vols réguliers et 62,5% du trafic général.

Lesquin dessert directement 20 villes françaises et trois villes étrangères. La ligne Lille-Lyon est la première ligne nationale directe via Lesquin pour le trafic passagers avec 23,37% du trafic passagers total (vols nationaux et vols internationaux directs).

 (1) Aéroport de Lille-Lesquin 1991 "Rapport d'exploitation."
 Lille, Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, p9.

Elle est suivie par la ligne Lille-Nice (13,66%) puis Lille-Toulouse (6,62%). La première ligne internationale directe (1) est Lille-Alger, avec 7,01% du trafic passagers total (vols nationaux et vols internationaux directs).

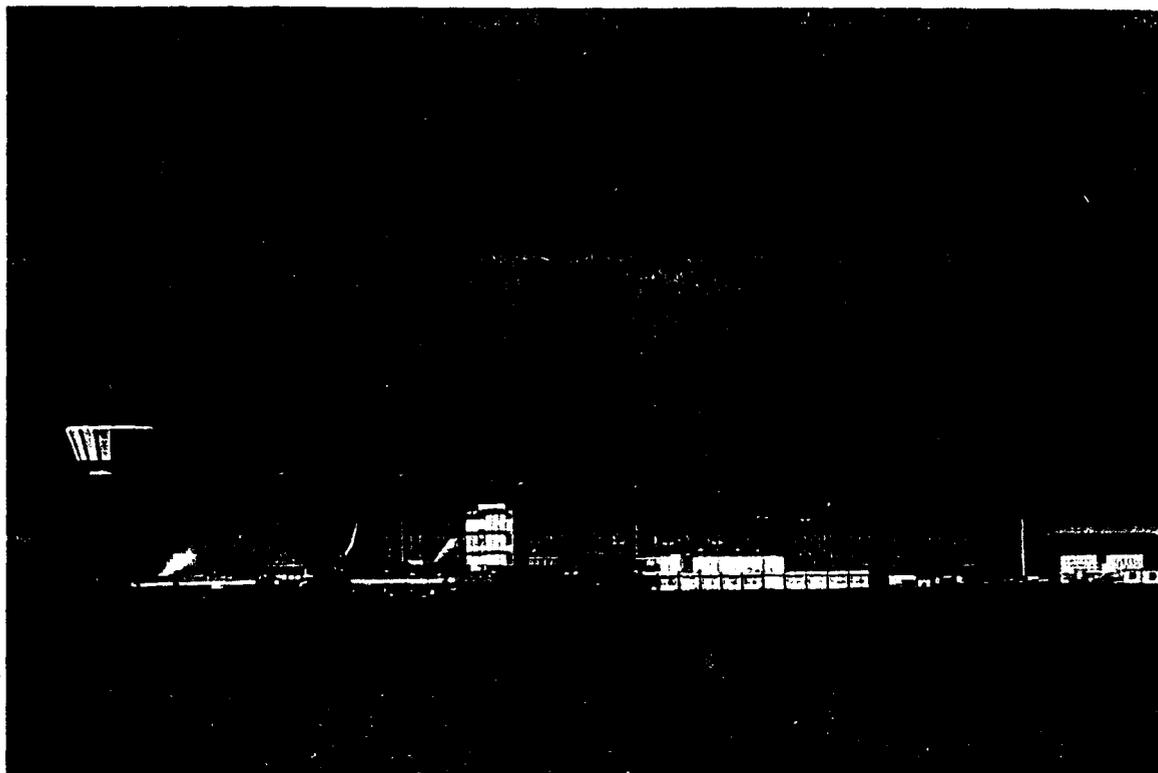
1.3 - Une capacité d'accueil limitée et une mauvaise image de marque.

Les équipements d'accueil passagers de l'aérogare sont implantés dans un espace de 3.000 m². Ils comprennent essentiellement: 3 salles d'embarquement, 12 comptoirs d'enregistrement des bagages, 2 salles d'arrivée et de livraison automatique des bagages et des comptoirs d'information de la CCILRT et des compagnies. Or, les aéroports régionaux français sont construits maintenant avec une norme de 1.000 m² pour 10.000 passagers.

Ainsi, L'aéroport de Lesquin traite, non sans quelques inconvénients, près de 800.000 passagers au lieu des 300.000 qu'il serait raisonnable d'accueillir. Les problèmes apparaissent en cas de retards, même légers, aux heures de pointes. Lesquin conserve cependant une réputation d'"aéroport du quart d'heure"(2).

Enfin, l'aérogare, dont le design a quelques 30 ans d'âge, n'est pas porteuse d'une image valorisante pour l'aéroport, alors que ce dernier représente l'une des portes d'entrée de la Métropole lilloise (photo 3).

PHOTO n° 3 : L'AÉROPORT DE LILLE-LESQUIN



(1) Aéroport de Lille-Lesquin 1991 "Rapport d'exploitation." Lille, Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, p9. (2) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing janvier 1992 "Aéroport de Lille en 29 questions." Lille, p66.

1.4 - L'importance de la clientèle belge.

Dans Le Moniteur du 28 juin 1991, J.C.Spinetta, PDG d'Air Inter, indiquait que la fréquentation étrangère de ses lignes au départ de Lille était, pour 17%, composée de Belges (1). Ce score de 17% représente plus que la part belge dans la zone de chalandise de l'aéroport.

2 - UNE LOCALISATION GEOGRAPHIQUE QUI PRESENTE DES RISQUES

2.1 - Entre Roissy et Zaventem.

Roissy et Zaventem sont deux aéroports nationaux d'où partent des lignes qui répondent en partie aux besoins de la clientèle habituelle de Lesquin et ce, en dépit de l'excellente accessibilité aérienne dont bénéficient la Métropole lilloise et son aéroport (carte 30).

Des enquêtes réalisées auprès des consommateurs (2), font apparaître que le recours à ces deux plates-formes concerne tant les destinations qui n'existent pas au départ de Lille-Lesquin que pour celles qui existent et ce, en dépit des avantages qu'offre l'aéroport nordiste: réduction au minimum des coûts d'exploitation des compagnies grâce à des temps de vols des avions minimums, à des temps d'approche et de stand-by minimums, réduction des consommations de carburants, coûts des redevances aéroportuaires et d'assistance très concurrentiels...

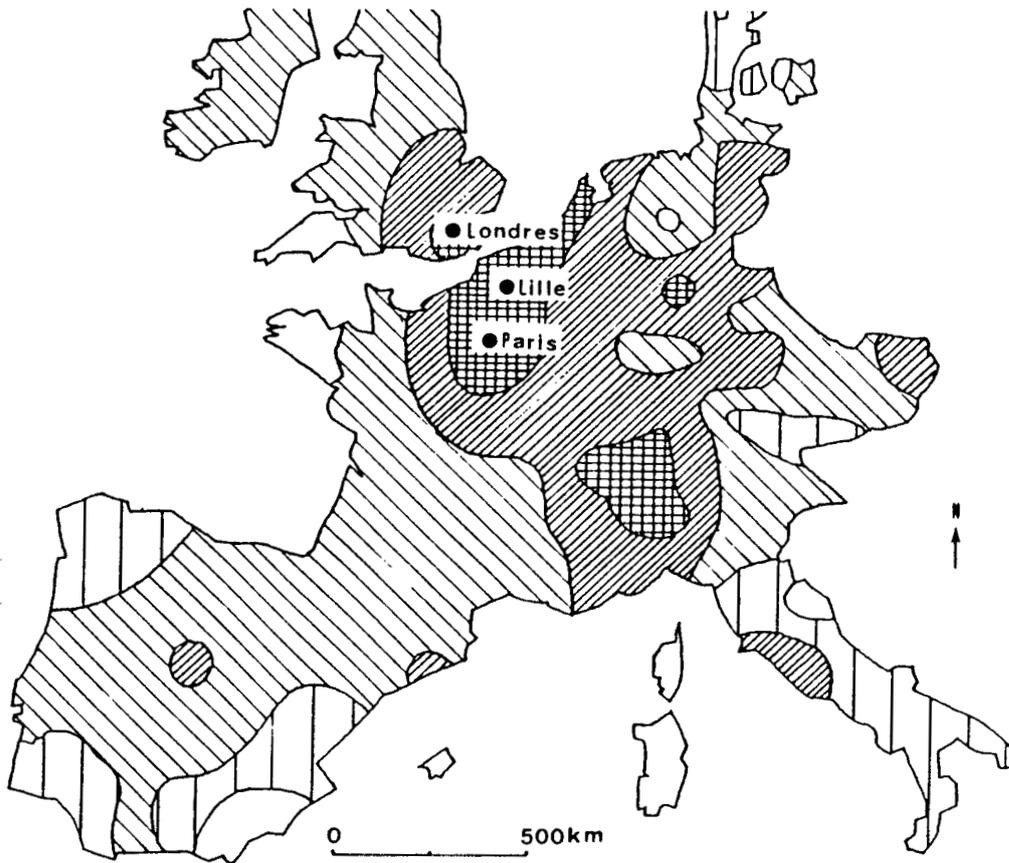
Ces atouts semblent bien faibles en effet, quant on examine le poids d'Aéroport de Paris, première place aéroportuaire d'Europe continentale avec 14 aérodromes et aéroports en région parisienne sur 6.500 hectares, employant 6.800 personnes, un chiffre d'affaires de 6 milliards de francs, un trafic passagers de 50 millions et de fret de 980.000 tonnes en 1992 et 110 compagnies desservant 500 villes dans 134 pays !

La pollution atmosphérique et sonore n'empêche pas qu'avec 22 millions de passagers en 1990 (30,5 millions prévus en 1995, 40 millions en l'an 2000), la plate-forme aéroportuaire de Roissy, amorce du concept d'aérovilles, confirme chaque jour d'avantage sa vocation internationale de porte de l'Europe. De plus, l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle reste loin d'avoir consommé ses disponibilités foncières, dans son périmètre même (3.200 hectares) comme dans les ZAD alentours (environ 700 ha).

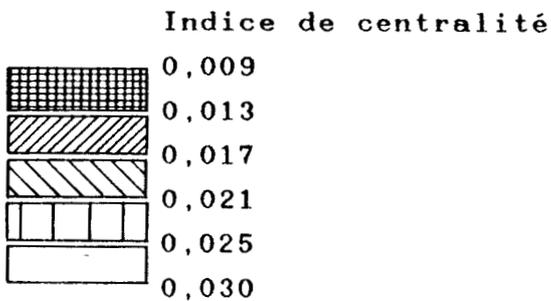
Dans le domaine du fret également, ADP souhaite maîtriser avant l'an 2000 au moins 25% du marché total du fret représenté par les cinq premières plates-formes européennes: Londres, Francfort, Paris, Amsterdam et Bruxelles. L'objectif d'ADP est de passer de 853.000 tonnes traitées en 1991 à 1.250.000 tonnes en 1995 (3).

 (1) et (2) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing janvier 1992 "Aéroport de Lille en 29 questions." Lille, p28. (3) Aéroports de Paris 1991 "Roissy-Charles de Gaulle, premier centre d'échanges européen." Paris, p18.

Carte 30 : L'ACCESSIBILITE AERIENNE DES VILLES EUROPEENNES



Légende :



(Moyenne = 0,015; écart-type = 0,004).

Source: SARI Europe et Régions 1991 "Le Nord-Pas-de-Calais." Paris, Albin Michel, 118p.

Et à l'ADUML d'ajouter, dans un rapport datant d'octobre 1991 "La dimension médiocre de l'aéroport Lille-Lesquin (...) est le point faible du système d'infrastructures de communication qui se met en place autour et sur la Métropole. Trop proche de Paris, Lesquin n'a pu appuyer son développement que sur des dessertes transversales comme Lille-Lyon ou Lille-Bordeaux-Toulouse"(1).

(1) Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 29 octobre 1991 "Lille. Devenir une métropole internationale." Lille, 33p.

2.2 - Les répercussions négatives de la stratégie des compagnies aériennes Air France-Sabena sur Lille-Lesquin.

L'accord passé entre Air France et Sabena en 1992 prévoit l'association des aéroports de Roissy et de Zaventem par la mise en service de navettes entre les deux plates-formes: "nous allons vers un système qui permettra à un passager, d'aller, une fois par heure, de Bruxelles à Paris et de Paris à Bruxelles" affirmait alors P.Godefroid, Président de la compagnie nationale belge Sabena (1).

Dans ces conditions, Lesquin ne conservera que peu de choses face à la concurrence redoutable que lui livreront désormais Roissy et Zaventem: "peut-être l'aviation civile".

En aucun cas P.Godefroid n'évoque la saturation de Zaventem et de Roissy. S'il affirme que dans les deux à trois ans, "on aura en Europe trois à quatre grands ensembles au maximum", il n'aborde pas la question du développement à plus long terme des grandes plates-formes devenues trop petites dans un marché en extension qui bénéficiera alors peut-être à Lesquin.

A plus ou moins long terme, une hypothèse de développement défavorable à l'avenir de l'aéroport de Lille-Lesquin serait donc de voir se renforcer l'axe Roissy-Zaventem, déjà favorisé par le rapprochement Air France-Sabena. Lille est par TGV à 45 minutes de Roissy et moins d'une demi-heure de Zaventem. Le projet de navettes aériennes Paris-Bruxelles parachèverait ce système dans lequel Lesquin ne pourrait plus que difficilement s'affirmer.

3 - LA STRATEGIE DE LA CCILRT

La CCILRT gère l'aéroport de Lille-Lesquin. Sa thèse consiste à affirmer qu'il n'y a pas de grande métropole sans grand aéroport. Dans ce cadre, l'objectif est de valoriser Lesquin avec des objectifs raisonnables et de réaliser un branchement sur Lille-Gares par métro VAL.

3.1 - L'analyse des potentialités de développement.

a) La perspective d'un accroissement du trafic de passagers.

Selon une étude récente, Mac Donnel-Douglas prévoit que, pour l'ensemble de la planète, le trafic aérien passagers connaîtra une croissance annuelle de 6,5% dans les vingt ans à venir. En Europe cette croissance sera de 5,9% (2).

Ce taux signifie que le trafic aérien sera multiplié par trois de 1992 à l'an 2000, et cela, en dépit du développement des réseaux ferroviaires de TGV.

 (1) Voix du Nord (La) 17-18 mai 1991, interview de Pierre Godefroid. (2) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing janvier 1992 "Aéroport de Lille en 29 questions." Lille, p10.

Ces perspectives reposent essentiellement sur deux scénarios d'évolution: l'élargissement de l'espace économique européen vers l'est et la tendance des entreprises à la multi-localisation, tendance encouragée par le développement des télécommunications et du trafic aérien.

b) La perspective d'un accroissement du trafic de fret.

L'activité de l'aérogare en matière de fret consiste en des acheminements directs par avions ou par camions des grands aéroports environnants: Amsterdam, Bruxelles, Cologne, Francfort, Luxembourg, Londres, Roissy, qui réalisent des groupages de fret aérien pour les longues distances. Le trafic de fret de Lesquin connaît un développement important depuis 10 ans: il est passé de 5.855 tonnes en 1981 à 23.000 tonnes en 1991. Un certain nombre de faits laissent à penser que cette tendance devrait se confirmer dans les prochaines années; l'internationalisation croissante de l'économie en particulier, qui ne peut que favoriser le transport de marchandises par voie aérienne. Cela dit, l'objectif prioritaire de l'aéroport est d'obtenir l'implantation à Lesquin de transporteurs aériens pour qu'ils réalisent leurs opérations de groupage-dégroupage. L'objectif étant de développer le trafic avionné. C'est lui qui rentabilise les installations aéroportuaires proprement dites. Aussi, la politique d'offre en installations terminales fret, vise à attirer des integrators. On désigne sous le terme d'integrator une nouvelle espèce de transporteurs qui, à la différence du transporteur aérien classique qui transporte le fret d'une plate-forme à une autre souvent sans connaître le chargeur, prend en charge les marchandises chez le vendeur et les transporte jusqu'au lieu choisi par l'acheteur ou le vendeur. Il prend en charge toute la chaîne logistique. Ces integrators, de plus en plus nombreux, sont venus s'implanter sur les grandes plates-formes internationales comme Roissy ou Francfort, au centre de marchés puissants.

c) Les atouts de Lesquin.

Lille-Lesquin dispose d'un atout de taille par rapport aux aéroports de Roissy et de Zaventem: si ces derniers ont atteint leur capacité maximale et qu'une extension est difficilement envisageable faute d'espace disponible, la plate-forme de Lesquin, qui s'étend actuellement sur 410 hectares, dispose quant à elle d'une réserve foncière de 600 hectares.

Dans ce contexte, une hypothèse consiste à affirmer que ce seront un jour des bruxellois et des parisiens qui viendront prendre l'avion à Lille. Cette hypothèse implique cependant qu'une liaison ferroviaire fréquente et cadencée entre l'aéroport de Lesquin et la gare TGV de Lille ainsi qu'un service de bagages continu entre l'avion et le TGV soient mis en place.

Par ailleurs, l'aéroport de Lesquin peut être envisagé comme un complément au TGV Nord-Européen, en ce sens que si ce dernier va

bel et bien rapprocher l'agglomération lilloise de Bruxelles ou de Londres, seul l'avion permettra d'écourter le temps de transports à destination des Pays-Bas ou de la Ruhr, seul moyen pour celle-ci d'être facilement accessible à toute l'Europe.

Il est clair aujourd'hui que le trafic entre la région Nord-Pas-de-Calais et une grande capitale d'un autre continent n'est pas suffisant pour asseoir une liaison régulière s'il n'y a pas cumul avec un ou plusieurs autres trafics.

Aujourd'hui, les compagnies aériennes sont engagées dans des stratégies de rationalisation et de recentralisation de leurs opérations. C'est un impératif dû en partie à la dérèglementation américaine et à la libéralisation tempérée et progressive que connaît le marché du transport aérien dans l'UE. Cependant, la saturation des grands aéroports et de leur espace aérien augmentent les temps de vol et les redevances aéroportuaires. D'où l'idée de la CCILRT de proposer aux compagnies qui les desservent, de regrouper leurs opérations sur Lille-Lesquin.

3.2 - Les projets.

a) La construction d'une nouvelle aérogare.

Compte tenu de la norme pour une aérogare, qui est de 1.000 m² pour un trafic annuel de 100.000 passagers, il conviendrait de faire passer la surface de l'aérogare de Lesquin de 3.000 à 8.000 m², ceci indépendamment de toute prise en compte des prévisions de croissance de trafic qui peuvent être faites: "*Dans l'état actuel de la technologie aéronautique, les experts estiment qu'un trafic de 10 millions de passagers est possible sur le site de Lille-Lesquin*"(1).

Une prise en compte de ces prévisions de croissance amène la CCILRT à envisager la construction d'une nouvelle aérogare baptisée Lille-Lesquin II. Celle-ci, gestionnaire de l'aéroport de Lesquin, a commandé une étude au Cabinet Sloan. Trois objectifs ont été fixés pour la construction de Lille-Lesquin II:

Tout d'abord, permettre à Lille-Lesquin II de répondre aux besoins des trafics à l'horizon 2000. Pour cela, la nouvelle aérogare occupera 11.000 m² et permettra de traiter jusqu'à 1,5 millions de passagers par an, perspective à 8/10 ans.

Ensuite, créer une aérogare modulable: une extension de Lille-Lesquin. Elle est prévue pour le cas où la future aérogare atteindrait son seuil de saturation dès l'an 2.000.

Enfin, servir l'image de marque de la région. Aussi, la fonction de porte de la Métropole sera prise en compte.

Pour l'instant, l'hypothèse d'une déconcentration d'une partie d'ADP sur Lesquin semble exclue, en dépit des propositions telles

(1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing janvier 1992 "Aéroport de Lille en 29 questions." Lille, p36.

que celle de C.Catesson, Conseiller communautaire de la CUDL: "Puisque Roissy est à l'étroit, pourquoi ne pas étendre l'aéroport de Lille-Lesquin et en faire une plate-forme apte à suppléer les défaillances ou les surcharges des aéroports de Paris, Londres, Bruxelles ? Paris ne pourra jamais accueillir 84 millions de passagers dans 10 ans contre 42 aujourd'hui. Or nous, à Lille, nous pourrions développer l'aéroport et porter sa capacité à 10 millions de passagers par an"(1).

Cette option ne semble pas possible en raison en partie de la puissance des compagnies, mise en évidence par C.Desoubry, ancien Directeur de l'aéroport de Lesquin: "devant la stratégie de resserrement d'Air France-UTA-Air Inter, cette stratégie est très difficile à mettre en oeuvre. L'appui du groupe n'existe pas"(2).

Le meilleur exemple de ce contre pouvoir est, bien entendu, la suppression de la prometteuse ligne Lille-New-York par Air France: "Le Vol Lille-New-York qui avait bien démarré avec un airbus A310 170 places, des Belges et des Hollandais le fréquentaient, Air France a décidé d'arrêter en raison de la concurrence que Lille risquait de porter à Paris sur l'intercontinental, concurrence qui ne se justifiait pas à leurs yeux. Ligne abandonnée après moins d'un an d'exploitation"(3).

b) Le développement de lignes inter-régionales européennes.

L'évolution actuelle du transport aérien est marquée par une concentration des activités sur des plates-formes aéroportuaires toujours plus importantes. Ce verrouillage des marchés rendent très difficiles et très coûteuses les expériences menées par les aéroports de taille moyenne sur des dessertes internationales (4).

La CCILRT a fait réaliser une étude afin de définir comment Lille peut parvenir à développer de telles lignes en contournant les difficultés évoquées ci-dessus, ceci, grâce à l'association de plusieurs intervenants.

La stratégie retenue consiste à prendre des contacts avec les aéroports de Bordeaux et de Lyon, afin de pouvoir maîtriser un développement du trafic aérien sur les trois plate-formes. La plate-forme de Bordeaux est considérée comme desservant l'Espagne, le Portugal et l'Afrique, la plate-forme lyonnaise pour l'Italie, les pays du bassin méditerranéen et de l'Autriche. Lille elle serait utilisée pour desservir les pays de l'Europe Nord.

Lille est bien sûr demandeur. Cependant, devant la stratégie de resserrement d'Air France-UTA-Air Inter, cette stratégie est très difficile à mettre en oeuvre. L'appui du groupe n'existe pas.

Dans un premier temps Lille va chercher à mobiliser les aéroports, les collègues de Bordeaux, et Lyon afin que ceux-ci influencent

(1) Moniteur des Villes (Le) octobre 1992 - p22. (2) et (3) Claude DESOUBRY - Directeur - Aéroport de Lille-Lesquin - Lesquin - 04/06/92 (4) Aéroport de Lille-Lesquin 1992 "Etude d'organisation d'un système de correspondances entre la France et l'Europe du Nord sur la plateforme lilloise." Lille, Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, 29p.

les compagnies aériennes de telle sorte que les correspondances à Bordeaux et à Lyon puissent être organisées pour qu'il y ait des possibilités de transit avec les avions au départ de Lille. Ainsi, si par exemple Lille ne crée pas de ligne directe vers milan, il sera néanmoins possible d'y aller via Lyon... Des contacts ont été pris depuis 1991.

L'intérêt de l'aéroport de Lille est plus grand, les deux autres étant beaucoup plus développés et ayant l'impression d'avoir tiré la quintessence de leurs possibilités. A Lille de prouver qu'il leur est possible encore de se développer davantage. A partir du moment où un aéroport dépasse 2 millions de passagers il est déjà très important.

Lyon et Bordeaux disposent en outre déjà de nombreuses liaisons inter-régionales européennes et ils ne voient pas forcément l'intérêt de créer des liaisons en transit à Lille, vers Amsterdam, lorsqu'une ligne directe existe déjà. C.Desoubry répond à cela qu'il vaut mieux multiplier les fréquences même si il y a à la fois des liaisons directes et des liaisons avec transit et que cela bénéficie à la fois à la ligne directe et à la ligne avec transit et que cela développe les échanges économiques car là où il existe une ligne directe, ce n'est pas forcément à un bon horaire. Il faut essayer de contribuer, de réfléchir aux meilleurs horaires à exploiter, lesquels peuvent être ceux de la liaison avec transit et non pas forcément ceux de la liaison directe.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE

Les temps de trajet diminuent. Paris et Bruxelles sont aujourd'hui les deux plus grandes métropoles d'Europe au plus près de Lille. Mais les conséquences de ce double rapprochement ne se posent absolument pas dans les mêmes termes dans le cas de Paris et dans celui de Bruxelles.

Capitale politique de l'Europe, métropole au rayonnement politique et économique international, bientôt éloignée de seulement 25 minutes de Lille grâce au lien TGV qui reliera les deux villes, Bruxelles reste une métropole paradoxalement mal connue des Lillois.

Bruxelles suscite pourtant un intérêt croissant de la part des milieux décisionnels de la Métropole du Nord. Cet engouement vient du fait que la capitale belge se doit, si elle souhaite demeurer la capitale de l'Europe, d'accueillir un volume toujours plus important d'immobilier de bureaux sur son territoire. Cette nécessité cependant, est la cause de graves dysfonctionnements urbains pour Bruxelles. Une solution possible, bénéfique à la Métropole lilloise, consisterait à y localiser une partie des institutions européennes, actuellement regroupées à Bruxelles.

Cependant, la Métropole lilloise n'est pas la seule métropole en lice pour accueillir ces éventuelles délocalisations. Anvers, deuxième ville de Belgique, dispose elle aussi de sérieux atouts tandis que Berlin, dans le cadre d'une Europe qui voit son centre de gravité économique et politique glisser peu à peu d'Ouest et Est, fait elle-aussi planer certains risques sur la candidature lilloise, d'autant plus qu'une puissante stratégie de rapprochement Berlin-Bruxelles se développe.

En dépit de ces risques, l'avenir de Lille est au Nord et non au Sud. En effet, Paris déborde désormais de l'Ile-de-France pour englober un bassin parisien qui s'étend jusqu'aux marges du Nord-Pas-de-Calais. Son extension spatiale, liée au décroisement frontalier et à la compétition économique qui l'oppose désormais de façon plus intense à Londres ou à Bruxelles, fait planer le risque de la satellisation prochaine de la Métropole lilloise.

Les délocalisations parisiennes, présentées à grand renfort de publicité, représentaient la seule chance que Paris offrait à la Métropole lilloise. Annulées en mars 1994, elles n'auraient eu de toute façon qu'une répercussion minime sur l'économie de la Métropole lilloise.

Enfin, l'étude des choix difficiles, auxquels l'aéroport de Lille-Lesquin est confronté, met en évidence un certain nombre de questions épineuses liées à la concurrence croissante de Roissy et Zaventem.

Ainsi, le décroisement frontalier place-t-il désormais la Métropole lilloise entre d'une part Paris, facteur principal de risque pour Lille et Bruxelles, principale alternative au risque parisien.

QUATRIEME PARTIE

LA METROPOLE
LILLOISE EN EUROPE
DU NORD-OUEST

INTRODUCTION DE LA QUATRIEME PARTIE

*** L'Europe se décroïssonne: l'élimination des frontières économiques et le développement du réseau TGV européen contribuent à rapprocher les plus grandes métropoles d'Europe du Nord-Ouest, dans lesquelles se concentrent de manière croissante les capitaux, les moyens de production et les populations. Cette évolution génère une nouvelle mécanique des flux matériels, immatériels et humains en Europe du Nord-Ouest. Si l'on considère cette échelle géographique, la Métropole lilloise, en raison du décroïssonnement frontalier, se trouve dans une situation aussi risquée que porteuse d'avenir.

Des stratégies territoriales destinées à valoriser le positionnement de la Métropole lilloise en Europe du Nord-Ouest se mettent en place. Son paysage urbain se transforme. Articulés autour du chantier d'Euralille, plusieurs grands projets marquent son territoire. Il convient de s'interroger sur la nature et la portée des stratégies sous-jacentes à ces projets, élaborées par les décideurs de la Métropole lilloise pour faire face au décroïssonnement frontalier et à ses conséquences sur le positionnement de la Métropole lilloise face aux autres grandes métropoles d'Europe du Nord-Ouest: quels sont leurs objectifs ? quelles sont les complémentarités de ces projets ? quelles sont et seront leurs conséquences spatiales, économiques et sociales pour la Métropole lilloise ?

Autre indice de l'ouverture internationale d'une métropole, le développement de ses relations internationales, relations formelles et officielles qu'il convient d'analyser et de confronter, à l'aide d'enquêtes, à l'image qu'elle donne à l'étranger à partir d'enquêtes réalisées auprès des populations londonienne et bruxelloise ***

CHAPITRE 1

STRATEGIES TERRITORIALES DE LA METROPOLE
LILLOISE, POUR LA VALORISATION DE SON
POSITIONNEMENT DANS UNE EUROPE DU
NORD-OUEST EN COURS DE DECLOISONNEMENT

A) LES EQUIPEMENTS CLEFS

1 - LA CLEF DE VOUTE EURALILLE

1.1 - La mise en place du projet.

Lille fait partie des quelques villes-gares desservies par le TGV. Afin de valoriser l'impact du passage du Train à Grande Vitesse dans la Métropole lilloise, un grand complexe immobilier est en cours de construction sur le territoire des communes de Lille et de La Madeleine (photo 4). Profitant de la disponibilité d'un espace hérité des zones de protection militaire, ce site vierge périphérique d'environ 70 hectares représentait une opportunité foncière idéale pour la réalisation de ce projet, au coeur de la Métropole lilloise.

PHOTO n° 4 : VUE SUR LE CHANTIER D'EURALILLE
(juillet 1993)



Pour mettre en oeuvre ce projet, "fer de lance de l'ambition européenne lilloise"(1) pour reprendre les termes de P.Mauroy, celui-ci avait décidé la création de la SEM Euralille. Cette société réunit, côté public, toutes les collectivités locales concernées (Communes de Lille et de La Madeleine, CUDL, Département du Nord et Région Nord-Pas-de-Calais), côté privé, on trouve: la Caisse des Dépôts et Consignations, le Crédit Lyonnais, la Banque Indosuez, la Banque Scalbert-Dupont, la Banque Populaire du Nord, la Banque Nationale de Paris, le Crédit du Nord, la Bank of Tokyo, la National Westminster Bank, l'Instituto San Paolo di Torino et la Générale de Banque.

L'ambition du projet est de créer un quartier de centre ville "...où se mélangent et s'épaulent les affaires et les hommes, (...) où lillois, métropolitains, nordistes et européens se rencontrent et échangent, (...) où s'affiche et se voit la volonté de renaissance de Lille et de la Région"(2).

Surtout, il s'agit de faire de ce quartier le symbole visible du nouveau développement de la Métropole et non simplement un quartier de plus, un "symbiote intelligent"(3) dont le développement profiterait à l'ensemble de la Métropole lilloise. A ce propos, comme l'a fait justement remarquer l'économiste F.Babe, Secrétaire Général du Club Gagnant, "l'architecture qui est en cause autour de la Gare TGV de Lille (...) n'est pas celle du onzième quartier de Lille (...) mais l'édification d'un signal architectural qui soit aperçu par nos concurrents européens et qui puisse les séduire et les attirer"(4).

Allant dans le même sens, et soulignant les risques inhérents à ce projet, P.Mauroy affirmait en 1991: "Il nous faudra prioritairement séduire et convaincre des entreprises nouvelles, afin de créer véritablement de nouveaux emplois et non pas de favoriser des transferts. Nos cibles prioritaires sont les départements logistiques des entreprises françaises et étrangères, opérant sur les marchés du Nord-Ouest européen. Mais la concurrence est forte et Lille devra se montrer plus attractive encore pour y faire face"(5).

1.2 - L'impact spatial du futur quartier des gares sur le versant Sud-Ouest de la Métropole lilloise.

a) Présentation générale.

Le quartier des gares s'insère dans un tissu urbain dense et ancien. A l'Ouest, le quartier jouxte le centre historique et commerçant de Lille. De l'autre il est contigu aux quartiers d'habitat traditionnel de Saint-Maurice et de Fives, mais coupé des précédents par le boulevard périphérique (carte 31).

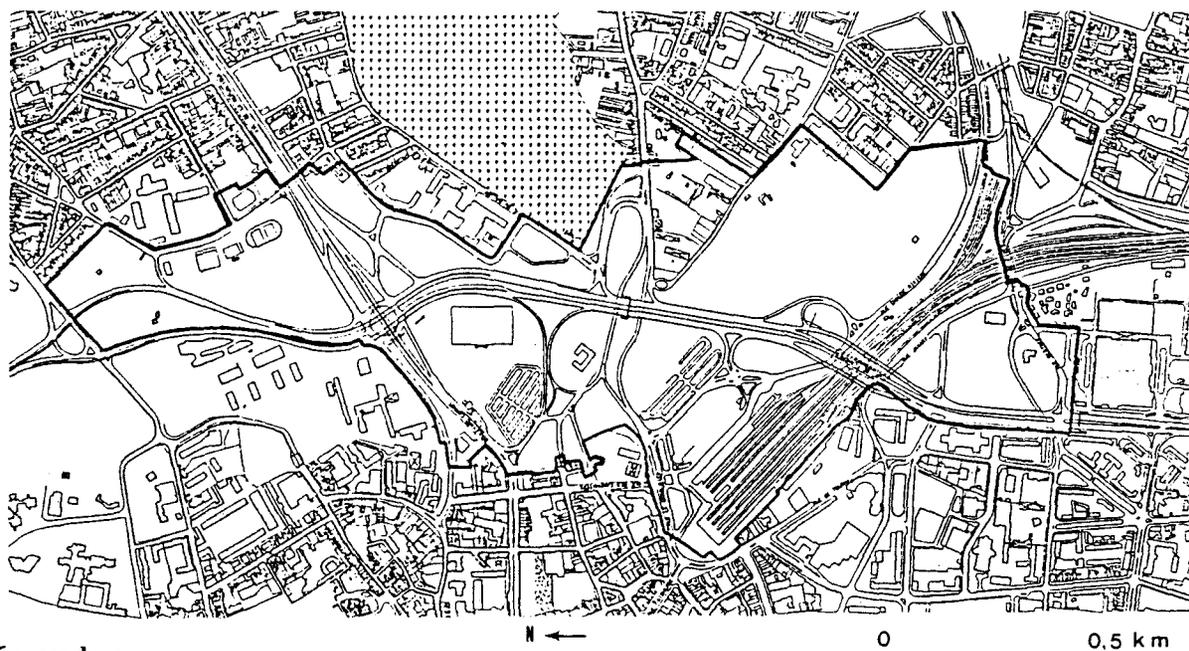
Le quartier est construit sur un carrefour de communications où convergent le périphérique, le train, le tramway et le métro. Avec

(1) Métro (Le) juin 1992 n°191 pp 11-14. (2) Euralille janvier 1991 "Centre International d'Affaires: présentation générale." Lille, p43. (3) Jean-François STEVENS - Directeur du Pôle Universitaire Européen de Lille (4) Mars 1991 "La métropole lilloise entre l'Europe et la région. Actes de la journée d'études du 17 mai 1990." Université de Lille 1 (5) Métro (Le) juin 1992.

le passage du TGV et la nouvelle gare, le quartier renforce encore cette fonction. R.Koolhaas, l'architecte Néerlandais concepteur du projet, a souhaité valoriser cet aspect. Ainsi, sera-t-il possible, depuis la rue, de voir passer le TGV en gare de Lille grâce à d'importantes surfaces vitrées.

Le quartier des gares devrait servir de phare de la Métropole, ce qui a conduit les architectes à créer une architecture symbolique, moderne, marquée par les tours, sortes de nouveaux beffrois.

Carte 3I : TERRITOIRE REAMENAGE DANS LE CADRE DE L'OPERATION EURALILLE



Légende :

——— Limite du périmètre réaménagé.

b) Les différents éléments du projet.

Le triangle des gares.

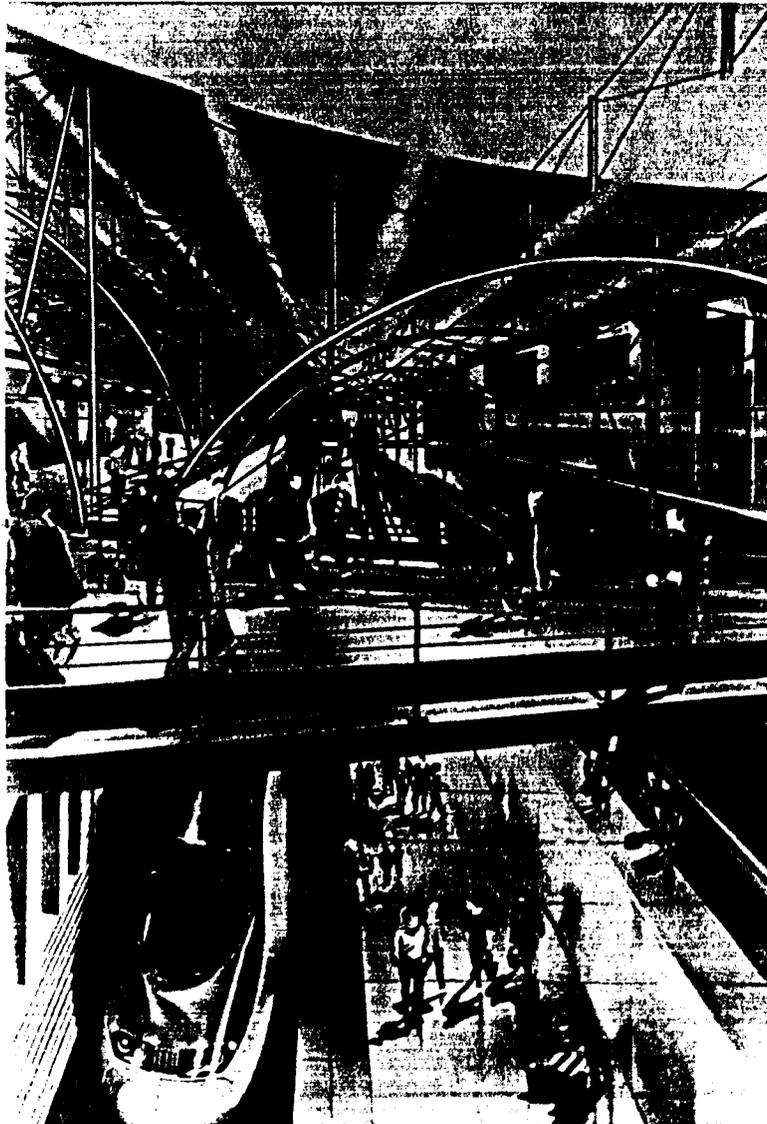
Le coeur du projet Euralille dessine un triangle implanté entre la gare actuelle "Lille-Flandres" (gare de desserte régionale et nationale) et la nouvelle gare "Lille-Europe" (gare TGV à vocation européenne) (photo 5). Ce secteur, dont les travaux ont été lancés le 29 juin 1992, couvre plus de 150.000 m².

Pôle d'attraction et d'animation de ce triangle des gares, le commerce: 31.000 m² de surface de vente y seront construits. Carrefour implantera un hypermarché de 12.000 m². A ses côtés, plusieurs moyennes surfaces spécialisées ainsi que 130 boutiques seront installées.

Des équipements de loisirs, d'animation et de services seront construits: activités sportives sur 5.000 m², l'Aéronef, scène de spectacles contemporains, disposera d'une salle de 700 places. La restauration sera regroupée sur 5.000 m² et bénéficiera de terrasses extérieures. Les services publics et privés (Poste centre de formalités administratives, halte-garderie, crèche...) représenteront 4.000 m². L'Ecole Supérieure de Commerce de Lille s'intégrera à cet ensemble sur plus de 10.000 m².

Sera également installé un important complexe cinématographique de 15 salles.

PHOTO n° 5 : DESSIN D'ARCHITECTE DE LA FUTURE GARE DE LILLE-EUROPE



Enfin, le triangle des gares, avec 40.000 m² de plancher, accueillera dans différents immeubles construits au dessus du complexe commercial, une gamme d'hébergements comprenant des logements, une résidence services pour étudiants et chercheurs, un hôtel 2 étoiles et un programme de bureaux affectés à des services aux particuliers. Fin 1993, les trois quart du centre commercial avaient déjà trouvé preneur.

La cité des affaires.

La Gare TGV se présentera sous la forme d'une grande halle ouverte latéralement sur la ville et abritant 6 voies (dont 2 pour trains sans arrêts) et 2 quais. En surplomb, une mezzanine située au niveau des rues, permettra l'accès à la gare et aux tours qui la surplombent ainsi que l'accueil de services aux entreprises dans le cadre du WTC.

D'autres bâtiments seront construits: une station de métro sera implantée contre la gare, dans un vaste puits couvert et éclairé; un ensemble de parkings, de 1.725 places au départ, extensible ultérieurement, desservira la gare TGV et les tours; un ensemble de 40.000 m² constituant le WTC, comprenant une tour de bureaux et un complexe de services aux entreprises implanté à la fois sur la gare et sur le triangle des gares; un ensemble de 24.000 m² comprenant un immeuble tour implanté en superposition de la gare, complété par un petit bâtiment en superposition des parkings; un immeuble tour de 24.000 m² en superposition de la gare accueillant un hôtel 4 étoiles Scheraton de 250 chambres.

Les portes du Romarin.

Cet ensemble, situé sur la commune de La Madeleine, à l'entrée du Grand Boulevard, en prolongement du Centre International d'Affaires, comprendra dans un premier temps un hôtel 3 étoiles de 105 chambres, une résidence pour étudiants et pour cadres de 4.700 m², un programme de 3.500 m² de bureaux en blanc et deux programmes de 4.000 m² et 12.000 m² de bureaux.

Congrexpo.

Il s'agit d'un complexe qui intégrera dans le même bâtiment: un espace de congrès remplaçant l'actuel palais des congrès qui hébergera l'ONL. (Cet espace de congrès comprendra des amphithéâtres de 1.500 places, 500 places et 350 places, des salles de 200, 80 et 40 places, des espaces d'exposition et de réception, des espaces pour banquets...); un espace de 20.000 m² de halls d'exposition pour salons professionnels et grand public, qui remplacera Norexpo; une salle de grands spectacles capable d'accueillir 5.000 personnes assises et 3.000 personnes debout; un parking pour desservir le complexe et satisfaire les besoins en stationnement des administrations implantées à proximité.

Le Parc Urbain.

Un parc urbain sera intégré au débouché de la gare TGV. Ce parc de 10 hectares environ, sera mis en valeur grâce à divers témoignages de l'histoire de Lille comme la porte de Roubaix, la trace des fortifications ou la caserne Souham. Il se substituera au parc des Dondaines, situé au Sud-Est, dont une partie sera supprimée pour accueillir la cité des affaires. Au total, l'addition des deux ensembles sera supérieure aux espaces verts actuellement disponibles dans le secteur. De plus, leur répartition, de part et d'autre du périphérique, devrait les rendre plus accessibles aux utilisateurs.

1.3 - Les limites du projet Euralille.

a) Les critiques britanniques: un projet trop ambitieux et positionné en concurrence avec Paris.

En dépit de l'ambition affichée par les décideurs lillois, le gigantisme du projet Euralille ne suscite pas que des remarques favorables. Ainsi, N.Young, ex-manager de Mason & Partners, bureau de Consultants britannique, affirmait-il en 1991 que: "*Les hommes d'affaire Britanniques qui connaissent ce projet, le trouvent un petit peu ambitieux pour une ville de province*"(1). Par ailleurs, N.Young se pose une question pertinente, en relation directe avec le poids de Paris: "*les grosses sociétés internationales seront-elles prêtes à payer 1.100 francs le m² à Lille, alors que pour 2, 3 ou 400 francs de plus on leur offre la même chose à Roissy ou Marne-La-Vallée ?*"(2).

Outre Paris, Bruxelles ou Londres, les risques de concurrence sont en effet nombreux. Dans le Nord du Kent par exemple, la zone de Dartford Gravesham devrait accueillir un projet du nom d'Euro-city. Plus de 1.250 hectares, actuellement propriété du groupe Blue Circle, accueilleront 12.500 pavillons et une zone d'aménagement. Le développement de cette zone mise sur le terminal ferroviaire TGV et se situe déjà à l'intersection des axes stratégiques A2-M25.

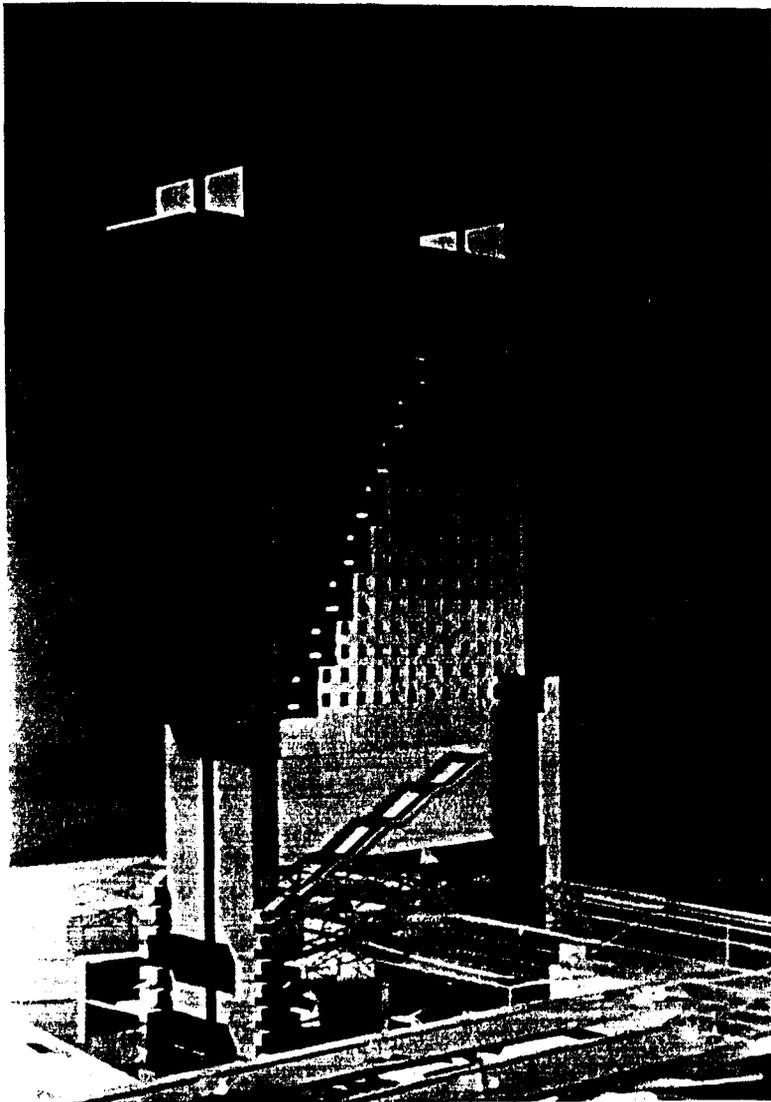
Y.Descourtieux, représentant du cabinet Auguste Thouard à Londres, affirme sur un ton plus optimiste qu'il est persuadé qu'avec le TGV, Lille peut devenir une banlieue attractive de Paris car "*pour les investisseurs étrangers, la France c'est avant tout Paris*"(3). Mais pour réussir son décollage, le centre des gares devra proposer des équipements et des services correspondant aux besoins de ses utilisateurs. De ce point de vue là, Y.Descourtieux ne se fait pas de soucis: "*Le programme Euralille est extrêmement réaliste (...) L'idéal pour Lille serait de reproduire à plus petite échelle la même concentration de services et de spécialistes qu'à la City de Londres*"(4), ceci afin d'intégrer le cercle très fermé des grandes villes européennes, lesquelles sont toutes aujourd'hui symbolisées par de gros projets immobiliers (Francfort, Londres, Milan).

 (1) à (4) Voix du Nord (La) 28 juin 1991 "Euralille vu de plus loin. (I)"

b) Un projet revu à la baisse.

La taille du projet s'est réduite au cours du temps: le 5 mars 1993, La Voix du Nord annonçait que la tour hôtel d'Euralille, symbole le plus séduisant du projet Euralille, dont la hauteur était fixée initialement à 20 étages (photo 6), est descendue à seulement 6 étages ! Par ailleurs, résumé à 204 chambres et à un investissement réduit considérablement, le projet a dû se passer du coup de crayon du célèbre architecte japonais K.Shinohara, auteur des premiers dessins, mais aujourd'hui revenu trop cher à Euralille. Aujourd'hui, en dépit de l'ambition affichée et des atouts du projet, on peut regretter cependant qu'Euralille ne dote pas la Métropole de cette skyline caractéristique, attribut le plus visible des villes américaines qui réussissent...

PHOTO n° 6 : UNE DES PREMIERES VERSIONS DE LA TOUR HOTEL DU QUARTIER DES GARES DE LILLE



2 - LES AUTRES GRANDS PROJETS D'AMENAGEMENT

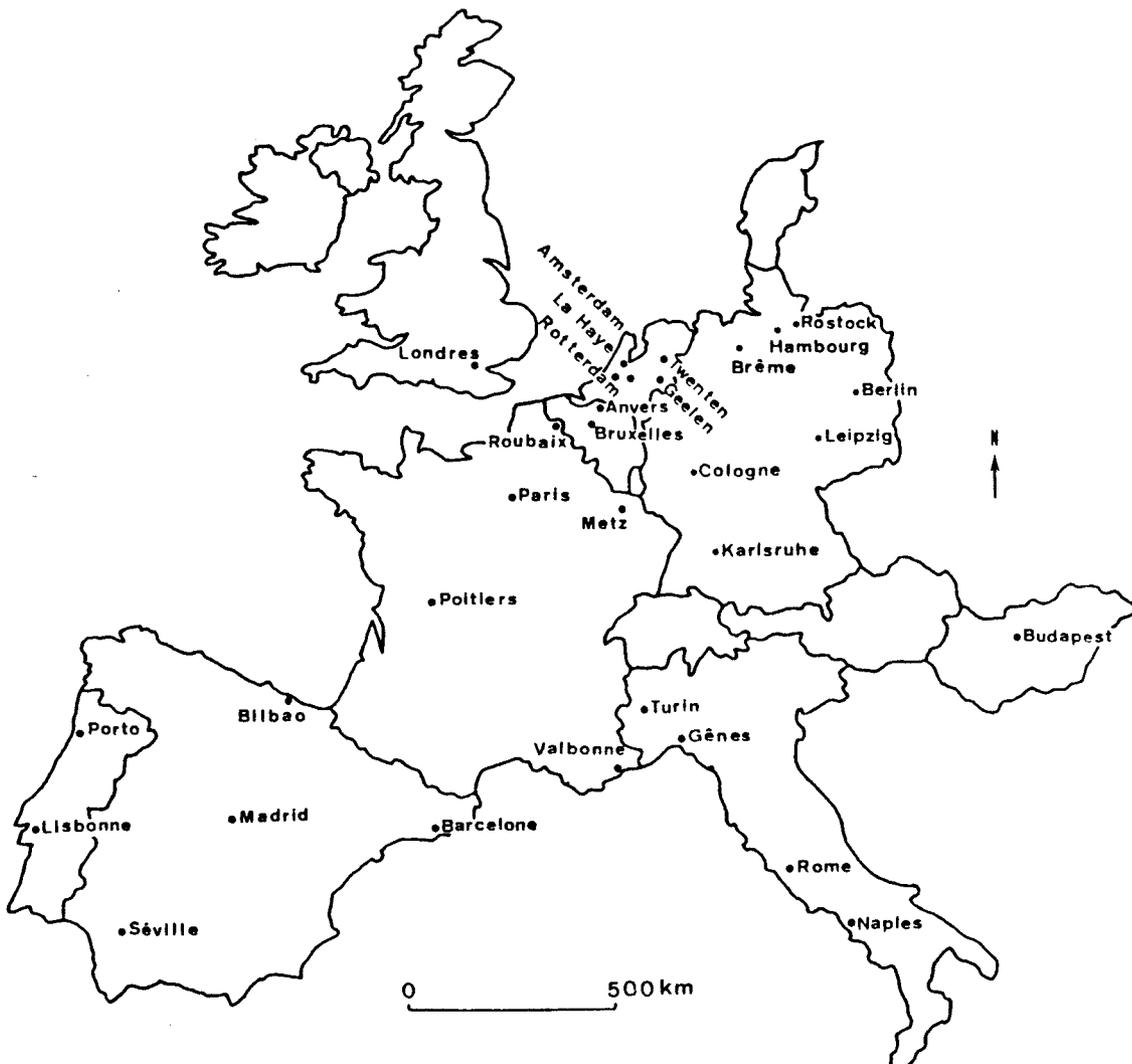
2.1 - L'Eurotéléport de Roubaix.

a) L'essor des téléports.

Dans le milieu des années 80, désireuses d'attirer des entreprises sur leur territoire, de nombreuses collectivités locales ont cherché à gérer elles-même les services de télécommunication qu'elles destinaient à ces mêmes entreprises, localisées au sein de zones d'accueil spécialisées. Cette évolution a abouti à la création du concept de téléport.

En développant des services de télécommunication, les collectivités locales tentent de développer leurs activités économiques en faisant des télécommunications un domaine de compétence, un support de leur politique d'aménagement et, parfois, un outil d'ouverture transfrontalière. "Les sites élus (Roubaix, Metz et Poitiers) ne laissent d'ailleurs aucun doute sur cet aspect du problème: ce sont tous, à l'exception de Poitiers, des points de départ d'un trafic international important et susceptibles de forts développements"(1).

Carte 32 : LES TELEPORTS EN EUROPE



(1) Cahiers du LERASS Recherches en sciences de la société (Les) 1992 "La question transfrontalière." Toulouse, n°25, pp75-76.

La nécessité justifiant l'aménagement d'un téléport, s'inscrit dans les impératifs liés à la mise en place du nouvel ordre international. Le rythme de lancement des projets de téléport sur l'ensemble du territoire européen connaît depuis quelques années une croissance soutenue (carte 32).

La World Teleport Association (WTA) comptait 10 membres en 1985, contre 48 en 1992. A titre de comparaison, le groupe américain compte actuellement 33 membres et celui de l'Asie 52.

La plupart des grandes métropoles européennes sont aujourd'hui équipées d'un téléport ou ont déjà lancé les grandes bases d'un projet d'envergure. Dans quelques années, il y aura suffisamment de téléports opérationnels sur l'ensemble du territoire européen pour qu'un fonctionnement en réseau puisse s'opérer naturellement.

b) Présentation de l'Eurotéléport de Roubaix.

Un espoir pour le versant Nord-Est de la Métropole lilloise: approche historique.

Dans cette zone fortement déconsidérée et dont le Président de la république F.Mitterand a pu dire qu'elle est "le prototype des villes où l'accumulation des défauts de la société occidentale en fait l'exemple de ce qu'il ne faut pas faire"(1), l'émergence du projet de téléport, en 1986, focalise nombre d'espérances.

Dans ce contexte de crise, le projet de téléport, associé à une opération de rénovation urbaine du centre-ville, est fortement porteur d'espoirs pour le versant Nord-Est.

Dès 1986, des rencontres avaient eu lieu entre les responsables roubaisiens et les villes belges de Tournai et de Courtrai. La mise en place d'une infrastructure de télécommunications commune de haute qualité avait séduit les uns et les autres, conscients de l'importance du trafic transfrontalier dont attestaient les résultats des sondages de France-Télécom: "La moitié des appels téléphoniques internationaux de la région vont vers la Belgique et Roubaix s'y distingue particulièrement (suivie d'assez près par Lille)"(2).

La convention de ZTA a été signée entre la Ville de Roubaix et France Télécom en mai 1988.

La structure du site.

La réalisation de l'Eurotéléport, situé en plein coeur du versant Nord-Est de la Métropole lilloise, a représenté l'occasion de mettre en oeuvre une vaste opération de réaménagement du centre de Roubaix. L'Eurotéléport se compose de cinq éléments:

- Le téléport et les services de télécommunication stricto sensu.
- Le Centre International de la Communication (Musée du téléport

(1) Cahiers du LERASS Recherches en sciences de la société (Les) 1992 "La question transfrontalière." Toulouse, n°25, p70 (2) Id. p72.

et des techniques de communication).

- Le Centre des Archives du Monde du Travail (13.000 m² des surfaces de traitement, de conservation et de consultation des archives dans l'ancienne usine Motte-Bossut (photo 7)).
- Un pôle de formation dans le domaine de la communication.
- Un programme immobilier (A terme, plus de 80.000 m² de bureaux et de services).

PHOTO n° 7 : L'USINE MOTTE-BOSSUT



2.2 - La plate-forme multimodale de Lomme-Sequedin.

55 hectares, à proximité du MIN et du port fluvial de Lille, s'appuyant sur la raquette ferroviaire de Lille-Délivrance, offriront équipements et aires spécialisés à des entreprises de transport et de messageries et à des entreprises d'entreposage et de distribution (notamment dans le secteur agro-alimentaire et les matériaux). La commercialisation des terrains s'étalera sur une dizaine d'années.

2.3 - Le pôle technologique de la Haute Borne.

Un parc d'activités "High Tech" (sic) de 150 hectares au coeur du réseau routier, à 5 minutes de l'aéroport international de Lille-Lesquin, au pied de la Cité Scientifique et du Métro, dans un cadre de vie et de travail haut de gamme (Villeneuve d'Ascq), doit accueillir sur 70 hectares la Cité Européenne de l'Electronique (ECE). L'implantation d'ECE qui développerait à la

Haute Borne environ 300.000 m² de bureaux et de services, serait le troisième site retenu en Europe sur les 15 centres qui seront créés au cours des années à venir.

La zone accueillera, par ailleurs, de l'habitat et des équipements publics (environ 10 hectares), des équipements de loisirs.

2.4 - Le Centre International de Transport de Roncq-Neuville-en-Ferrain.

Les transports de marchandises évoluent et nécessitent un développement rapide des plates-formes. Et plus particulièrement les plates-formes multimodales. C'est-à-dire les lieux où l'on peut à la fois regrouper, stocker, répartir voire même changer de mode de transport. Parmi les principales plates-formes de la région, figure le nouveau Centre International de Transport (CIT) de Roncq. Il devrait constituer l'un des équipements clef de la valorisation de la Métropole lilloise.

B) LE COMITE GRAND LILLE

1 - HISTORIQUE ET PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

1.1 - Présentation: un organisme de lobbying.

"Ni statuts, ni cotisation, ni vote. On entre avec l'agrément du groupe, on sort librement. On laisse les étiquettes au vestiaire et on ne représente que soi-même"(1) tels sont les principes de base du Comité Grand Lille, démarche informelle, sans statut juridique, qui est née en 1989, suite à une rencontre entre P.Mauroy, les élus de la CUDL et des chefs d'entreprise sur le thème "Métropole Nord horizon 2000".

Créé officiellement en octobre 1993, le Comité Grand Lille a cédé le pas aux anciens "Club Métropole 2000" puis "Club des décideurs". Il regroupe cent cinquante personnalités des mondes économique, universitaire et politique de la métropole, y compris ses partenaires belges, dunkerquois, valenciennes. Ces personnalités sont réparties au sein de neuf commissions chargées chacune de travailler sur un thème bien précis (Commission grand événementiel, commission métropolisation...).

A titre individuel, on y trouve par exemple responsables de l'APIM, de l'ADUML ou de l'Union patronale de la Métropole, ainsi que des élus de droite comme de gauche.

Le but de ce comité est de réfléchir et de proposer: *"Nous n'avons pas de pouvoirs immédiats sur les événements. Par contre nous sommes une force de proposition et sommes en mesure d'inciter ceux qui font partie de ce comité ou les autres, de réfléchir avec nous et à organiser ce que nous proposons"(2) proclame B.Bonduelle, ex-PDG du Groupe du même nom, Président du Comité Grand Lille.*

B.Bonduelle, par ailleurs Président de l'APIM, affirme que si le "petit Lille", c'est la CUDL, le "grand Lille", c'est l'arrondissement, *"un territoire solidaire, mettant en commun des fonctions complémentaires avec des partenaires naturels bien au-delà des frontières: Dunkerque, Valenciennes, Lens, Douai, Béthune, Tournai, Courtrai, Ypres, Mouscron. C'est le contraire d'un clocher. C'est la dimension minimum pour exister"(3).*

 (1) et (3) Voix du Nord (La) 9 février 1994 "Le Comité Grand Lille." (2) Bruno BONDUELLE - Président de l'APIM - Lille - 13/05/94.

1.2 - Les objectifs actuels du Comité Grand Lille.

a) Emanciper la Métropole lilloise du pouvoir de l'Etat.

Le Comité Grand Lille, s'est manifesté particulièrement à la veille du vote du projet de SDAU, en janvier et février 1994: "On a été directement concerné par le projet Pasqua, qui n'est pas du tout européen, qui ne parle pas du tout des villes, qui est très départementaliste, très retour au pouvoirs du Préfet. Il tourne le dos à toute notre idéologie"(1). Le Comité s'attaquait ainsi à la manière dont le Ministre de l'Intérieur, C.Pasqua, abordait le débat national sur l'aménagement du territoire: "Le retour à la ruralité présenté par le gouvernement comme alternative à la croissance de la région parisienne est une absurdité" souligne B.Bonduelle. "On oublie que la France est immergée dans l'Europe (...) Veut-on reconstruire le village d'Astérix résistant aux hordes étrangères, niant les contraintes internationales ? Cette France éternelle que l'on nous fait miroiter, elle existe où, à quelle époque ? C'est extravagant"(2). Et de reprendre les thèmes développés par C.Gachelin selon lesquels les grandes compétitions économiques se jouent au niveau des grandes métropoles, mais que les métropoles françaises sont en Europe sans doute les plus désarmées, tant en terme de pouvoirs de décision que de moyens financiers.

Dans sa contribution au débat national, le Comité avait souligné les risques de certains choix proposés:

- Le saupoudrage des délocalisations tertiaires sur un trop grand nombre de villes.
- Le développement des huit régions limitrophes de l'Ile-de-France, qui accentuera les déséquilibres nationaux en concentrant la moitié de la population et les trois quart de la richesse, sur un quart du territoire.

Le pôle lillois, le réseau de villes du Nord-Pas-de-Calais, à une heure de Paris et aux avant-postes de l'Europe du Nord, est, selon le Comité Grand Lille, une alternative à cette stratégie. Celui-ci plaide pour que lui soit donné le poids nécessaire pour attirer de grandes administrations françaises ou européennes, des centres de décision.

b) Faire face à l'expansion parisienne.

"Cette croissance incontrôlée (celle de la région Ile-de-France) multiplie les coûts des infrastructures et de leur fonctionnement et ruine les régions"(3) affirme B.Bonduelle. Il poursuit en ajoutant: "Nous sommes particulièrement préoccupés par les dangers en particulier de la croissance parisienne et surtout par l'hyper-concentration des décideurs qui ne laissent en province que les emplois de seconde zone"(4)

Depuis 5 ans, le Nord-Pas-de-Calais perd 20.000 habitants par an. Seul point de résistance: la Métropole. Ce n'est pas le fruit du

(1) et (4) Bruno BONDUELLE - Président de l'APIM - Lille - 13/05/94 (2) et (3) Voix du Nord (La) 9 février 1994 "Le Comité Grand Lille."

hasard. C'est celui du pouvoir d'attraction des fonctions que rassemblent une grande agglomération.

Enfin, "La Métropole est la seule chance de développement du Nord-Pas-de-Calais, et si la région continue à en douter, l'hémorragie se poursuivra"(1) insiste B.Bonduelle.

2 - OBJECTIFS ET PHILOSOPHIE

2.1 - Objectifs futurs.

Le Comité Grand Lille va faire, avec le Comité Grand Bordeaux, des propositions législatives pour renforcer le pouvoir des communautés de villes en matière d'urbanisme et de développement économique. Pour définir aussi une fiscalité appropriée et organiser l'élection de leur Conseil au suffrage universel direct et non plus indirect.

Cette unité réalisée sur le plan institutionnel, l'entité urbaine devrait alors être capable de parler d'une seule voix, et de cesser d'éparpiller ses efforts, ses initiatives, sa communication. C'est une condition perçue comme nécessaire par le Comité Grand Lille pour la faire exister sur la scène internationale. L'arrondissement doit constituer le noyau dur de cette métropole. Les villes de l'aire régionale, y compris au-delà de la frontière, doivent pouvoir s'y associer en "options volontaires".

Par ailleurs, le Comité Grand Lille a pour projet, la rédaction d'une "Charte de la Métropole", qui devrait paraître fin septembre 1994. Son objectif: "Définir comment mobiliser les acteurs économiques, politiques, universitaires, associatifs, pour réunir tous les facteurs du développement et préparer les générations du XXIème siècle pour affirmer notre place de grande métropole internationale dans l'Europe du Nord-Ouest, à égale distance entre Londres, Bruxelles et Paris"(2).

Pour B.Bonduelle, le développement stratégique futur de la Métropole lilloise passe par les points suivants(3):

- Utiliser au maximum la localisation en Europe pour jouer à fond le jeu de la distribution et de la logistique;
- Utiliser nos points forts et en particulier le pôle médical l'un des plus gros de France;
- Laisser développer naturellement les entreprises dans la VPC, la grande distribution qui font merveille actuellement et faire en sorte qu'elles ne partent pas à Paris;
- Jouer beaucoup plus que dans le passé le transfrontalier en accroissant les échanges et en faisant en sorte de faire tomber les barrières administratives et culturelles: échanges d'hommes de marchandises, de services;
- Utiliser les liaisons avec Londres et Bruxelles pour délocaliser des firmes, des sièges sociaux, des

(1) Voix du Nord (La) 9 février 1994 "Le Comité Grand Lille." (2) et (3) Bruno BONDUELLE - Président de l'APIM - Lille - 13/05/94.

administrations de Paris qui seraient plus en contact avec l'Europe;

- Arrêter de faire peur au reste de la région en considérant que Lille ne doit plus grossir: il faut surtout grossir qualitativement pour prendre du tertiaire d'un niveau analogue à celui qu'on trouve à Paris, au service de la région: la région ne peut se développer qu'avec la métropole.

2.2 - Le Comité Grand Lille: un précédent dans l'émergence d'une nouvelle forme d'organisation des pouvoirs urbains.

La création d'une organisation telle que le Comité Grand Lille, a une portée considérable qui dépasse largement la seule Métropole lilloise.

Le Comité Grand Lille est l'embryon d'une forme nouvelle d'organisation des pouvoirs au sein des grandes villes, plus souple, affranchie des contingences administratives formelles. Ce club de réflexion/organe de lobbying, est une traduction directe de ce renouveau hanséatique mentionné au début de l'ouvrage. L'organisation classique des pouvoirs locaux, trop rigide, ne suffit plus, en effet, à répondre aux besoins de la grande ville. La soumission aux pouvoirs centraux, ceux de l'Etat, bien réelle malgré la décentralisation, est de plus en plus souvent perçue comme une entrave aux chances de développement.

Trop rigides voire obsolètes, ces pouvoirs sont aujourd'hui en passe d'être contrecarrés par ces nouvelles organisations, mêlant de façon informelle acteurs économiques, décideurs politiques et intellectuels, souples mais efficaces. Pour citer une dernière fois B.Bonduelle, s'exprimant sur ce point au nom du Comité Grand Lille: "*comment agir sinon par nous même, c'est à dire on attend pas les lois, on attend pas les décrets ? on attend pas qu'on nous apporte sur un plateau d'argent. On se dit que le pouvoir ça se prend. On n'attend pas qu'on nous le donne. Alors on commence par réfléchir et par proposer et à faire. Le reste suivra. La politique suivra. Je crois que c'est très fort. C'est de nature à faire des émules ailleurs en France. En tout cas on nous regarde avec beaucoup d'attention. On sait très bien que ce qui se réussit là, ce qui se fait là, c'est peut-être ce qui se fera ailleurs demain*"(1).

(1) Bruno BONDUELLE - Président de l'APIM - Lille - 13/05/94.

C) UNE CONSEQUENCE DIRECTE DU DECLOISONNEMENT FRONTALIER: LA DYNAMISATION DU MARCHE IMMOBILIER DE LA METROPOLE LILLOISE

1 - L'ETAT DU MARCHE IMMOBILIER DE LA METROPOLE LILLOISE

1.1 - L'offre de bureaux dans la CUDL en 1974.

D'après une étude réalisée en octobre 1974 par l'ancienne Agence d'Urbanisme de la CUDL (1), le prix moyen annuel du bureau, à la location, hors taxes et charges non comprises, était compris dans une fourchette assez étroite, entre 225 et 350 F/m² (francs français par m²), avec des pointes aux deux extrêmes.

Cette fourchette situait les prix pratiqués dans la Métropole à un niveau supérieur à ceux pratiqués dans d'autres villes et grandes métropoles françaises:

- Arras	:		200 F/m ²
- Calais	:	200 à	250 F/m ²
- Marseille	:	180 à	290 F/m ²
- Lyon	:	210 à	300 F/m ²
- Région parisienne			
- Villes nouvelles	:	220 à	350 F/m ²
- Banlieue ouest	:	350 à	500 F/m ²
- La Défense	:	400 à	550 F/m ²
- Paris intra-muros	:	450 à	1.000 F/m ²
- Champs Elysées	:	800 à	1.200 F/m ²

De plus, comme l'indiquait le rapport, "pour attirer les décentralisations parisiennes, les loyers des bureaux de la Métropole du Nord doivent être au plus égaux à ceux pratiqués dans les villes nouvelles ou les quartiers d'affaires de la région Parisienne"(2). Or c'était rarement le cas: l'Agence d'Urbanisme de la CUDL relevait des programmes présentant des prix de 260 F/m² à Chatou, 290 F/m² à Créteil et 280 F/m² à Evry. L'Agence affirmait que "pour que la différence de prix soit nettement favorable à Lille, il faudrait que les prix soient inférieurs à 250 F/m²"(3).

Cette situation, au désavantage de la Métropole lilloise, a évolué au cours du temps pour donner aux prix de cette dernière un aspect attractif aujourd'hui.

 (1) CUDL octobre 1974 "L'offre de bureaux dans la Communauté Urbaine de Lille." Lille, 7p. (2) et (3) Id. p4.

1.2 - Evolution de la construction et de la commercialisation de bureaux dans la Métropole lilloise dans les années 80.

Une étude réalisée 14 ans plus tard, en 1988 par la Ville de Lille (1) a mis en évidence le départ de la croissance de la construction et de la commercialisation de bureaux sur le territoire de la CUDL dès les années 80.

Cette étude mettait en évidence le fait que cette apparition de surface de bureaux ne se faisait pas de manière uniforme sur l'ensemble de la CUDL mais sur trois sites principaux: Lille, Villeneuve d'Ascq et l'ensemble des quatre communes situées sur les Grands Boulevards reliant Lille à Roubaix et Tourcoing (La Madeleine, Marcq-en-Baroeul, Wasquehal et Croix). Les projets de construction sur ces trois sites principaux étaient très importants: 100.000 m². Le site de Roubaix-Tourcoing était quant à lui peu concerné.

Pourtant, Lille commune centre de la Métropole ne semblait pas jouer véritablement son rôle. En effet sur son territoire ne se construisait que 30% des nouvelles surfaces de bureaux (toutes destinations confondues) se réalisant sur la CUDL.

En ce qui concernait la commercialisation, on passait de plus en plus de bureaux en blanc à des surfaces pré-commercialisées ou clefs en main, ce qui montrait que les risques pris par les promoteurs étaient de moins en moins importants.

Enfin, au moins en ce qui concernait les prix à la location, l'agglomération lilloise commençait à se situer à un niveau correct par rapport aux prix pratiqués dans les principales agglomérations de province.

1.3 - Le marché du bureau dans la Métropole lilloise en 1990.

Deux ans plus tard, en 1990, 121.895 m² de bureaux ont été commercialisés sur la Métropole lilloise, dont: 82.236 m² de bureaux neufs et 39.659 m² de bureaux de seconde main. On peut parler de véritable décollage du secteur de l'immobilier de bureau dans la Métropole.

1990 aura été une année exceptionnelle pour le bureau Lillois de par la progression du volume de commercialisation enregistré par l'Observatoire des bureaux de la Métropole lilloise. Pour le seul secteur des bureaux neufs, la progression aura été de 70%. Deux pôles de développement de la demande étaient signalés:

- Une demande locale, qui aura été cette année, particulièrement vive.
- Une demande extra-régionale, française ou étrangère, qui tendait à se développer: *"Celle-ci se manifeste par un intérêt de plus en plus marqué de la part de ces entreprises pour une localisation sur la Métropole, qui se traduit soit par une*

 (1) Ville de Lille juillet 1988 "Les bureaux à Lille et dans la Métropole. Construction et commercialisation." Lille, Cellule Economique Régionale, Lille.

implantation effective, soit par un renforcement notable des représentations pré-existantes"(1).

En 1990, chacun des secteurs géographiques a enregistré une progression du niveau de commercialisation des bureaux neufs. Les progressions les plus importantes se sont réalisées sur Lille-centre ville et Roubaix, qui ont, semble-t-il, directement tiré profit de la dynamique des grands projets tertiaires.

(1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing, Observatoire des bureaux de la Métropole lilloise 1990 "Bilan 1990." Lille, p2.

En effet, le projet Euralille voyait se développer, à sa périphérie, un certain nombre de programmes dont la situation commençait à séduire les entreprises. De ce fait, près de 36.500 m² étaient placés, en 1990, à Lille, contre 11.500 m² en 1989. Grâce à ce résultat, le marché de Lille-centre ville a représenté près de 45% du marché de l'ensemble de la Métropole lilloise (carte 33).

Si la part du secteur de Roubaix était restée en 1990 à son niveau de 1989 (7%), le bon niveau de commercialisation enregistré (5.720 m² : + 70%) confirmait l'émergence d'un marché immobilier dans le centre de Roubaix, dans la dynamique du projet Eurotéléport.

Les secteurs des Grands boulevards et de Villeneuve d'Ascq ont également enregistré une progression des surfaces commercialisées: 21.260 m² sur les grands boulevards, soit + 25% et 18.720 m² à Villeneuve d'Ascq, soit + 31,5%. Ces deux secteurs représentaient en 1990 respectivement 25,7 et 22,7% du marché métropolitain.

En centre ville de Lille et dans le secteur Euralille, les prix fréquemment pratiqués sont de l'ordre de 850 à 950 francs hors taxes par m² et par an. Dans les autres quartiers de Lille, les prix sont restés de l'ordre de 700 à 800 francs hors taxes par m² et par an.

1.4 - La poursuite de l'expansion du marché du bureau dans la Métropole lilloise.

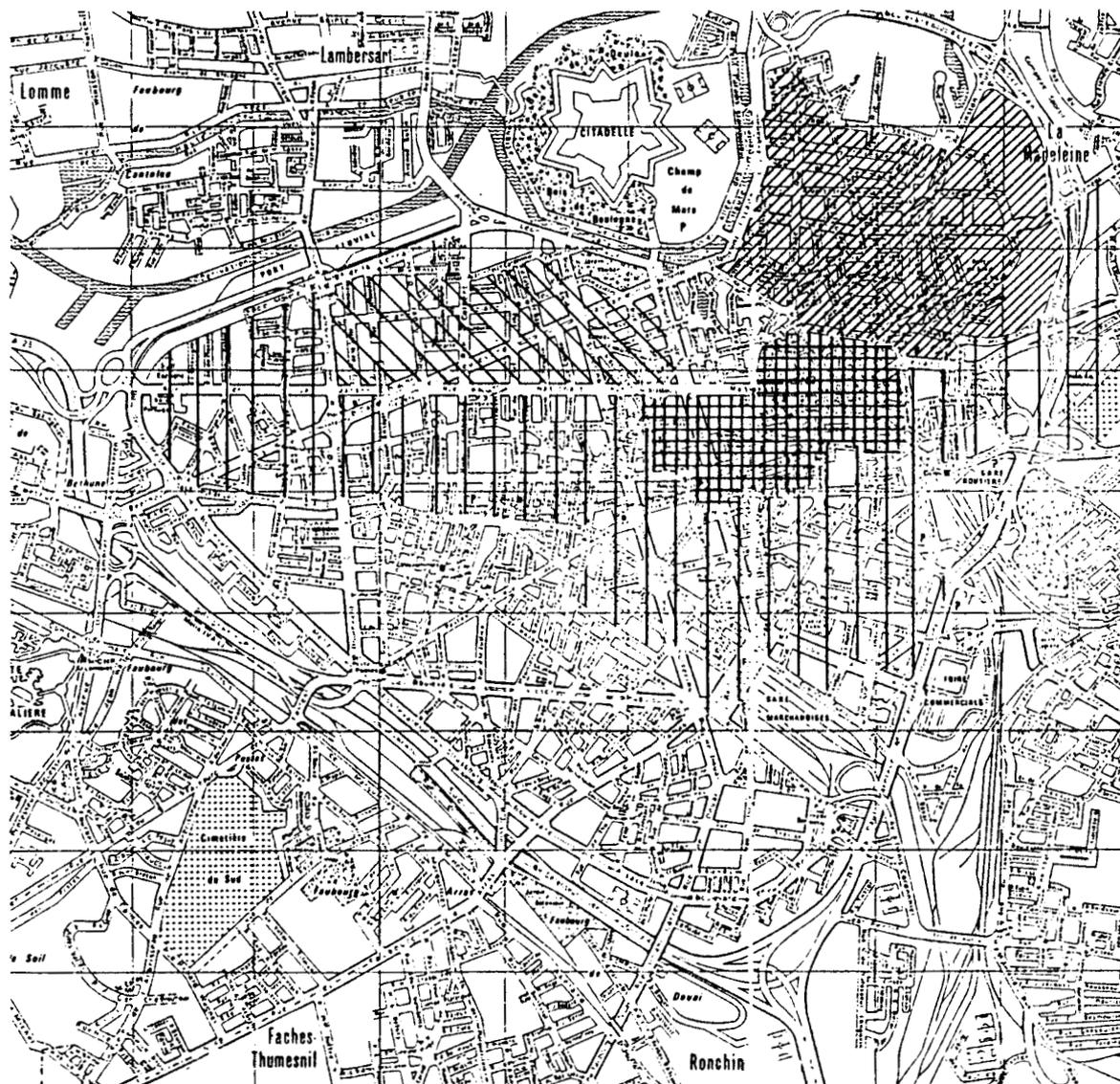
Les informations les plus récentes mettent en évidence la poursuite de l'expansion du marché de l'immobilier de bureau dans la Métropole lilloise (tableau 029)...

TABLEAU n°029: - EVOLUTION DE LA COMMERCIALISATION DE BUREAUX NEUFS DANS LA METROPOLE LILLOISE DE 1984 A 1990

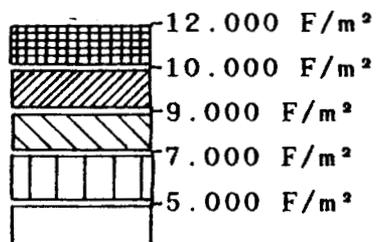
Année	Nombre de m ² de bureaux neufs commercialisés
1984	23.747
1985	25.446
1986	28.788
1987	38.095
1988	41.476
1989	47.920
1990	82.236

Source: Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing, Observatoire des bureaux de la Métropole lilloise 1990 - "Bilan 1990." - Lille.

...et l'aspect de plus en plus compétitif des prix pratiqués, en comparaison des grandes métropoles voisines (tableau 030) de Paris, Londres ou Bruxelles, à l'exception tout de même de leurs banlieues, pratiquant des prix de commercialisation analogues.

Carte 33 : PRIX DU m² DE TERRAIN A LILLE EN 1990

Légende :



Source: Mieux vivre votre argent novembre 1992 "Lille: un destin européen." n°152, p70.

**TABLEAU n°030: - PRIX DES BUREAUX, LOCAUX COMMERCIAUX ET LOCAUX INDUSTRIELS
DANS 13 VILLES D'EUROPE EN 1992**

Remarque: Les prix sont indiqués en écus.

	Prix de location au m ² /an des bureaux aux emplacements de premier ordre	Prix de location au m ² /an des boutiques aux emplacements de premier ordre	Prix de location au m ² /an des locaux industriels aux emplacements de premier ordre
Lille	138	1.034	38
Paris	583	2.914	87
Lyon	175	801	44
Marseille	146	903	66
Nice	175	510	87
Bruxelles	223	1.010	71
Londres	526	1.737	128
Luxembourg	238	713	46
Amsterdam	196	676	57
Francfort	467	1.968	74
Berlin	494	1.993	89
Hambourg	236	1.476	57
Stockholm	314	420	81

Source: FIABCI octobre 1992 - "La conjoncture immobilière en Europe en 1992." - Paris.

Aujourd'hui, les investissements immobiliers effectués dans la Métropole lilloise représentent un placement de choix (tableau 031).

**TABLEAU n°031: - TAUX DE RENTABILITE MOYEN DES PLACEMENTS IMMOBILIERS
DANS 13 VILLES EUROPEENNES EN 1992**

Remarque: Unité = %

	Rentabilité d'un placement résidentiel	Rentabilité d'un placement industriel	Rentabilité d'un placement commercial	Rentabilité d'un placement en bureaux
Lille	9,0	10,3	8,6	8,2
Paris	7,0	10,5	6,0	6,7
Lyon	7,2	10,5	8,0	8,4
Marseille	8,2	10,5	9,5	8,5
Nice	6,7	10,0	8,0	7,0
Bruxelles	5,5	9,2	7,0	7,0
London City	-	8,5	5,0	6,0
Luxembourg	5,0	8,5	6,5	7,0
Amsterdam	9,0	9,7	8,3	7,6
Francfort	-	6,5	4,5	6,2
Berlin	-	7,0	4,7	5,0
Hambourg	5,5	7,0	4,7	4,8
Stockholm	7,5	9,0	6,5	6,5

Source: FIABCI octobre 1992 - "La conjoncture immobilière en Europe en 1992." - Paris.

2 - LA SITUATION FINANCIERE DE LA VILLE DE LILLE EN 1993

2.1 - Une bonne santé financière.

La santé financière de la ville de Lille est bonne. En empruntant 400 MF le 18 août 1993, Lille est la première ville française à s'adresser au marché financier international dans le cadre d'une emprunt obligataire au taux réel de 6,7% en dix ans. En effet, pour accéder à ce marché des conditions drastiques doivent nécessairement être réunies.

Pour ce, la municipalité a utilisé une technique importée des Etats-Unis et dont seuls les départements du Nord et de la Meuse avaient jusqu'alors profité. Il s'agit en quelque sorte de faire noter sa gestion budgétaire et sa solidité financière par un organisme reconnu sur le marché international, en l'occurrence la compagnie d'assurances MBIA (Municipal Bonds Investors Assurance).

Après un examen approfondi, la ville de Lille a obtenu la note maximale: AAA/AAA.

2.2 - Un emprunt obligataire contracté par la ville de Lille.

Fort de cette appréciation internationale, Lille s'est donc portée sur le marché des capitaux en lançant un emprunt obligataire à 10 ans.

14 organismes financiers dont deux tiers de banques étrangères (!) ont répondu à l'appel d'offre lancé en juin.

Finalement c'est la SEC (Société d'Emission et de Crédit des Caisses d'épargne) qui a pris l'intégralité de l'émission obligataire.

Les fonds ont plusieurs finalités: 300 MF serviront au financement des équipements de la ville de Lille, dont 200 MF pour la construction du palais des congrès; les 100 MF complémentaires sont liés à la première étape d'une vaste opération de restructuration de dettes bancaires, essentiellement contractées auprès du crédit local de France. L'emprunt sera coté en Bourse.

Ce jugement porté par les financiers internationaux et cette confiance accordée par les banques à la ville de Lille, témoignent des espoirs qu'ils fondent dans le développement futur de cette place, et finalement, de la manière positive dont ils envisagent les conséquences du décloisonnement frontalier pour la métropole lilloise.

CHAPITRE 2

EVALUATION DES RELATIONS INTERNATIONALES DE LA METROPOLE LILLOISE

A) LE DEVELOPPEMENT DES RELATIONS INTERNATIONALES DE LA METROPOLE LILLOISE

1 - LES RELATIONS INTERNATIONALES DANS LE DOMAINE ECONOMIQUE

1.1 - Le commerce extérieur de la Métropole lilloise.

a) Approche générale.

La CCILRT a publié en janvier 1992 une étude (1) exposant les principaux courants commerciaux, les flux financiers, ainsi que les acteurs et les produits concernés par les relations commerciales internationales de la Métropole lilloise. Les résultats chiffrés présentés dans ce chapitre sont extraits de cette étude.

TABLEAU n°032: - LES 10 PREMIERES ENTREPRISES DU DEPARTEMENT DU NORD PAR LEUR CHIFFRE D'AFFAIRES FIN 1992

Rang	Nom	Localité	Activité	Chiffre d'affaires (en francs français)	Effectif
1	Auchan	Croix	Hypermarchés	79.900.000	57.650
2	Beghin-Say	Thumeries	Agro-industrie	40.907.775	16.129
3	Arnault	Roubaix	Activités divers.	29.280.000	17.193
4	La Redoute	Roubaix	VPC	17.389.337	16.519
5	3 Suisses				
6	International Générale de	Croix	VPC	11.133.000	7.500
7	Chauffe Castorama	Saint-André Templemars	Chauffage Bricolage	9.248.900	12.469
8	Redoute				
9	Catalogue 3 Suisses	Roubaix	VPC	7.874.883	6.504
10	France Dubois & Fils	Croix Roubaix	VPC Transports	5.379.511	3.999
				5.083.829	2.300

Source: L'Entreprise n°86 Novembre-Décembre 1992, p20.

En 1990, 1.403 entreprises implantées dans la Métropole lilloise ont exporté pour 22,7 milliards de francs tandis que 2.543 entreprises de la Métropole lilloise ont importé pour 29,7 milliards de francs de marchandises. Ces chiffres correspondent l'un et l'autre au quart des montants correspondant de la Région Nord-Pas-de-Calais, qui se place au second rang des régions

 (1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing janvier 1992 "Le commerce extérieur de la métropole lilloise." Lille, 84p.

françaises pour les importations et au troisième rang pour les exportations.

Le classement des échanges économiques par secteurs économiques fait apparaître le rôle majeur de l'industrie (76% des exportations et 41,8% des importations) et le rôle significatif du commerce de gros et de détail à l'importation. On y décèle l'incidence de la VPC, le versant Nord-Est de la Métropole lilloise concentrant 60% du chiffre d'affaires national de la VPC, soit 12.000 personnes dans une dizaine d'entreprises, une concentration exceptionnelle au niveau français et même européen.

La Métropole lilloise apparaît ainsi comme un centre particulièrement actif en matière de commerce international, par le nombre et le rôle économique de ses entreprises (tableau 032).

b) Classement par zones géographiques.

Que ce soit à l'exportation ou à l'importation, le commerce entre la Métropole et l'UE représente environ 73% des échanges. Les cinq premières places sont occupées par des pays de l'UE. On notera une absence totale de pays de l'Europe de l'Est parmi les douze premières places.

La Belgique.

La Belgique, avec un chiffre d'affaires exportation de 5.771 MF (25,4% des exportations) et un chiffre d'affaires importation de 7.331 MF (25,2% des importations) est, de loin, le premier partenaire commercial de la Métropole. La proximité géographique, qui permet de bénéficier d'un coût de transport peu onéreux et d'un service rapide, constitue la première raison permettant d'expliquer cette première place. Par ailleurs, pour beaucoup d'entreprises de la Métropole, ce pays constitue une première expérience à l'exportation, du fait de sa proximité et de l'absence de tout obstacle linguistique, enfin, parce que exporter en Belgique permet d'obtenir un accès vers des pays culturellement proches tels que le Luxembourg ou les Pays-Bas.

Parmi les principales activités exportatrices et importatrices avec la Belgique, on trouve: le textile et l'habillement, la chimie-parachimie, ou encore le commerce de détail non alimentaire.

Les Pays-Bas.

En ce qui concerne l'exportation, les Pays-Bas se classent au 5ème rang avec un chiffre d'affaires de 1.878 MF (8,2% des exportations). A l'importation, le pays est au 4ème rang avec une valeur de 2.232 MF, ce qui représente 7,7% des importations.

Parmi les principales activités exportatrices vers les Pays-Bas, on trouve: la construction électrique et électronique, l'industrie

du papier ou encore l'habillement, tandis que pour les importations en provenance de ce pays, on trouve: le commerce de gros alimentaire, la construction électronique ou les transports.

La RFA.

La RFA est le 3ème partenaire commercial de la Métropole concernant l'exportation avec un montant de 2.719 MF représentant 12% des exportations. A l'importation, l'Allemagne de l'Ouest est au deuxième rang avec 3.762 MF (12,9% des importations).

Le commerce de la Métropole avec ce pays concerne des produits textiles, de l'habillement, divers produits issus de l'industrie chimique ainsi que le commerce de gros.

Le Royaume-Uni.

Le Royaume-Uni est le 2ème client de la Métropole lilloise à l'exportation avec 4.353 MF (19,1% des exportations) et se classe au 5ème rang concernant les importations avec un montant de 1.698 MF (5,8% des importations). La balance commerciale avec ce pays est fortement excédentaire puisqu'elle atteint 2.655 MF pour un taux de couverture de 256,3%. Ce fort excédent est dû essentiellement au secteur de l'énergie qui représente 67% des exportations et 13,5% des importations.

Les premières activités importatrices depuis le Royaume-Uni concernent la chimie, la parachimie et l'industrie pharmaceutique.

c) Approche sectorielle.

A l'exportation comme à l'importation, l'industrie tient une forte position concentrant 76% des exportations et 42% des importations. Que ce soit à l'exportation ou à l'importation, l'industrie textile devance les autres activités.

L'exportation d'électricité, elle aussi, représente la deuxième valeur à l'exportation; cette source d'énergie est exportée exclusivement vers la Grande-Bretagne. Par ailleurs, ce poste est pris en compte sur la Métropole lilloise, au titre du siège de la Direction Régionale d'EDF alors que la production d'énergie exportée se fait à Gravelines.

Le commerce de détail ainsi que le commerce de gros occupent eux aussi une place importante, surtout à l'importation, avec une valeur totale de 10.860 MF, ce qui représente près de 37,5% des produits importés.

Le secteur de la parachimie classé est en forte progression, sa valeur exportation ayant fortement augmenté de 1989 à 1992 (+373 MF), un essor qui s'observe également au plan national.

1.2 - Les relations internationales de quelques entreprises implantées dans la Métropole lilloise.

a) Le Groupe Bonduelle.

Le siège social du Groupe Bonduelle, spécialisé dans le légume, est implanté à Villeneuve d'Ascq. La notoriété de la marque est importante: un européen sur cinq consomme des légumes Bonduelle. En Allemagne, elle est présente dans 92% des points de vente et un ménage sur deux en consomme les produits.

L'objectif du groupe est d'être le premier du légume transformé en Europe. En plus d'un désir de consolidation de ses parts de marché actuels, Bonduelle voudrait à terme, pénétrer les marchés Espagnol et Portugais, et se développer dans les pays de l'Est.

B.Bonduelle, ancien PDG du Groupe et actuel dynamique Président de l'APIM, a expliqué ses raisons de localisation dans la Métropole lilloise à Villeneuve d'Ascq lors d'un colloque tenu en mai 1990 (1). Il affirme, parlant de l'avantage de sa localisation: "Lorsque nous avons décidé ce déménagement en 1986, j'ai fait un référendum auprès des cadres: un tiers voulait aller à Paris, un tiers à Lille, le troisième tiers se répartissait entre différentes villes comme Amiens, Bruxelles..."(2) "Nous sommes un groupe européen et avons fait le choix d'un siège européen"(3), affirme B.Bonduelle.

La pérennité du siège de Bonduelle dans la Métropole lilloise n'est pourtant pas assuré. B.Bonduelle affirme: "J'ai coutume de dire (...) que mon successeur choisira peut-être Bruxelles dans 25 ans. La ville est beaucoup plus internationale, plus cosmopolite. Pour trouver des collaborateurs de très grande qualité dont nous aurons besoin à ce moment là, peut-être que Lille ne suffira plus"(4).

Ce risque est lié selon lui au manque de cohésion politique de la Métropole lilloise: "faites en sorte, Messieurs... que ces 86 villages deviennent enfin une véritable métropole, pour que dans 25 ans, mon successeur n'ait pas à choisir Bruxelles"(5).

b) La Redoute.

La Redoute appartient au Groupe Printemps, qui englobe les magasins Printemps, Prisunic, Armand Thierry, Brummel et Conforama. La Redoute emploie 17.000 personnes: 10.000 en France et 7.000 à l'étranger. Environ 7.000 personnes travaillent dans le versant Nord-Est de la Métropole lilloise.

"La Redoute est le premier groupe français de la VPC le troisième ou quatrième groupe européen et le quatrième ou cinquième groupe mondial", explique J.C.Sarrazin (6), PDG de La Redoute. "Depuis le début des années 90, nous mettons l'accent sur l'international", ajoute J.C.Sarrazin (7). L'importance de l'international se

 (1) Mars 1991 "La métropole lilloise entre l'Europe et la région. Actes de la journée d'études du 17 mai 1990." Université de Lille 1. (2) et (3) Id. p35. (4) et (5) Id. p36. (6) et (7) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, p33.

reflète dans les chiffres. Le Groupe a fait un chiffre d'affaires (TTC) de 21 milliards de francs en 1991 (1), environ 17 milliards en VPC, dont environ deux tiers en France et un tiers à l'étranger. En 1986, le CA réalisé à l'étranger était encore de 19%.

La Redoute est devenue numéro un en France, grâce à son catalogue général, l'ouverture de 25 magasins et le rachat de catalogues spécialisés, comme Movitex-Daxon (textile pour personnes âgées) ou La Maison de Valérie (équipement de la maison), dont quelques uns sont également présents à l'étranger. "Nos deux priorités sont: couvrir l'Europe et saisir des opportunités en-dehors de l'Europe" (2) précise X.de la Forest Divonne, responsable du développement international du Groupe.

En Europe, les premières cibles sont l'Espagne et l'Allemagne: "L'Allemagne est, avec la France et la Grande-Bretagne, un des trois marchés les plus importants de la VPC en Europe", indique le Président, J.C.Sarrazin. A l'étranger, La Redoute est présente à travers des catalogues, des magasins comme Prénatal et des filiales. Ainsi, en Grande-Bretagne elle possède Empire Stores (depuis 1991) et en Italie Vestro (depuis 1969). En part de marché VPC, La Redoute est premier au Portugal, deuxième en Italie, quatrième en Belgique et cinquième en Angleterre. Des catalogues sont en cours de lancement aux Pays-Bas et en Espagne. La Redoute a également un partenariat avec l'American Sears. Sous l'intitulé "Rendez-vous à Paris", le groupe introduit des pages dans le catalogue américain et canadien. Il existe également un catalogue chinois pour Taïwan. En dehors de l'Europe, La Redoute crée des observatoires là où il y a une population importante et où la VPC n'existe pas encore.

c) Les Trois Suisses.

Quant aux Trois Suisses International (dont 50% du capital appartient au Groupe Allemand Otto Versand), presque un quart (21,5%) du CA (11,1 milliards de francs TTC) est réalisé hors de France. Actuellement, le groupe est présent en France, au Bénélux, en Allemagne, en Autriche, en Italie, en Espagne et au Portugal. Des expériences ont été menées au Canada. Les Trois Suisses sont leader sur les marchés Belge et Espagnol. Chaque filiale est autonome et a sa propre stratégie de développement. Ainsi, la décision d'aller vers les pays de l'Est était une décision indépendante de la filiale Allemande. Dans l'avenir, Trois Suisses International veut consolider ses positions existantes et "peut-être un jour s'installer aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et au Japon" (3).

d) Auchan.

La Métropole lilloise détient le record national de la surface de vente: 80 m² pour 1.000 habitants, contre 70 m² en moyenne. En 1961, en ouvrant son premier magasin dans le Nord,

(1) et (2) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, p33. (3) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, p35.

G.Mulliez, Président fondateur d'Auchan, a créé une nouvelle forme de vente, que pratiquent tous les hypers aujourd'hui. Auchan employait 53.000 personnes en 1991. Le groupe a des hypermarchés Alcampo en Espagne (littéralement "au champ") depuis 1981, Texfield aux USA depuis 1988 et Auchan en Italie depuis 1989. Les hypermarchés Auchan en France ont en moyenne une surface de 9.500 m². Le groupe a diversifié dans des entreprises autonomes: Leroy-Merlin (bricolage), Décathlon (articles de sport), Boulanger (électroménager), Kiabi (habillement), Aliéna (aménagement de la maison) et Flunch, Pizza-Paï et Pic-Pain (restauration).

1.3 - Les sociétés à participation étrangère implantées dans la Métropole lilloise.

a) Part de la Métropole lilloise dans le Nord-Pas-de-Calais.

En 1974, P.Bruyelle mettait en évidence le rôle important qu'ont joué les capitaux étrangers dans la réindustrialisation du Nord-Pas-de-Calais à partir des années 60 (1). Ainsi, cette même année, il y avait sur le territoire de la région 57 établissements étrangers de plus de 200 salariés dont 24 américains (USA), 19 Belges, 7 Britanniques, 4 Allemands (RFA), 1 Néerlandais.

Actualisant ces résultats, l'association Nord-Pas-de-Calais Développement a réalisé une étude parue en juillet 1992. Elle consiste en un inventaire des implantations industrielles et tertiaires dans l'ensemble de la région Nord-Pas-de-Calais. Le guide recense 444 entreprises étrangères, entreprises dont le capital est détenu à plus de 30% par des étrangers. Ces entreprises emploient environ 58.000 personnes dont un tiers environ dans la Métropole lilloise (tableau 033). 18 nationalités sont représentées.

TABLEAU n°033: - EMPLOIS REPRESENTES EN 1992 SUR LE TERRITOIRE DE LA CUDL DANS DES ENTREPRISES DONT 30% AU MOINS DU CAPITAL EST DETENU PAR DES ETRANGERS

Nationalité des capitaux	Nombre d'emplois	%
Allemande	8.126	44,1
US	3.407	18,5
Belge	2.889	15,7
Néerlandaise	1.750	9,5
Italienne	1.006	5,4
Canadienne	360	2,0
Finlandaise	355	1,9
Japonaise	333	1,8
Suisse	213	1,1
Total	18.439	100,0

Source: Nord-Pas-de-Calais Développement juillet 1992 - "Guide provisoire des sociétés à participation étrangère dans le Nord-Pas-de-Calais." - Lille.

(1) BRUYELLE (Pierre) 1981 "L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais." Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, p898.

La RFA et la Belgique viennent en tête quant au nombre d'emplois, suivies par les USA et le Royaume-Uni. Selon Nord-Pas-de-Calais Développement, "la pénétration économique étrangère dans notre pays va croissant. Aux firmes anciennement installées s'ajoutent les entreprises attirées depuis une vingtaine d'années par une politique de prospection devenue active, et aussi les nombreuses prises de contrôle intervenant au grès des mouvements capitalistiques internationaux"(1).

TABLEAU n°034: - REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES 400 ENTREPRISES INSCRITES EN 1992 DANS LE "CATALOGUE D'OPPORTUNITES TECHNOLOGIQUES"

Kent	160
Nord-Pas-de-Calais	240
Nord-Pas-de-Calais sauf territoire de la CUDL	105
Territoire de la CUDL	135
dont: Lille	51
Villeneuve d'Ascq	36
Tourcoing	6
Roubaix	5
Haubourdin	5
Marcq-en-Baroeul	4

Source: Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais/Kent County Council 1992 - "Catalogue d'opportunités technologiques." -

Parmi les 444 entreprises recensées dans la région, 325 sont implantées dans le département du Nord (73,2%) et 119 dans le Pas-de-Calais (26,8%). 140 des entreprises implantées dans le Nord sont localisées dans le périmètre de la CUDL (carte 34 et tableau 034). Elles représentent 31,5% des entreprises régionales et 43,1% des entreprises du Nord.

b) Quelques entreprises à capitaux étrangers représentées dans la Métropole lilloise.

Capitaux Allemands.

- Quelle SA: Installé actuellement au Centre Mercure de Tourcoing, Quelle se trouve dans le versant Nord-Est de la Métropole depuis 1965. Elle emploie 203 personnes. Son chiffre d'affaires est de 1.300 MF et son capital de 120 MF.

- 3 Suisses France: A Croix depuis 1932, cette entreprise emploie 3.400 personnes. Son chiffre d'affaires est de 5.600 MF et son capital de 28,3 MF.

Capitaux Belges.

Une entreprise belge sur deux installées en France a choisi le département du Nord comme lieu d'implantation. Le nombre des implantations belges dans ce département a augmenté de 65% en 1990-92 par rapport à 85-89.

(1) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 "Guide provisoire des sociétés à participation étrangère dans le Nord-Pas-de-Calais." Lille.

- Banque Régionale du Nord: Installée rue Nationale à Lille depuis 1976, la BRN, filiale de la Générale de Banque Belge emploie 20 à 49 personnes. Son chiffre d'affaires est de 240 MF et son capital de 100 MF.

- SA Compagnie d'Assurances Antverpia: Installée boulevard du Général Leclerc à Roubaix depuis 1885, elle emploie 70 personnes. Son chiffre d'affaires est de 30 MF et son capital de 5 MF.

- Beaulieu France: A Tourcoing, cette entreprise est spécialisée dans le négoce du tapis et la moquette. Elle emploie 21 personnes. Son Chiffre d'affaires est de 70 MF et son capital de 5 MF.

Capitaux Britanniques.

- Caddy Ets.: Installé à Baisieux, ce holding est spécialisé dans la confection de sous-vêtements. Il emploie 530 personnes, pour un chiffre d'affaires de 176 MF et un capital de 1,8 MF.

- SA Lever.: Du groupe Unilever, est implanté à Haubourdin depuis 1906. Fabrique des détergents et emploie 950 personnes.

Capitaux Américains.

- IBM France: Commercialisation d'ordinateurs et de leurs périphériques. Transféré à Roubaix en 1987. Emploie 304 personnes.

1.4 - Un exemple de partenariat international: le "catalogue d'opportunités technologiques des deux côtés du Channel".

La signature en 1987 d'un Protocole d'accord entre le Kent Council et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais a représenté une étape importante d'un rapprochement culturel et économique de ces régions au sein d'une même "Région Transmanche".

Par la suite, l'élaboration en 1990 d'un Programme Transfrontalier de Développement de la Région Transmanche a suscité de nombreuses opportunités de resserrement des relations entre les deux collectivités. Ainsi, le Nord-Pas-de-Calais et le Kent ont publié en 1992 un "Catalogue bilingue d'opportunités technologiques des deux côtés du channel". Le nombre total d'innovations s'élève à 400: 240 pour le Nord-Pas-de-Calais et 160 pour le Kent.

La création de ce document, financé en partie par des fonds INTERREG représente une des premières actions issues du partenariat entre le Kent Council et le Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais. Le catalogue rassemble les offres de transfert de technologie provenant d'entreprises et de laboratoires de recherche du comté du Kent et de la Région Nord-Pas-de-Calais. Les innovations proposées par les 240 entreprises du Nord-Pas-de-Calais, se répartissent en 135 situées dans des communes incluses dans le périmètre de la CUDL et 105 autres dans la Région. Parmi

les 135 communes de la CUDL, 51 sont à Lille et Hellemmes (le rôle clef de la ville de Lille dans la Métropole lilloise se trouvant, ici encore, mis en avant), 36 à Villeneuve d'Ascq et 48 dans d'autres communes de la CUDL.

1.5 - La promotion économique internationale de la Métropole lilloise.

a) L'implication de quelques collectivités locales.

Les différentes communes de la Métropole lilloise éditent des plaquettes de présentation souvent de très bonne qualité, destinées à vanter aux investisseurs étrangers les qualités particulières de telle ou telle localisation au sein de la Métropole.

Parfois éditées en anglais, elles présentent toujours la commune ou l'EPCI sous un jour idyllique. Toutes, bien entendu, bénéficient de la situation géographique idéale dans l'Europe de demain... Se retranchant derrière le label de Métropole lilloise, les démarches entreprises par les communes et EPCI ne parviennent pas à masquer l'atomisation des initiatives de développement économique. Voici quelques exemples:

Roubaix.

La SARI a réalisé pour la ville de Roubaix une plaquette de présentation (1) intitulée "Eurotéléport de Roubaix, sur les réseaux du futur. Les éloges pour Roubaix ne tarissent pas: "une ville de novateurs, il naît à Roubaix une entreprise par jour" (sans préciser combien il en meurt dans le même temps). Cette plaquette en couleurs, est disponible à l'APIM, qui cherche à promouvoir, autant que possible le versant Nord-Est de la Métropole. Roubaix est ici présentée autour de son projet phare: le téléport.

Villeneuve d'Ascq.

Villeneuve d'Ascq joue "la performance"(2). Elle se présente d'abord comme une "technopole verte", possédant une véritable "dimension européenne", cette dernière s'étant matérialisée en 1989 par l'installation du "service Europe" au château de Flers. Ce service a pour vocation d'accueillir les Villeneuvois, de favoriser aussi bien pour les habitants que pour les entreprises, les relations publiques et les contacts avec les villes d'Europe, d'être un relais des institutions Européennes de Strasbourg et Bruxelles. Dans cette optique, la ville multiplie les actions en s'appuyant sur le mandat de Député Européen de son Maire. C'est ainsi que la ville a participé à différents salons (salon européen des technologies nouvelles), et la mise en place du prix AES (Administration Economique et Sociale des Entreprises) avec le prix Export-CEE, destiné aux jeunes créateurs d'entreprises.

 (1) SARI janvier 1990 "Eurotéléport de Roubaix, sur les réseaux du futur." brochure 6p. (2) Ville de Villeneuve d'Ascq doc. non daté "Villeneuve d'Ascq. Pour la performance." Villeneuve d'Ascq, brochure 9p.

Le SIAR.

Le Syndicat Intercommunal de l'Agglomération Roubaissienne, qui regroupe les huit communes de Roubaix, Wattrelos, Leers, Lys-lez-Lannoy, Lannoy, Hem, Croix et Wasquehal. Créé en 1987, le SIAR a réalisé une plaquette de présentation de ses activités et de son ressort géographique, rédigée en anglais. Sa vocation est d'abord économique: "*the SIAR has producted more than three thousand jobs in two years*"(1).

Parmi les arguments présentés, on trouve: "*spirit of innovation*", "*space to live*", "*euroteleport*"... sans oublier une faute d'orthographe dans un titre: "*at the bridgehead or Europe*" ("or" au lieu de "of").

b) Les actions fédératrices de l'APIM.

L'Association pour la Promotion Internationale de la Métropole lilloise (APIM) a été créée en 1985 par la CCILRT, la CUDL, les CCI d'Armentières et d'Hazebrouck et l'Union patronale.

Sa mission consiste à attirer les entreprises étrangères à la région Nord-Pas-de-Calais sur le territoire de la Métropole. 75% de ses projets sont étrangers au territoire français. En moyenne, l'APIM traite en moyenne chaque année, 150 dossiers, dont 30 à 40 se concrétisent et aboutissent à une implantation (2).

Elle donne à la Métropole lilloise une certaine unité qui contraste avec les actions atomisées entreprises par les collectivités locales, traduisant bien le point de vue de son Président, B.Bonduelle (3).

L'APIM bénéficie de représentations hors de la Métropole lilloise. Les objectifs de ces représentations varient selon leur localisation: Le bureau de New-York, occupé à temps partiel, contribue à lui donner une "*crédibilité*"(4) tandis que celui de Paris permet au personnel de l'APIM de se tenir au courant des délocalisations possibles. Un bureau à Taïwan est partagé quant à lui avec l'association Nord-Pas-de-Calais Développement. Enfin, la représentation de l'APIM à Bruxelles a pour but d'attirer l'attention des entreprises étrangères (en particulier Japonaises), qui s'installent provisoirement dans la capitale Belge avant de choisir leur implantation définitive en Europe.

Enfin, on notera que l'APIM a réalisé une brochure bilingue (français/anglais) de présentation et de promotion de la Métropole lilloise. Elle s'intitule: "*Lille Metropolitan Area. The fast track to Europe*".

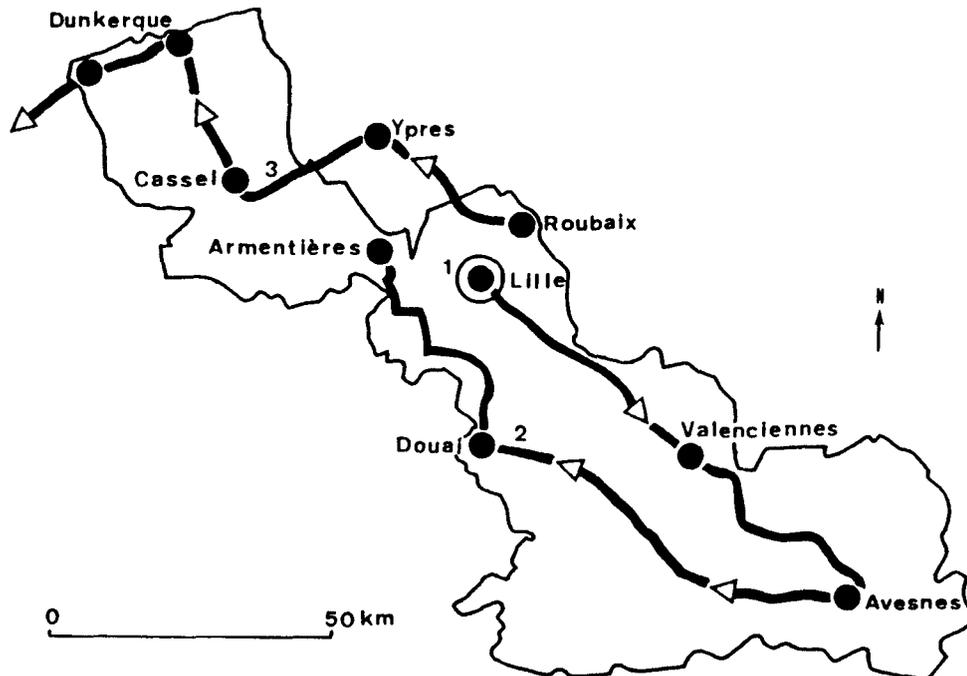
c) Aboutir à des actions de prestige.

Après avoir émis un timbre vantant l'ambition européenne de Lille (annexe 9), Lille se portait candidate, en

(1) SIAR 1989 "*SIAR succed with the metropolitan borough of Roubaix.*" brochure, 8p. (2) et (4) Eric GOURDIN - Ingénieur d'affaires - APIM - Lille - 06/10/92. (3) BONDUELLE (Bruno) janvier 1992 "*Lettre aux 86 Maires de Lille.*" Lille, ed. La Voix du Nord, 244p.

février 1993, pour accueillir le départ du Tour de France de juillet 1994 (carte 35). Ce sera, comme l'a déclaré P.Mauroy, "l'occasion de jeter un coup de projecteur national et international sur les réalisations de la capitale des Flandres"(1).

Carte 35 : LE GRAND EVENEMENTIEL AU SERVICE DE LA PROMOTION DE LA METROPOLE LILLOISE: LE DEPART DU TOUR DE FRANCE DE JUILLET 1994



Légende:

- 1 1er jour: prologue
- 2 1ère étape
- 3 2ème étape

2 - LES RELATIONS INTERNATIONALES CULTURELLES ET TOURISTIQUES

2.1 - La fréquentation touristique de la Métropole lilloise.

a) Evolution globale de la fréquentation touristique de la Métropole lilloise.

L'Office de Tourisme de Lille a enregistré 47% de sollicitations en plus sur la période 1986-1990. Les demandes émanant de touristes étrangers sont en hausse de 24% sur la période. Pour faire face à cette augmentation, 7 nouveaux guides ont rejoint en 1990, l'Office de Tourisme de Lille (2). Parmi les personnes faisant appel aux services de l'Office de Tourisme de

(1) Voix du Nord (La) 23 février 1993 "Samedi 2 juillet 1994, Euralille..." (2) Office de Tourisme de Lille juillet 1991 "Rapport d'activité 1990" Lille, p6.

Lille, celui-ci estime que 80% des visiteurs sont originaires de la région Nord-Pas-de-Calais, dont une majorité de la Métropole lilloise. Restent les 20% constitués de touristes étrangers à la région. A partir d'observations, l'Office constate que les visiteurs étrangers se composent essentiellement de Britanniques, Belges, Néerlandais, Américains et Allemands, remarque que confirment les enquêtes menées par la CCILRT (tableau 035). Les Britanniques et les belges viennent généralement à Lille, dans le cadre d'excursions, souvent limitées à une journée. La motivation des Britanniques reste encore en majorité le shopping et le dépaysement. Pour le reste des nationalités, leur visite à Lille est souvent liée à un passage, voire une étape, qui dépasse rarement une nuitée.

TABLEAU n°035: - ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES ETRANGERS FREQUENTANT LA METROPOLE LILLOISE EN 1991

Remarque: Origine exprimée en pourcentage.

Grande-Bretagne	35,5
Belgique	11,0
Pays-Bas	11,0
Etats-Unis	7,5
Allemagne	4,0
Autres pays (Italie, Espagne, Canada, Suisse...)	31,0

Source: Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing - novembre 1991 - "Mesure du degré de satisfaction de la clientèle d'affaires de la métropole." - Lille, 13p.

Ces chiffres révèlent l'intérêt croissant que portent les visiteurs étrangers pour la Métropole lilloise, à la fois pour le tourisme d'agrément et le tourisme d'affaires. Il n'en reste pas moins que d'après une étude réalisée par l'Etat (1) sur les régions du Nord-Pas-de-Calais, de la Picardie, de la Champagne-Ardenne et de la Haute Normandie, ces régions, véritables portes d'entrées de la France, restent des régions de transit: 25 millions de personnes, dont 16 millions d'étrangers, traversent chaque année le Nord de la France mais un seul passager sur cent y séjourne au moins une nuit.

b) Profil de la clientèle fréquentant la Métropole lilloise.

Tous les européens n'ont pas les mêmes habitudes de consommation touristique. Ainsi, 68% des vacanciers Allemands et 62% des vacanciers Belges partent à l'étranger contre 32% des vacanciers Anglais et 17% des vacanciers Français (2). Sur l'ensemble des séjours effectués par les vacanciers, 33% sont des voyages à forfait en Allemagne, 30% en Belgique, 27% en Grande-Bretagne et 8% en France. A plus ou moins long terme, cette diversité de comportements est susceptible d'avoir des conséquences sur la fréquentation touristique de la Métropole lilloise. Il convient donc de l'analyser.

(1) Préfectures des Régions Picardie, Champagne Ardenne, Haute Normandie, Nord-Pas-de-Calais 3 novembre 1992 "Grand chantier d'aménagement du territoire Nord. Contribution à la préparation du livre blanc. 57 propositions de coopération interrégionale." Paris, p58. (2) CARISSIMO (Benoît), STREIFT (Stéphanie) mai 1990 "Les professionnels du tourisme face à l'échéance de 1993." Lille, Mémoire IESEG, p2.

La clientèle britannique.

Plus de 30% des Anglais passent leurs vacances en dehors de leurs frontières (1). Les Anglais partant à l'étranger privilégient l'Europe à plus de 80% pour leur destination. Le nombre de vacanciers venant en France est en constante augmentation et se situait à 7,8 millions en 1989. La Maison de la France, basée à Londres, a pour fonction de promouvoir la France auprès des agences de voyages britanniques. "*Paris reste la destination française la plus prisée*"(2). L'intérêt croissant des Anglais se porte d'abord sur les régions profondes de la France.

La Maison de la France prévoit une baisse des voyages aériens à destination de la France du fait de l'ouverture prochaine du tunnel sous la Manche. Aussi, la maîtrise du marché des Anglais en voiture est très importante pour ne pas faire du Nord-Pas-de-Calais une région que les Anglais ne feraient que traverser pour se rendre ailleurs en Europe. En effet, chaque année, quelques 8 millions de touristes Britanniques traversent le détroit du Pas-de-Calais. En moyenne le touriste en provenance de la Grande-Bretagne dépense autour de 100 francs dans le Nord-Pas-de-Calais, soit en restant sur place au port d'arrivée, soit avant qu'il ne continue son trajet pour d'autres régions françaises.

Ces mêmes touristes viennent dépenser beaucoup d'argent et utiliser des services en France, créant ainsi des emplois. J.P.Jenkinson, Directeur de la Chambre de Commerce franco-britannique disait que ces touristes "*sont très souvent éclaireurs venus reconnaître le terrain avant d'envisager des nouveaux projets dans cette région*"(3). Il poursuivait en affirmant que "*le flux touristique et professionnel s'accroît dans des proportions importantes s'il n'existait cette crainte de se heurter à des services hermétiques en raison de la langue*"(4).

La clientèle allemande.

Toutes vacances confondues, le taux de départ en vacances des Allemands était de 64,6% en 1987. 45% des touristes Allemands passent par une agence de voyages pour se rendre à l'étranger. Parmi les vacanciers Allemands partant à l'étranger, 60% choisissent de partir dans l'UE. A l'intérieur de l'UE, le choix des Allemands se porte plus particulièrement sur les pays de la méditerranée. (Italie et Espagne: 18% des voyages à l'étranger). La France se situe à la 4ème place avec 9% des voyages à l'étranger (5).

La clientèle belge.

Comparés à leurs homologues européens, les Belges partent peu en vacances (48% de taux de départ en vacances en 1985). Cependant, ceux qui partent montrent une nette préférence pour les voyages à l'étranger (62,5% de taux de départ en 1985). Le taux de départ en vacances n'est que de 36,6% en Wallonie contre 55,4% en

 (1) CARISSIMO (Benoît), STREIFT (Stéphanie) mai 1990 "*Les professionnels du tourisme face à l'échéance de 1993.*" Lille, Mémoire IESEG, p88. (2) Id. p92. (3) Janvier 1988 "*Le Nord-Pas-de-Calais, de la production à l'échange.*" Revue des anciens élèves de l'Ecole Nationale d'Administration, (4) Id. p40. (5) CARISSIMO (Benoît), STREIFT (Stéphanie) mai 1990 "*Les professionnels du tourisme face à l'échéance de 1993.*" Lille, Mémoire IESEG, p102.

Flandre, moins affectée par la crise. Parmi les séjours à l'étranger, l'UE demeure la destination privilégiée de 77% des belges partant en vacances. La France y occupe le premier rang en accueillant 25% du total des touristes Belges, soit plus de 40% des départs à l'étranger (1).

c) La clientèle d'affaires.

La CCILRT a réalisé une enquête (2) à l'aide de 7.000 questionnaires bilingues distribués auprès des hôteliers 2, 3 et 4 étoiles de la Métropole. Ceux-ci devaient le soumettre à leurs clients, du 2 juin au 15 juillet 1991.

770 questionnaires ont au total été saisis (11% de réponses), dont 86,1% de répondants de nationalité française et 13,9% étrangers.

Les étrangers qui avaient répondu étaient originaires pour 35,5% d'entre eux de Grande-Bretagne, pour 11% de Belgique, pour 11% des Pays-Bas, pour 7,5% des Etats-Unis, pour 4% d'Allemagne et pour 31% des pays suivants: Italie, Espagne, Canada, Suisse, Autres. Les ressortissants Français qui avaient répondu étaient quant à eux d'abord originaires d'Ile-de-France 34,5% puis des régions situées au Nord de Paris 19,2%. Le motif de déplacement de ces personnes était à 87,6% les raisons professionnelles (commercial 31%, affaires 28%, colloque 24%, autre 12%). Enfin, 35% de cette clientèle d'affaire séjourne de 6 à 12 fois par an dans la Métropole, 13% chaque semaine, 21,5% moins de 6 fois par an et 30,5% exceptionnellement.

Ces chiffres témoignent du rôle de ville de congrès et d'affaires que la Métropole lilloise joue déjà auprès des britanniques, rôle qui pourrait être valorisé dans la perspective précédemment évoquée d'une Métropole lilloise servant de gateway à la pénétration de capitaux anglo-américains en provenance du Sud-Est de l'Angleterre.

d) L'exemple de l'Orchestre National de Lille.

L'Orchestre National de Lille effectue régulièrement des tournées dans le monde pour donner des concerts. Ces tournées s'ajoutent aux concerts donnés à Lille, au palais des congrès et de la musique construit en partie à cet effet. L'ONL est composé de 100 musiciens, il donne près de 120 concerts par an. Depuis sa création en janvier 1976, l'ONL s'est rendu dans 4 continents et 26 pays. De plus, l'Orchestre propose des possibilités d'abonnements à ses auditeurs. Une partie de ceux-ci sont étrangers (tableau 036). Ces actions entreprises par l'ONL contribuent au rayonnement culturel et touristique de la Métropole lilloise.

 (1) Echo Touristique (L') 12 octobre 1990 - n°2046. (2) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing novembre 1991 "Mesure du degré de satisfaction de la clientèle d'affaires de la métropole." Lille, 13p.

TABLEAU n°036: - ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES PERSONNES ABONNEES A L'ORCHESTRE NATIONAL DE LILLE EN 1991-92

Département du Nord	3.527
Département du Pas-de-Calais	184
Belgique	60
Lille	944
Roubaix	138
Tourcoing	79
Villeneuve d'Ascq	230
Marcq-en-Baroeul	302
Lambersart	213
Autre provenance	32
Total	3.803

Source: D'après l'Orchestre National de Lille 1992 - brochure de présentation -

e) Les faiblesses de la Métropole en matière d'accueil.

L'exigence d'un cadre de grande qualité.

Le CRT Nord-Pas-de-Calais a réalisé un bilan de la saison estivale 1991 dans la région (1). Les résultats de cette enquête, réalisée auprès des 416 hôtels de tourisme et des 355 campings-caravanings de la région, a mis en évidence l'importance de la clientèle touristique dans le chiffre d'affaires des équipements hôteliers. Ce sont toujours les Britanniques, Allemands, Belges et Néerlandais qui fréquentent le plus (et dans cet ordre) les chambres d'hôtels du Nord-Pas-de-Calais. Cette clientèle représente en moyenne un client sur trois. Cette proportion est cependant très variable d'une période à l'autre puisqu'elle va de 26 à 43% avec une fréquentation maximale en août, mois de prédilection des étrangers.

Surtout, il s'avère que cette clientèle étrangère montre toujours une préférence très marquée pour le haut de gamme. Ainsi, dans l'hôtellerie, 35% des étrangers préfèrent les 3 ou 4 étoiles, 49% les 2 étoiles. Généralement, on constate que plus la catégorie s'élève et plus la proportion d'étrangers est importante. Ces derniers représentent la moitié de la clientèle des hôtels 3 et 4 étoiles.

La nécessaire promotion touristique.

Dans le domaine du tourisme, industrie importante en termes d'emplois et d'image, la Métropole dispose d'un potentiel encore insuffisamment valorisé. Ainsi, les touristes Britanniques (53,3% de la clientèle régionale), font preuve d'une méconnaissance remarquable de la région, puisque "lorsqu'on leur montre une carte, ils s'avèrent à 70% incapables de la reconnaître et de la nommer... De la même façon, si 49% peuvent citer le nom de Calais et 20% celui de Boulogne, seulement 1% cite Lille"(2).

 (1) CRT Nord-Pas-de-Calais 1991 "Enquête suivi de saison été 1991." Lille, CRT, 113p. (2) SARI Europe et Régions 1991 "Le Nord-Pas-de-Calais." Paris, Albin Michel, p110.

2.2 - Les actions contribuant au développement du tourisme dans la Métropole lilloise.

L'anticipation du décloisonnement frontalier a conduit les instances touristiques régionales à mettre en place un certain nombre d'actions de collaboration transfrontalières.

a) Les programmes touristiques européens "Coeur de Villes" et "Vie de Château".

Le catalogue "Coeurs de Villes et Vie de Château" a été conçu dans le cadre de la Charte de Coopération Touristique du Nord-Ouest Européen (carte 36). Il s'agit là d'une offre de courts séjours dans cinq pays qui, à l'initiative du CDT du Nord, ont décidé de valoriser le tourisme de proximité en mettant en valeur le patrimoine restauré des anciens quartiers de villes telles que Tournai, Esch-sur-Alzette, Canterbury, Bar-le-Duc ou Lille.

Carte 36 : RESSORT TERRITORIAL DE LA CHARTE DE COOPERATION TOURISTIQUE DU NORD-OUEST EUROPEEN



b) Le réseau transfrontalier de bornes d'information touristique.

Le CRT Nord-Pas-de-Calais et l'OPT Wallonie-Bruxelles ont décidé, dès 1991, de participer en commun à la mise en place d'un réseau transfrontalier de bornes d'information touristique.

Ce réseau s'appuie sur une vaste banque de données rassemblant des informations touristiques couvrant l'ensemble du territoire de l'Eurorégion (hébergement, activités de loisir, informations pratiques). Ces données seront accessibles au public via des bornes interactives (55 au début de l'opération, à l'automne 1992), fonctionnant 24 heures sur 24, implantées sur les lieux stratégiques des territoires de l'Eurorégion (aéroports, gares, grands axes routiers, sites touristiques...), dans un choix de 6 langues différentes.

c) La Charte de Coopération pour la Promotion et le Développement du Tourisme entre le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais et le Comté du Kent.

Le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais et le Kent County Council ont contracté un accord dont l'un des objectifs est la promotion de leur potentiel touristique. Cette charte vise, entre autres objectifs (1), à encourager la collaboration des professionnels Français et Britanniques de façon à améliorer leur connaissance des produits touristiques existant sur chacun des marchés et les aider à élaborer des produits communs.

d) Les actions de l'Office de Tourisme de Lille.

L'Office de Tourisme de Lille a mené quelques actions de promotion à l'extérieur, en participant à quelques salons "grand public" et professionnels. Parmi eux figurait sa participation au BTF (Brussel Travel Fair), salon professionnel organisé à Bruxelles du 22 au 24 novembre 1990, qui a permis de présenter et de commercialiser des produits touristiques sur Lille auprès de professionnels Belges, qui se montrent de plus en plus intéressés par cette destination. L'Office étudie la possibilité d'ouvrir une antenne à l'aéroport de Lille, comme il en existe déjà une à la gare de Lille.

e) Les jumelages.

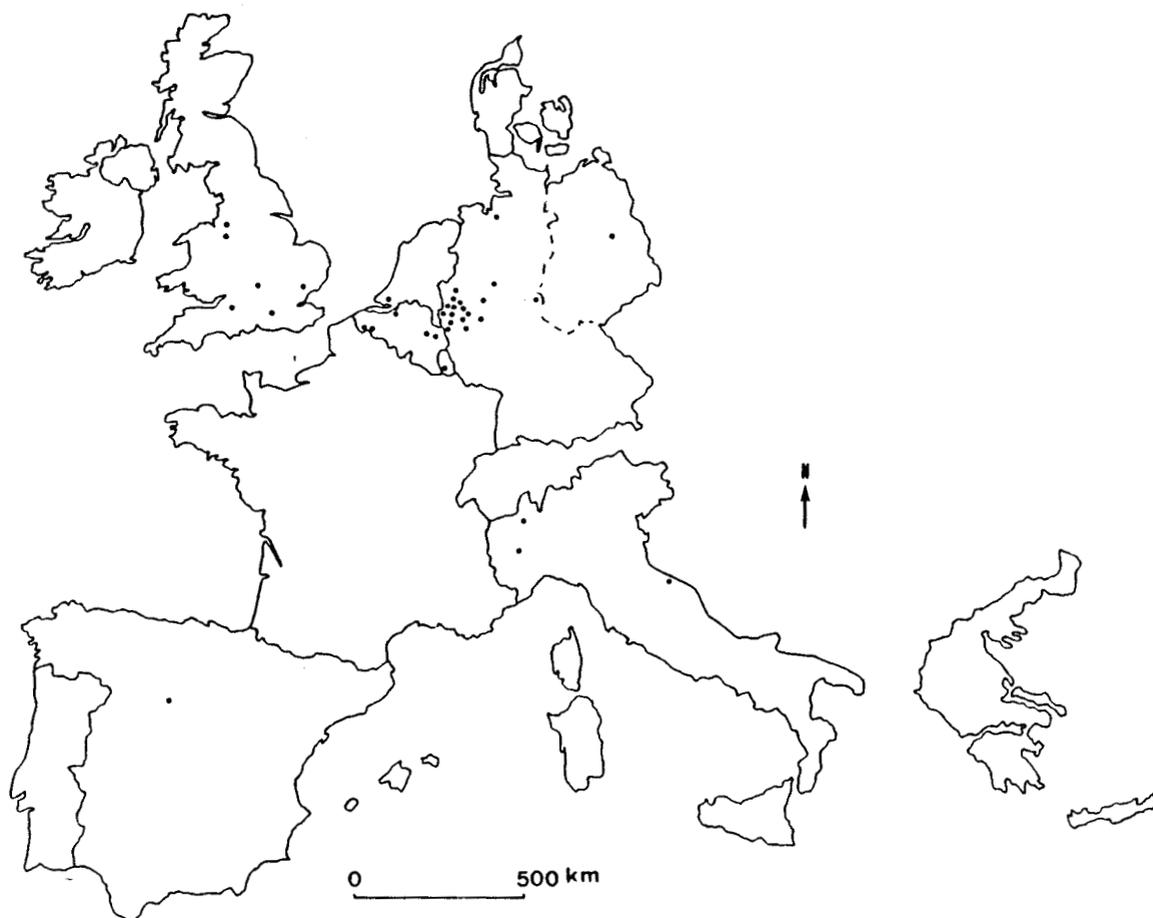
TABLEAU n°037: - NOMBRE DE REPRESENTATION DE CHAQUE PAYS DANS LES JUMELAGES DES COMMUNES DE LA CUDL, DES DEPARTEMENTS DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS ET DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS

	CUDL	Nord	Pas-de-Calais	Région
Allemagne	23	47	38	85
Grande-Bretagne	11	21	15	36
Belgique	5	17	8	25
Italie	4	6	1	7
Pays-Bas	1	1	1	2
Ukraine	1	1	0	1
Sénégal	1	1	0	1
Espagne	1	1	0	1
Suisse	0	1	0	1
Total:	47	96	63	159

(1) Inter-Régions avril 1987 "L'ouverture vers l'extérieur: tradition et avenir." Lille, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, n°87.

Les communes de la CUDL ont entrepris depuis plusieurs dizaines d'années une politique active de jumelages avec, en particulier, des villes allemandes (tableau 037). Ces jumelages (annexe 7), actifs pour une grande partie d'entre eux, se traduisent par des échanges de personnes, contribuant ainsi, à faire connaître la Métropole lilloise à l'étranger (carte 37).

Carte 37 : LOCALISATION DES VILLES JUMEEES AVEC DES VILLES DE LA CUDL



2.3 - L'envers du décor: les eurotoxicomanes.

Malheureusement, le décloisonnement frontalier induit également d'autres types de relations touristiques, en plein développement (annexe 8). Elles concernent la toxicomanie. On constate en effet une augmentation du trafic transitant par la Métropole lilloise. Pour reprendre les propos de P.Talleux, Président du CESR Nord-Pas-de-Calais, "Notre région, qui se veut au carrefour de l'Europe, l'est au moins sur un point: celui de la drogue". Le trafic dans le Nord alimente, notamment, la région

parisienne, l'Espagne et la Grande-Bretagne (1). D'après M.P.Outteryck, de la Direction Interrégionale des douanes de Lille, "environ 90% des prises réalisées dans la Métropole lilloise correspondent à de la drogue en provenance des Pays-Bas et plus particulièrement d'Amsterdam"(2). Le nombre de narcotouristes interpellés pour trafic de stupéfiants augmente de façon continue. Dans l'arrondissement de Lille, ce chiffre a plus que doublé, passant de 1.258 personnes en 1988 à 2.632 au premier semestre 1993.

Ainsi, peut-on affirmer qu'il existe une véritable autoroute de la drogue, un axe en développement entre Lille et Rotterdam, profitant de la suppression des postes de douanes à temps plein. Au Pays-Bas, on peut acheter en effet toutes les drogues pratiquement aussi facilement qu'un paquet de cigarettes en France or, les spécialistes estiment interrompre à peine 10% du trafic total. On imagine donc sans peine qu'il ne sera pas facile de régler, à l'échelon européen, le problème des stupéfiants et à imposer une règle de conduite aux Pays-Bas.

3 - LES RELATIONS INTERNATIONALES UNIVERSITAIRES

3.1 - Le potentiel universitaire de la Métropole lilloise.

a) Le poids de l'enseignement supérieur de la Métropole lilloise et sa concentration spatiale à Villeneuve d'Ascq.

L'ensemble composé à Lille par quatre Universités, 13 écoles d'ingénieurs, trois écoles supérieures de commerce et de gestion, un Institut d'Etudes Politiques, une Ecole Supérieure de Journalisme, une Ecole d'Architecture, des organismes consulaires et d'autres filières de formation, forme 70.000 étudiants chaque année, 100.000 en l'an 2000. 2.500 chercheurs et plus de 3.000 doctorants et stagiaires constituent le noyau de recherche de cet ensemble.

Réputées en France, les écoles d'ingénieurs et les écoles de commerce de la Métropole lilloise, forment 10% des ingénieurs et des cadres de gestion français.

Depuis l'implantation en 1974, de l'Université de Lille III sur son territoire, Villeneuve d'Ascq concentre une part importante du potentiel universitaire et scientifique de la Métropole lilloise. En métro, les campus de Villeneuve d'Ascq ne sont qu'à un quart d'heure à peine du centre-ville de Lille.

b) Les secteurs clef.

La recherche lilloise regroupe 250 laboratoires. Outre l'Institut Pasteur, elle abrite des délégations régionales des principaux organismes nationaux (CNRS, INSERM, INRA,

(1) Express (L') 11 au 17 avril 1986 "Drogue: les limites de la frontière." Revue hebdomadaire, Paris. (2) Marie-Pierre OUTTERYCK - Direction Interrégionale des Douanes de Lille - Lille - 06/05/92

INRETS...) et produit de nombreuses publications dans les revues scientifiques nationales et internationales. Les laboratoires universitaires sont engagés dans les principaux programmes de recherche européens.

c) L'enjeu du décloisonnement frontalier.

Le monde universitaire de la Métropole lilloise se trouve lui aussi confronté à l'ouverture des frontières. Il convient de se demander comment ces établissements se comportent face à cette mutation. D'ores et déjà, deux constats peuvent être faits: d'une part, les établissements d'enseignement supérieur de Lille développent leurs relations internationales grâce aux procédures de coopérations permises de la Commission des Communautés européennes et d'autre part, une volonté de coordination des actions des différents établissements se met en place au travers du Pôle Universitaire Européen de Lille (PUEL), dirigé par J.F.Stevens.

3.2 - Les différents types de programmes d'échanges européens.

Les possibilités offertes aux étudiants de poursuivre et de compléter leur formation supérieure dans un pays d'Europe se développent, avec des objectifs et sous des formes multiples. Parmi ces possibilités, la Commission de Bruxelles propose différents programmes communautaires de formation:

a) Les différents types de programmes.

Erasmus: L'objectif principal de ce programme est de promouvoir la mobilité des étudiants dans un autre pays d'Europe. Ce programme concerne les étudiants appartenant à une école ou université participant à des Programmes Inter-universitaires de Coopération (PIC).

Tempus: C'est officiellement un autre programme d'échange avec les pays de l'Europe centrale et orientale, accessible aux étudiants sous des conditions analogues à celles d'Erasmus. En réalité, il s'agit d'un programme de coopération envers les pays de l'Est: accueil et formation des enseignants de ces pays et don de matériel informatique et de recherche.

Lingua: Cette initiative, concernant les étudiants en langues, a pour but la promotion de l'enseignement des langues étrangères les moins répandues.

Comett: Ce programme de coopération entre les universités et les entreprises à vocation technologique s'adresse aux étudiants d'un niveau Bac+2 minimum, qui peuvent suivre des stages dans ces entreprises.

b) Bilan de ces échanges.

Dans la région Nord-Pas-de-Calais (tableau 038), les établissements d'enseignement supérieur ont obtenu en 1991-1992, 83 PIC Erasmus, les universités les mieux pourvues étant Lille I (28) puis la FUPL (20).

TABLEAU n°038: - EVOLUTION DU NOMBRE DE PIC ERASMUS ACCORDES PAR LA CEE DANS LES UNIVERSITES FRANCAISES DE PROVINCE

Universités	1989-90	1990-91	1991-92
Grenoble	47	69	70
Aix-Marseille	40	47	63
Lyon	39	50	61
Bordeaux	32	39	58
Strasbourg	31	47	50
Montpellier	31	45	50
Toulouse	30	35	41
Nancy-Metz	9	9	9
Lille I	13	15	28
Lille II	4	5	6
Lille III	9	12	19
Total Lille	26	32	53
Autres universités	435	579	1.078
Total France	720	952	1.533

Source: Répertoires Erasmus et Lingua.

L'USTL est en tête du palmarès des universités françaises (tableau 039), avec 202 étudiants partis en 1990-91.

TABLEAU n°039: - CLASSEMENT DES 15 PREMIERES UNIVERSITES FRANCAISES D'APRES LE NOMBRE D'ETUDIANTS ENVOYES A L'ETRANGER DANS LE CADRE DES PROGRAMMES ERASMUS EN 1990-91

Rang	Université	Nombre d'étudiants concernés
1	Lille I	202
2	Lyon III	176
3	Grenoble III	171
4	Aix-Marseille I	170
5	Tours	159
6	Nantes	129
7	Caen	126
8	Grenoble II	124
9	Strasbourg III	123
10	Chambéry	122
11	Lille III	100
12	Paris X	113
13	Paris XI	103
14	Paris VIII	96
15	Angers	91

Source: Répertoires Erasmus et Lingua.

3.3 - Les relations établies par les universités elles-mêmes.

Outre les programmes de coopération mis en place par la Commission des Communautés européenne, les universités elles-mêmes mettent en place des actions de coopération transfrontalière. Celles-ci sont soit formelles (programmes de coopération, organisation de colloques internationaux, contrats de recherche...) c'est à dire donnant lieu à une signature officielle entre les universités co-contractantes, soit informelles, c'est-à-dire nées des relations existant entre des enseignants-chercheurs de différentes universités indépendamment de tout accord officiel entre leur université d'appartenance.

3.4 - Les relations internationales de quelques établissements.

a) L'Université de Lille I.

L'Université des Sciences et Techniques de Lille (USTL) ou Université de Lille I, accueille 22.000 étudiants. Elle est la première université de province pour l'éventail de ses formations (120 diplômes nationaux), première école d'ingénieurs de la région (Eudil, Iaal, Enscl, Enic) et première université française pour la formation continue des adultes (1.000 cycles, 19.000 auditeurs par an, une collaboration avec plus de 800 entreprises).

Comme nous l'avons vu, Lille I se classe aussi dans les premières universités françaises pour ses relations internationales. Ses relations internationales entrent dans le cadre des programmes d'échanges européens ou constituent d'autres types d'échanges.

Les échanges européens.

Outre les échanges Erasmus évoqués plus haut, Lille I développe aussi des actions de coopération dans le cadre de la procédure Tempus. En juillet 1992, l'USTL gérait un budget d'environ 400.000 écus pour ce programme. L'USTL devenait à la même époque l'une des premières universités Françaises par le nombre de programmes Tempus acceptés.

Les autres types d'échanges.

Outre ces accords officiels, Lille I avait signé, en juillet 1992, 56 accords de coopération avec des universités de 28 pays étrangers. Elle était également engagée dans accords "Face" (programme français du Ministère du Commerce Extérieur en vue de développer les stages étudiants à caractère commercial dans les entreprises étrangères) et dans des "actions intégrées" (projets de recherche établis conjointement entre une équipe française de recherche et une équipe étrangère auxquelles les deux pays décident d'accorder un appui financier).

b) L'Université de Lille II.

L'Université de Lille II (Droit et Santé) accueille dans ses murs 18.000 étudiants. Les relations internationales de Lille II commencent à se développer. L'absence d'efficacité de son service de relations internationales expliquait le manque de dynamisme et de cohérence qui existait dans ce domaine. Néanmoins certaines relations, privilégiées existent depuis longtemps. Ainsi, peut-on lire dans une brochure Lille II qui présente ses objectifs en matière de relations internationales qu'il existe "des actions devenues traditionnelles tant elles sont solidement établies"(1). Les accords avec les universités de Warwick et Oran datent de 1981 tandis que l'accord passé avec Abidjan, le plus ancien date de 1975.

Comme à Lille I, mais dans une moindre mesure, les relations universitaires de Lille II sont en progression. Lors de l'année universitaire 1991-92, 21 étudiants de Lille II sont partis à l'étranger dans le cadre d'Erasmus, contre 17 l'année précédente. Comme pour Lille I, la Grande-Bretagne reste le premier pays d'accueil avec respectivement 8 et 7 étudiants envoyés.

L'objectif de Lille II est d'étendre ces accords afin d'une part, de "participer à la mise en place d'un véritable réseau européen des universités" et, d'autre part, de "contribuer à la défense de la francophonie"(2). Ce dernier objectif est en particulier envisagé par Lille II dans le cadre d'une action menée à l'Institut Universitaire Européen d'Athènes. Cette opération est présentée par l'université de Lille II comme "une contribution à la défense de la francophonie et de la culture juridique française dans une nation de l'Europe du Sud où les pays anglo-saxons tentent, à grand renfort de moyens d'y développer leur influence"(3).

c) L'Université de Lille III.

Lille III, Université des Lettres, Arts et Sciences Humaines, accueille 24.000 étudiants et 530 chercheurs. Ses points forts sont la spécialisation dans les langues et l'histoire moderne de l'Europe du Nord-Ouest et la formation musicale.

A partir de février 1991, Lille III a entrepris la définition d'une politique de relations internationales. Parmi les principaux objectifs qu'elle s'est fixée jusqu'en 1995, figurent le développement de relations avec L'Europe centrale et orientale, avec des universités des Etats-Unis ou encore avec la Chine et le Japon.

d) La FUPL.

La "Catho" (sic) accueille plus de 10.000 étudiants dans ses facultés et ses Grandes Ecoles. La FUPL constitue l'ensemble universitaire privé le plus important et le plus

 (1) Université de Lille II 1992 "La politique internationale à l'Université de Lille II." Lille, p2. (2) Université de Lille II 1992 "La politique internationale à l'Université de Lille II." Lille, p2. (3) Id. p4.

diversifié de France. Ce complexe universitaire a passé 150 accords de coopération et conventions avec l'étranger. La FUPL accueille environ 500 étudiants en provenance du monde entier (60 nationalités différentes). Dans le cadre des programmes CEE, la FUPL participe à 20 PIC Erasmus qui concernent la mobilité de 130 de ses étudiants et l'accueil d'autant pour l'année universitaire 91/92. La Catho de Lille est liée à des universités étrangères par des conventions de coopération et d'échanges: Argentine, Belgique, Brésil, Chine, Etats-Unis d'Amérique, Grande Bretagne, Liban, Mexique...

Par ailleurs, il existe de nombreux accords entre les établissements membres de la FUPL et des institutions étrangères du même type. Au total, la FUPL est en relation avec plus de 150 universités étrangères.

La FUPL fait en outre partie de plusieurs organisations nationales et internationales (1): L'UDESCA, qui regroupe les 5 Cathos de France: Angers, Lille, Lyon, Paris, Toulouse; la FIUC, qui regroupe 170 universités catholiques dans le monde; la FUCE; l'AIU et l'AUPELF.

Autre signe de son ouverture internationale, la FUPL édite des fascicules de présentation en français et en anglais.

Finalement, l'objectif affirmé par la FUPL en matière de relations internationales est de "*développer des relations efficaces avec les Communautés Européennes, pour bénéficier des opérations qu'elle lance et des moyens qu'elle offre*"(2).

3.4 - La stratégie du Pôle Universitaire Européen de Lille.

Une dizaine de Pôles Universitaires européens se sont créés en France. Celui de Lille a été créé le 7 mai 1991. Dans le cadre de la politique nationale Universités 2000, un objectif de l'Etat a été de favoriser l'émergence en France de sites universitaires de dimension européenne, de réputation internationale, à l'instar de Harvard, Berkeley, Oxford ou Heidelberg.

"*Si la Métropole lilloise veut avoir sa place sur l'échiquier international, un tel pôle est indispensable*", affirme J.F.Stevens. Le Pôle, structuré sous la forme d'un GIP, est constitué de 10 partenaires: universités, collectivités locales et acteurs économiques (CCILRT et CRCI). Chaque partenaire apportera sa participation sous la forme d'un versement d'argent, ou bien en fournissant locaux ou personnels. Ainsi, la réalisation de projets pluridisciplinaires devrait être facilitée. Pour accueillir les chercheurs et universitaires étrangers, la création d'un point d'accueil d'urgence est à l'étude. Le pôle s'inscrit dans le programme "Universités 2000", qui recense tous les moyens et toutes les actions régionales engagées d'ici 1995 pour absorber le flux grandissant des étudiants.

(1) Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille mars 1992 "*Etre étudiant à la Catho.*" Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 5p. (2) Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille février 1992 "*Perspectives pour l'Université 1991-1994.*" Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, p15.

**TABLEAU n°040: - EVOLUTION DES EFFECTIFS D'ETUDIANTS ETRANGERS INSCRITS
DANS LES ETABLISSEMENTS UNIVERSITAIRES PUBLICS DE LA
METROPOLE LILLOISE**

Pays d'origine	1975/76	1985/86	1986/87	1987/88	1988/89	1989/90	1990/91
Belgique	81	89	86	88	116	127	126
Ex-RFA	47	78	73	71	82	84	83
Grande-Bretagne	67	44	41	40	34	34	57
Autres CEE	135	224	228	242	281	355	432
Autres Europe	251	257	251	253	297	305	352
Total Europe	386	481	479	495	578	660	784
Afrique	1.408	4.285	4.369	4.328	4.407	4.498	4.409
Asie	278	514	525	538	554	547	530
Amérique	103	63	62	56	52	61	59
Total étrangers	2.202	5.348	5.442	5.426	5.598	5.796	5.798
Total étudiants	36.521	51.457	54.065	55.863	59.115	64.077	68.906
% étrangers	6,0	10,4	10,0	9,7	9,5	9,0	8,4

Source: Académie de Lille 1993 - Enquêtes dans l'enseignement universitaire public.

L'objectif du PUEL est "d'être pour ses étudiants et ses enseignants-chercheurs une voie privilégiée d'accès à l'Europe en favorisant le développement de la communication (ouverture, échanges et mobilité)"(1). Il est destiné en fait à orchestrer les différentes initiatives de développement prises par l'ensemble des établissements d'enseignement supérieur de la Métropole lilloise.

Plusieurs projets ont d'ores et déjà été lancés par le Pôle: le renforcement des programmes de coopération internationaux, la création d'un réseau répertoriant les richesses documentaires des différents membres du pôle, le développement de la recherche pédagogique ou encore la construction de structures d'accueil pour chercheurs et étudiants étrangers, leur nombre étant en augmentation régulière (tableau 040).

(1) Pôle Universitaire Européen de Lille octobre 1991 - brochure de présentation du Pôle Européen Universitaire de Lille. -

B) PERCEPTION DE LA METROPOLE LILLOISE PAR LES LONDONNIENS ET LES BRUXELLOIS

1 - PERCEPTION DE LA METROPOLE LILLOISE D'APRES UN BUREAU D'ETUDES BRITANNIQUE

1.1 - Résultats de l'étude de GL Hearn & Partners.

a) Présentation de l'étude.

Le cabinet de Consultants londonnien GL Hearn & Partners a réalisé en avril 1992 pour l'ADUML une étude (1) dont l'objectif était d'une part d'établir une comparaison entre le profil économique de six villes britanniques (Leeds, Manchester, Warrington, Milton Keynes, Nord-West Kent et Londres) et celui de Lille et, d'autre part, d'évaluer les forces et les faiblesses de Lille pour le milieu des affaires britanniques, anglophone, dans le contexte d'une Europe ouverte. Il s'agissait, sur ce dernier point, d'examiner les initiatives locales qui pourraient favoriser l'accueil voire l'installation d'une communauté britannique dans la Métropole lilloise.

b) Les points forts de la Métropole lilloise.

Selon GL Hearn & Partners, "Lille est assise sur une mine d'or. Si elle ne saisit pas sa chance, d'ici dix ans la Grande-Bretagne l'aura rattrapée (...) Aucune opportunité du même ordre n'existe au Royaume-Uni". Les auteurs de l'étude prévoient un intérêt croissant des Britanniques pour Lille, notamment de la part de la distribution et de l'industrie, suivis par les organismes de recherche et de développement. Cette perspective est rendue possible par les qualités intrinsèques de la Métropole lilloise et par la présence sur son territoire d'intérêts britanniques.

Les qualités intrinsèques de Lille.

Voici les 12 critères qualifiés de bons de la Métropole lilloise d'après GL Hearn & Partners (2):

- La situation en Europe "Lille est située sur la Dorsale, entre Londres, Paris, la Ruhr et la Randstad (...) Cette localisation stratégique va permettre à Lille d'exploiter les bénéfices des flux (...) et la proximité des régions les plus prospères du monde".

 (1) G.LHEARN & PARTNERS Town Planning Consultants 3rd april 1992 "Lille. A comparative study of an emerging european city region." London, 2t, 181p. (2) Id. pp1-2.

- La mutation structurelle et la place croissante occupée par le secteur tertiaire dans l'économie locale.
- La desserte TGV qui va faire de Lille "le hub du nouveau réseau".
- La qualité des transports inter-urbains avec le VAL.
- La présence de nombreuses autoroutes sans péage.
- La disponibilité de sites pour le développement économique et commercial et leur faible coût.
- La jeunesse de la population.
- L'équipement universitaire.
- La synergie recherche-développement (Villeneuve d'Ascq).
- Les médias "*La Voix du Nord, diffusée à Lille (...) troisième quotidien français (...) Lille devient un centre de médias et de communication*".
- Le développement du tourisme.

La présence d'intérêts britanniques à Lille.

Actuellement, on estime le nombre d'entreprises d'outre-manche installées dans le Nord-Pas-de-Calais à 200 environ et le nombre de personnes anglophones à 10.000 (1). Les compagnies britanniques jouent un rôle important dans l'économie de la Métropole lilloise. Elles emploient un nombre important de personnes dans la population locale. De plus, "*la plupart des entreprises présentes dans la région de Lille apprécient le potentiel économique de Lille*"(2). La population britannique totale résidant dans le Nord-Pas-de-Calais, représentait en 1991, environ 4.000 personnes, pour la plupart exerçant des professions qualifiées ou de direction.

Par ailleurs, les représentations officielles britanniques sur le territoire de la Métropole lilloise sont nombreuses. Cela contribue à faire que "*La population britannique résidant est complètement intégrée dans la société française*"(3). On peut citer: le Consulat britannique, la Chambre de Commerce franco-britannique, la British Community Association (Organisation regroupant 200 personnes mettant en place des événements à destination des résidents Britanniques), l'Eglise Anglaise à Lille ou encore la collaboration entre La Voix du Nord et The Kent Messenger.

De plus, lorsque des entreprises britanniques s'établissent dans la Métropole lilloise, elles ne transfèrent pas un grand nombre d'employés Britanniques avec elles: "*L'emploi d'un personnel français, susceptible d'être formé, mais possédant déjà la langue française et l'insertion culturelle, est perçu comme un avantage, et les seuls personnels britanniques occupent habituellement les seuls postes de direction*"(4). Et même, quelques compagnies britanniques importantes telles que le magasin Marks & Spencer, recrutent des français aux postes de direction.

(1) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, p26. (2) G.LHEARN & PARTNERS Town Planning Consultants 3rd april 1992 "*Lille. A comparative study of an emerging european city region.*" London, t2, p8. (3) Id. p62. (4) Id. p10.

c) Les points faibles de la Métropole lilloise.

En dépit de ces qualités, le Nord-Pas-de-Calais et la Métropole lilloise ne présentent pas que des avantages pour les intérêts britanniques susceptibles de venir s'y implanter.

Premier constat, "Le Nord-Pas-de-Calais ne semble pas conscient de ses atouts" s'étonne le directeur de GL Hearn & Partners (1). "La région est en concurrence avec des villes comme Milton-Keynes". D'après ces consultants, la Métropole devrait avoir une stratégie de promotion axée sur ses grands événements: arrivée du TGV, Braderie, Festival International...

Deuxième difficulté, la mauvaise image de la Métropole, à rectifier impérativement pour que les Britanniques aient envie de s'y installer: "Lille a une mauvaise image en Grande-Bretagne. Elle est largement perçue comme une métropole industrielle en déclin"(2).

Les membres du Cabinet poursuivent en ajoutant: "six millions de Britanniques passent par la Région tous les ans. Si l'on ne sait pas les retenir, ils continueront leur route vers le vin et le soleil". En effet, l'effet "sun belt" tend aujourd'hui à déplacer le centre de gravité européen vers le Sud. La mise en place de liens grande vitesse au travers de l'Europe peut signifier que des villes telles que Lille pourraient être de simples lieux de transit au profit de régions méditerranéennes, qui bénéficient non seulement de leur climat mais aussi de leur accessibilité croissante. Par ailleurs, "les Britanniques ont une mauvaise connaissance de la géographie du continent européen. Il est indispensable que Lille développe une politique de promotion cohérente et efficace"(3).

Enfin, dernière limite évoquée, "les avantages d'une localisation à Lille sont moins évidents pour les entreprises britanniques ou anglophones n'ayant pas d'ambition européenne"(4).

d) Les perspectives pour la Métropole lilloise.

Dans l'immédiat, "hormis la mer qu'ils partagent, leurs côtes et quelques linéaments paysagers, le Nord-Pas-de-Calais et le Kent, son voisin britannique immédiat, n'ont pas grand chose en commun"(5). Cependant, à moyen et long terme, "Lille possède une localisation favorable et des avantages économiques pour les entreprises britanniques ou anglophones souhaitant pénétrer le marché européen"(6). En effet, la mise en place du tunnel sous la Manche et du lien TGV, et l'accroissement des flux que ces équipements généreront (tableau 041), transforme cette situation, la Grande-Bretagne perdant une partie de son insularité et Londres se trouvant bientôt à seulement une station de métro de Lille: "Le Royaume-Uni a une situation périphérique en Europe, situation que le tunnel peut changer"(7).

(1) Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, p26. (2) G.LHEARN & PARTNERS Town Planning Consultants 3rd april 1992 "Lille. A comparative study of an emerging european city region." London, t1, p105. (3) Id. p103. (4) Id. p96. (6) Id. t2 p60. (5) SARI Europe et Régions 1991 "Le Nord-Pas-de-Calais." Paris, Albin Michel, 118p. (7) Hommes et Terres du Nord 1988 "Tunnel sous la Manche et développement régional en Europe du Nord-Ouest." n°12.

TABEAU n°041: - ESTIMATION DE L'EVOLUTION DU TRAFIC TRANSMANCHE ET PART D'EUROTUNNEL

	Passagers (millions)			Fret (millions de tonnes)		
	Trafic total	Part d'Eurotunnel		Trafic total	Part d'Eurotunnel	
		Valeur	%		Valeur	%
1ère année	67	30	44,7	84	15	17,9
2003	94	40	42,5	123	21	17,1
2013	119	46	38,6	170	28	16,5

Source: Eurotunnel - "Eurotunnel, un pas de géant." - brochure de présentation.

Un changement de mentalité est en train de s'amorcer: P.Jenkinson, Directeur de la Chambre de Commerce franco-britannique à Lille l'affirme: "nos grands parents ne juraient que par l'empire (...) nos parents comptaient de façon presque aveugle sur les Etats-Unis. Notre génération et celle de nos enfants (...) sont, quant à elles, fondamentalement européennes"(1).

Dans ces conditions, "le type d'entreprises susceptibles d'être attirées par Lille, seront celles qui apprécieront l'importance du marché européen et des infrastructures"(2) (entreprises de fabrication et de distribution en particulier).

C'est bien évidemment l'influence de Londres et de l'ensemble de la région Sud-Est qui ont le plus de rapport avec l'avenir de Lille. En effet, comme nous l'avons vu, un nombre important de compagnies internationales ont leur quartier général basé à Londres. Elles auraient un avantage économique à limiter leur présence dans cette ville coûteuse aux simples bureaux de prestige et relocaliser leurs autres bureaux dans la Métropole lilloise où elles pourraient tirer avantage de coût d'occupation du sol plus faibles: GL Hearn & Partners ajoute que "ce raisonnement s'applique particulièrement bien aux compagnies présentement implantées dans des bureaux du Greater London"(3).

Lille pourrait alors servir de "gateway"(4), c'est à dire de tremplin, aux intérêts anglo-américains souhaitant pénétrer le marché continental européen depuis Londres, à la manière de Buffalo (USA), ville en reconversion industrielle, vis-à-vis de Toronto, capitale économique et financière du Canada (5). En effet, aujourd'hui, Buffalo cherche à tirer avantage de sa situation dans le différentiel de coûts avec sa voisine: "Buffalo est particulièrement attractif car ses coûts de main d'oeuvre et ses taxes sont moins importants que ceux pratiqués au Canada. Le prix du pied carré de bureau démarre à 9 dollars de ce côté de la frontière contre 25 dollars à Toronto"(6) et commence à acquérir une image nouvelle de ville en développement: "Après des années de réputation de frontière froide, Buffalo acquiert aujourd'hui la réputation d'un point chaud dans le croissant froid des Etats-Unis. L'accord de libre échange plus la saturation progressive de

(1) Janvier 1988 "Le Nord-Pas-de-Calais, de la production à l'échange." Paris, (2) G.LHEARN & PARTNERS avril 1992 "Lille. A comparative study of an emerging european city region." London. (3) Id. p99. (4) SOLDATOS (Panayotis) 1991 "Les nouvelles villes internationales, profil et planification stratégique." Aix-en-Provence, 127p. (5) GINET P. 1991 "La stratégie de "Gateway" comme facteur d'internationalisation" Villeneuve d'Ascq, (6) Id. p45

Toronto a rendu la situation de Buffalo intéressante"(1), situation à laquelle la Métropole lilloise pourrait envisager d'accéder elle aussi, vis-à-vis de Londres.

Les Britanniques pensent que de toute façon, "les bénéfiques au long terme du tunnel sous la Manche seront probablement considérables dans le Nord de la France"(2) et surtout, que "c'est à Lille que passera tout le trafic TGV dans un futur prévisible, et c'est Lille qui en tirera les plus grands bénéfiques"(3).

e) Le point de vue de GL Hearn & Partners sur le positionnement de Lille face à Bruxelles.

La proximité de Bruxelles aurait pu être perçue comme une menace pour les projets de la Métropole lilloise. Or, il n'en est rien. Pour Hearn & Partners, "le profil ethnogéographique de la Belgique conduira Bruxelles à devenir une capitale-île sans possibilités de s'étendre"(4). Point positif, les britanniques ont décelé une esquisse de processus de délocalisation d'une partie des activités belges vers Lille: "les rivalités entre Flamands et Wallons ont conduit de nombreux décideurs économiques de Flamands et Wallons à localiser leurs activités industrielles dans la région Nord-Pas-de-Calais et à Lille"(5).

Hearn & Partners va même jusqu'à affirmer que si Bruxelles partage avec Lille une localisation privilégiée, Lille est mieux placée que sa grande voisine, "en partie à cause de sa disponibilité foncière et de main d'oeuvre"(6).

1.2 - Les limites de l'ambition lilloise.

La Métropole lilloise n'est pas seule à souhaiter tirer profit du décroissement frontalier. Ashford, ville du Kent de 30.000 habitants, située à quelques kilomètres du terminal du tunnel, dotée d'une gare internationale, reliée à Londres par l'autoroute, croit à son développement. Dans son numéro du 3 octobre 1991, La Voix du Nord présentait ainsi la démarche entreprise par cette ville: "Les parcs d'affaires poussent comme des champignons à Ashford et dans sa périphérie. Alors que nous en sommes au stade de la réflexion, eux sont passés à l'action"(7).

Les prix de location des bureaux sont fixés à environ 1.000 à 2.000 francs le m². Ces prix, plus élevés que ceux pratiqués à Lille n'effraient pas les Anglais qui ne visent pas la rentabilité immédiate. Un promoteur local rapporte ceci: "Nous sommes convaincus du décollage d'Ashford. N'oubliez pas que tous les TGV s'arrêteront ici, que nous sommes à 90 kilomètres de Londres et 60 de Calais"(8).

En profitant de sa situation géographique, en séduisant les investisseurs européens par un cadre de vie hors pair en Angleterre, la petite ville d'Ashford voit son avenir avec

 (1) GINET P. 1991 "La stratégie de "Gateway" comme facteur d'internationalisation: le cas de la ville de Buffalo vis-à-vis de Toronto." Villeneuve d'Ascq, ENVAR, p46. (2) G.LHEARN & PARTNERS Town Planning Consultants 1992 "Lille. A comparative study of an emerging european city region." London, p88. (3) Id. p89. (4) à (6) Id. p108. (7) et (8) Voix du Nord (La) 1991 "Parcs d'affaires"

optimisme. A terme, Ashford disposera de 18 parcs d'affaires. Divers programmes étaient déjà en cours de réalisation: "Orbital Park", parc de 40 hectares destiné aux entreprises de fabrication industrielle, de stockage et de distribution, "Saint John Court", avec 11 unités de 200 à 1.100 m², "Highpoint Business Park" dont une partie des locaux est occupée par le Crédit Lyonnais (pourtant présent dans le capital d'Euralille) et une société de communication Italienne...

Un tour d'horizon qui permet de mettre en évidence la vitalité du tissu économique local et des risques, certes limités pour la Métropole lilloise, du moins à court terme, mais qu'il convient cependant de prendre en compte.

2 - ENQUETE AUPRES DES POPULATIONS LONDONIENNE ET BRUXELLOISE SUR LEUR CONNAISSANCE ET LEUR PERCEPTION DE LA METROPOLE LILLOISE

2.1 - Présentation de l'enquête: problématique et méthodologie.

Nous avons réalisé une enquête auprès d'échantillons de populations londonienne et bruxelloise. Cette enquête était destinée à donner un éclairage sur la connaissance théorique et pratique que les habitants de ces deux métropoles ont, à ce jour, de la Métropole lilloise (annexe 10).

Les questionnaires individuels de l'enquête étaient destinés à évaluer d'une part la fréquentation de la Métropole lilloise (sa fréquence et les raisons qui la motivent), et d'autre part l'image qu'elle donne aux personnes qui disent la connaître, en termes de points forts et d'attractivité.

2.2 - Résultats de l'enquête.

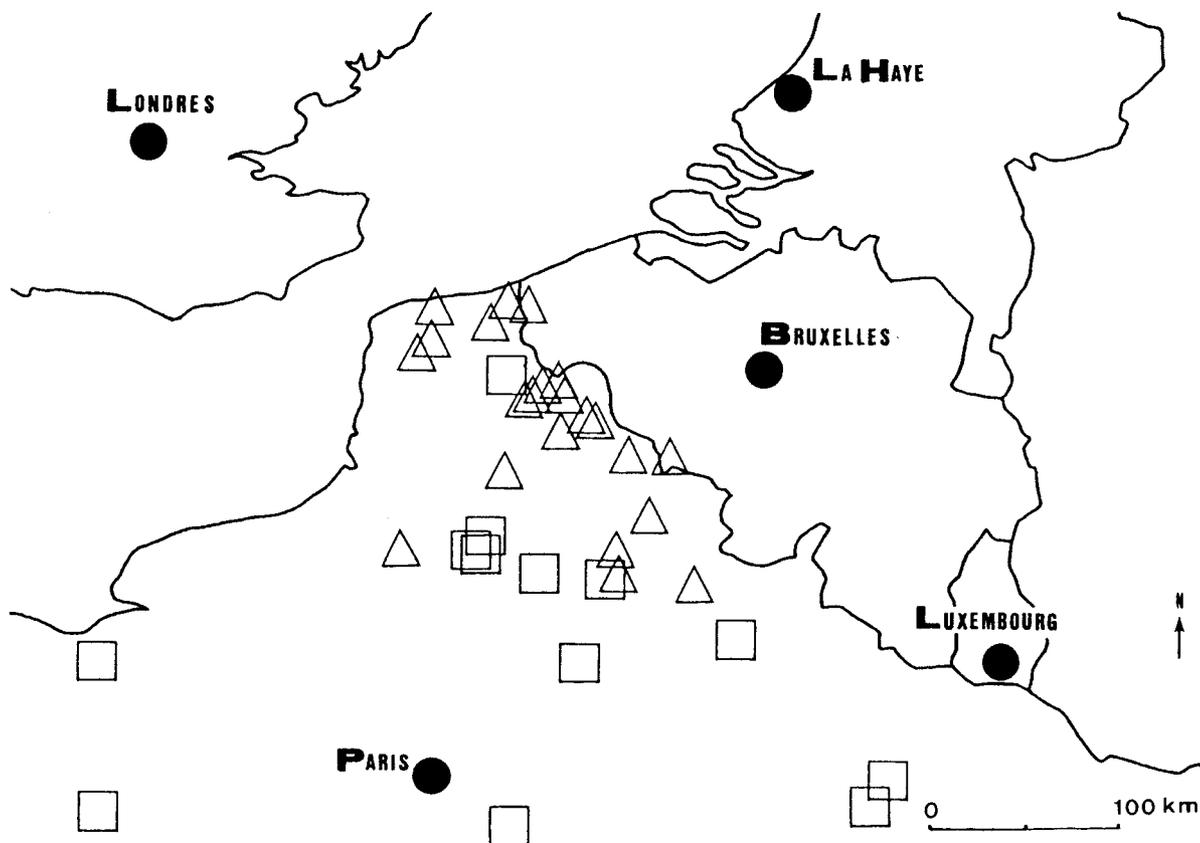
a) Londres.

L'enquête réalisée à Londres s'adressait aux personnes de toutes nationalités, âgées de plus de 18 ans, travaillant et (ou) résidant dans le Greater London à la date de l'enquête. Elle a été menée en langue anglaise dans la City, à la sortie de Métro "Bank", à l'intersection de Cornhill Street et de Threadneedle Street, de 16h30 à 17h15, le mardi 1er décembre 1992 et de 16h35 à 17h05, le mercredi 2 décembre 1992.

Sur un total de 88 personnes interpellées, 22 ont accepté de répondre à l'enquête (15 hommes et 7 femmes). La moitié de l'échantillon était constitué de cadres. 20 personnes étaient des ressortissants de nationalité britannique. L'âge moyen de ces personnes était de 36 ans. La plupart des personnes interrogées (20) travaillaient dans le Greater London mais seulement 13 y résidaient.

L'enquête menée auprès des londonniens a mis en évidence leur faible connaissance de la Métropole lilloise. 5 personnes n'en connaissent même pas l'existence (23%). Seules quatre personnes parmi les 22 interrogées y avaient déjà séjourné, soit moins de 1 personne interrogée sur 5. Ces personnes s'y étaient rendues toutes à des fins touristiques ou pour rendre visite à des parents ou amis. Les temps de séjours la dernière fois que ces personnes s'y sont rendues, s'échelonnaient de quelques heures à une durée allant de 3 à 5 jours.

Carte 38 : CARTE MENTALE DE LOCALISATION DE LA METROPOLE LILLOISE
PAR DES LONDONNIENS ET DES BRUXELLOIS



Légende :

- △ Réponse de bruxellois.
- Réponse de londonnien.

Parmi les 22 personnes interrogées, 2 traversent la Métropole sans s'y arrêter. 3 d'entre elles le font à des fins touristiques et 1 pour d'autres raisons. Cette traversée est pour 2 d'entre elles une étape vers la côté méditerranéenne et pour 2 autres vers Paris. Les Londonniens surestiment dans leur grande majorité la distance qui sépare, à vol d'oiseau, Londres de Lille. Celle-ci

égale à environ 250 kilomètres est estimée par eux à 420 kilomètres. 9 personnes sur 22 ne connaissent pas la population de la Métropole lilloise. Les personnes qui pensent la connaître sous-estiment légèrement sa taille puisque si 5 personnes l'évaluent justement à un poids démographique compris entre 1 et deux millions d'habitants, 5 autres pensent que la Métropole lilloise comporte seulement de 500.000 à 1 million d'habitants, voir moins encore pour les 3 autres personnes ayant formulé une réponse. Si l'on interroge les Londonniens sur les atouts de la Métropole lilloise, la qualité de vie et l'architecture sont perçus comme étant son premier atout à leurs yeux. Viennent ensuite sa spécialisation industrielle puis sa bonne accessibilité. Seules 2 personnes interrogées souhaiteraient travailler dans la Métropole lilloise et 3 y habiter.

La localisation mentale de la Métropole lilloise sur une carte met en évidence sa méconnaissance (carte 38). Seule 1 personne l'a située dans la partie de la carte correspondant au territoire du Nord-Pas-de-Calais. Dans environ la moitié des cas (6 cas sur 13), la Métropole lilloise est localisée au centre d'un triangle formé par Londres, Paris et Bruxelles. 6 autres personnes situent la Métropole lilloise soit au Sud de Paris, soit en Normandie, soit dans l'Est du pays.

b) Bruxelles.

L'enquête réalisée à Bruxelles s'adressait aux personnes de toutes nationalités, âgées de plus de 18 ans, travaillant et (ou) résidant dans l'arrondissement de Bruxelles-Capitale à la date de l'enquête. Elle a été réalisée en langue française dans le quartier européen de Bruxelles, Rond Point Schuman, à l'intersection de l'Avenue de Cortenberg et de la Rue Archimède, de 11h30 à 13h25 et de 14h05 à 15h25, le mercredi 28 avril 1993.

Sur un total de 88 personnes interpellées, 22 ont accepté de répondre à l'enquête (15 hommes et 7 femmes). La moitié de l'échantillon était constitué de cadres. 20 personnes étaient des ressortissants de nationalité britannique. L'âge moyen de ces personnes était de 36 ans. La plupart des personnes interrogées (20) travaillaient dans le Greater London mais seulement 13 y résidaient.

Sur un total de 97 personnes interpellées, 23 ont accepté de répondre à l'enquête (7 hommes et 16 femmes). 8 des personnes ayant répondu étaient des cadres, 7 faisaient partie de professions intermédiaires et 8 étaient constituées d'ouvriers, d'étudiants ou de personnes sans profession. Seulement un peu plus de la moitié (12) des personnes ayant répondu étaient de nationalité belge. Les autres nationalités représentées étaient la nationalité française (3 personnes), néerlandaise (1), danoise (1), italienne (1), bulgare (1), allemande (1) et américaine (1). L'âge moyen des personnes interrogées était de 38 ans. 22

personnes sur 23 travaillaient en région bruxelloise et 20 y résidaient.

L'enquête menée auprès des bruxellois a mis en évidence une assez bonne connaissance de la Métropole lilloise. Toutes les personnes interrogées connaissent l'existence de la Métropole lilloise. 13 personnes sur les 23 personnes interrogées y avaient déjà séjourné, soit plus de la moitié de l'échantillon. Le motif de ce ou ces séjours était d'abord le tourisme (7 réponses soit 54%) puis le fait de rendre visite à des parents ou amis (4 réponses soit 31%), les motifs professionnels ne représentant avec 2 réponses que 15% des raisons. 9 personnes interrogées n'ont séjourné dans la Métropole que moins de 3 fois au total. On ne compte que 2 personnes à y être restées plus de 3 fois et 2 à y séjourner régulièrement plusieurs fois par an. Lors de leur dernier séjour, les bruxellois y sont restés en majorité 2 à 3 jours (7 réponses soit 54%). Seules 3 personnes y sont restées une seule journée (23%) et 3 juste quelques heures (23%). 9 personnes sur les 23 interrogées ont déjà traversé la Métropole lilloise sans y séjourner. 5 la traversent même ainsi de 1 à 5 fois par an et 4 une fois par an. Ces traversées de la Métropole lilloise s'expliquent d'abord dans le but de rendre visite à des parents ou amis (5 réponses soit 42%) puis dans un but touristique (4 réponses soit 33%), les autres raisons ne représentant, avec 2 réponses, que 21% des motifs de traversée: la faiblesse de ce résultat est lié à la petitesse de l'échantillon et à sa non représentativité. Ce transit mène les bruxellois qui ont répondu à l'enquête sur la côté méditerranéenne (5 réponses), à Paris (4 réponses) ou ailleurs (3 réponses). Les bruxellois interrogés surestiment la distance qui sépare Bruxelles de Lille. Alors qu'elle est d'environ 90 kilomètres, ils donnent 156 kilomètres en moyenne, certains surestimant la distance jusqu'à affirmer que la Métropole se trouve à 300 kilomètres. La population de la Métropole lilloise est largement sous-estimée, 13 des personnes ayant répondu (65%) l'estimant inférieure à 500.000 habitants. Les 13 personnes ayant donné leur avis sur les principaux points forts de la Métropole lilloise mettent en évidence tout d'abord sa situation géographique puis à un niveau moindre et similaire, son profil de métropole commerçante, la qualité de son architecture et de l'équipement urbain puis enfin sa dimension culturelle. Enfin, seules 3 personnes souhaiteraient travailler dans la Métropole lilloise (13%) et 4 y habiter (17%).

La localisation de la Métropole lilloise sur la carte met en évidence le fait, que si dans leur immense majorité, les Bruxellois interrogés savent qu'elle se situe dans le Nord-Pas-de-Calais (18 réponses sur 23 soit 78%), ils ignorent par contre sa localisation exacte au sein de cette région (carte 38). 6 personnes (26%) la localisent près du littoral de la Manche dont 1 sur le littoral en lieu et place de Calais. 8 personnes en donnent cependant une localisation très proche de la réalité (35%).

c) Bilan général et complément à cette enquête.

Les résultats de ces enquêtes sont, rapellons-le, à nuancer en raison de la faiblesse de l'échantillon. Ils donnent néanmoins une idée de la connaissance très approximative de la Métropole lilloise par les étrangers habitant et (ou) résidant dans les deux métropoles voisines de Londres et de Bruxelles.

TABLEAU n°042: - MOTIFS DE DEPLACEMENT DES ETRANGERS FREQUENTANT LA METROPOLE LILLOISE EN 1991

Remarque: Motifs exprimés en pourcentage.

Raisons professionnelles	87,6
- commerce/vente	27,2
- affaires/négoce	24,5
- colloques/séminaires	21,0
- techniques/après-vente	10,5
- autres	4,4
Autres raisons	12,4

Source: Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing - novembre 1991 - "Mesure du degré de satisfaction de la clientèle d'affaires de la métropole." - Lille, 13p.

On notera enfin que la CILRT a réalisé en 1991, une enquête auprès de la clientèle d'affaires fréquentant la Métropole lilloise (1). Cette enquête tendait à montrer d'une part l'importance de la fréquentation ayant pour origine cette clientèle spécifique (tableau 042) ainsi que sa régularité (tableau 043), plus du tiers de la population enquêtée se rendant en effet dans la Métropole de 6 à 12 fois chaque année.

TABLEAU n°043: - REGULARITE DE LA FREQUENTATION DE LA METROPOLE LILLOISE PAR LA CLIENTELE D'AFFAIRES EN 1991

Remarque: Exprimé en % des personnes se déplaçant pour des raisons professionnelles.

De 6 à 12 fois par an	34
Séjour exceptionnel	30
Moins de 6 fois par an	31
Fréquentation hebdomadaire	13

Source: Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing - novembre 1991 - "Mesure du degré de satisfaction de la clientèle d'affaires de la métropole." - Lille, 13p.

(1) Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing novembre 1991 "Mesure du degré de satisfaction de la clientèle d'affaires de la métropole." Lille, 13p.

C) L'EMERGENCE D'UN AXE STRATEGIQUE LILLE-ANVERS-ROTTERDAM

1 - ANVERS-ROTTERDAM, DEBOUCHE MARITIME "NATUREL" DE LA METROPOLE LILLOISE

1.1 - Présentation du port d'Anvers.

a) Le premier port maritime belge.

Anvers est situé à 45 kilomètres de Bruxelles et compte près de 500.000 habitants. Elle est la deuxième ville de Belgique. Elle peut être comparée à des villes comme Lyon, Manchester ou Oslo. Avec 204 km², elle est, après Tournai, la commune la plus étendue du pays. Enfin, le port d'Anvers réalisait 80,6% du trafic maritime de la Belgique en 1970, 62,6% en 1986. Sous les conditions les plus favorables, les navires affichant un tirant d'eau de 50'2'' (15,30 mètres) peuvent accéder au port (1).

Le port d'Anvers se déploie le long de l'Escaut à une distance de 68 à 89 kilomètres de la Mer du Nord. Cette situation à l'intérieur des terres, contribue à augmenter le rayon de la sphère d'influence continentale du port. De plus, le port est entouré des grandes régions industrielles que sont le Nord de la France, l'Alsace et la Lorraine, le Grand Duché du Luxembourg, la Sarre, Bâle, la zone Rhin-Main, la Ruhr et le Limbourg Néerlandais. Ces régions constituent l'hinterland continental du port qui s'étend aujourd'hui de plus en plus vers le Sud avec la région Rhône-Alpes et le Nord de l'Italie.

La superficie du port d'Anvers est de 14.055 hectares dont 7.655 hectares sur la rive droite de l'Escaut tandis que 6.400 hectares sur la rive gauche font l'objet d'un développement par étapes. La superficie des plans d'eau sur les deux rives est d'environ 2.105 hectares. Dans les bassins et le long de l'Escaut les navires de mer et les bateaux d'intérieur disposent d'une longueur de quai utile de 125 kilomètres. La moitié des emplacements est apte à recevoir des navires de fort tirant d'eau. En vue d'un déplacement rapide des marchandises, le port dispose d'un réseau routier de 340 kilomètres et d'un réseau de voies ferrées de 940 kilomètres. Tous les quais d'accostage sont équipés de 2 à 5 voies et tous les magasins et hangars sont raccordés directement au rail.

Anvers est un port communal, c'est la municipalité qui assure les dépenses publiques (19 milliards de francs belges sur 5 ans) et le

(1) DELEPOULLE (Thomas), LESAGE (François) décembre 1992 "Le port d'Anvers en Belgique et en Europe." Lille, p26.

secteur privé assure le financement des superstructures (202 milliards de francs belges sur 5 ans).

b) Un port bien relié à son hinterland.

Les autoroutes permettent aux camions d'atteindre les principaux centres de l'hinterland continental au départ du port. La zone portuaire est directement reliée au réseau autoroutier européen dont Anvers constitue une importante plaque tournante grâce à l'E313/314 et l'autoroute Baudouin qui relie Anvers au réseau allemand, à l'E17/34 (Lisbonne-Stockholm) qui le rapproche du Nord de la France et de la région de la Ruhr ainsi qu'à l'E19 qui relie Paris à Amsterdam via Bruxelles et Anvers.

Les excellentes liaisons routières depuis Anvers ont attiré un nombre important de services réguliers de transports routier. Le port offre environ 300 services réguliers vers toute l'Europe et même au-delà puisqu'il existe des destinations au Proche orient et dans les Etats du Golfe persique.

Il est aujourd'hui prévu d'aménager une rocade autour d'Anvers. Une troisième liaison routière sous l'Escaut a été construite pour cette occasion. Ce tunnel constitue un élément indispensable pour le désenclavement de la rive gauche (la partie la plus récente du port) et permet une meilleure intégration entre les zones portuaires et industrielles des deux rives, grâce notamment au fait qu'il convient pour le transport de produits dangereux.

En tant que terminus de 12 liaisons internationales, Anvers est le principal port ferroviaire d'Europe. Plus de 140 trains de marchandises chargés quittent journallement Anvers et quelque 120 y arrivent. On y traite quotidiennement 2.000 à 2.400 wagons (objectif 2.800 en 1995), ce qui correspond à 18,7 millions de tonnes et 29% de la totalité du trafic de marchandises sur le réseau ferroviaire belge. Si on ajoute le transport engendré par les industries, Anvers procure 43,4% du transport ferroviaire belge (1).

c) Les récents travaux d'extension du port.

L'inauguration de l'écluse de Bredendrecht en avril 1989 constitua le couronnement du programme d'extension du complexe portuaire en rive droite. Par sa mise en service, l'accessibilité au complexe des bassins a plus que doublé. Elle est d'ailleurs la plus grande écluse du monde avec une longueur de 500 mètres, une largeur de 68 mètres et une profondeur de 17,75 mètres par marée haute moyenne.

Depuis les efforts se sont portés sur l'équipement de la rive proprement dite de l'Escaut. Depuis avril 1990, un terminal à conteneurs a été construit sur la rive. Les gains de temps de chargement et de déchargement deviennent non négligeables puisqu'il n'y a plus d'écluse à traverser. Un second terminal à

 (1) DELEPOULLE (Thomas), LESAGE (François) décembre 1992 "Le port d'Anvers en Belgique et en Europe." Lille, p26.

conteneurs est prévu au Nord du premier. D'une superficie de 180 hectares pour une longueur de quai de 1.800 mètres, il permettrait de traiter un million de conteneurs par an.

La rive gauche de l'Escaut offre quant à elle de nouvelles possibilités d'expansion pour le pôle portuaire et industriel d'Anvers. Le plan de désenclavement de la rive gauche représente une superficie brute de 4.360 hectares, qui sera développé en priorité en tant que zone portuaire et industrielle. Au début 1991, 1.810 hectares étaient déjà occupés par 48 entreprises, ce qui laisse encore un incroyable potentiel d'expansion. En outre, une zone de 2.040 hectares située au Nord du territoire pourra être exploitée en fonction des besoins.

Le canal du pays de Waas pourrait accueillir des navires de 120.000 à 150.000 tonnes, mais l'écluse assurant l'accès à ce bassin ne le permet pas. De tels navires ne pourront atteindre la rive gauche qu'après construction d'une seconde écluse près de Baalhoek en territoire Néerlandais et la construction du canal de Baalhoek.

Afin de pouvoir faire face aux nouvelles exigences des utilisateurs du port, les autorités portuaires Anversoises étaient obligées d'envisager à la fois l'achat de nouveaux engins de levage de grande capacité et portée et la construction de nouveaux quais, hangars et magasins pouvant accueillir des trafics spécialisés comme des conteneurs, du trafic routier, des automobiles, des fruits, des engrais chimiques... En outre, il fallait tenir compte des besoins grandissants en superficie pour les navires.

Les autorités ont procédé à l'achat de matériel roulant (grues) et flottant (jusqu'à 800 tonnes). Ces engins peuvent être loués pour de courtes périodes par des firmes privées.

Anvers est par ailleurs le plus grand entrepôt d'Europe avec une surface couverte de stockage de plus de 4 millions de m² (contre 2 millions à Rotterdam et 2,3 millions à Hambourg).

1.2 - Anvers, port maritime historique de Lille.

Parlant des habitants de la région du Nord, A.Gamblin affirme: "*Nous oriente vers le Nord la pente, les rivières, notre histoire traditionnelle, tout fait que nous sommes Flamands. C'est inscrit dans la géographie*"(1).

Pour A.Gamblin, "*nos relations normales dans la région du Nord sont des relations du Sud vers le Nord. La géographie nous incline à partir vers le Nord et l'histoire a renforcé cette inclinaison sauf un incident: la frontière franco-belge, qui a coupé cet axe vers le Nord et qui a créé le Nord avec le charbon*"(2).

(1) et (2) André GAMBLIN - USTL - Professeur - Villeneuve d'Ascq - 06/01/94.

Le Nord résulte selon A.Gamblin du fait qu'une frontière ait été mise perpendiculairement à un axe naturel Sud-Nord et à ce que au Sud de cet axe, il y ait eu du charbon. Si cette frontière Est-Ouest n'avait jamais existé, "logiquement, nous partions vers le Nord"(1), c'est à dire vers Anvers, port naturel de la Métropole lilloise.

Preuve de la force de cette inclinaison, malgré la présence de cette frontière Nord-Sud, les politiques françaises des différents gouvernements ont continué à obéir à la géographie, en maintenant cette orientation vers le Nord. Ainsi, lorsque Napoléon accède au pouvoir, il supprime cette frontière, faisant d'Anvers le grand port de ce qui est aujourd'hui le Nord de la France. Finalement aujourd'hui, "Dunkerque n'est là que parce qu'il y a une frontière. Logiquement, notre port c'est Anvers"(2).

1.3 - Une théorie du "main port" profitable à terme au port d'Anvers ou de Rotterdam.

Anvers et Rotterdam sont situés sur une zone à haute densité portuaire puisqu'on recense 13 ports à caractère international sur une ligne Hambourg-Le Havre. Dans ce contexte, la concurrence est rude.

Rotterdam apparaît comme le principal concurrent d'Anvers puisqu'il détient la première place en Europe et peut, si la théorie du main port se confirme, porter préjudice au port d'Anvers (carte 39). Avec 292,5 millions de tonnes de produits et de marchandises traités, Rotterdam est à peu près trois fois plus important qu'Anvers. La différence se fait surtout sur le traitement des hydrocarbures (122 millions de tonnes contre 24,8 à Anvers) et sur les produits vrac (110 millions de tonnes contre 30,6 à Anvers). Pour ces deux points, l'accessibilité illimitée du port de Rotterdam (70'(21 mètres)) de profondeur est un atout important par rapport à Anvers qui se voit limité à 34' (10,36 mètres) à marée basse. Ainsi les navires de 250.000 tonnes peuvent accéder à Rotterdam et se voient interdire l'accès à Anvers.

En attendant l'élimination de l'un des deux ports rivaux d'Anvers et Rotterdam, ceux-ci se partagent la quasi-totalité du trafic portuaire de l'Europe du Nord-Ouest, ne laissant aux autres ports maritimes que la portion congrue.

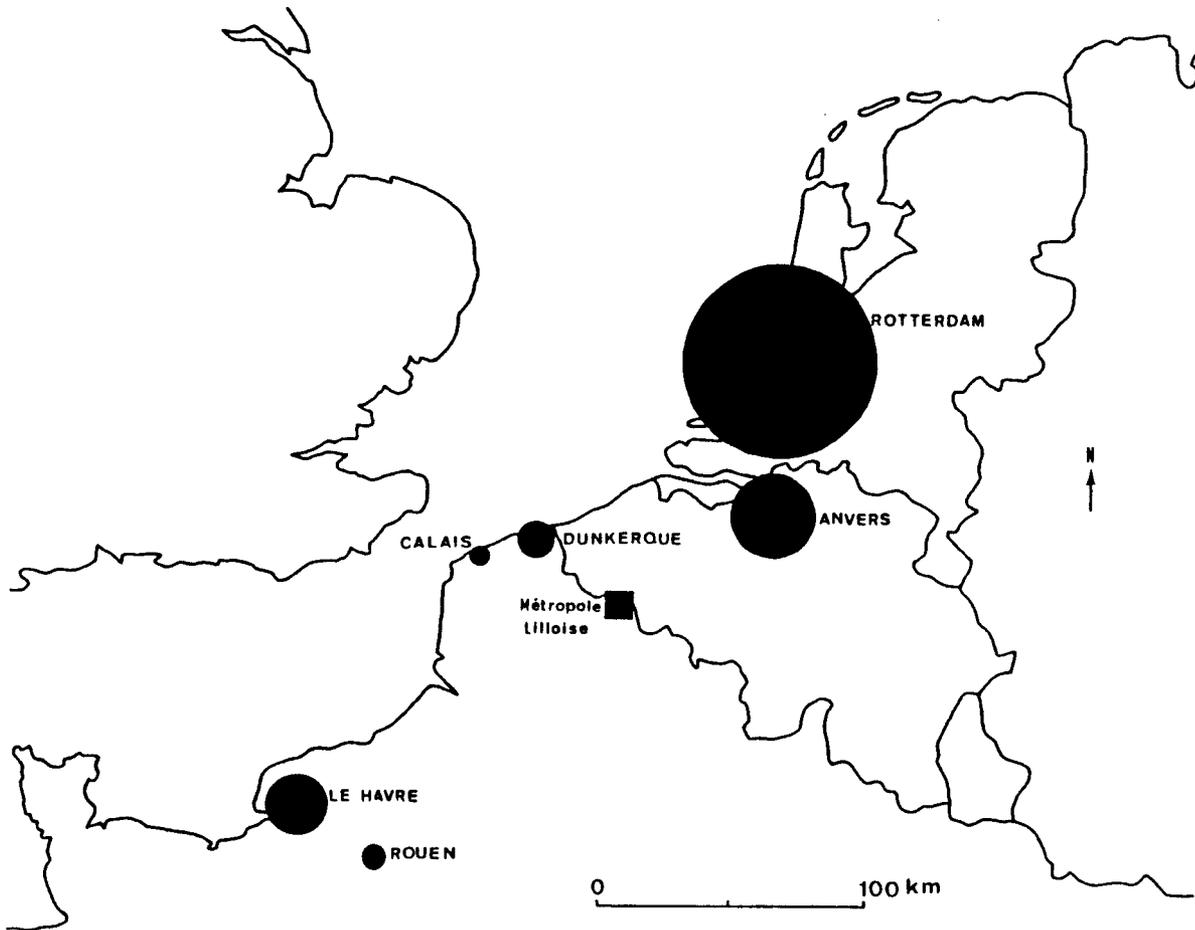
1.4 - Vers une évolution des relations des ports avec leur arrière pays.

A l'origine, "les ports ne faisaient (...) qu'enregistrer les évolutions de l'arrière-pays d'où partaient les grandes impulsions et où se trouvaient les commandements essentiels"(3). Pendant longtemps, la fonction des grands ports de l'Europe du Nord-Ouest (Rotterdam et Anvers) a été une fonction de transit. Chaque port faisait de grands efforts pour drainer vers ses bassins le trafic de transit à destination ou en provenance

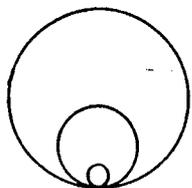
(1) et (2) André GAMBLIN - USTL - Professeur - Villeneuve d'Ascq - 06/01/94. (3) MINGRET (Paul) 1975 - "La croissance industrielle du port d'Anvers." - thèse de Doctorat d'Etat, Lyon, p35. (2) Id. pp35-36.

des régions industrielles de l'intérieur, soit en pratiquant une politique tarifaire avantageuse, soit même en faisant maintenir des entraves à l'acheminement des marchandises vers un port concurrent.

Carte 39 : LE TRAFIC MARCHANDISES DES PRINCIPAUX PORTS EUROPEENS D'EUROPE DU NORD-OUEST



Légende :



Trafic supérieur à 10 millions de tonnes.
 100 à 300
 10 à 100
 10

A partir des années 50, une situation nouvelle s'est développée. "Sous l'influence de nombreux facteurs (essor très rapide de la chimie et surtout de la pétrochimie, importations massives de pétrole brut, utilisation sans cesse accrue de matières premières d'outre-mer, accroissement des investissements américains en Europe) les grands ports sont devenus de puissants complexes industriels"(1).

(1) MINGRET (Paul) 1975 - "La coissance industrielle du port d'Anvers." - thèse de doctorat d'Etat - Lyon.

Aujourd'hui, les rapports entre les ports maritimes et leur hinterland se transforment en raison de la généralisation du transport par conteneurs et surtout, de son expansion. De plus en plus se développe la pratique du porte à porte (door to door), du producteur au consommateur final et non plus seulement les relations de ports à ports. C'est ce qui explique le développement des conteneurs. Les ports conteneurs tels que Anvers ou Rotterdam deviennent de plus en plus gros: actuellement certaines unités (bateaux de haute mer) atteignent 4.800 EVP et la construction d'unités "overpanamas" (trop grosses pour passer par le canal de Panama) de 6.000 à 7.000 EVP est prévue. D'ores et déjà, seuls deux ports sont capables d'accueillir actuellement les unités de 6.000 unités: Rotterdam et Felixtowe.

A terme, on s'achemine vers la concentration de l'activité dans quelques ports. Il y a encore une quinzaine d'années, lorsqu'un bateau entrait en manche, il faisait les escales suivantes: Le Havre, Dunkerque, Zeebruges, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, Hambourg et Göteborg. Actuellement, ils ne s'arrêtent que dans quatre ou cinq ports. A terme, seuls deux ou trois ports seront concernés (Le Havre, Rotterdam, Hambourg ?).

La théorie du "main port" implique cette concentration du trafic portuaire sur un nombre plus restreint de ports. Il devient donc nécessaire pour ce port principal que les conteneurs débarqués destinés à l'importation soient le plus rapidement possible envoyés dans l'arrière pays pour être dégroupés. Inversement, il n'est plus possible pour ce port maritime unique de gérer l'ensemble des conteneurs destinés à l'exportation: pour éviter d'avoir cet engorgement, mieux vaut retenir le plus longtemps possible les conteneurs destinés à être embarqués sur une base arrière et les amener au dernier moment par des moyens de masse (train, bateaux...). Ces deux fonctions doivent désormais être confiées à un ou plusieurs inlandports, centres de groupage/dégroupage situés à l'intérieur des terres.

Rotterdam a aujourd'hui deux inlandports qui se dessinent, villes susceptibles de bénéficier de cette troisième mutation historique du fonctionnement portuaire: Venlo (à la frontière néerlandaise des Pays-Bas) et Lille.

Venlo assure cette nouvelle fonction de groupage/dégroupage pour les conteneurs à destination et en provenance de l'Europe de l'Est tandis que Lille commence à jouer ce rôle pour les conteneurs destinés ou originaires de la France, de la Belgique occidentale, de l'Espagne, du Portugal, du Nord de l'Italie et d'une partie de la Suisse.

Cette fonction de port intérieur représente l'un des plus importants enjeux de développement à venir de la Métropole lilloise. Déjà, la prise en compte de cet enjeu se traduit par la création du terminal à conteneur de Lille.

2 - LES PERSPECTIVES D'ACCENTUATION DES RELATIONS ENTRE LA METROPOLE LILLOISE ET LA ZONE PORTUAIRE ANVERS-ROTTERDAM

2.1 - L'accroissement du trafic commercial entre la Belgique et le Nord-Pas-de-Calais, via la Métropole lilloise.

TABLEAU n°044: - EVOLUTION DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOUTES SECTIONS NST CONFONDUES, ENTRE LE NORD-PAS-DE-CALAIS ET LA BELGIQUE VIA LES BUREAUX DE DOUANE DE LA METROPOLE LILLOISE DE 1982 A 1992

	Importations			Exportations			
	route	voie navigable	total	route	voie navigable	total	
1982	1.757.418	19.953	1.880.754	1.430.532	52.839	1.502.554	en tonnes
	93,44	1,06	100,00	95,21	3,52	100,00	% total
1992	3.788.040	299.697	4.272.312	2.980.655	291.531	3.481.262	en tonnes
	88,66	7,01	100,00	85,62	8,37	100,00	% total
1982-92	+2.030.622	+279.744	+2.391.558	+1.550.123	+238.692	+1.978.708	val.abs.
	+15,54	+1.302,01	+27,16	+8,36	+351,73	+31,69	%

Source: D'après l'OEST - 1994.

Le trafic total de marchandises entre la Belgique et le Nord-Pas-de-Calais transitant par la Métropole lilloise, a augmenté d'un tiers entre 1982 et 1992 (tableau 044). Cet accroissement considérable, est en partie lié à la concentration de l'activité commerciale portuaire de la Mer du Nord dans quelques grands ports, dont Anvers. La Métropole lilloise concentre la majeure partie (environ 80%) du trafic traversant la frontière franco-belge Nord/Belgique. Elle fait figure de plaque tournante, en particulier en ce qui concerne la voie navigable, le volume des importations ayant été sur ce mode, multiplié par 15 de 1982 à 1992 ! Ceci explique en partie la mise en place d'une liaison conteneurs entre Anvers et Rotterdam.

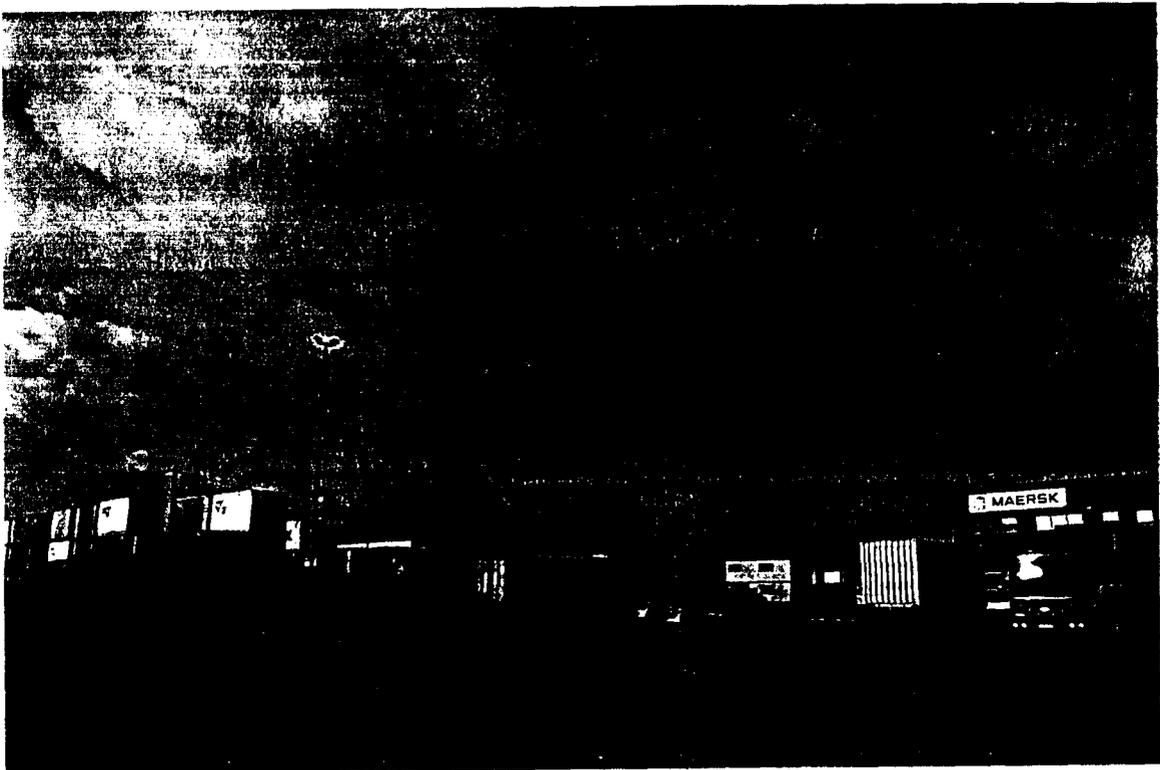
2.2 - La mise en place d'une navette conteneurs entre Lille et Anvers-Rotterdam.

La navette conteneurs de Lille a été créée en deux phases. La création officielle du LCT remonte à août 1990 mais la navette fluviale pour le transport de conteneurs n'a été mise en service qu'en décembre 1991. Cette desserte reliait uniquement les ports de Lille et Rotterdam. Elle a été étendue au port d'Anvers en mars 1992.

Aujourd'hui par exemple, le LCT traite les palettes d'eau minérale d'Evian à destination du Canada, des Etats-Unis, du Mexique et d'une partie de l'Australie. Les palettes arrivent par train complet d'Evian (1.000 palettes à la fois) puis sont stockées. Ensuite, elles sont réparties dans des conteneurs 40 pieds (21

palettes par conteneurs) et ces conteneurs rejoignent les ports de Anvers, Zeebruges et Rotterdam, en partie par la route, en partie par la voie d'eau (barges). Le LCT (photo 8) traite les conteneurs des compagnies maritimes suivantes: ACL (Etats-Unis), CAST (Bermudes), CGM (France), COSCO (Chine populaire), CSC (Ceylan), DELMAS (France), HANJIN (Corée), HAPAG-LLOYD (Allemagne), IFF (Grande-Bretagne), MAERSK (Danemark), MONTEMAR (Uruguay), NEDLLOYD (Pays-Bas), NYK (Japon), OOCL (Singapour), STAR SHIPPING (Grande-Bretagne) et YANG MING LINE (Corée). Les ports les plus touchés par les conteneurs de Lille sont New-York, Singapour et Hong-kong. Un nombre croissant de conteneurs transite par la Métropole lilloise aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. En pleine expansion, le LCT avait traité en 1993, plus de 40.000 EVP. Une grosse partie de ces flux touche physiquement Anvers, même si une partie des conteneurs acheminés à Anvers embarque à Rotterdam. Ce détournement s'explique car une partie des conteneurs, une fois arrivés à Anvers, prennent des feeders (barges de moins de 1.000 conteneurs qui servent à rallier des ports) vers de Rotterdam. Le LCT trafique à 70% avec Rotterdam et 30% avec Anvers.

PHOTO n° 8 : LE LCT DE LILLE
(1994)



Des navettes ferroviaires, de même que des équipements de transbordement, sont prévues. Elles s'ajouteront aux navettes fluviales de 1.350 tonnes actuellement en service (En 1993, sur les 40.000 mouvements de conteneurs, 8.000 sont partis par barges). Les opérations sont réalisées aujourd'hui sur le port de Lille par le biais d'un pont roulant équipé de spreaders 40 tonnes. Dès septembre 1994 un portique trimodal adapté pour faire ces transbordements au fer-route sera installé. Cet équipement permettra un accroissement du trafic: il sera alors possible de manipuler une vingtaine de conteneurs par heure.

2.3 - Les perspectives d'accentuation de ces relations liées à la mise à grand gabarit de la Lys courtraisienne et à la liaison Seine-Nord.

a) La Lys courtraisienne.

Aujourd'hui, les barges de 1.350 tonnes qui assurent la navette entre le port de Lille et celui d'Anvers, ne peuvent pas emprunter le plus court chemin (carte 40).

En effet, celui-ci les obligerait à passer par le canal au gabarit Freycinet de la Lys courtraisienne. Aussi doivent-elles faire le "grand tour"(1) (Lille, Douai, Valenciennes, Tournai, Gand, Anvers). La mise au grand gabarit de la Lys courtraisienne divisera par deux le temps de transport des barges.

A raison de deux départs chaque semaine dans chaque sens, avec des barges n'ayant qu'une capacité de 50 EVP, le maximum théorique de 10.000 conteneurs est déjà atteint à 80% aujourd'hui.

L'Exécutif Flamand a approuvé les plans de la Lys courtraisienne le 8 janvier 1993 et signé un protocole d'exécution avec les autorités communales de Courtrai car celles-ci voudraient des garanties de sauvegarde urbanistique et ont obtenu que les travaux soient entrepris par phases successives pour réduire les perturbations.

La modernisation de la Lys à Courtrai entraîne une vague d'expropriations, la reconstruction de tous les quais et de huit ponts, dont deux seront amovibles. Les expropriations coûteront 600 millions de francs belges, les travaux sur la voie navigable, 1,7 milliards.

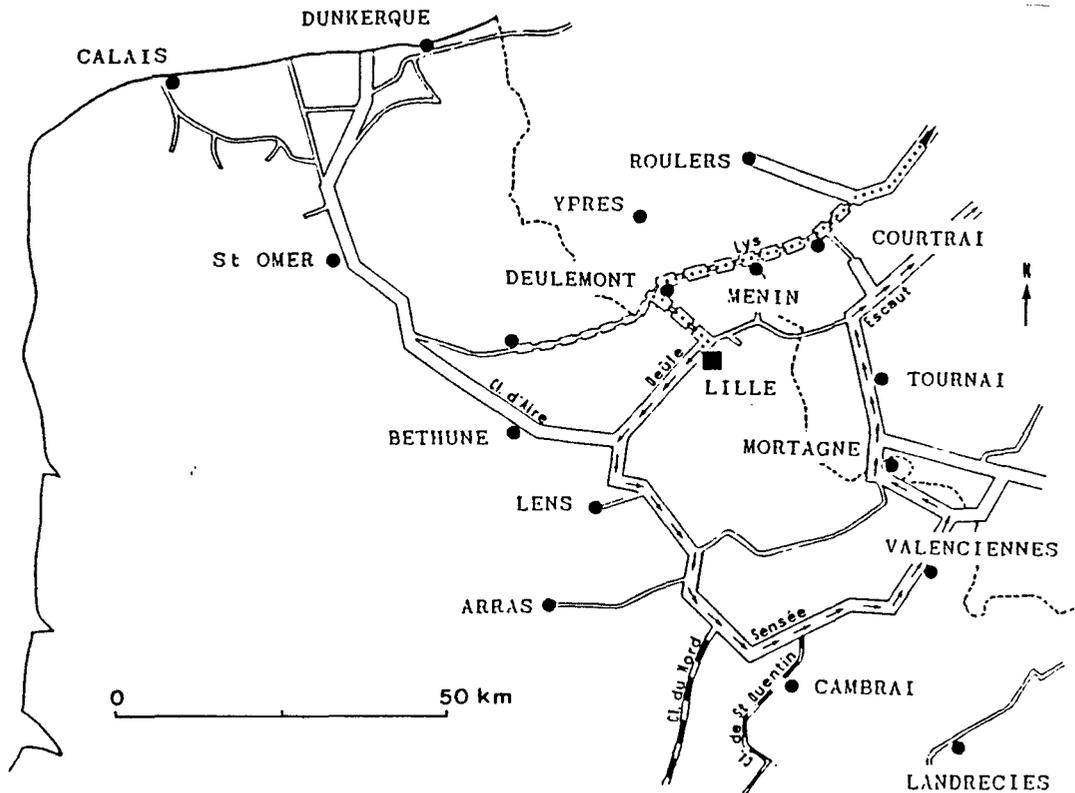
Les autorités courtraisiennes ont obtenu du département des Travaux Publics la réalisation simultanée d'un boulevard périphérique. La dernière phase des travaux devrait être achevée en 1998 sans que la circulation ne soit interrompue une seule journée.

Lorsque le "bouchon de Courtrai" aura sauté (la Lys courtraisienne ne permet pas le passage de péniches de plus de 300 tonnes), des

 (1) Dominique DRAPIER - Responsable commercial des ports de Lille et entrepôts magasins généraux - Lille - 06/01/94

navires de 1.350 tonnes pourront passer d'un réseau fluvial à l'autre entre la France et la Belgique, via la Métropole lilloise.

Carte 40 : PROFIL ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE
LIES AU RESEAU DE VOIES NAVIGABLES FRANCO-BELGES DE
LA METROPOLE LILLOISE



Légende:

- ===== 1,80 à 2,20m (réseau Freycinet).
- ===== 2,40m (Canal du Nord).
- ===== 2,40 (En projet ou en cours).
- ===== 2,50 à 3,00m (Canal à grand gabarit).
- ===== 2,50 à 3,00m (En projet ou en cours).
- ===== Projet de mise au grand gabarit du canal du Nord ou du canal de Saint-Quentin (liaison Seine-Nord).
- ====>>> Cheminement actuel de la navette conteneurs Lille-Anvers-Rotterdam.
->>> Cheminement futur de la navette conteneurs Lille-Anvers-Rotterdam (une fois la mise au grand gabarit de la Lys courtraisienne réalisée).

La plate-forme de Lille va, dans ce contexte, bénéficier d'une situation nautique très favorable avec le port d'Halluin, associé au CIT de Tourcoing-Roncq, directement relié à Gand et Anvers. Mais il reste encore à moderniser et à rendre plus compétitive l'offre de services, notamment à informatiser le système de gestion du trafic fluvial.

b) La liaison Seine-Nord.

Aux Pays-Bas, le fluvial domine la route: le premier assure 53,3% du trafic marchandises, la seconde 34,9 seulement. En Allemagne, la navigation achemine autant de volume de fret que la SNCF en France. En Belgique, 10% des marchandises transitent par les canaux. Des trois millions et demi de conteneurs movimentés sur les terminaux de Rotterdam, 33% y parviennent grâce au fluvial. A Anvers, la moitié du million et demi de conteneurs arrive également sur des barges...

Ces chiffres illustrent les opportunités économiques de la liaison Seine-Nord pour la Métropole lilloise. B.Pacory, Directeur du port de Lille affirme au sujet de ce projet: *"Tout en soulageant la route, cette nouvelle infrastructure renforcerait la position de Lille comme plate-forme de massification et de distribution pour toute l'Europe du Nord. Nous serions ainsi reliés à tout le réseau fluvial du Bénélux et pourrions accroître immédiatement nos échanges avec ces pays. Mais surtout, les ports de Dunkerque et Calais en tireraient les plus grands bénéfices. Dunkerque posséderait alors un atout capable de lui permettre de supporter la concurrence d'Anvers et de Rotterdam"*(1).

Cependant, si l'intérêt d'une telle liaison existe, les élus et les acteurs économiques se divisent sur le choix du tracé. Deux tracés sont proposés (carte 40).

Le premier correspond au canal du Nord (accessible actuellement aux convois poussés de 700 tonnes) qui semble être le moins cher et plus court de 37 kilomètres que son concurrent passant par Saint-Quentin, mais pour un gabarit inférieur, seulement égal à 2.500 tonnes. On notera cependant que les Belges et Néerlandais sont très performants avec des normes maximales de 2.000 tonnes. Cette option serait la plus favorable à la Métropole lilloise en assurant le lien le plus direct entre la Seine et la Deûle.

L'autre option correspond à la mise au grand gabarit du canal de Saint-Quentin (réseau Freycinet).

Si l'on s'en tient à une simple analyse des coûts de transport, les prix à la tonne/kilomètre s'établissent ainsi (en centimes) (2):

- Voie d'eau	18,7
- Voie ferrée	25,8
- Route sans nuisance	61
- Route avec nuisance	97

2.4 - Vers une amélioration de l'image de marque des voies navigables.

Malgré ces prix très attractifs, le transport fluvial en France est victime d'une mauvaise réputation (image passéiste d'une batellerie à bout de souffle et d'un autre temps).

(1) Voix du Nord (La) 2 octobre 1993 "Pour passer la frontière."
 (2) HUSSET (Alain), MOULINIER (Gilbert), PETIT (Philippe) avril 1990 "Canal Seine-Nord à Grand gabarit: étude sur l'évaluation économique du projet." Institut d'Expertise et de Prospective de l'Ecole Normale Supérieure, Paris p16.

Cette image n'est d'ailleurs pas complètement fausse. La faible taille des embarcations, la rigidité du système d'attribution des charges, l'éparpillement des propriétaires, mais aussi l'état général du réseau, ne font que renforcer cette impression plus que mitigée: *"un réseau de canaux mal articulé entre les différents sous-ensembles de la région Nord-Pas-de-Calais et de la région parisienne, ainsi qu'une batellerie inadaptée à la concurrence étrangère, sont les deux principales causes de cet état de fait"*(1).

Le facteur temps joue lui aussi un rôle non négligeable dans le choix des modes de transports: on reproche à la voie d'eau sa lenteur face au rail et surtout à la route. On signale aussi que les ruptures de charge provoquent un surcoût et une perte de temps, puisque le canal, contrairement à la route, ne peut pas aller partout.

Des signes d'espoir se dessinent néanmoins: 1989 et 1990 ont été de bonnes années, ouvrant à la voie d'eau de nouvelles perspectives de développement pour la décennie à venir: la tendance à la baisse a enfin été enrayée, après des années d'érosion et de déclin, avec des hausses supérieures à 2% par an pour les tonnages et à 3% pour les tonnages par kilomètre.

Cette progression a pu se faire malgré des infrastructures désuetes et une réglementation pesante qui contribuent à maintenir le secteur fluvial dans un état de marasme latent: *"C'est dire les potentialités apportées par un réseau moderne, notamment sur la liaison Seine-Nord, associé à une réorganisation de la batellerie, pour consolider une évolution qui risque de se révéler éphémère si l'on ne fait rien pour la soutenir"*(2)

En effet, *"la réorganisation de la batellerie passe avant tout par une amélioration des réseaux"*(3). La réussite du programme TGV, présenté comme le fer de lance de l'industrie française, a complètement transformé l'image de la SNCF. La batellerie peut espérer une évolution comparable, si on lui en donne les moyens.

Par ailleurs, le transport fluvial est le moins polluant et le moins risqué en terme d'accidents de parcours, d'heures perdues en embouteillages, encombrement de surface. La voie d'eau peut aussi faire figure de complément à la voie routière, la liaison Seine-Nord devenir un complément de l'autoroute A1...

De plus en plus, les ports fluviaux se rebaptisent "inlandports" (port intérieur), terminologie usitée depuis plusieurs années par les Néerlandais et que certains acteurs du port de Lille envisagent d'adopter (4).

Dernier signe de changement des mentalités, les ports se fédèrent en associations telle que la Fédération Européenne des Ports Intérieurs (FEPI), qui regroupe les ports intérieurs Français, Belges, Néerlandais, Allemands, Suisses, Anglais, Italiens,

(1) HUSSET (Alain), MOULINIER (Gilbert), PETIT (Philippe) avril 1990 "Canal Seine-Nord à Grand gabarit: étude sur l'évaluation économique du projet." Institut d'Expertise et de Prospective de l'Ecole Normale Supérieure, Paris pp12-13. (2) Id. p14. (3) Id. p13. (4) Dominique DRAPIER - Responsable commercial des ports de Lille et entrepôts magasins généraux - Lille - 06/01/94.

Autrichiens et Tchécoslovaques, pour faire du lobbying auprès de la Commission de Bruxelles, défendre la voie d'eau, et se promouvoir.

3 - LES OBSTACLES A UN TEL RAPPROCHEMENT

3.1 - La multiplication des plates-formes multimodales.

Un projet est en cours d'étude pour l'UAT et le LEIEDAL qui porte sur le concept de port sec intérieur franco-belge. Cette étude a pour objet de définir la faisabilité de cette notion de port intérieur franco-belge, qui se fonde sur le fait qu'il existe dans cette région-frontière entre Tourcoing et Courtrai tout un savoir faire en matière de traitement de marchandises puisqu'il y a encore de nombreux transitaires en douanes qui travaillent sur ce secteur géographique, qui ont souffert de l'ouverture des frontières en 1993 mais qui se sont en partie restructurés. Leur savoir-faire subsiste en ce qui concerne le traitement de marchandises des échanges extra-communautaires et peut être valorisé dans le cadre de la mise en place d'un tel port intérieur qui consisterait à fédérer toute une série d'opérateurs privés et publics en vue de faire en sorte que le traitement douanier des marchandises en intra-communautaire, qui passe par les ports d'Anvers et de Rotterdam, puisse se faire à l'intérieur des terres. On peut estimer que ces ports ont des problèmes d'occupation de terrains que l'on pourrait très bien traiter à l'intérieur des terres en les envoyant directement vers ce port sec relais. Il jouerait une fonction à la fois administrative et de rupture de charge et d'éclatement, en s'appuyant sur les équipements existants (CIT de Roncq, LAR en Belgique, Port fluvial sur la Lys en Belgique, CRT de Lesquin, Plate-forme de Lomme... et tous les équipements qui peuvent concourir dans la Métropole lilloise à de telles activités). Ce projet est actuellement en cours d'étude.

On peut s'interroger sur la pertinence qu'il y a aujourd'hui à multiplier les projets de plates-formes multimodales. Ces plates-formes sont destinées à organiser les flux, à les fluidifier. Si chaque commune crée sa plate-forme, le résultat sera contraire aux attentes. L'échelle de pertinence pour la réalisation d'un tel équipement est au moins celle de la région Nord-Pas-de-Calais tout entière.

Pourtant les projets sont nombreux: Tournai, Saint-Omer, Dourges. Cependant, créer une plate-forme à Dourges c'est l'exposer de façon plus précise qu'une autre à une concurrence avec les plates-formes du Nord de Paris (Garonor). Par ailleurs, elle ne sera pas capable d'aider au port de Dunkerque: ce sera une ligne directe vers Anvers et Rotterdam. Enfin, les grands flux de circulation de marchandises de la région Nord-Pas-de-Calais et de la Métropole lilloise sont situés plus près de Lille, plus dans le sens entre Lille et Dunkerque qu'entre Lille et Douai. D'autre part, Dourges

constitue une création de plate-forme ex-nihilo alors qu'il serait préférable de valoriser les plates-formes déjà existantes, avec des flux de trafic déjà identifiés, plutôt que d'en créer de nouvelles.

L'implantation d'activités liées aux transports dépend de l'existence de clients et de l'établissement de liens industrie-transport. "Le lieu important de production et de consommation que représente la Métropole lilloise (...) attire dès à présent des transporteurs français et étrangers qui viennent s'installer dans les plates-formes existantes (Port de Lille et CRT de Lesquin) ou se déclarent intéressés par la mise en place de trafics réguliers de conteneurs, même par voie d'eau entre Lille et Rotterdam"(1).

3.2 - L'obligation de Dunkerque, comme débouché maritime de la Métropole lilloise.

En valeur absolue, tonnage et valeur, on remarque que le Nord (37,3% en tonnage et 53,2% en valeur), la Lorraine, l'Île-de-France et l'Alsace, sont les régions les plus importantes du point de vue trafic détourné puisqu'elles représentent à elles seules 79% en tonnage et 69% en valeur du trafic détourné. "La plus grande part des trafics échappant totalement aux ports français transite par les ports belges et hollandais (96,1% en tonnage et 78,0% en valeur du trafic total détourné), et (...) sur les 11,6 Mt passant par les ports belges et hollandais, 7,9 millions sont acheminés vers la France par route et voie navigable par des véhicules de nationalité française ou étrangère pour respectivement 2,7 et 5,2 Mt, soit 34,2% pour le pavillon français et 65,8% pour le pavillon étranger, le pavillon donnant la nationalité du véhicule utilisé pour le parcours terrestre à l'étranger"(2).

Les raisons de ce détournement de trafic sont simples: les ports français, dont Dunkerque, ont jusqu'ici largement facilité la tâche des autres ports européens. Le manque de fiabilité de leur main d'oeuvre et ses revendications incessantes, ont fait partir quelques lignes vers les autres ports européens au premier rang desquels se trouvent Anvers et Rotterdam. On peut aujourd'hui se demander si le changement de statut des docks français va permettre aux activités portuaires de contrôler leur main d'oeuvre et de redevenir compétitifs ou s'il n'est pas déjà bien trop tard.

Par conséquent, Lille travaille plus avec Anvers-Rotterdam qu'avec Dunkerque: "Nous travaillons nous surtout avec des compagnies qui n'escalent pas sur le port de Dunkerque actuellement (...) avant d'avoir lancé la barge entre Lille et Anvers on avait étudié la possibilité de faire Lille-Dunkerque. On s'est rendu compte que le flux potentiel était insuffisant pour assurer la rentabilité de la ligne"(3).

Dunkerque a laissé passer sa chance. Les compagnies maritimes doivent déterminer les ports où elles vont pouvoir s'implanter

(1) STEVENS (Jean-François) décembre 1989 "L'Europe à portée de main... Lille eurocité." Lille, Préfecture de Région, p14. (2) Ministère des transports août 1986 "Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français. Résultats 1985." SITRAM, Paris, p5. (3) Dominique DRAPIER - Lille - 06/01/94.

pour ensuite desservir un arrière pays. Le Havre et Dunkerque étaient les deux ports français qui étaient sans doute les mieux situés pour pouvoir capter ces flux; "mais les problèmes qui ont eu lieu à Dunkerque ont fortement desservi l'image de ce port, surtout en raison de la concurrence très proche d'Anvers et de Rotterdam. A une certaine époque, entre 1975 et 1980 c'est là que s'est joué le rôle de Dunkerque comme port à conteneurs et lorsque les lignes ont décidé de ne pas escaler sur un port, après il est quasiment impossible de les y faire revenir. Ainsi COSCO escalait à Dunkerque. Lors d'une grève qui sévissait sur ce port, ils ont eu plusieurs dizaines de conteneurs de fruits exotiques qui ont été bloqués; Vous imaginez la perte sèche et il faut encore expliquer à un Chinois ce qu'est une grève... Le marché a été perdu au niveau de Dunkerque"(1).

Ce type de remarque explique pour quelles raisons aujourd'hui, en terme de trafic conteneurs, Le Havre représente entre 800.000 et 1 million de conteneurs EVP par an, Anvers 1,8 million, Rotterdam, 4,2 millions et Dunkerque seulement 70.000.

Et de plus en plus, la tendance à l'abandon de Dunkerque semble se confirmer. Lors du Conseil d'Administration de Dunkerque du 8 avril 1994, des informations ont circulé, venant de Belgique, sur le projet de création d'un joint-venture entre la SNCF, la SNCB et Railtrans, un opérateur anversois.

Cette société, au conseil d'administration de laquelle siègeraient des représentants de la SNCF, a pour but de "coordonner et de promouvoir le transport de marchandises par le rail entre Anvers, l'ensemble de la Belgique et la France d'abord en trafic conventionnel, puis en trafic combiné".

A moins de mesures politiques autoritaires obligeant la Métropole lilloise à privilégier Dunkerque, on voit mal comment Lille pourrait aujourd'hui s'écarter des opportunités de développement que lui offrent Anvers et Rotterdam.

(1) Dominique DRAPIER - Responsable commercial des ports de Lille et entrepôts magasins généraux - Lille - 06/01/94.

CONCLUSION DE LA QUATRIEME PARTIE

Les relations unissant la Métropole lilloise aux régions urbaines multimillionnaires voisines que sont Londres, la Randstad et la Ruhr, sont encore faibles aujourd'hui.

La mer, les obstacles linguistiques, l'absence de relations historiques communes et l'existence de frontières politiques et économiques bien ancrées dans les mentalités, ont jusqu'à présent restreint les relations que la Métropole lilloise aurait pu entretenir avec des villes pourtant peu éloignées.

Néanmoins, l'étude des relations internationales qu'entretiennent les différents acteurs universitaires, économiques, culturels et institutionnels de la Métropole lilloise, met en évidence un certain nombre de liens qui peuvent devenir, en raison du décroissement frontalier, autant d'axes stratégiques de développement (relations universitaires, tourisme d'affaires relations commerciales).

Autre atout pour la Métropole lilloise dans la perspective du décroissement frontalier, sa situation géographique perçue comme une plate-forme favorable aux entreprises britanniques et américaines souhaitant pénétrer le marché européen.

Parallèlement, le développement des relations entre la Métropole lilloise et les ports d'Anvers et de Rotterdam, dans un contexte heureux pour elle, de redéfinition des relations entre les grands ports maritimes et leur hinterland, fait de l'axe Lille-Anvers, un axe encore embryonnaire mais majeur de développement pour la Métropole lilloise dans ce contexte de décroissement frontalier.

Enfin, les perspectives offertes par sa situation géographique exceptionnelle, amènent les acteurs du développement de la Métropole à développer de nouvelles formes de para-diplomatie urbaine (le Comité Grand Lille) et à réaliser de grands projets urbains destinés à valoriser la situation géographique de la Métropole lilloise, équipements qui transforment son paysage. Aujourd'hui, alors que ces équipements sont presque achevés, on peut s'interroger sur l'efficacité avec laquelle ils agiront:

arriveront-ils à attirer les investisseurs sur le territoire de la Métropole, à empêcher sa dévitalisation via la gare Lille-Europe ? leur taille sera-t-elle suffisante ? En dépit d'études prospectivistes, il n'en reste pas moins que le développement de la Métropole lilloise reste encore aujourd'hui un pari, pari de l'excellence qu'elle se donne les moyens de gagner mais pari qui se heurte encore à de nombreux obstacles :

Ainsi, la Métropole lilloise souffre encore d'une mauvaise image de marque aussi bien en France qu'à l'étranger. Perçue comme une ville en récession, touchée par une grave crise sociale urbaine et de forts contrastes entre ses différents secteurs géographiques, elle n'a pas encore acquis à ce jour l'image d'une métropole unie politiquement et économiquement autour d'une image forte, d'un nom unique et d'une politique promotionnelle efficace. Pourtant, sans unité, la vocation européenne de Lille ne pourra pas se réaliser.

Les chances semblent néanmoins aujourd'hui l'emporter sur les risques. Appuyé par une forte cohésion interne et aidé par une politique de communication interne et de promotion externe efficace, à l'image des actions réalisées dans la Ruhr, le décroisement frontalier offre des perspectives de développement jusqu'alors jamais rencontrées, pour la Métropole lilloise

CONCLUSION GENERALE

L'oeuvre de construction européenne se poursuit. Une volonté de coopération transfrontalière bien réelle, bien que souvent entachée de replis nationaux révélateurs d'un atavisme protectionniste séculaire, anime les décideurs et les acteurs du monde politique, économique et culturel des pays membres. En un mot, l'Europe se décroïsonne lentement, difficilement mais sûrement.

Dans ce contexte, les métropoles, concentrant une part croissante des populations et des pouvoirs, deviennent les lieux où tout se joue, des places fortes projetées dans un contexte concurrentiel qu'elles ne connaissaient pas lorsque les frontières étaient closes et lorsque les Etats tout puissants définissaient seuls, leur devenir.

L'enjeu du décroïsonnement frontalier s'exprimera et s'exprime déjà différemment selon les métropoles. La Métropole lilloise, de part sa situation géographique particulière, est directement concernée pour deux raisons différentes: d'une part, si l'on considère l'échelle de proximité, en raison de son caractère doublement transfrontalier, située à cheval sur deux Etats et deux aires linguistiques différentes, avec les interrelations et les dysfonctionnements que cette situation génère; d'autre part, lorsque l'on considère l'échelle lointaine, parce que le décroïsonnement frontalier transforme sa situation de cul-de-sac en une situation de plaque tournante au centre d'un territoire multiculturel, multilingue, international et densément urbanisé, la conduisant rapidement à devoir affronter le rapprochement relatif de Bruxelles et Paris et, plus tardivement, celui des autres grandes métropoles et nébuleuses urbaines d'Europe du Nord-Ouest que sont Londres, la Randstad et la Ruhr.

La Métropole franco-belge, se compose de deux versants, l'un français et l'autre belge, séparés par une frontière politique qui a, depuis son origine, joué un rôle de catalyseur favorisant certains flux et en interdisant d'autres. Cette frontière demeure aujourd'hui la principale cause de dysfonctionnements dans l'organisation de la vie quotidienne des populations qui la jouxtent et dans les décisions et les choix stratégiques pris par les décideurs Belges et Français des ressorts administratifs limitrophes.

Le décloisonnement frontalier offre à ces derniers comme à ces premiers des perspectives de rationalisation nouvelles. Ainsi, l'initiative communautaire INTERREG a-t-elle joué un rôle déclencheur, en permettant à des acteurs politiques locaux de plus en plus nombreux, d'initier divers programmes de coopération transfrontalière de proximité, les opérations Comines-Europe et Eurozone ayant le champ de préoccupation le plus large et étant les plus avancées.

Parallèlement, des projets d'intérêt général, concernant quant à eux l'ensemble de la Métropole lilloise et englobant tous les secteurs de préoccupation ainsi que, théoriquement, les projets de rang inférieur, ont été édifiés. C'est le cas dans le domaine politique de la COPIT, ou bien, dans le domaine économique, d'Euro-6, qui s'est fixé entre autre objectif la réalisation d'une rocade autoroutière franco-belge de contournement de la Métropole lilloise.

Cette multiplication des actions de coopération transfrontalière, témoigne de la volonté nouvelle des principaux acteurs et décideurs locaux Français et Belges de se rassembler autour du concept de Métropole franco-belge. Les perspectives offertes à long terme sont en effet prometteuses et donc mobilisatrices d'énergies: amélioration de la vie des populations, rationalisation des choix budgétaires, gestion commune de l'usage des sols et pourquoi pas, même si cela reste encore un rêve d'édile local, construction d'une véritable Métropole politiquement unie.

Le chemin de l'harmonisation du fonctionnement de cette métropole encore virtuellement franco-belge est cependant parsemé de difficultés. On peut s'interroger en premier lieu sur les conséquences de cette inversion majeure opposant deux périodes de l'histoire contemporaine de la Métropole lilloise: l'une, se terminant il y a environ dix ans, marquée par une "transfrontiéralité" vécue au quotidien par les populations mais catégoriquement refusée par les acteurs officiels de la vie locale, et l'autre, commencée depuis, caractérisée par le contraste entre l'enthousiasme nouveau de ces mêmes acteurs et la tendance au repli national et culturel des populations.

Plusieurs autres obstacles de taille compromettent également l'objectif de voir se réaliser une Métropole franco-belge. C'est

le cas du partage illogique de la Métropole franco-belge entre deux programmes INTERREG distincts, au lieu d'un seul programme qui lui aurait été spécifique et aurait permis d'assurer une certaine cohérence. C'est aussi le cas de la lenteur de l'arrivée des co-financements européens et de l'insuffisance des pouvoirs des collectivités locales en matière de coopération internationale. C'est le cas en outre des difficultés liées à la méconnaissance mutuelle des acteurs, à l'existence d'organisations administratives et de profils culturels très différents, d'intérêts parfois antagonistes et de clivages linguistiques et politiques, constituant finalement autant de facteurs d'apparition de nouvelles frontières au sein de ce territoire. Certaines de ces difficultés conduisent à se demander si une nouvelle définition du rôle de l'Etat et des collectivités locales, agents géographiques par trop bloqués par des cadres juridiques obsolètes, n'est pas, du moins à certains égards, à entreprendre.

L'enjeu du succès d'une Métropole officiellement franco-belge est pourtant de taille. La Métropole lilloise, de par sa situation géographique si particulière, voit son succès ou son échec susceptible de faire d'elle le site pilote, le laboratoire leader de la coopération transfrontalière de proximité d'où sortirait une formule de l'Europe du citoyen, comme il peut, en cas d'échec, compromettre son succès quant à son positionnement sur la scène européenne. En effet, outre les questions liées aux dysfonctionnements des territoires, la réalisation d'une Métropole franco-belge pose aussi le problème de l'atteinte d'un seuil critique conférant à celle-ci une dimension démographique, économique, culturelle et politique la rendant capable de défendre les ambitions d'une "eurocité", positionnée de façon favorable vis-à-vis des autres villes européennes.

Cette dernière remarque vaut en premier lieu pour le positionnement de la Métropole lilloise entre Paris et Bruxelles, les deux plus grandes métropoles européennes francophones, situées au plus près d'elle.

Ainsi, capitale de l'Europe, Bruxelles est-elle aujourd'hui confrontée à une compétition internationale croissante pour la conservation de cette place. Cependant, l'implantation massive de l'immobilier de bureaux sur son territoire se réalise au détriment des intérêts de la population locale, obligée de fuir une ville devenue trop chère, fuite entraînant à son tour une dégradation des moyens financiers de la cité toute entière. Parmi les réponses permettant d'apporter une solution à ce phénomène de "bruxellisation", figure en premier lieu la délocalisation d'une partie de cet immobilier dans une autre ville, proche si possible. La Métropole lilloise, dotée d'une bonne disponibilité foncière, présente, dans cette perspective, de réels atouts que certains de ses décideurs entendent bien mettre en valeur.

Cependant, la Métropole lilloise n'est pas la seule agglomération en lice pour attirer sur son territoire les éventuelles délocalisations bruxelloises. Anvers et Berlin, disposent elles aussi d'atouts pour assurer cette fonction. Par ailleurs, le développement du centre d'affaires de Bruxelles, pendant d'Euralille, pourrait bien lui faire concurrence. Néanmoins, en dépit de ces risques, si une stratégie efficace de rapprochement des deux villes se met en place, Bruxelles représente d'abord une chance pour le développement à venir de la Métropole lilloise, sa principale alternative au risque parisien.

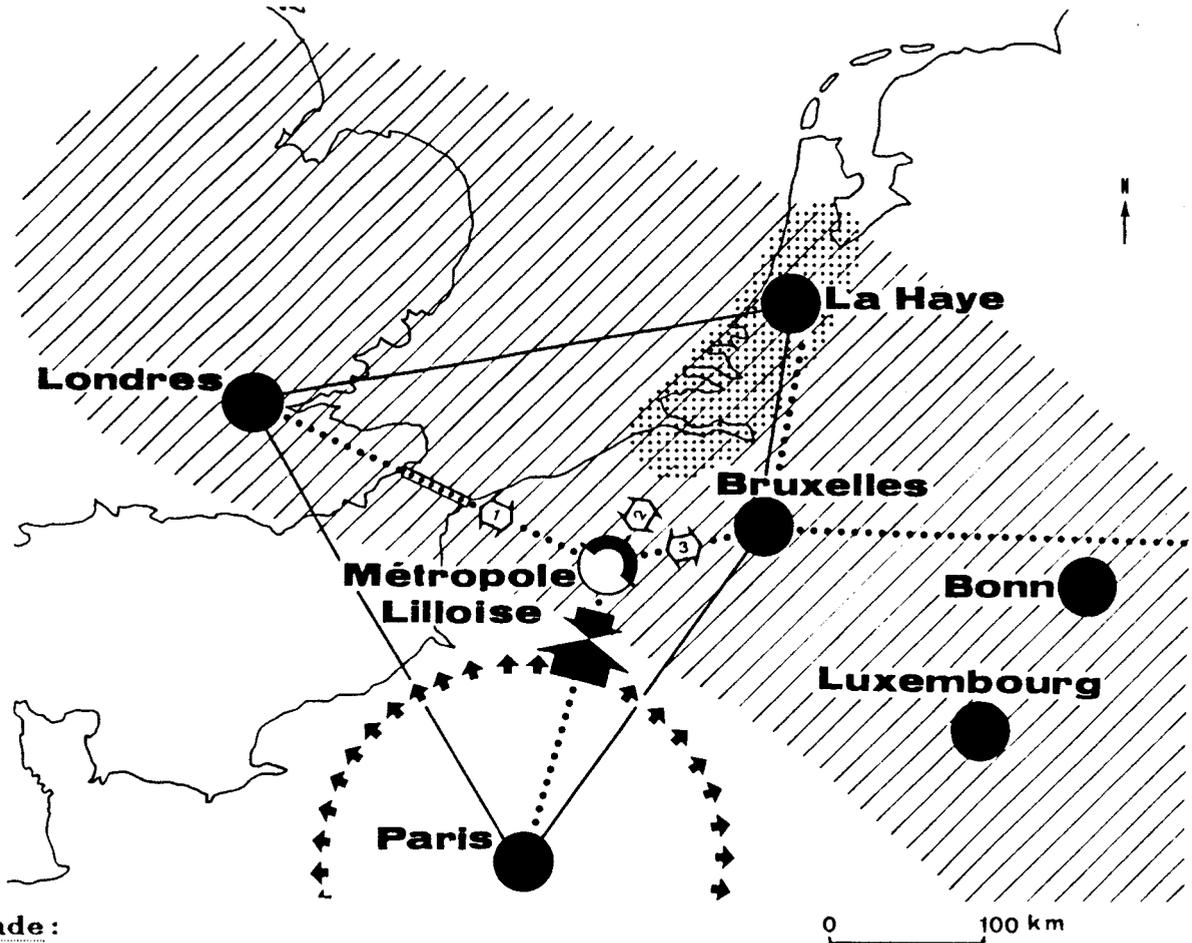
A ce propos, la définition du nouveau Schéma Directeur de la Région Ile-de-France confirme la poursuite de l'expansion spatiale de la mégapole parisienne. Désormais, la réalité géographique de Paris recouvre l'ensemble d'un "bassin parisien" qui s'étend jusqu'aux marges du Nord-Pas-de-Calais. Cette extension continue de la capitale française, favorisée par l'ouverture des frontières et la concurrence inévitable qui oppose désormais plus directement Paris à Londres, à la Randstad ou à la Ruhr, augmente le risque d'une satellisation de la Métropole lilloise dans l'orbite parisienne. Face à ce risque, les faux espoirs liées aux délocalisations d'administrations publiques font figure de trahison et accentuent la crainte qu'ont les décideurs lillois de l'ogre parisien. L'avenir de la Métropole lilloise est au Nord et non au Sud.

Enfin, lorsque l'on considère les nouveaux enjeux liés au positionnement de la Métropole lilloise en Europe du Nord-Ouest et, plus particulièrement vis-à-vis des principales concentrations urbaines de ce territoire autres que Bruxelles et Paris, c'est à dire Londres, la Randstad et la Ruhr, il s'avère qu'elle occupe une place de choix dans le différentiel européen en termes de prix de l'immobilier ou de disponibilités foncières, et qu'elle bénéficie en outre d'une bonne connexion aux réseaux de transports modernes. Ces atouts représentent des facteurs positifs, sous réserve d'une politique promotionnelle de qualité, pour attirer les investisseurs sur le territoire de la Métropole lilloise.

D'ores et déjà, ces atouts contribuent à la bonne perception de la Métropole par les Britanniques, s'annonçant susceptibles de localiser des intérêts financiers dans cette Métropole lilloise qu'ils perçoivent comme un "gateway" idéal pour la pénétration du marché européen. Cette opportunité pourrait devenir, avec l'axe Lille-Bruxelles, le deuxième axe stratégique du déploiement international de la Métropole lilloise.

Par ailleurs, autre facteur témoignant du dynamisme des acteurs de la Métropole lilloise, la multiplication de ses relations internationales, que ce soit dans le domaine universitaire, culturel ou économique. Dans ce dernier domaine, les nouvelles relations réunissant la Métropole lilloise aux ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam, représentent le troisième axe le plus

Carte 4I : LA METROPOLE LILLOISE DANS UNE EUROPE DECLOISONNEE

**Légende :****L'état des lieux**

- Capitales politiques d'Europe du Nord-Ouest
- ▨ Dorsale européenne
- ▤ Zone portuaire européenne
- Futur tracé TGV Nord-européen
- ▬ Tunnel sous la Manche

Les risques pour la Métropole lilloise

- Le risque de dévitalisation de la Métropole lilloise lié à l'expansion des mégapoles européennes.
- ↑↑↑↑ L'expansion continue de la mégapole parisienne...
- ⬅⬅ et le risque de satellisation de la Métropole lilloise dans l'orbite parisienne

Les chances pour la Métropole lilloise

- La construction d'une Métropole lilloise franco-belge ou franco-néerlando-wallonne.
- ① La Métropole lilloise, base avancée pour la pénétration du marché européen par les investissements britanniques et américains.
- ② La Métropole lilloise, plateforme de collecte, de distribution et de gestion des flux entre l'Europe de l'Ouest et du Sud-Ouest et la zone portuaire européenne.
- ③ La Métropole lilloise, pôle de déconcentration de services de l'Union européenne en complémentarité avec Bruxelles.

pertinent sur lequel pourrait s'appuyer l'internationalisation de la Métropole lilloise.

Enfin, clef de voûte du réaménagement de la Métropole, Euralille est l'un des signes les plus visibles de la volonté de positionner favorablement la Métropole lilloise en Europe du Nord-Ouest. Ce grand projet urbain se présente comme un pari risqué mais nécessaire. Revu cependant à la baisse, on peut se demander s'il sera suffisant pour doter la Métropole lilloise d'équipements immobiliers jouant le rôle de phares qui leur est dévolu.

En dépit de ces actions éclatantes, des points faibles subsistent cependant. Ils représentent des obstacles à la valorisation des opportunités liées au décroissement frontalier. C'est le cas de la qualité sociale et urbaine de la Métropole qui, si elle ne constitue pas un problème exceptionnel dans les grandes villes, contribue cependant à freiner l'amélioration de son image de marque. Inversement, on peut se demander si l'internationalisation souhaitable de la Métropole lilloise pourra contribuer à résoudre ses problèmes sociaux ou bien si, au contraire, elle ne les rendra pas plus aigus.

Considérant les relations unissant les deux versants de la Métropole franco-belge, et en dépit des nombreux obstacles que les acteurs locaux rencontrent dans les actions de coopération transfrontalière de proximité auxquelles ils s'attellent, le décroissement frontalier apparaît comme un facteur positif, susceptible d'harmoniser le fonctionnement d'une métropole franco-belge et diffusant un exemple réussi de matérialisation de l'Europe du citoyen.

Par contre, si l'on considère ses conséquences sur le positionnement de la Métropole lilloise en Europe du Nord-Ouest, celui-ci apparaît à la fois comme une chance et comme un risque, comme un tremplin inespéré donnant à la Métropole l'occasion de se développer en se tournant délibérément vers le Nord pour échapper aux contraintes parisiennes mais aussi comme un grand risque susceptible de la conduire, par le jeu des concurrences que se livrent déjà les villes entre elles, à une dévitalisation progressive de ses ressources culturelles, économiques et humaines.

Les décideurs de la Métropole lilloise, bien que tiraillés encore par des querelles de clocher, commencent à percevoir ces enjeux (carte 41). La rationalisation du fonctionnement des territoires, autorisée par le décroissement frontalier, peut être aujourd'hui envisagée. Aujourd'hui, la définition d'une stratégie claire du déploiement international de la Métropole lilloise, articulée sur les trois axes stratégiques précédemment définis, gérée par une structure institutionnelle nouvelle capable de fédérer les volontés, esquissée par le Comité Grand Lille, est indispensable. Indispensable non seulement pour lui permettre de s'ancrer dans

une Europe du Nord-Ouest en mutation, mais aussi pour assurer la mutation de la Région Nord-Pas-de-Calais dans son ensemble et, enfin, comme élément susceptible de permettre un véritable accrochage de l'ensemble du territoire national à une Europe sans frontières.

—ANNEXES—

DOCUMENT ANNEXE n° I : LES NOUVELLES POSSIBILITES JURIDIQUES DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE OFFERTES AUX COLLECTIVITES LOCALES

8 février 1992

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2083

TITRE IV

DE LA COOPÉRATION DÉCENTRALISÉE

Art. 131. - I. - Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent conclure des conventions avec des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France.

Ces conventions entrent en vigueur dès leur transmission au représentant de l'Etat dans les conditions fixées aux I et II de l'article 2 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 précitée. Les dispositions de l'article 3 de la même loi sont applicables à ces conventions.

II. - Le deuxième alinéa du II de l'article 4 de la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 précitée est abrogé.

Art. 132. - L'article 1^{er} de la loi n° 83-597 du 7 juillet 1983 relative aux sociétés d'économie mixte locales est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Sous réserve de la conclusion d'un accord préalable entre les Etats concernés, des collectivités territoriales étrangères peuvent participer au capital de sociétés d'économie mixte locales dont l'objet est d'exploiter des services publics d'intérêt commun. Cet accord préalable doit prévoir des conditions de réciprocité au profit des collectivités territoriales françaises.

« Les collectivités territoriales étrangères qui participent au capital de sociétés d'économie mixte locales ne sont pas au nombre des collectivités ou groupements visés au 2° du présent article qui doivent détenir plus de la moitié du capital des sociétés et des voix dans leurs organes délibérants. »

Art. 133. - Il est inséré après le premier alinéa de l'article 21 de la loi n° 82-610 du 15 juillet 1982 d'orientation et de programmation pour la recherche et le développement technologique de la France quatre alinéas ainsi rédigés :

« Des groupements d'intérêt public peuvent également être créés :

« - pour exercer, pendant une durée déterminée, des activités contribuant à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques concertées de développement social urbain ;

« - ou pour mettre en œuvre et gérer ensemble, pendant une durée déterminée, toutes les actions requises par les projets et programmes de coopération interrégionale et transfrontalière intéressant des collectivités locales appartenant à des Etats membres de la Communauté économique européenne.

« Les collectivités locales appartenant à des Etats membres de la Communauté économique européenne peuvent participer aux groupements d'intérêt public visés aux trois alinéas précédents. »

Art. 134. - Il est créé une commission nationale de la coopération décentralisée qui établit et tient à jour un état de la coopération décentralisée menée par les collectivités territoriales. Elle peut formuler toute proposition tendant à renforcer celle-ci.

Art. 135. - Des décrets en Conseil d'Etat fixent, en tant que de besoin, les conditions d'application de la présente loi.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 6 février 1992.

FRANÇOIS MITTERRAND

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
ÉDITH CRESSON

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et du budget,
PIERRE BÉRÉGOVOY

Le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères,
ROLAND DUMAS

Le ministre d'Etat, ministre de la fonction publique
et de la modernisation de l'administration,
JEAN-PIERRE SOISSON

Le ministre d'Etat, ministre de la ville
et de l'aménagement du territoire,
MICHEL DELEBARRE

Le ministre de l'intérieur,
PHILIPPE MARCHAND

Le ministre de l'agriculture et de la forêt,
LOUIS MERMAZ

Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de l'espace,
PAUL QUILÈS

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,
LOUIS LE PENSEC

Le ministre délégué au budget,
M^{ICHEL} CHARASSE

Le secrétaire d'Etat aux collectivités locales,
JEAN-PIERRE SUEUR

(1) Travaux préparatoires : loi n° 92-125.

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 1581 ;

Rapport de M. Christian Pierret, au nom de la commission spéciale, n° 1888 ;

Discussion les 25, 26, 27 et 28 mars, 2, 4, 5 et 8 avril 1991 et adoption le 8 avril 1991.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, n° 269 (1990-1991) ;
Rapport de M. Paul Graziani, au nom de la commission des lois, n° 358 (1990-1991) ;

Avis de M. Paul Girod, au nom de la commission des finances, n° 364 (1990-1991) ;

Discussion les 11, 12 à 14 juin et 2 et 3 juillet 1991 et adoption le 3 juillet 1991.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 2204 ;

Rapport de M. Christian Pierret, au nom de la commission spéciale, n° 2380 ;

Discussion les 28, 29 et 30 novembre 1991 et adoption le 30 novembre 1991.

Sénat :

Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, n° 117 (1991-1992) ;

Rapport de M. Paul Graziani, au nom de la commission des lois, n° 230 (1991-1992) ;

Avis de M. Paul Girod, au nom de la commission des finances, n° 231 (1991-1992), et de M. Jean Faure, au nom de la commission des affaires économiques, n° 232 (1991-1992) ;

Discussion les 9, 10 et 14 janvier 1992 et adoption le 14 janvier 1992.

Assemblée nationale :

Rapport de M. Christian Pierret, au nom de la commission mixte paritaire, n° 2545.

Sénat :

Rapport de M. Paul Graziani, au nom de la commission mixte paritaire, n° 242 (1991-1992).

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat en deuxième lecture, n° 2541 ;

Rapport de M. Christian Pierret, au nom de la commission spéciale, n° 2546 ;

Discussion les 21 et 22 janvier 1992 et adoption le 22 janvier 1992.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, n° 245 (1991-1992) ;

Rapport oral de M. Paul Graziani, au nom de la commission des lois.

Discussion et adoption le 23 janvier 1992.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat en nouvelle lecture, n° 2558 ;

Rapport de M. Christian Pierret, au nom de la commission spéciale, n° 2559 ;

Discussion et adoption, en lecture définitive, le 24 janvier 1992.

DOCUMENT ANNEXE n°2 : ENQUETE AUPRES DES POPULATIONS
DE LA METROPOLE LILLOISE

Lieu de l'enquête:..... Date:..... Heure:.....

Identification de la personne interrogée:

- Sexe.....
- Profession.....
- Commune de résidence.....
- Commune de travail.....
- Nationalité.....
- Age.....

1 Combien de fois vous rendez-vous chaque semaine
en France/Belgique ?

- Jamais.....
- moins de 1 fois.....
- 1 fois.....
- 2 à 5 fois.....
- 6 à 10 fois.....
- Plus de 10 fois.....

(Si réponse = "jamais" : aller à la question 2; dans les autres cas :
aller à la question 3)

2 Pour quelles raisons ne vous-y rendez vous jamais ?

.....
(Aller à la question 4)

3 Pour quelles raisons vous-y rendez vous ?

- Pour rendre visite à des parents ou amis.....
- Pour des raisons professionnelles.....
- Pour des raisons commerciales.....
- Pour d'autres raisons. Lesquelles ?.....

4 Pensez-vous que les relations transfrontalières de proximité se
sont améliorées au cours des 10 dernières années ?

- Oui..... : Traiter les questions 5, 6, 7.
- Non..... : Pourquoi ?.....
- Ne sait pas..... : Questionnaire terminé.

5 A quoi attribuez-vous cette amélioration ?.....
.....

6 Quels sont les problèmes les plus importants que vous rencontrez
encore ?.....
.....

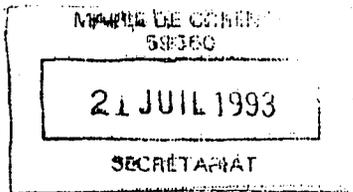
7 Quelles solutions permettraient de les résoudre ?.....
.....

BERNARD LEROY

143, RUE GAMBETTA
59560 COMINES
13
TEL. (20) 78 02 60

358

Ce 20 Juillet 93



Monsieur Henri SEGARD

Mairie de COMINES (Fr)

Monsieur le Maire,

Communauté Européenne, relations privilégiées franco-belges, Comines Ville Europe, comme les mots sonnent bien mais apparaissent bien creux quand on sonde la coquille.

Permettez moi de vous narrer un petit conte européen.

Il y a presque un quart de siècle, à l'époque où l'Europe était encore faite d'aspirations et de sentiments plus que de subventions et de règlements, deux jeunes européens décidèrent d'apporter leur pièce à l'édifice communautaire. Ils convolèrent donc et eurent deux enfants. Les circonstances de la vie (il était à l'époque plus facile aux jeunes couples de trouver un logement en Belgique qu'en France) firent que les enfants naquirent en Belgique. Un père français, une mère belge, deux enfants nés en Belgique et habitants tous quatre en France! Quel joli tableau pour l'Europe! Au point même qu'Antenne 2 vint leur demander leur avis à l'occasion du référendum sur Maastricht!

Leurs enfants, majeurs, souhaitèrent obtenir un passeport français. L'aîné, né à Mouscron, qui a sa carte d'identité française, sa carte d'électeur dont il use depuis 5 ans et la notification d'avoir à effectuer son service dans l'armée française avant fin 94 ne doutait pas de l'obtention du document. Le second, né à Tournai, tout juste majeur et fraîchement inscrit au recensement pour le service national, estimait n'avoir fait aucune faute ni posséder aucune tare qui le rendait indigne de recevoir le précieux livret.

Hélas! au bout de 4 semaines, leur dossier revint de la préfecture avec une demande instante de fournir un certificat de nationalité française.

A handwritten signature in the bottom right corner of the page.

BERNARD LEROY

143, RUE GAMBETTA

59560 COMINES

TEL. (20) ³⁹ 78 02 60

Renseignements pris, pour obtenir le dit document, il faut, outre le certificat de naissance du lieu d'origine, le certificat de domicile et l'acte de naissance du père. Le tout déposé au Palais de Justice de Lille générera une réponse, qu'on peut espérer favorable, émanant du ministère d'ici 5 mois.

Si tout va bien ils auront ce fameux passeport pour leur petit Noël 93!

Je signale que l'aîné qui vient d'obtenir un diplôme d'ingénieur suivra dès septembre des cours de 3^e cycle pour se spécialiser dans les affaires internationales, cours qui nécessiteront évidemment des stages à l'étranger. Quant au second, qui a vu sa carte d'identité s'invalidier avec sa majorité récente et ayant également besoin du certificat de nationalité pour son renouvellement, il sera apatride pendant quelques mois!

Dans certains quartiers de la Métropole, il est possible pour quelques milliers de francs d'obtenir des passeports plus beaux et plus neufs que les vrais sous un délai de huit jours. Les ressortissants d'Afrique du Nord auraient ils la solution à nos problèmes d'identité européenne?

Avant de se pencher sur le cas des Kurdes, des Afghans des Maliens et autres Slovènes, qui sont tous respectables, ne pourrait on se pencher sur les problèmes des pauvres frontaliers qui croient à l'Europe depuis près de 40 ans mais qui ne sont pas suffisamment médiatiques pour être entendus?

Je suis désolé de constater que ce genre de situation entraîne des jugements et des attitudes envers l'Administration qui, pour excessifs qu'ils soient parfois, n'en sont pas moins justifiés et mérités.

Peut être ce petit conte trouvera-t-il une morale qui soit plus conforme à l'idée européenne dont on veut nous convaincre? En attendant je reste circonspect quant à l'évolution rapide du problème et vais entamer ma quête pour l'obtention d'une identité pour mes fils.

Je vous remercie de m'avoir prêté attention et vous remercie également d'une aide ou d'un conseil qui seraient les bienvenus.

Veillez agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les plus courtois.

DECLARATION COMMUNE POUR UN PROGRAMME D'ACTION ET DE COOPERATION TRANSFRONTALIERE EUROPEEN (PACTE)

Sur la base d'un diagnostic approfondi des potentialités de développement conjoint du Nord - Pas-de-Calais et de la Wallonie, et plus particulièrement de l'espace comprenant :

- d'une part les arrondissements d'Avesnes, Valenciennes, Cambrai et Lille;
- d'autre part, le Hainaut occidental, Mons, le Borinage, le Centre et la Vallée de la Sambre jusqu'à Charleroi;

Vu le caractère relativement homogène de l'espace transfrontalier ainsi édifié, tant au niveau des évolutions industrielles et technologiques que des points d'excellence et complémentarités positives à valoriser,

Après avoir constaté que :

- d'une part, la qualité des travaux et des échanges d'information engagés depuis plusieurs années par les régions Nord - Pas-de-Calais et de la Wallonie,
- et, d'autre part, l'examen des possibilités d'une coopération accrue révélées par l'étude menée de manière symétrique à la demande de la D.A.T.A.R. et de la Région wallonne, permettent de proposer des stratégies tenant déjà compte de l'ouverture des frontières et de l'accélération que doit leur apporter le déroulement du processus d'achèvement du grand marché européen,

Les autorités des deux pays concernés, représentées par les Gouvernements français et belge, l'Exécutif Régional wallon, le Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, le Conseil Général du Nord, décident :

1. de mettre en œuvre dans cet espace économique et social, une action commune de coopération transfrontalière dénommée "Programme d'action et de coopération transfrontalière européenne" (PACTE). Cette action prévoit :

1.1 à partir de l'identification et de la mise en relation des points forts existant sur l'espace précité, la formulation dans cet esprit de projets concrets relatifs, notamment, aux thèmes suivants :

- 1) développement, modernisation et coopération économique, industrielle et technologique des entreprises,
- 2) emploi, enseignement et formation,
- 3) infrastructures de communication,
- 4) cadre de vie et vie quotidienne, environnement, image de marque.

1.2 la mise au point d'actions interrégionales conjointes avec d'autres espaces bi ou plunationaux et les institutions européennes, conformément entre autre à l'article 10 du règlement C.E.E. N° 4254/88 du Conseil du 19 décembre 1988, ce dans la perspective du développement régional européen et de l'achèvement du grand marché intérieur.

2. de confier l'orientation, la mise en œuvre et le suivi général de ces travaux à une Commission Permanente de Coordination, organe mixte placé sous l'autorité conjointe du Ministre français chargé de l'Aménagement du Territoire et des Reversions et du Ministre chargé des Relations Extérieures pour la Région Wallonne, ou de leurs représentants.

Cette Commission tiendra le plus grand compte des travaux et des recommandations qui pourront lui être faites par la Commission Mixte Inter-régionale Wallonie/Nord - Pas-de-Calais créée par la Déclaration commune signée à Lille, le 1er octobre 1985, qui poursuivra ses activités à l'initiative et sous la responsabilité partagée des Présidents de la Région Wallonne et de la Région Nord - Pas-de-Calais. En outre, elle travaillera en étroite collaboration avec les autorités compétentes dans les matières relatives à la formation et à l'enseignement.

La Commission Permanente de Coordination sera composée :

d'une part, du Préfet de la Région Nord - Pas-de-Calais, du Président du Conseil Régional Nord - Pas-de-Calais, du Président du Conseil Général du Nord, du Délégué de la D.A.T.A.R. et de l'Ambassadeur de France en Belgique, ou de leurs représentants,

d'autre part, du Ministre de la Région wallonne chargé de l'Economie, du Ministre de la Région wallonne chargé de l'Emploi, du Ministre de la Région wallonne chargé de la Recherche et des Technologies, d'un délégué du Ministère de la Région wallonne et de l'Ambassadeur de Belgique en France ou de leurs représentants.

3. de charger la Commission Permanente de Coordination de constituer, en recourant aux compétences disponibles dans les secteurs public et privé, les groupes de travail nécessaires à l'élaboration et la mise en œuvre du programme, selon les thèmes visés en 1.1. et en privilégiant les trois axes :

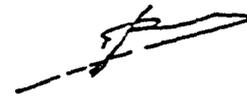
- Lille - Hainaut occidental
- Hainaut-Cambrésis - Mons, Borinage, Centre
- Vallée de la Sambre jusqu'à Charleroi.

La démarche engagée répond à un souci de concertation et de coopération aussi large que possible, entre les différentes administrations et collectivités, les organes consulaires et professionnels, les autres acteurs locaux publics et privés intéressés, sur les actions de coopération transfrontalière à mener.

4. d'inviter la Commission Permanente de Coordination à s'appuyer sur un secrétariat permanent servant de support aussi bien à ses travaux qu'à ceux des-dits groupes.
5. d'évaluer globalement les résultats du présent programme dans le courant du premier semestre 1990 et de procéder, le cas échéant, aux reformulations et reorientations nécessaires.

Fait à Lille, le 30 mai 1989

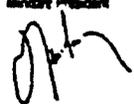
Pour le Royaume de Belgique
Robert URBAIN
Ministre du Commerce Extérieur



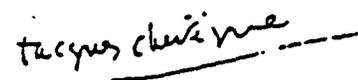
Pour la Région Wallonne
Albert LIENARD
Ministre chargé des
Relations Extérieures



Bernard ANSELME
Ministre Président



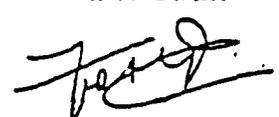
Pour la République française
Jacques CHEREQUE
Ministre Délégué chargé de l'Aménagement
du Territoire et des Reversions



Pour le Département du Nord
Bernard GERSGIER
Président du Conseil Général
du Nord



Pour la Région Nord - Pas-de-Calais
Nico JOSSE
Président du Conseil Régional
du Nord - Pas-de-Calais



4.1. Exposé des motifs

La création de la COPIT a eu pour objectifs principaux :

- de valoriser les actions frontalières des communes et des structures intercommunales,
- et de créer les synergies indispensables afin de rendre performantes ces actions.

Or, il s'avère que l'absence de structure et les rigidités des règles de fonctionnement rendent difficile la mise en oeuvre d'actions communes alors qu'existent des opportunités de les développer : présence à des salons, édition de documents par exemple.

Il nous faut donc trouver un mode de fonctionnement adapté.

En effet, la pratique actuelle ne permet pas réellement la création d'un outil acteur et animateur de la coopération transfrontalière.

Cette constatation nous a ainsi amenés à réfléchir sur les formes statutaires sous lesquelles pourrait fonctionner la COPIT.

Une réflexion structurelle a été menée sur ce thème.

PROTOCOLE D'ACCORD

Attendu que dans le cadre de l'ouverture des frontières, fait particulièrement marquant pour les régions transfrontalières de la Communauté Européenne, la Conférence Permanente des Intercommunales Transfrontalières (COPIT) doit

- renforcer les liens entre les acteurs locaux;
- sensibiliser la population à la coopération transfrontalière;
- conforter l'identité commune

...

Attendu que la Commission des Communautés Européennes par sa communication (90/C 215/04) a fixé les orientations pour les programmes opérationnels dans le cadre de l'initiative INTERREG dont l'un des buts est d'encourager la création et le développement des réseaux de coopération de part et d'autre des frontières intérieures

Les Présidents de la COPIT

Conscients des avantages attachés à la coopération transfrontalière tels qu'ils sont définis dans la Convention cadre européenne sur la coopération transfrontalière des collectivités ou autorités territoriales conclue à Madrid le 21 mai 1980

décident de tout mettre en oeuvre afin d'engager un processus de constitution d'une structure juridique à caractère européen qui permette de:

- renforcer les liens de coopération;
- assurer le développement des complémentarités et des synergies, notamment dans le cadre de l'initiative communautaire INTERREG;
- organiser une stratégie globale qui valorise le développement endogène des régions;
- rechercher toute formule de fonctionnement nécessaire aux activités de la Conférence Permanente des Intercommunales Transfrontalières.

Fait à TOURNAI
le 26 juin 1993

M. Jean-Pierre DETREMMERIE

M. Roger DELCROIX

Président de l'IEG

Président de l'IDETA

M. Pierre MAUROY

Président de la CUDL

Dhr. Werner VENS

Dhr. Antoine SANSEN

Voorzitter WIER

Voorzitter LEIEDAL

Communication C(90) 1562/3 aux États membres fixant les orientations pour des programmes opérationnels que les États membres sont invités à établir dans le cadre d'une initiative communautaire concernant les zones frontalières (Interreg)

(90/C 215/04)

1. Lors de sa réunion du 25 juillet 1990, la Commission des Communautés européennes a décidé de créer une initiative concernant les zones frontalières (dénommée ci-après Interreg) au sens de l'article 11 du règlement (CEE) n° 4253/88 et de l'article 3 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 4254/88.

2. Dans le cadre d'Interreg, une aide communautaire sous la forme de prêts et de subventions peut être accordée à des mesures et dans des zones qui respectent les orientations fixées dans la présente communication et qui sont comprises dans les programmes opérationnels présentés par les États membres et approuvés par la Commission des Communautés européennes.

I. Objectifs en matière de développement

3. L'initiative a pour but:

- d'aider à la fois les zones frontalières intérieures et extérieures de la Communauté à surmonter les problèmes spécifiques en matière de développement découlant de leur isolement relatif dans les économies nationales et dans la Communauté dans son ensemble, dans l'intérêt des populations locales et d'une manière compatible avec la protection de l'environnement,
- d'encourager la création et le développement de réseaux de coopération de part et d'autre des frontières intérieures et, le cas échéant, l'établissement de liens entre ces réseaux et les réseaux communautaires plus larges, dans le cadre de la réalisation du marché intérieur de 1992,
- de favoriser l'adaptation des zones frontalières extérieures à leur nouveau rôle de zones frontalières d'un seul marché intégré,
- de répondre à de nouvelles possibilités de coopération avec des pays tiers dans les zones frontalières extérieures de la Communauté.

4. L'expérience des efforts déployés pour favoriser la coopération entre les zones frontalières de la Communauté montre que l'on peut, sur un plan général, distinguer trois types d'actions:

- a) la programmation et la mise en œuvre conjointes des programmes transfrontaliers;
- b) l'introduction de mesures visant à améliorer le flux d'informations de part et d'autre des frontières et, entre les zones frontalières, entre institutions publiques, organisations privées et organismes volontaires à l'intérieur des zones concernées;

c) la mise en place de structures institutionnelles et administratives communes pour soutenir et encourager la coopération.

5. Dans la préparation des programmes opérationnels à soumettre au titre de l'initiative Interreg, les États membres et les autorités régionales et locales sont encouragés à présenter des propositions de coopération transfrontalières ayant leur accord, si possible pour les trois types d'actions définis au point 4 et à développer leurs stratégies de coopération en conséquence.

6. Dans l'octroi de l'aide communautaire aux zones frontalières intérieures au titre de la présente initiative, la Commission accordera la priorité aux propositions faites en coopération avec les autorités régionales et locales dans les zones frontalières qui comportent la création ou le développement de structures institutionnelles ou administratives partagées destinées à élargir et approfondir la coopération transfrontalière entre les institutions publiques, organisations privées et organismes volontaires. Dans la mesure du possible, ces structures institutionnelles ou administratives partagées devraient être compétentes pour mettre en œuvre des projets élaborés conjointement en faisant appel à leurs propres ressources.

7. Les mesures bénéficiant d'une aide au titre de la présente initiative devraient être conçues de telle sorte que leur impact principal porte sur les populations des zones frontalières éligibles au titre de la présente initiative. Il convient de porter une attention particulière à la création de possibilités d'emploi alternatifs dans les zones susceptibles d'être affectées par des pertes d'emplois imputables à des changements de leurs activités douanières et autres activités liées à l'existence des frontières.

II. Définition des zones éligibles

8. Les zones éligibles au titre de l'initiative Interreg comportent toutes les zones relevant des objectifs n°s 1, 2 et 5b) situées le long des frontières intérieures et extérieures de la Communauté délimitées au niveau administratif III de la nomenclature des unités statistiques territoriales NUTS III telles qu'elles figurent dans l'annexe 1 de la présente communication.

9. Dans des cas exceptionnels, l'aide de la Communauté peut être allouée aux mesures visant à créer ou encourager la création de réseaux de coopération, à l'exclusion des investissements en infrastructures, établis dans l'intérêt de la population des zones frontalières concernées, mais qui s'appliquent aux zones relevant des objectifs n°s 1, 2 ou 5b) situées en dehors des zones décrites au point 8.

10. Les investissements en infrastructures devraient être concentrés, si possible, dans des zones administratives inférieures au niveau NUTS III, immédiatement adjacentes aux frontières. Toutefois, lorsque, dans des régions dépeuplées, il est observé que le développement économique est gêné par l'absence d'infrastructures routières, ces infrastructures peuvent être exceptionnellement prises en considération dans le cadre de cette initiative, à condition que l'objectif principal de ces infrastructures vise le développement de ces régions plutôt qu'à faciliter le transit à travers ces régions.

11. Les autres zones frontalières internes et externes, non éligibles à l'aide communautaire au titre des objectifs n°s 1, 2 et 5b), peuvent toutefois obtenir des montants d'aide limités au titre de l'article 10 du règlement (CEE) n° 4254/88, de l'article 1 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 4255/88 ou de l'article 8 du règlement (CEE) n° 4256/88. Les programmes opérationnels soumis dans le cadre d'Interreg peuvent, le cas échéant, comporter des propositions pour un ensemble de zones frontières comprenant à la fois des zones frontalières éligibles à l'aide communautaire au titre des objectifs n°s 1, 2 et 5b) et donc éligibles au titre d'Interreg, et d'autres zones frontalières adjacentes ou zones frontalières pour lesquelles la coopération transfrontalière est proposée et qui, dans ces deux derniers cas, peuvent être aidées au titre des articles cités ci-avant tels qu'ils figurent dans l'annexe 2 de la présente communication.

III. Mesures éligibles

12. Cette partie de la présente communication donne ci-après une liste de mesures éligibles à l'aide au titre de l'initiative Interreg. Lors de la présentation de leurs programmes opérationnels, les États membres devront choisir sur cette liste une série plus limitée, mais équilibrée, d'actions sur lesquelles l'aide de la Communauté pourra se concentrer. Ce choix devrait être dicté par les priorités visées aux points 6 et 7 ci-avant et être cohérent par rapport aux mesures en faveur des zones éligibles au titre de l'initiative Interreg envisagées au titre des cadres communautaires d'appui et par rapport auxquelles l'initiative Interreg est complémentaire.

13. En ce qui concerne les mesures visant à encourager la coopération entre les zones frontalières intérieures de la Communauté, les actions ci-après peuvent bénéficier d'une aide, à la condition qu'elles aient un impact prévisible au plan du développement sur les zones situées de part et d'autre de la frontière et que leur planification et, si possible, leur mise en œuvre soient entreprises sur une base transfrontalière. Une attention particulière doit être accordée à la création d'opportunités alternatives d'emploi dans les zones frontalières affectées par des pertes d'emploi significatives découlant de l'achèvement du marché intérieur:

- a) études relatives aux plans de développement traitant les zones frontalières comme une unité géographique intégrée;
- b) aides aux investissements et fourniture de services et de facilités visant à soutenir et encourager le développement de petites et moyennes entreprises, d'entreprises artisanales et, en particulier, de services de transfert de technologie et de soutien à la commercialisation. L'accent devra être mis sur le développement de réseaux transfrontaliers de relations économiques entre PME;
- c) développement du tourisme (y compris l'agrotourisme) ainsi que développement et gestion à des fins touristiques de parcs naturels traversés par une frontière;
- d) approvisionnement local en eau, gaz, électricité et télécommunications et développement de sources renouvelables d'énergie; développement et utilisation conjoints de ressources et d'infrastructures hydrauliques;
- e) actions de prévention et de contrôle de la pollution, d'élimination des déchets et de protection de l'environnement ainsi que de la surveillance des normes environnementales des industries nouvelles situées dans les zones frontalières;
- f) actions de développement rural afin de diversifier les revenus des agriculteurs et programmes relatifs aux forêts, à la pêche et à l'élimination de déchets agricoles;
- g) amélioration génétique et mesures de médecine vétérinaire et phytosanitaires destinées à accroître la productivité agricole et à faciliter le commerce transfrontalier;
- h) mesures visant à améliorer les produits et les procédés agricoles, à encourager la diversification des produits, à développer des labels de qualité et de marques commerciales; mesures visant à améliorer les structures de commercialisation et à soutenir des stratégies de commercialisation coopérative, en particulier lorsque celles-ci facilitent le commerce transfrontalier;
- i) création ou développement d'organisations commerciales, d'associations professionnelles, de groupes de planification et de conseil tels qu'associations de développement transfrontalier ou autres organismes publics, privés ou volontaires ayant pour but d'encourager les relations transfrontalières dans les domaines économique et social, et mise en place de la formation linguistique à cet effet;
- j) dans des zones particulièrement déficientes en infrastructures, amélioration des transports et d'autres systèmes de communication (notamment les médias) dans et entre les zones frontalières par la création ou la modernisation des infrastructures, à la condition que ces interventions produisent, au plan du développement, leur impact principal sur les zones concernées

de part et d'autre de la frontière ou constituent une réponse à des problèmes directement liés à l'existence des frontières, par exemple en facilitant le trafic transfrontalier;

- k) mesures visant à encourager la coopération dans les domaines de l'enseignement supérieur, entre les centres de recherche et dans le domaine de la formation professionnelle, en particulier par le partage de ressources et de facilités dans un cadre transfrontalier;
- l) mesures en matière de formation et d'emploi destinées, en particulier, aux chômeurs et aux personnes directement ou indirectement affectées par des changements des activités frontalières résultant de la mise en place d'un marché unique et liées aux mesures visées aux lettres a) à k).

14. En ce qui concerne les mesures relatives aux zones situées le long des frontières extérieures de la Communauté, les actions suivantes pourront bénéficier d'une aide:

- a) amélioration des infrastructures, notamment en ce qui concerne l'accès aux zones frontalières extérieures et les communications à l'intérieur de ces zones, ainsi que l'approvisionnement local en eau, gaz et électricité;
- b) prévention et contrôle des pollutions, recherche de solutions aux problèmes de pollution et d'élimination de déchets, y compris ceux accentués par la proximité de frontières extérieures ou en relation avec les lettres c) et e) ci-après;
- c) aide aux investissements et à la création de services de soutien et d'équipements aux petites et moyennes entreprises et aux coopératives, en particulier en matière de transfert de technologie et de *marketing*;
- d) promotion du tourisme (y compris l'agrotourisme);
- e) mesures de développement agricole et rural visées au point 13 lettres f), g) et h);
- f) mesures en matière de formation et d'emploi destinées en particulier aux chômeurs et aux personnes directement ou indirectement affectées par des changements des activités frontalières découlant de la mise en place du marché unique et liées aux mesures visées aux lettres a) à e).

15. Lorsqu'il existe des possibilités de coopération entre zones frontalières extérieures de la Communauté et zones adjacentes de pays tiers, une aide peut également être allouée à des actions comparables à celles énumérées au point 13. Cependant, l'aide allouée par la Communauté au titre de l'initiative Interreg peut uniquement s'adresser à des zones éligibles à l'intérieur de la Communauté. Lorsqu'il s'agit de propositions de coopération transfrontalière avec des zones frontalières de

pays tiers, la Commission peut, lorsque cela est possible et approprié, envisager d'allouer à de telles actions une aide en ayant recours à d'autres ressources budgétaires.

IV. Concours de la Communauté au financement de l'initiative Interreg

16. Les programmes opérationnels Interreg feront l'objet d'un financement conjoint par les États membres et la Communauté. La contribution totale des Fonds structurels de la Communauté à l'initiative Interreg durant la période 1990-1993 est estimée à 800 millions d'écus. Les ressources communautaires seront concentrées principalement dans les zones relevant de l'objectif n° 1 en conformité avec les priorités indiquées dans les règlements concernant les Fonds structurels. En outre, une aide complémentaire peut être allouée à des projets pilotes complémentaires en application de l'article 10 du règlement (CEE) n° 4254/88, de l'article 1 paragraphe 2 du règlement (CEE) n° 4255/88 et de l'article 8 du règlement (CEE) n° 4256/88. L'octroi de prêts de la Banque européenne d'investissement (BEI) pourrait également être envisagé.

17. La décision de la Commission relative au montant du concours de la Communauté alloué aux différents programmes opérationnels sera fonction du chiffre de population et du niveau de développement des zones frontalières concernées ainsi que de la qualité des programmes présentés. Les montants alloués seront décidés conformément aux dispositions des règlements régissant les Fonds structurels et tiendront compte de la capacité financière des autorités nationales et régionales concernées. Dans l'évaluation de la qualité des programmes, la Commission tiendra compte, notamment, des éléments suivants:

- l'existence d'une stratégie régionale cohérente pour les zones frontalières concernées, considérées comme une unité géographique unique, assortie d'une définition claire des objectifs de développement dans lesquels les objectifs des programmes opérationnels se sont intégrés de manière appropriée,
- l'impact prévisible, au niveau du développement des mesures proposées, à l'intérieur des zones éligibles au titre de la présente initiative en prenant en considération les déficiences en infrastructures et services ainsi que les conséquences sur l'emploi de l'abolition des frontières internes,
- en ce qui concerne les zones frontalières intérieures de la Communauté, la contribution des actions proposées à l'encouragement de la coopération transfrontalière dans un nombre aussi large que possible de domaines et, par conséquent, à la réalisation du marché intérieur,
- le caractère complémentaire des concours demandés à la Communauté et des contributions octroyées par les autorités nationales et régionales en soutien du programme opérationnel,
- l'efficacité prévisible du dispositif régissant la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation. En ce qui concerne les zones frontalières de la Communauté, il convient d'envisager des dispositifs conjoints,

— le degré de combinaison optimale des concours sous forme de prêts et de subventions.

V. Mise en œuvre

18. Les États membres qui souhaitent bénéficier de l'initiative Interreg sont invités à présenter des propositions détaillées de programmes opérationnels, ou de modifications d'un programme opérationnel existant ou proposé au titre des cadres communautaires d'appui, dans les six mois qui suivent la date de la publication de la présente communication. Les propositions de programmes opérationnels introduites après cette date ne devront pas être prises en considération par la Commission.

Là où cela est pertinent, les dépenses liées aux zones relevant des objectifs nos 2 et 5b) devraient être présentées séparément.

Les propositions relatives aux zones frontalières intérieures de la Communauté doivent être présentées sous la forme d'un seul programme opérationnel par deux ou plusieurs États membres concernés. Là où cela est appro-

prié, les structures et les procédures pour la mise en œuvre d'un programme sur une base transfrontalière devraient être indiquées.

19. Toute correspondance relative à la présente communication doit être adressée à:

M. E. Landaburu,
directeur général,
direction générale des politiques régionales,
Commission des Communautés européennes,
rue de la Loi 200,
B-1049 Bruxelles.

Lorsque cette correspondance concerne également les régions relevant de l'objectif n° 5b), la correspondance doit être également adressée à:

M. G. Legras,
directeur général,
direction générale de l'agriculture,
Commission des Communautés européennes,
rue de la Loi 200,
B-1049 Bruxelles.

DOCUMENT ANNEXE n° 7 : LES VILLES JUMELÉES DE LA CUDL

Commune de la CUDL	Ville jumelée	Pays
Arrentières	Osterode-am-Harz Stalysridge	Allemagne Grande-Bretagne
Fâches-Thumesnil	Catolica	Italie
Haljuin	Oer-Erkenschwick	Allemagne
Haubourdin	Güllsich Halsteed	Allemagne Grande-Bretagne
Hem	Mossley	Grande-Bretagne
Houplines	Kirchbunden	Allemagne
Lambersart	Viersen	Allemagne
Leers	Jüchen Estaimpuis	Allemagne Belgique
Lesquin	Limnich	Allemagne
Lille	Turin Rotterdam Cologne Khar'kov Liege Leeds Valladolid Saint-Louis-du-Sénégal Esch-sur-Alzette	Italie Pays-Bas Allemagne Ukraine Belgique Grande-Bretagne Espagne Sénégal Luxembourg
Loos-les-Lille	Geseke	Allemagne
Marcq-en-Baroeul	Gladbeck Ealing	Allemagne Grande-Bretagne
Mouvaux	Halle	Belgique
Neuville-en-Ferrain	Hilden	Allemagne
Pérenchies	Overath	Allemagne
Ronchin	Halle	Allemagne
Romq	Todmorren	Grande-Bretagne
Roubaix	Mönchengladbach Verviers Bradford	Allemagne Belgique Grande-Bretagne
Saint-André	Dormagen	Allemagne
Santes	Niederberg	Allemagne
Tourcoing	Bobtrop Wedding Rochdale Bielle	Allemagne Allemagne Grande-Bretagne Italie
Villeneuve d'Ascq	Stirling	Grande-Bretagne
Mambrechies	Kempen	Allemagne
Masquedal	Bayne-Heusay	Belgique
Mattignies	Rodenkirchen Broadstairs	Allemagne Grande-Bretagne
Matrelos	Eschweiler	Allemagne
Mervicq-Sud	Roetgen Mervik	Allemagne Belgique

DOCUMENT ANNEXE n°8 : LE DECLOISONNEMENT FRONTALIER: L'EUROPE DE LA DROGUE

Source: Direction Interrégionale des Douanes de Lille - 1993.

OBJET: cartes postales
ayant servi à dissimuler
du Brown Sugar.

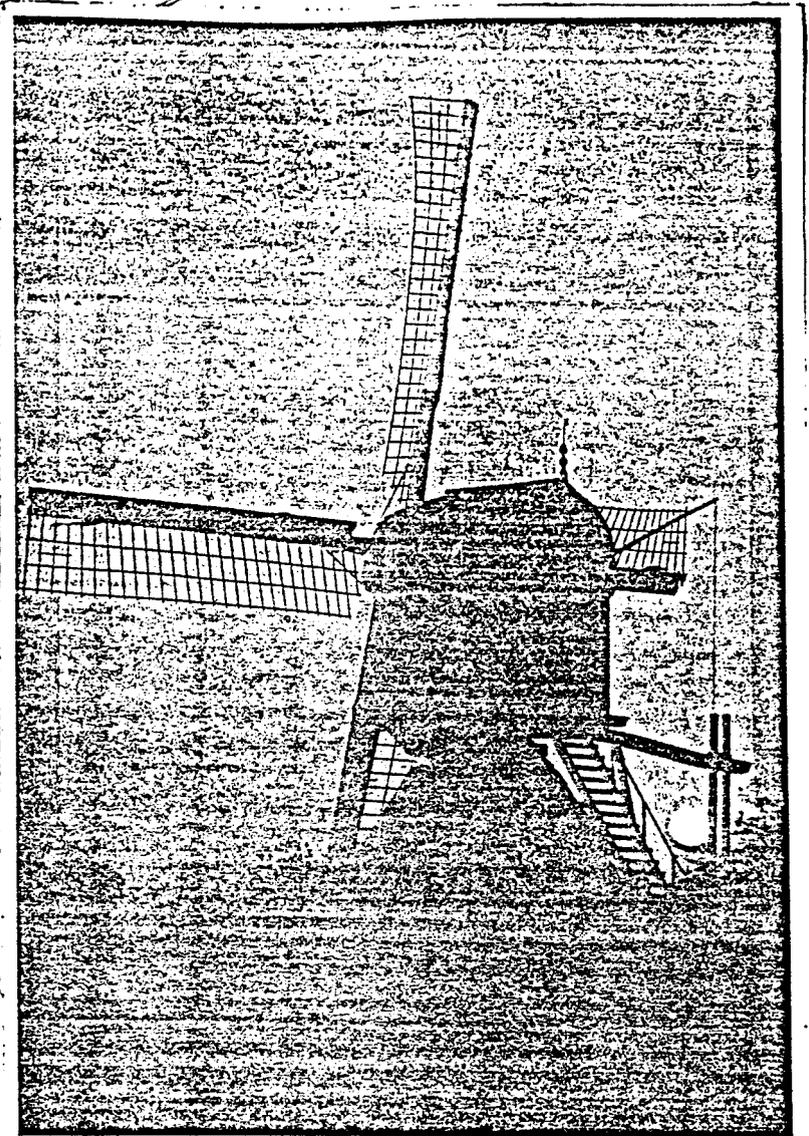
RÉFÉRENCE (S) :

PIÈCE (S) JOINTE (S) :

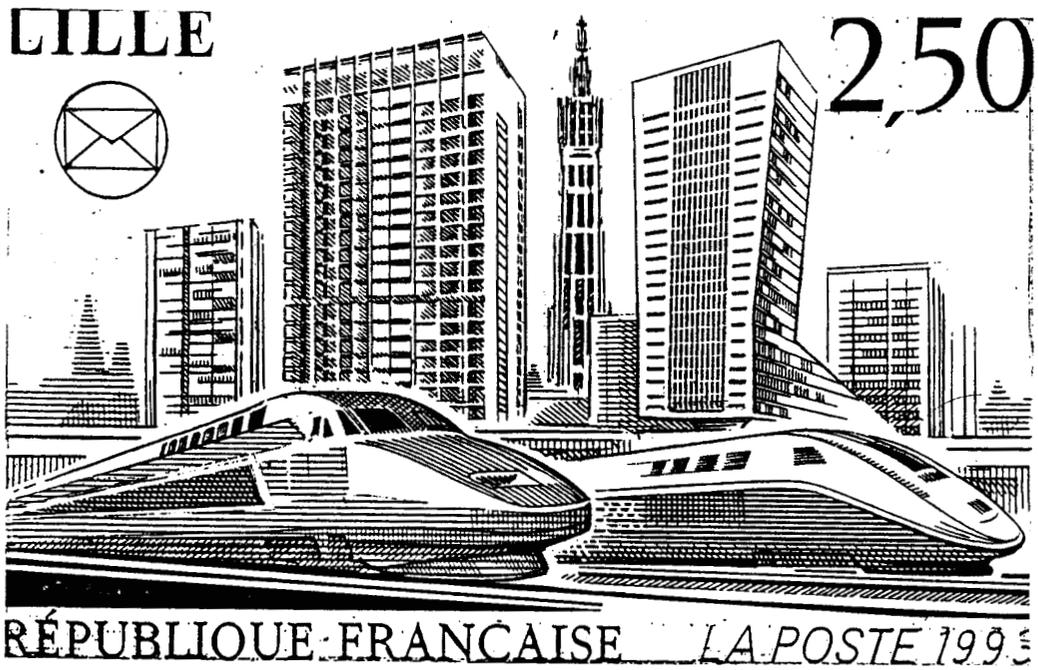
CHEF DE SUBDIVISION
(CAS ÉCHÉANT)

VU ET TRANSMIS

LE :



DOCUMENT ANNEXE n° 9 : EMISSION EN 1993, D'UN TIMBRE VANTANT L'AMBITION EUROPEENNE DE LILLE



DOCUMENT ANNEXE n°₁₀ : ENQUETE AUPRES DES POPULATIONS BRUXELLOISE
ET LONDONIENNE: CONNAISSANCE ET PERCEPTION
DE LA METROPOLE LILLOISE

Questionnaire n°:.....

Lieu de l'enquête:.....

Date:.....

Heure:.....

1 Profil de la personne interrogée.

Sexe:.....

Quelle est votre profession ?.....

Quel âge avez-vous ?.....

Dans quelle localité résidez-vous ?.....

Dans quelle localité travaillez-vous ?.....

Quelle est votre nationalité ?.....

2 Connaissance de la Métropole lilloise.

Avez-vous connaissance de l'existence de la Métropole
lilloise ?.....
: si réponse négative alors questionnaire terminé.

3 Traversées de la Métropole lilloise.

Vous est-il déjà arrivé de traverser la Métropole lilloise
sans vous y arrêter ?.....
: si réponse négative, aller questionnaire 3.

Combien de fois par an traversez-vous simplement la Métropole
lilloise sans vous y arrêter ?:

- jamais:.....

- 1 fois par an:.....

- 1 à 5 fois:.....

- 5 à 10 fois:.....

- plus de 10 fois:.....

Pour quelles raisons vous rendez-vous en France quand vous ne
faites que traverser la Métropole lilloise ?

- pour motif professionnel:.....

- pour rendre visite à des parents ou amis:.....

- à des fins touristiques:.....

- pour d'autres raisons:.....

Jusqu'ou continuez vous votre route après avoir traversé la
Métropole lilloise (plusieurs réponses autorisées) ?

- Paris:.....

- La côté méditerranéenne:.....

- Ailleurs:.....

4 Séjours dans la Métropole lilloise.

Avez-vous déjà séjourné dans la Métropole lilloise ?

: si réponse négative, aller questionnaire 4.

Pour quelle(s) raison(s) y avez-vous déjà séjourné (plusieurs réponses autorisées) ?

- motif professionnel:.....
- rendre visite à des parents ou amis:.....
- fins touristiques:.....
- autres raisons:.....

Combien de fois avez-vous déjà séjourné dans la Métropole lilloise ?

- une seule fois:.....
- 2 à 3 fois:.....
- plus de 3 fois:.....
- régulièrement plusieurs fois par mois:.....
- régulièrement plusieurs fois par an:.....
- de temps en temps:.....

Combien de temps avez-vous séjourné dans la Métropole lilloise la dernière fois que vous vous y êtes rendu ?

- quelques heures:.....
- 1 jour:.....
- 2 à 3 jours:.....
- 3 à 5 jours:.....
- 1 semaine:.....
- plus de 1 semaine:.....

5 Perception de la Métropole lilloise.

D'après vous, à quelle distance à vol d'oiseau Lille est-elle approximativement située de "lieu de l'enquête" ?.....

A combien d'habitants évaluez-vous la population de la Métropole lilloise ?

- moins de 50.000:.....
- de 50.000 à 100.000:.....
- de 100.000 à 500.000:.....
- de 500.000 à 1 million:.....
- de 1 à 2 millions:.....
- plus de 2 millions:.....
- ne sait pas:.....

Quels sont d'après vous les principaux points forts de la Métropole lilloise ?.....

Souhaiteriez-vous habiter dans la Métropole lilloise ?.....

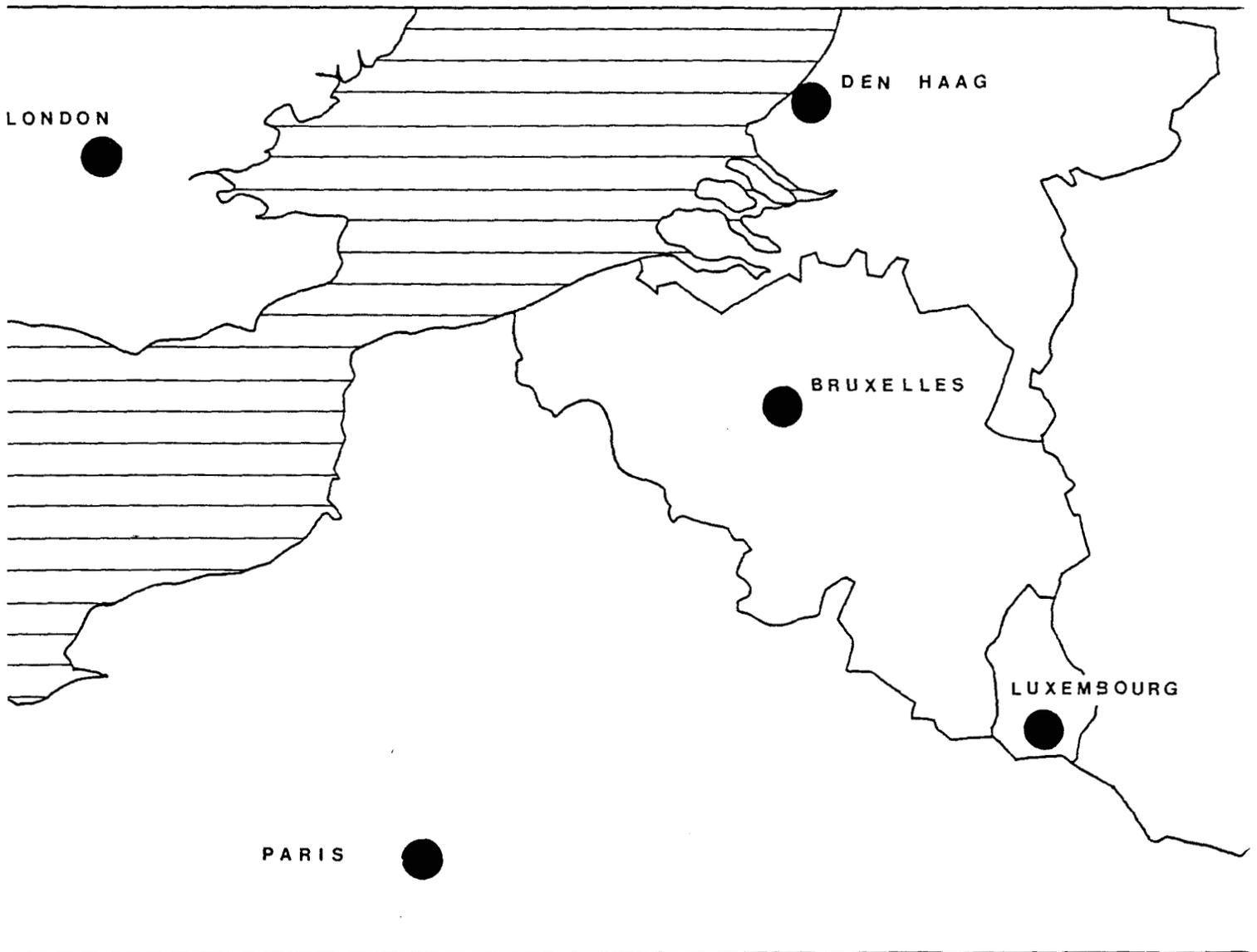
Souhaiteriez-vous travailler dans la Métropole lilloise ?.....

6 Localisation cartographique.

Pouvez-vous localiser Lille ou la Métropole lilloise sur cette carte ?.....

QUESTIONNAIRE N°:

Pouvez-vous localiser Lille sur cette carte ?
Could you localize Lille on this map ?



DOCUMENT ANNEXE n° II : ETAT DES ACCORDS DE JUMELAGE DES 19 COMMUNES DE LA REGION BRUXELLOISE EN JUIN 1992

Commune de la Région bruxelloise	Commune étrangère jumelée	Pays	Année de signature
Anderlecht	Boulogne-Billancourt	France	1958
	Hammersmith	Grande-Bretagne	1958
	Neukölln	Allemagne	1958
	Zaandam	Pays-Bas	1958
Auderghem	Golf-Juan-Valoris	France	1974
Berchem	- Pas de jumelages -		
Forest	Courbevoie	France	1975
Ganshoren	Rusatira	Roumanie	1972
Ixelles	Biarritz	France	1960
Jette	- Pas de jumelages -		
Koekelberg	Hière	France	
Molenbeek-Saint-Jean	Levallois-Péret	France	
Saint-Gilles	Puteaux	France	1956
	Esch-sur-Alzette	Luxembourg	1958
	Tilburg	Pays-Bas	1967
	Mödling	Autriche	1958
	Offenbach-am-Main	Allemagne	1956
	Velletri	Italie	1958
	Zemun	Yougoslavie	1971
Lower Hamlet	Grande-Bretagne	1956	
Saint-Josse-ten-Noode	- Pas de jumelages -		
Woluwe-Saint-Lambert	Meudon	France	1958
Etterbeek	Fontenay-sous-Bois	France	1978
	Baubord	Canada	
Schaerbeek	Vikovu-de-Sus	Roumanie	
Watermael Boistfort	Chantilly	France	1958
	Annan	Grande-Bretagne	1988
Evere	- Pas de jumelages -		
Uccle	Neuilly-sur-Seine	France	1972
Woluwe-Saint-Pierre	- Pas de jumelages -		
Bruxelles-Ville	- Pas de jumelages -		



N°30.2943

MINISTÈRE DU BUDGET
Direction Générale des Douanes
et Droits Indirects

DECLARATION D'ECHANGES DE BIENS ENTRE ETATS MEMBRES DE LA C.E.E.

A - Période Année <input type="text"/> <input type="text"/> Mois <input type="text"/> <input type="text"/>	D - Redevable de l'information Raison sociale : <input type="text"/> Adresse : <input type="text"/> Personne à contacter : <input type="text"/> Téléphone : <input type="text"/> Télécopie : <input type="text"/>		FR <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Numéro d'identification <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Numéro du tiers déclarant Date, nom et signature <input type="text"/>	E - Service <small>(réservé à l'administration)</small>
B - Flux Introduction <input type="checkbox"/> Expédition <input type="checkbox"/>				
C - Niveau d'obligation <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4				

Nombre de pages :

page n°:

Référence interne :

(facultative)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
n° ligne	nomenclature de produit	pays dest prov	valeur fiscale (en francs)	régime	valeur statistique (en francs)	masse nette	unités supplémentaires	nature transaction	conditions livraison	mode transport	département	pays d'origine	n° d'identification de l'acquéreur C.E.E.

DOCUMENT ANNEXE n° 12 : LA NOUVELLE DECLARATION D'ECHANGES DE BIENS ENTRE ETATS MEMBRES DE LA CEE

—TABLE DES CARTES—

Carte 01:	<u>QUATRE DEFINITIONS ADMINISTRATIVES DE LA METROPOLE LILLOISE</u>	3I
Carte 02:	<u>PERIMETRES HOMOGENES DE LA METROPOLE LILLOISE</u>	34
Carte 03:	<u>LOCALISATION DES QUARTIERS CONCERNES PAR UNE OPERATION DE DSO DANS LA METROPOLE LILLOISE DANS LE CADRE DU Xème CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION NORD-PAS-DE-CALAIS</u>	37
Carte 04:	<u>PARTICIPATION DES COMMUNES DE LA CUDL A DES SYNDICATS INTERCOMMUNAUX</u>	39
Carte 05:	<u>RESULTATS DU REFERENDUM SUR L'UNION EUROPEENNE DU 21 SEPTEMBRE 1992 DANS LA METROPOLE LILLOISE</u>	4I
Carte 06:	<u>LES AIRES LINGUISTIQUES EN EUROPE DU NORD-OUEST</u>	46
Carte 07:	<u>DENSITES DE POPULATION EN EUROPE</u>	57
Carte 08:	<u>LES MIGRANTS ALTERNANTS QUOTIDIENS A LA PERIPHERIE DU GREATER LONDON</u>	59
Carte 09:	<u>SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA RANDSTAD</u>	62
Carte 10:	<u>SITUATION GEOGRAPHIQUE DE LA RHENANIE NORD-WESTPHALIE ET DE LA RUHR</u>	66
Carte 11:	<u>TRACE TGV EN EUROPE DU NORD-OUEST ET CONTRACTION DE L'ESPACE-TEMPS AUTOUR DE LA METROPOLE LILLOISE</u>	85
Carte 12:	<u>LA FRONTIERE: UN BARRAGE AUX FLUX FRANCO-BELGES</u>	II2
Carte 13:	<u>LA SITUATION TRANSFRONTALIERE DE LA NAPPE DU CALCAIRE CARBONIFERE</u>	II5
Carte 14:	<u>LES ESPACES PUBLICS DE LOISIRS DANS LA METROPOLE LILLOISE ET A UTRECHT</u>	I20
Carte 15:	<u>LE RESSORT TERRITORIAL DES DEUX PROGRAMMES INTERREG DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS</u>	I27
Carte 16:	<u>LE RESSORT TERRITORIAL DE LA COPIT</u>	I3I
Carte 17:	<u>L'URBANISATION DE LA FRONTIERE FRANCO-BELGE DE LA METROPOLE LILLOISE</u>	I35
Carte 18:	<u>RESSORT TERRITORIAL DE LA CONFERENCE PERMANENTE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE FRANCAISES ET BELGES</u>	I46
Carte 19:	<u>RESSORT TERRITORIAL DE L'EUROREGION</u>	I48
Carte 20:	<u>LES ETRANGERS RESIDANT EN REGION BRUXELLOISE EN 1991</u>	I87

Carte 21:	<u>DECOUPAGE ADMINISTRATIF DE LA BELGIQUE</u>	I98
Carte 22:	<u>SITUATION GEO-ADMINISTRATIVE DE L'ARRONDISSEMENT DE BRUXELLES-CAPITALE</u>	I99
Carte 23:	<u>LA FRONTIERE LINGUISTIQUE DE LA METROPOLE LILLOISE AUX FOURONS</u>	2I2
Carte 24:	<u>LES RESEAUX D'INFRASTRUCTURES ENTRE LA METROPOLE LILLOISE ET BRUXELLES</u>	2I4
Carte 25:	<u>BERLIN ET LES KREIS LIMITROPHES</u>	223
Carte 26:	<u>PERIMETRE DU SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DES ABORDS DE LA GARE TGV DU MIDI A BRUXELLES</u>	23I
Carte 27:	<u>URBANISATION DE PARIS DEPUIS 1876</u>	236
Carte 28:	<u>LE BASSIN PARISIEN, ZONE D'INFLUENCE PROGRAMMEE DE PARIS</u>	238
Carte 29:	<u>MAILLAGE TGV ET PROJETS D'INTERET EUROPEEN DE LA REGION ILE-DE-FRANCE</u>	242
Carte 30:	<u>L'ACCESSIBILITE AERIENNE DES VILLES EUROPEENNES</u>	257
Carte 31:	<u>TERRITOIRE REAMENAGE DANS LE CADRE DE L'OPERATION EURALILLE</u>	272
Carte 32:	<u>LES TELEPORTS EN EUROPE</u>	277
Carte 33:	<u>PRIX DU m² DE TERRAIN A LILLE EN 1990</u>	289
Carte 34:	<u>ENTREPRISES DE LA METROPOLE LILLOISE DONT 30% AU MOINS DU CAPITAL EST D'ORIGINE ETRANGERE</u>	300
Carte 35:	<u>LE GRAND EVENEMENTIEL AU SERVICE DE LA PROMOTION DE LA METROPOLE LILLOISE: LE DEPART DU TOUR DE FRANCE DE JUILLET 1994</u>	304
Carte 36:	<u>RESSORT TERRITORIAL DE LA CHARTE DE COOPERATION TOURISTIQUE DU NORD-OUEST EUROPEEN</u>	309
Carte 37:	<u>LOCALISATION DES VILLES JUMELEES AVEC DES VILLES DE LA CUDL</u>	3II
Carte 38:	<u>CARTE MENTALE DE LOCALISATION DE LA METROPOLE LILLOISE PAR DES LONDONNIENS ET DES BRUXELLOIS</u>	325
Carte 39:	<u>LE TRAFIC MARCHANDISES DES PRINCIPAUX PORTS EUROPEENS D'EUROPE DU NORD-OUEST</u>	333

- Carte 40: PROFIL ET PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE
LIEES AU RESEAU DE VOIES NAVIGABLES FRANCO-BELGE DE LA
METROPOLE LILLOISE 338
- Carte 41: LA METROPOLE LILLOISE DANS UNE EUROPE DECLOISONNEE 352

—TABLE DES PHOTOS—

<u>PHOTO n°1</u>	: <u>UNE RUE FRONTIERE ENTRE WATTRELOS ET ESTAIMPUIS</u>	45
<u>PHOTO n°2</u>	: <u>LE BERLAYMONT</u>	185
<u>PHOTO n°3</u>	: <u>L'AEROPORT DE LILLE-LESQUIN</u>	255
<u>PHOTO n°4</u>	: <u>VUE SUR LE CHANTIER D'EURALILLE</u> (juillet 1993)	270
<u>PHOTO n°5</u>	: <u>DESSIN D'ARCHITECTE DE LA FUTURE GARE DE LILLE-EUROPE</u>	273
<u>PHOTO n°6</u>	: <u>UNE DES PREMIERES VERSIONS DE LA TOUR HOTEL DU</u> <u>QUARTIER DES GARES DE LILLE</u>	276
<u>PHOTO n°7</u>	: <u>L'USINE MOTTE-BOSSUT</u>	279
<u>PHOTO n°8</u>	: <u>LE LCT DE LILLE</u> (1994)	336

—TABLE DES TABLEAUX—

Tab.001 :	<u>PROFIL DEMOGRAPHIQUE DES ARRONDISSEMENTS DE LILLE, TOURNAI ET COURTRAI</u>	47
Tab.002 :	<u>REPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR SECTEURS D'ACTIVITE EN 1988</u>	49
Tab.003 :	<u>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</u>	50
Tab.004 :	<u>EVOLUTION DU NOMBRE DE RESIDENTS DU DEPARTEMENT DU NORD TRAVAILLANT EN BELGIQUE ET DE RESIDENTS BELGES TRAVAILLANT DANS LE DEPARTEMENT DU NORD</u>	53
Tab.005 :	<u>POSITIONNEMENT STATISTIQUE DE LILLE DANS L'EUROPOLYgone</u>	69
Tab.006 :	<u>LES ATOUTS DE LA FRANCE FACE A SES VOISINS</u>	71
Tab.007 :	<u>EVOLUTION DES TAUX NORMAUX DE TVA DANS 6 PAYS DE LA COMMUNAUTE EUROPEENNE DE 1986 A 1992</u>	79
Tab.008 :	<u>TEMPS DE TRAJET TGV AU DEPART DES GARES LILLE-EUROPE ET LILLE-FLANDRES ET DATES DE MISE EN SERVICE DES DIFFERENTS TRONCONS</u>	83
Tab.009 :	<u>ESTIMATION DU NOMBRE DE MILLIONS DE VOYAGEURS PAR AN DANS LES DEUX SENS TRANSITANT PAR TGV PAR LA METROPOLE LILLOISE</u>	84
Tab.010 :	<u>HYPOTHESES DE TRAFIC AUX GARES DE LILLE A L'HORIZON 1995</u>	86
Tab.011 :	<u>DATES D'ENTREE DANS LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE ET PERSPECTIVES D'ELARGISSEMENT</u>	90
Tab.012 :	<u>CORRESPONDANCE ENTRE NIVEAUX NUTS ET DECOUPAGES ADMINISTRATIFS DU TERRITOIRE</u>	100
Tab.013 :	<u>POPULATION DE LA CUDL ET DES INTERCOMMUNALES DE LA COPIE</u>	132
Tab.014 :	<u>EVOLUTION DU NOMBRE DE LYCEENS DE LA METROPOLE LILLOISE SELON LA LANGUE VIVANTE ETUDIEE</u>	171
Tab.015 :	<u>CLASSEMENT PAR NATIONALITE DES ORGANISATIONS NON GOUVERNEMENTALES IMPLANTEES EN REGION BRUXELLOISE EN 1987</u>	186
Tab.016 :	<u>NATIONALITES DES SOCIETES ETRANGERES ETABLIES A BRUXELLES EN MAI 1987</u>	189
Tab.017 :	<u>UTILISATION DE L'ESPACE EN REGION BRUXELLOISE EN 1988</u>	191

Tab.018	: <u>EVOLUTION DU NOMBRE ET DE LA SUPERFICIE DES BATIMENTS INDUSTRIELS A LOUER OU A VENDRE DANS LA REGION BRUXELLOISE</u>	191
Tab.019	: <u>PRINCIPALES RELATIONS POSTALES DE LA VILLE DE LILLE</u>	200
Tab.020	: <u>EVOLUTION DU TRAFIC TELEPHONIQUE ENTRE LA BELGIQUE ET LA FRANCE DE 1987 A 1991</u>	202
Tab.021	: <u>SOCIETES FRANCAISES DE LA METROPOLE LILLOISE AYANT UNE FILIALE IMPLANTEE EN REGION BRUXELLOISE ET NOMBRE D'EMPLOYES DE CETTE FILIALE</u>	205
Tab.022	: <u>COMPARAISON ENTRE LES ARRONDISSEMENT DE LILLE ET DE BRUXELLES A PARTIR DE QUELQUES CHIFFRES</u>	215
Tab.023	: <u>CONSTRUCTIONS NEUVES PREVUES DANS LE PERIMETRE DE LA GARE DE BRUXELLES-MIDI</u>	230
Tab.024	: <u>HYPOTHESES DE CROISSANCES DE LA POPULATION ET DE L'EMPLOI EN REGION PARISIENNE DE 1990 A 2015</u>	241
Tab.025	: <u>EVOLUTION DE LA CONTRIBUTION DES PRINCIPALES REGIONS FRANCAISES AU PRODUIT INTERIEUR BRUT NATIONAL</u>	246
Tab.026	: <u>SALAIRES ANNUELS MOYENS DANS LE NORD-PAS-DE-CALAIS ET EN ILE-DE-FRANCE EN 1986</u>	247
Tab.027	: <u>REPARTITION SPATIALE DE LA CROISSANCE DE LA POPULATION DE LA REGION PARISIENNE DE 1975 A 1982</u>	248
Tab.028	: <u>DEPLACEMENTS QUOTIDIENS DOMICILE-TRAVAIL ENTRE LA METROPOLE LILLOISE ET LA REGION ILE-DE-FRANCE EN 1990</u>	249
Tab.029	: <u>EVOLUTION DE LA COMMERCIALISATION DE BUREAUX NEUFS DANS LA METROPOLE LILLOISE DE 1984 A 1990</u>	288
Tab.030	: <u>PRIX DES BUREAUX, LOCAUX COMMERCIAUX ET LOCAUX INDUSTRIELS DANS 13 VILLES D'EUROPE EN 1992</u>	290
Tab.031	: <u>TAUX DE RENTABILITE MOYEN DES PLACEMENTS IMMOBILIERS DANS 13 VILLES EUROPEENNES EN 1992</u>	290
Tab.032	: <u>LES 10 PREMIERES ENTREPRISES DU DEPARTEMENT DU NORD PAR LEUR CHIFFRE D'AFFAIRES FIN 1992</u>	293
Tab.033	: <u>EMPLOIS REPRESENTES EN 1992 SUR LE TERRITOIRE DE LA CUDL DANS DES ENTREPRISES DONT 30% AU MOINS DU CAPITAL EST DETENU PAR DES ETRANGERS</u>	298
Tab.034	: <u>REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES 400 ENTREPRISES INSCRITES EN 1992 DANS LE "CATALOGUE D'OPPORTUNITES TECHNOLOGIQUES"</u>	299

Tab.035 :	<u>ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES ETRANGERS FREQUENTANT LA METROPOLE LILLOISE EN 1991</u>	305
Tab.036 :	<u>ORIGINE GEOGRAPHIQUE DES PERSONNES ABONNEES A L'ORCHESTRE NATIONAL DE LILLE EN 1991-92</u>	308
Tab.037 :	<u>NOMBRE DE REPRESENTATION DE CHAQUE PAYS DANS LES JUMELAGES DES COMMUNES DE LA CUDL, DU DEPARTEMENT DU NORD, DU DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS ET DE LA REGION NORD-PAS-DE-CALAIS</u>	310
Tab.038 :	<u>EVOLUTION DU NOMBRE DE PIC ERASMUS ACCORDES PAR LA CEE DANS LES UNIVERSITES FRANCAISES DE PROVINCE</u>	314
Tab.039 :	<u>CLASSEMENT DES 15 PREMIERES UNIVERSITES FRANCAISES D'APRES LE NOMBRE D'ETUDIANTS ENVOYES A L'ETRANGER DANS LE CADRE DES PROGRAMMES EUROPEENS ERASMUS EN 1990-91</u>	314
Tab.040 :	<u>EVOLUTION DES EFFECTIFS D'ETUDIANTS ETRANGERS INSCRITS DANS LES ETABLISSEMENTS UNIVERSITAIRES PUBLICS DE LA METROPOLE LILLOISE</u>	318
Tab.041 :	<u>ESTIMATION DE L'EVOLUTION DU TRAFIC TRANSMANCHE ET PART D'EUROTUNNEL</u>	322
Tab.042 :	<u>MOTIFS DE DEPLACEMENT DES ETRANGERS FREQUENTANT LA METROPOLE LILLOISE EN 1991</u>	328
Tab.043 :	<u>REGULARITE DE LA FREQUENTATION DE LA METROPOLE LILLOISE PAR LA CLIENTELE D'AFFAIRES EN 1991</u>	328
Tab.044 :	<u>EVOLUTION DES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS TOUTES SECTIONS NST CONFONDUES, ENTRE LE NORD-PAS-DE-CALAIS ET LA BELGIQUE VIA LES BUREAUX DE DOUANE DE LA METROPOLE LILLOISE DE 1982 A 1992</u>	335

— SOURCES DOCUMENTAIRES —

A) REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Aéroport de Lille-Lesquin 1991 "Rapport d'exploitation." Lille, Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, 44p.

Id. 1992 "Etude d'organisation d'un système de correspondances entre la France et l'Europe du Nord sur la plateforme lilloise." Lille, Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, 29p.

Id. mars 1992 "Horaires." Lille, Chambre de Commerce de Lille-Roubaix-Tourcoing, 62p.

Aéroports de Paris 1991 "Roissy-Charles de Gaulle, premier centre d'échanges européen." Paris, 24p.

Id. 1992 "Roissy-Charles de Gaulle, aérogare 2, terminal C." Paris, 11p.

Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise 25 octobre 1991 "Le Shéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'arrondissement de Lille, 20 ans après. Bilan préparatoire à la révision du Shéma Directeur de la métropole lilloise." Lille, 53p.

Id. 29 octobre 1991 "Lille. Devenir une métropole internationale." Lille, 33p.

Id. janvier 1992 "Dynamiques de métropolisation. Hypothèses pour la métropole lilloise." Lille, 16p.

Id. 20 février 1992 "Recherche sur les relations partenariales des deux métropoles de Lille et Bruxelles. Cahier des charges." Lille, 3p.

Id. 15 mars 1992 "Recherche sur les relations partenariales des deux Métropoles de Lille et de Bruxelles. Proposition d'ECODEV-ECD "Construire le binôme Lille-Bruxelles." Lille, 5p.

Id. mai 1992 "Environnement. Propositions stratégiques pour la Métropole lilloise." Lille, 25p.

Id. mai 1992 "Economie. Le développement économique de la métropole lilloise: approche stratégique des dossiers prioritaires." Lille, 19p.

Id. 25 juin 1992 "Organisation du partenariat. Conditions de la coopération entre Lille et Bruxelles. ECODEV-ECD." Lille, 25p.

Id. 18 février 1993 "La Métropole lilloise transfrontalière, caractéristiques et originalité, enjeux de développement et d'urbanisme." Lille, 11p.

Id. 1er mars 1993 "Impact de la frontière nationale sur la mobilité des personnes. Etude concernant les flux transfrontaliers dans le site témoin de Comines-Europe." Lille, 37p.

ALDEV 25 octobre 1991 "Les enjeux d'aménagement de l'aire métropolitaine." Lyon-Ecully, 230p.

Amsterdam. The Magazine. 1991 - Multi Media International, Amsterdam, p29.

APIM 1990 "Comparaisons européennes." Lille, 86p.

Id. 1991 "Lille place financière." Lille, 6p.

Assemblée des Régions d'Europe 2ème trimestre 1990 "Les organisations de coopération interrégionale."

Association Communale de la Région de la Ruhr mars 1986 "Lettre de chance émise sur l'avenir." Essen, 24p.

Id. mai 1986 "Rapport sur la Ruhr." Essen, 17p.

Association pour le développement et l'aménagement de la Vallée de l'Oise 1993 "Projet de développement de la vallée de l'Oise." Oise la Vallée, Verneuil en Halatte, 11p.

Autrement dit 14 mai 1993 "Les frontaliers ne passent pas." pp14-15.

Id. 28 mai 1993 "Entretien avec le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Courtrai."

AYDALOT (Philippe) 1985 "Economie régionale et urbaine." Paris, Economica, Coll. Economie, 487p.

AZOUAOU (Mohamed) février 1988 "Analyse du commerce extérieur régional avec les pays de la CEE de 1979 à 1986." Lille, Préfecture de Région, SGAR, Université de Lille II, 77p.

BALLIGAND (Jean-Pierre), MAQUART (Daniel) 1990 "La fin du territoire jacobin." Paris, Albin Michel, 221p.

BARRE (Alain) octobre 1975 "Le faisceau des transports terrestres dans le triangle Londres-Bruxelles-Paris." Thèse de Doctorat de Troisième Cycle, Lille, 2 tomes, 268p.

BASTIE (Jean), DEZERT (Bernard) 1980 "L'espace urbain." Paris, Masson, 384p.

BEAUJEU-GARNIER (Jacqueline) 1980 "Géographie urbaine." Paris, Armand Colin, 360p.

BEAUJEU-GARNIER (Jacqueline), GAMBLIN (André), DELOBEZ (Annie), LEFORT (Catherine) août 1991 "Images économiques du monde 1991." Paris, SEDES, Coll. DIEM, 236p.

Belgique Informations Economiques et Commerciales février 1992 "Bruxelles: une vocation internationale." Bruxelles, Office Belge du Commerce Extérieur, 60p.

BONDUELLE (Bruno) janvier 1992 "Lettre aux 86 Maires de Lille." Lille, ed. La Voix du Nord, 244p.

BOONE (Christine) doc. non daté "Etude comparée des prix de revient français et belges." Lille, Mémoire IESEG, 59p.

BRIN (Jean-François), DELEPLANQUE (Franck), VADASZ (Gilles) février 1993 "Les problèmes d'environnement à Wattrelos. La question de l'eau." Dossier d'initiation à la recherche, Villeneuve d'Ascq.

Brussels International Trade Fair 1991 "Let's meet in Brussels." Brussels, BITF, 64p.

BRUYELLE (Pierre) 1981 "L'organisation urbaine de la région Nord-Pas-de Calais." Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, 1220p + 1 atlas.

Id. 1991 "La communauté urbaine de Lille. Métropole du Nord-Pas-de-Calais." Les études de la Documentation française, Paris, La Documentation française, 192p.

Id. doc. non daté "Définition de termes usuels en géographie urbaine." Université de Lille 1, UFR de Géographie, 3p.

BRUYELLE (Pierre), DORMARD (Serge), PARIS (Didier), THUMERELLE (Pierre-Jean) mai 1992 "Eléments pour des scénarios prospectifs." Les dossiers de la prospective interrégionale du Chantier Grand Nord, Prospective et Territoires, DATAR, Paris, 73p.

BUCHY (Frédéric), EVRARD (Christophe), FACOMPRES (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.

Cahiers de l'IAURIF (Les) mars 1992, n°100, 172p.

Cahiers du LERASS Recherches en sciences de la société (Les) 1992 "La question transfrontalière." Toulouse, n°25, 218p.

CARISSIMO (Benoît), STREIFT (Stéphanie) mai 1990 "Les professionnels du tourisme face à l'échéance de 1993." Lille, Mémoire IESEG, 170p.

Central Office of Information 1992 "Britain 1992. An official handbook." HMSO, London, 467p.

Centre d'information et de documentation pour la Géographie des Pays-Bas 1986 "Randstad holland." La Haye, 60p.

Centre Régional de la Consommation 1989 "L'importation parallèle d'une automobile par le consommateur français." Conseil Régional du Nord-Pas-de-Calais, 2p.

CESR Nord-Pas-de-Calais doc. non daté "Avis du CESR concernant les coopérations transfrontalières au niveau intercommunal" Lille, 21p.

CHALINE (Claude) 1968 "Londres." Paris, Armand Colin, 256p.

Id. 1991 "Le Royaume-Uni: économie et régions." Paris, Masson, 238p.

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

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing 1987 "Lille-Roubaix-Tourcoing. La métropole marchande." Lille, 20 fiches.

Id. décembre 1990 "La métropole lilloise. Réflexion prospective et propositions de développement économique." Lille, 213p.

Id. novembre 1991 "Mesure du degré de satisfaction de la clientèle d'affaires de la métropole." Lille, 13p.

Id. janvier 1992 "Aéroport de Lille en 29 questions." Lille, 66p.

Id. janvier 1992 "Le commerce extérieur de la métropole lilloise." Lille, 84p.

Id. janvier 1992 "La métropole lilloise. Chiffres-clés de l'agglomération." Lille, 18p.

Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing, Observatoire des bureaux de la Métropole lilloise 1990 "Bilan 1990." Lille, 12p.

Id. 2ème trimestre 1992 "Marché des bureaux. Volumes de commercialisation." Lille, 4p.

Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Nord-Pas-de-Calais, CCI Cambrai, CRCI Picardie juin 1992 "Seine-Nord. Liaison fluviale européenne. Compte rendu du colloque du 11 juin 1992." Cambrai, 51p.

City of Amsterdam 1991 "*Feature service. Press, information and public relations.*" Amstel, Amsterdam, 46p.

CNRS janvier 1993 "*Communications aux 3èmes journées IFRESI 28-29 janvier 1993.*" 716p.

Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire 12 juillet 1993 - Dossier de presse - Mende, 34p.

Commission des Communautés Européennes 1990 "*Sur la voie de l'Europe unie. Le renforcement de la dimension politique de la communauté.*" Bureau de Représentation en France, Paris, 37p.

Id. 9 janvier 1991 "*Les régions dans les années 1990.*" Bruxelles, 4ème rapport périodique sur la situation et l'évolution socio-économique des régions de la Communauté, 139p.

Id. 1992 "*Etat d'avancement de la préparation du programme d'initiative communautaire INTERREG.*" Bruxelles, 5p.

Id. 1992 "*Programme opérationnel initiative communautaire interreg 1991-1993. Nord-Pas-de-Calais-Wallonie.*" Bruxelles, 60p.

Id. 1992 "*Programme opérationnel initiative communautaire interreg 1991-1993. Nord-Pas-de-Calais-Flandres.*" Bruxelles, 68p.

Id. doc. non daté "*Le Nord-Pas-de-Calais et l'Europe.*" Bruxelles, 8p.

Id. 16 juin 1993 "*L'avenir des initiatives communautaires dans le cadre des Fonds structurels.*" Bruxelles, 32p.

Conférence Permanente des Intercommunales Transfrontalières 26 juin 1993, assemblée plénière, Tournai, 31p.

Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale (Le) avril 1991 "*Un Parlement pour les Bruxellois.*" Bruxelles, ed. Edouard Poulet, 28p.

Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais 25-27 avril 1984 "*Première rencontre. Les enjeux des années 80 et 90.*" Communauté de Travail des RETI, Lille, 227p.

Id. 1er juillet 1989 "*L'impact du marché unique en matière d'environnement. Le cas d'une région de tradition industrielle: le Nord-Pas-de-Calais.*" Lille, 196p.

Id. janvier 1991 "*Le Nord-Pas-de-Calais. Informations générales.*" Lille, 12p.

Id. 2ème trimestre 1991 "*Le TGV Nord-Européen et la Région Nord-Pas-de-Calais.*" Lille, 16p. 225,

Id. 1991 "Les relations internationales du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais." Lille, n°Hors-Série, 52p.

Id. 1991, "N° spécial Europe", Lille, 51p.

Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, Agence Régionale de Développement septembre 1990 "Le Nord-Pas-de-Calais en stats." Lille.

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.

Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, Kent County Council 1992 "Catalogue d'opportunités technologiques." 2t, 440p.

Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, Région Wallonne 30 mai 1989 "Programme d'Action et de Coopération Transfrontalière Européen." 5p.

CONSTANT (Valérie) 1990 "Bruxelles aujourd'hui. Flandre et Wallonie." Paris, les éditions ja, 223p.

COUPEZ (Pascal), HUVELLE (Jérôme) 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.

Id. janvier 1989 "Les relations entre la métropole lilloise et la Belgique." Lille, Préfecture de Région, SGAR, Université de Lille II, 122p.

Courrier Cadres 4 décembre 1992 "Ile-de-France: perspectives 2015." APEC n°994 Paris p87.

Croix-l'Événement (La) 15 février 1992 "Euro-région à confirmer."

CRT Nord-Pas-de-Calais 1991 "Enquête suivi de saison été 1991." Lille, CRT, 113p.

CRT Nord-Pas-de-Calais, OPT, XIS 1992 "Réseau transfrontalier de boînes d'information touristique." 12p.

CUDL octobre 1974 "L'offre de bureaux dans la Communauté Urbaine de Lille." Lille, 7p.

Id. avril 1990 "Contrat d'agglomération de la Communauté Urbaine de Lille. Diagnostic." Lille, 146p.

Id. 1er février 1991 "La Conférence de la Métropole." 5 fiches.

Id. août 1991 "Les caractéristiques fiscales des communes de la Communauté Urbaine de Lille 1989-1990." Lille, Secrétariat Général Adjoint aux Affaires Financières, 12p.

Id. 1991 "La coopération intercommunale transfrontalière de la métropole lilloise." 4 dossiers.

Id. 1991 "Une métropole franco-belge d'un million sept cent mille habitants." 12p.

Id. 21 janvier 1992 "Contrat-cadre d'agglomération. Le projet d'agglomération." Lille, 40p.

Id. 24 janvier 1992 "Contrat d'agglomération de la Communauté Urbaine de Lille." Lille, 33p.

CUDL, SCET DT Nord mai 1993 "Création d'une structure publique franco-belge: Conférence permanente intercommunale transfrontalière." Lille, 87p.

CURGY (Fabrice), GINET (Pierre) juin 1989 "Le TGV dans le Mélantois: son impact sur le milieu rural entre Sainghin et Wannehain." Villeneuve d'Ascq, rapport MST ENVAR, 56p.

DATAR janvier 1992 "Le fonctionnement économique des villes: prospective européenne." Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°8, Paris, 23p.

Id. janvier 1992 "Les conséquences de l'ouverture de l'Europe de l'Est." Prospective et Territoires, Synthèse d'étape, groupe n°5, Paris, 4p.

Id. avril 1992 "Livre blanc du Bassin parisien." Paris, La Documentation française, 135p.

Id. 1992 "Transferts en province d'emplois publics. CIAT des 3 octobre & 7 novembre 1991, 29 janvier & 23 juillet 1992." Paris, Ministère de la Fonction Publique, Ministère de l'Aménagement du Territoire, carte, 1p.

Id. février 1993 "Le magistère de la boussole." Lettre de la DATAR, n°141 bis, 8p, Paris.

Id. août 1993 "Aménagement du territoire: un débat dès l'automne." Lettre de la DATAR, n°144, 16p, Paris.

DDE du Nord février 1992 "Porter à Connaissance de la révision du Schéma Directeur de l'Arrondissement de Lille." Lille, 7 cahiers.

DE KEERSMAECKER (Marie-Laurence), CARTON (Luc) 1992 "Action publique et droit au logement." Dupuis-Charleroi, Bruxelles, 158p.

DELEPOULLE (Thomas), LESAGE (François) décembre 1992 "Le port d'Anvers en Belgique et en Europe." Lille, 44p.

DELPOUVE (Béatrice) juillet 1992 "*Rapport d'activité 1991-1992.*" USTL, Service des relations Internationales, Villeneuve d'Ascq, 16p.

DEWAILLY (Jean-Michel) 1985 "*Tourisme et loisirs dans le Nord-Pas-de-Calais.*" Thèse de doctorat d'Etat, Paris-Cergy, 2 tomes, 1161p.

Diagonal février 1993 revue bimestrielle du Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, n°99, 55p.

Dienst voor Toerisme stad Wervik doc. non daté "*Stedelijk Beheer Tabaksmuseum.*" Wervik, 7p.

Direction Interrégionale des Douanes de Lille 1990 "*Le commerce extérieur Nord-Pas-de-Calais 1990.*" Lille, 199p.

Dossiers de Profil (Les) 1989 "*Panorama des zones d'étude du Nord-Pas-de-Calais, zone 11 Lille.*", n°8, OER du Nord-Pas-de-Calais.

Id. n°25, 1989 "*Métropoles régionales. Lille-Roubaix-Tourcoing et les autres.*" OER du Nord-Pas-de-Calais, 59p.

Id. n°26, 1989 "*Le commerce extérieur du Nord-Pas-de-Calais.*" OER du Nord-Pas-de-Calais.

DREVET (Jean-François) avril 1988 "*1992-2000 Les régions françaises entre l'Europe et le déclin.*" Paris, Souffles, 235p.

Id. janvier 1992 "*La France et l'Europe des régions.*" Paris, Syros-Alternatives, 235p.

DRN du Nord-Pas-de-Calais Doc. non daté "*Les voies navigables dans le Nord-Pas-de-Calais.*" Lille, 19p.

Echos (Les) 17 août 1993 "*La ville de Lille emprunte 400 millions de francs à dix ans.*"

Echo Touristique (L') 12 octobre 1990 - n°2046.

Economie et Tourisme août 1993 "*Transit business.*" magazine du CRT Nord-Pas-de-Calais, Lille, 11p.

Enseignants-Chercheurs de l'UFR de géographie et d'aménagement de l'Université des Sciences et Techniques de Lille-Flandres-Artois (Les) , Laboratoire de Géographie humaine 4ème trimestre 1989 "*Le Nord-Pas de Calais à l'heure du grand marché européen.*" CRDP, Lille, 145p.

Id. décembre 1979 "*Le Nord-Pas-de-Calais au seuil des années 80.*" CRDP, Lille, 2t., 447p.

Entreprise (L') Novembre-Décembre 1992, n°86.

Euralille 1989 "Le centre des gares de Lille. Présentation générale." Lille, 99p.

Id. janvier 1991 "Centre International d'Affaires: présentation générale." Lille, 94p.

Id. 21 juin 1991 "Euralille. Coup d'envoi opérationnel. Press Book." Lille, 128p.

Id. septembre 1992 - n° spécial - 6p.

Europartenariat, Le Journal du Salon, 4p, 1993.

Eurotunnel 1990 "Le tunnel sous la Manche. Un système de transport du XXIème siècle." Centre d'Information d'Eurotunnel, Folkestone, 50p.

Id. doc. non daté "Eurotunnel, un pas de géant." brochure de présentation.

Euro-6 janvier 1992 "Réalités et perspectives des échanges avec la Belgique. Enquête auprès des chefs d'entreprises." Lille, 14p.

Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale (L') 1991 "Bruxelles. Une ville habitable et habitée." Bruxelles, A.Hutchinson, 14p.

Id. 1992 "Bruxelles-Capitale. Le nouveau visage." Bruxelles, A.Hutchinson, 36p.

Id. 1992 "Bruxelles." Bruxelles, 31p.

Exécutif Régional Wallon et ses Services (L') mars 1991 "Un gouvernement pour une Wallonie qui gagne." Région Wallonne, Bruxelles, 4p.

Express (L') 11 au 17 avril 1986 "Drogue: les limites de la frontière." Revue hebdomadaire, Paris.

Id. 23-29 mars 1990 - n° 2020.

Id. 11 juin 1992 "A qui appartient la Belgique ?" Revue hebdomadaire, Paris, pp107-112.

Id. 27 mai 1993, p60.

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

Fédération des Entreprises de Belgique 1985 "L'économie belge. Une analyse des principales activités économiques." Bruxelles.

Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille novembre 1991 "Accords et conventions de coopération internationale de l'Université Catholique de Lille et des établissements membres." Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 1p.

Id. novembre 1991 "Nombre d'étudiants Erasmus par Etablissement et par pays en 1990-91." Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 1p.

Id. février 1992 "Perspectives pour l'Université 1991-1994." Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 15p.

Id. mars 1992 "Etre étudiant à la Catho." Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 5p.

Id. juin 1992 "Conventions globales entre l'Université Catholique de Lille et des universités étrangères." Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 1p.

Id. juin 1992 "Participation au programme Erasmus en 1991-92." Fédération Universitaire et Polytechnique de Lille, 1p.

FERE Consultants 5 février 1991 "Programme de coopération sur la zone frontalière franco-belge du Nord-Pas-de-Calais et de la Flandre Occidentale. Diagnostic socio-économique." Paris, 45p.

Id. 5 février 1991 "Programme de coopération sur la zone frontalière franco-belge du Nord-Pas-de-Calais et de la Flandre Occidentale. Tableau des projets." Paris, 45p.

FIABCI octobre 1992 "La conjoncture immobilière en Europe en 1992." Paris, 30p.

G.LHEARN & PARTNERS Town Planning Consultants 3rd april 1992 "Lille. A comparative study of an emerging european city region." London, 2t, 181p.

GARCETTE (Pierre) décembre 1991 "Notre Région veut-elle gagner ?" Lille, La Voix du Nord, 239p.

GAY (François), WAGRET (Paul) mars 1987 "L'économie des pays du Bénélux." Paris, PUF, Coll. Que sais-je ?, 127p.

GEORGE (Pierre) juin 1984 "Dictionnaire de la géographie." Paris, PUF, 485p.

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.

Id. octobre 1991 "La stratégie de "Gateway" comme facteur d'internationalisation: le cas de la ville de Buffalo (USA) vis-à-vis de Toronto (Canada)." Villeneuve d'Ascq, Mémoire d'Ingéniorat ENVAR, 55p.

Id. août 1992 "Les relations Lille-Bruxelles: diagnostic et perspectives pour la Métropole lilloise." Lille, Préfecture de Région, SGAR, 111p.

GIP Reclus mai 1989 "Les villes européennes." la Documentation française, rapport pour la DATAR, 79p.

GODET (Michel) doc. non daté "Crise de la prévision et essor de la prospective. Exemples et méthodes." Paris, PUF, Coll. L'Economiste, 188p.

GONOD (Pierre) 1990 "Dynamique de la prospective." ADITECH, 160p.

Government Statistical Service 1992 "United Kingdom in Figures." - London.

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, pp106-112.

Id. 1988 "Tunnel sous la Manche et développement régional en Europe du Nord-Ouest." n°1-2.

HUET (Philippe) "Politique économique de la Grande-Bretagne depuis 1945." Paris, Armand Colin, Cahiers de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 582p.

HUSSET (Alain), MOULINIER (Gilbert), PETIT (Philippe) avril 1990 "Canal Seine-Nord à Grand gabarit: étude sur l'évaluation économique du projet." Institut d'Expertise et de Prospective de l'Ecole Normale Supérieure, Paris pp9-18.

Ile-de-France développement février 1993 - revue mensuelle, Paris, n°1, 97p.

INSEE 8 avril 1992 "Recensement de la population de 1990. Arrondissement de Lille."

Id. doc. non daté "Recensement de la population de 1990. Nord-Pas-de-Calais."

INSEE, CRT Nord-Pas-de-Calais, Ministère du Tourisme 1991 "Région Nord-Pas-de-Calais: la croissance retrouvée en 1991." Lille, 4p.

Institut Belge d'Information et de Documentation 1990 "Toute la lumière sur la Belgique fédérale." Bruxelles, INBEL, 20p.

Institut Européen Interrégional de la Consommation décembre 1990
 "Les motivations d'achats transfrontaliers." 59p.

Institut National de Statistique 1991 "Statistiques financières.
 Statistique fiscale des revenus soumis à l'impôt des personnes
 physiques et à l'impôt des non-résidents. Exercice 1990." n°54,
 Bruxelles, Ministère des Affaires Economiques, Royaume de
 Belgique.

Id. 1991 "Statistiques sociales 1991." Bruxelles, Ministère des
 Affaires Economiques, Royaume de Belgique.

Id. 1991 "Statistiques démographiques 1992." Bruxelles, Ministère
 des Affaires Economiques, Royaume de Belgique.

Id. 1991 "Aperçu statistique de la Belgique." Bruxelles, Ministère
 des Affaires Economiques, Royaume de Belgique.

Id. mai-juin 1992 "Statistiques du commerce intérieur et des
 transports." Ministère des Affaires Economiques, Royaume de
 Belgique, mensuel n°5-6.

Inter-Régions avril 1987 "L'ouverture vers l'extérieur: tradition
 et avenir." Lille, Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, n°87.

JENKINS (Simon) 25 novembre 1992 "London forthcoming boom." The
 LWT London Lecture, London, 25p.

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

LABASSE (Jean) 1991 "L'Europe des Régions." Flammarion, Coll.
 Géographes, Paris, 421p.

LE NET (Michel) septembre 1991 "Les lobbies et le pouvoir."
 roblèmes politiques et sociaux, La Documentation française, Paris,
 67p.

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.

Lettre de la Région Nord-Pas-de-Calais (La) février 1992 "Les
 hommes au coeur de l'aménagement du territoire." Conseil Régional
 Nord-Pas-de-Calais Lille, pp3-6.

Lettre des Villes Nouvelles (La) 1er trimestre 1993, Association
 française des villes nouvelles, n°25, Lieusaint, 11p.

Libre Belgique (La) novembre 1989 "Comprendre la Belgique
 Fédérale. Les nouvelles institutions." Bruxelles.

Id. 25 juin 1993.

Id. 27-28 février 1993 "Six chambres de commerce en quête de ring transfrontalier franco-belge..." Bruxelles.

London Planning Advisory Committee september 1992 "Strategic planning issues for London. A discussion document." Romford, LPAC, 26p.

London Research Centre 1990 "London facts. Facts sheets of issues in London." London.

Id. november 1992 "Average regional house prices." p5, London.

London Research Centre, IAURIF 1992 "London-Paris: a comparison of Transport Systems." London, HMSO, 139p.

LOUVEGNIES (Stéphanie) 1991 "La stratégie Lille-Bruxelles." Lille, Préfecture de Région, SGAR, 67p.

LOUVEGNIES (Stéphanie) 1991 "Le lobbying de la région Nord-Pas-de-Calais auprès des Communautés Européennes." Collège d'Europe, Bruges, 50p.

Maison Départementale de l'Europe 25 juin 1993 - Note d'actualité européenne - 5p.

MAKALAMBA (Mbangi) juin 1987 "Le port lillois. Une plate-forme plurimodale originale dans l'agglomération lilloise." Mémoire de DEA de Géographie humaine, Villeneuve d'Ascq, 175p.

MARCOU (Gérard), VICKERMAN (Roger), LUCHAIRE (Yves) 1992 "Le tunnel sous la Manche entre Etats et Marchés." Presses Universitaires de Lille, 447p.

MEHL (Lucien), BELTRAME (Pierre) août 1989 "Le système fiscal français." Paris, PUF, Coll. Que sais-je ?, 127p.

MERLE (Marcel) "Sociologie des relations internationales." Etudes Politiques, Economiques et Sociales, Coll. publiée sous le patronage de la fondation nationale des sciences politiques, Paris, Dalloz, 436p.

Métro (Le) juin 1992 n°191 pp 11-14.

Mieux vivre votre argent novembre 1992 "Lille: un destin européen." n°152, p70.

MINGRET (Paul) 1975 - "La croissance industrielle du port d'Anvers." - thèse de Doctorat d'Etat, Lyon, 736p.



Ministère de l'Emploi et du Travail septembre 1990 "*Le marché du travail en Belgique.*" Direction de l'Etude des Problèmes du Travail, Administration de l'Emploi, Bruxelles, 73p.

Ministère de l'Équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports août 1986 "*Comment évaluer la part du trafic maritime né de notre commerce extérieur qui échappe aux ports français. Résultats 1985.*" Observatoire économique et statistique des transports, département des synthèses statistiques et économiques, SITRAM, Paris, 43p.

Ministère de l'Équipement, du logement, des transports et de l'Espace mars 1989 "*Les réseaux de transport français face à l'Europe.*" Paris, 237p.

Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale 25 mars 1991 "*Schéma de développement des abords de la Gare du Midi. Options d'aménagement et schéma de développement.*" Bruxelles, 82p.

Ministère Néerlandais de l'économie december 1991 "*Synoptique de l'économie néerlandaise.*" EVD-Communicatie Buitenland, 4p.

Ministère Néerlandais des Affaires Etrangères juillet 1992 "*La commercialisation des Pays-Bas.*" Holland Horizon, revue trimestrielle, Amsterdam, 3ème année, n°2, pp28-31.

MOINDROT (Claude) 1986 "*La population de la Grande-Bretagne.*" Paris, Profils Economiques, n°24.

Monde (Le) 28 mai 1992 "*Les Flamands craignent le poids électoral des Eurocrates.*"

Id. 31 mai 1992 "*Aéroports de Paris dans le vent.*"

Monde de l'Education (Le) janvier 1992.

Monde Dossiers & Documents (Le) janvier 1993, n°206 .

Moniteur des Villes (Le) octobre 1992 - pp21-22.

Moniteur du Commerce International (Le) 8 juin 1992 "*Belgique.*" hebdo n°1.028, pp8-9.

Id. 14 septembre 1992, hebdo. n°1042, pp36-58.

MOREAU-DEFARGES (Philippe) "*Les relations internationales dans le monde d'aujourd'hui. Entre globalisation et fragmentation.*" Coll. Les Grands Actuels, Ed. STH, Paris.

NEUSCHWANDER (Claude), WEVERS (Jean-Paul) 7 février 1992 "*Le développement de la métropole lilloise. Approche stratégique des dossiers prioritaires.*" Paris, 90p.

NOEL (Emile) 1988 "Les institutions de la Communauté Européenne." Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés Européennes, 47p.

Nord (Le) décembre 1992 "Conseils transfrontaliers." Magazine du Conseil Général du Nord n°68, Lille, p15.

Nord-Eclair 9-19 mai 1990 "Enquête sur la capitale franco-belge de l'an 2000."

Id. 8 septembre 1990 "Sept projets pour une Métropole."

Id. 13 septembre 1990 "La Métropole: Lille, tout court."

Id. 1990 "CIT de Roncq: démarrage prochain."

Id. 28 octobre 1991 "Vingt ans de coopération transfrontalière."

Nord-Europe mars 1993 - revue de la Maison départementale de l'Europe de Lille, n°12, 4p.

Id. juin 1993 - revue de la Maison départementale de l'Europe de Lille, n°13, 4p.

Nord-Matin 26 novembre 1990 "Vers des échanges accrus entre Bruxelles et la Région."

Id. 13 octobre 1991 "Une naissance mais pas de baptême..."

Id. 28 octobre 1992 "Le Furet de Lille: la plus grande librairie du monde."

Nord-Pas-de-Calais Développement juin 1992 "Expert en aménagement, Pierre Bruyelle s'exprime." Lille.

Nord-Pas-de-Calais International juillet 1992 - revue du Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille, 39p.

Id. juillet 1992 "Guide provisoire des sociétés à participation étrangère dans le Nord-Pas-de-Calais." Lille.

Nouveau Nord (Le) février 1992 - "L'Europe naturellement." Lille, Conseil Général du Nord, mensuel, n°59, pp8-17.

Nouvelles de Belgique n°1 - décembre 1991 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise.

Id. n°3 février 1992 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise.

Id. n°4 mars 1992 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise.

Id. n°5 avril 1992 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise.

Id. n°6 mai 1992 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille.

Id. n°13 mai 1993 - revue mensuelle de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille.

Nouvelles de l'Observatoire mars 1991 "Territoires transfrontaliers." Service Technique de l'Urbanisme, Paris, 12p.
Office de Promotion du Tourisme de la Communauté Française 1991 "Rapport d'activité 1991." Bruxelles, OPT, 38p.

Office de Promotion du Tourisme de la Communauté Française, VCGT juin 1991 "Plan de Promotion 1992. Stratégie et calendrier des actions." Bruxelles, OPT-VCGT, 39p.

Office de Tourisme de Lille juillet 1991 "Rapport d'activité 1990" Lille, 36p.

Office des Publications Officielles des Communautés Européennes doc. non daté "Un grand marché sans frontières." Luxembourg, Documentation Européenne, 67p.

Id. 1989 "Annuaire statistique des régions 1989." Luxembourg, Documentation Européenne, 212p.

Office National de Sécurité Sociale 1990 "Effectifs des employeurs et des travailleurs assujettis à la Sécurité Sociale au 30 juin 1990." Bruxelles, Royaume de Belgique.

Office of population censuses and surveys 1981 "Country report. Greater London." HMSO, London, 123p.

Id. 1991 "1991 census. Preliminary report for England and Wales." HMSO, London, 48p.

Id. 1991 "Sub-national population projections." HMSO, London, 117p.

Id. september 1992 "1991 census." HMSO, London, 19p.

Orchestre National de Lille 1992 - brochure de présentation.

PACTE doc. non daté "Le programme INTERREG-PACTE Wallonie-Nord-Pas-de-Calais." 12p.

Id. doc. non daté "Brochure d'informations sur le PACTE." Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais, Région Wallonne, 6p.

PARIS (Didier), RENARD (Jean-Pierre) octobre 1991 "Nord, Est, frontières ouvertes." Documentation photographique, La documentation Française, 16p + 19 fiches.

PINCHEMEL (Philippe) 1980 "La France. Milieux naturels, populations, politiques." Paris, Armand Colin, Coll.U, 327p.

Pôle Universitaire Européen de Lille octobre 1991 - brochure de présentation du Pôle Européen Universitaire de Lille.

Id. 1992 - brochure de présentation du Pôle - 19p.

Port de Rotterdam 1988 "Rotterdam, un port mondial au travail." Rotterdam, plaquette de présentation.

Préfecture de Région Ile-de-France, DRE de la Région Ile-de-France octobre 1992 "Ile-de-France 2015. Résumé de projet de Schéma Directeur." 33p.

Id. octobre 1992 "Ile-de-France 2015. Projet de Schéma Directeur." 197p.

Préfecture de Région Nord-Pas-de-Calais, DRE Nord-Pas-de-Calais septembre 1991 "Dossier de presse. Inauguration du Pont de Quesnoy-sur-Deûle du 22 septembre 1991." Lille, 16p.

Id. juin 1993 "Aire métropolitaine. Quel scénario de développement ? Enjeux d'aménagement et de développement." Lille, 43p.

Préfectures des Régions Picardie, Champagne Ardenne, Haute Normandie, Nord-Pas-de-Calais 15 juillet 1992 "Grand Chantier d'Aménagement du Territoire Nord; Contribution à la préparation du livre blanc; 57 propositions de coopération interrégionale." 75p.

Id. 3 novembre 1992 "Grand chantier d'aménagement du territoire Nord. Contribution à la préparation du livre blanc. 57 propositions de coopération interrégionale." Paris, 76p.

Problèmes économiques 12 décembre 1990 "Allemagne." la Documentation française, n°2.203, Paris.

Id. 8 mai 1991 "Qu'est-ce qu'une ville internationale ? Réflexions sur les villes françaises et européennes." la Documentation française, n°2.224, Paris, pp24-29.

Profils de l'économie du Nord-Pas-de-Calais 1988 "Nord-Pas-de-Calais horizon 2010." OER du Nord-Pas-de-Calais, n°1, 49p.

Id. 1989 "Lille Roubaix Tourcoing se compare aux autres métropoles." OER du Nord-Pas-de-Calais, n°2, pp3-22.

Id. 1992 - INSEE, Lille, 1er trimestre 1992, revue trimestrielle, pp23-30.

Quotidien de Paris (Le) 8 mai 1992 "Contre une France urbaine à deux vitesses: les réseaux de ville..."

Région Wallonne, SIWAT janvier 1992 "Projet de plan régional d'aménagement du territoire wallon. La Wallonie région d'Europe. Présentation synthétique de la Région." Bruxelles, 11 fiches.

REITEL (François) juin 1988 "La Lorraine." Paris, PUF, Coll. Que-sais-je ?, 127p.

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, 1143p.

RIDER-UCL avril 1992 "Diagnostic du programme de développement transfrontalier de Comines-Europe. Cadrage socio-économique et démarche de coopération transfrontalière." Espace Inter-Initiatives, Louvain-la-Neuve, 78p.

Id. avril 1992 "Diagnostic du programme de développement transfrontalier de Comines-Europe. Résultats de l'enquête auprès de la population." Espace Inter-Initiatives, Louvain-la-Neuve, 58p.

SANTOS (Milton) 1984 "Pour une géographie nouvelle." Paris, OPU/publisud, 188p.

SARI janvier 1990 "Eurotéléport de Roubaix, sur les réseaux du futur." brochure 6p.

SARI Europe et Régions 1991 "Le Nord-Pas-de-Calais." Paris, Albin Michel, 118p.

Sénat Belge 1991 "La Constitution Belge." Bruxelles, Service des Commissions et des Etudes du Sénat, 59p.

SIAR 1989 "SIAR succed with the metropolitan borough of Roubaix." brochure, 8p.

SIDEHO 1992 "Le Hainaut Occidental: données générales." Tournai, 17p.

SNECMA 1963 "Une expérience de prospective appliquée." Paris, Fayard, 125p.

Société de Développement Régional de Bruxelles 1991 "Rapport d'activité 1991." SDRB-GOMB, Bruxelles, 36p.

Id. 1992 "Bruxelles: quelques données chiffrées." SDRB-GOMB, Bruxelles, 7p.

Société Régionale d'Investissement de Bruxelles 1991 "Rapport d'activité 1990." Bruxelles, SRIB, 33p.

Soir (Le) 3 mars 1993 "Les autoroutes A8 et A17: une condition essentielle du bouclage du ring franco-belge."

SOLDATOS (Panayotis) 1991 "Les nouvelles villes internationales, profil et planification stratégique." Aix-en-Provence, SERDECO, 127p.

STEVENS (Jean-François) décembre 1989 "L'Europe à portée de main... Lille eurocité." Lille, Centre d'Etudes et de Prospective, Préfecture de Région, 159p.

Technopolis International novembre 1992 - n°10.

The European 25 février 1993.

THUMERELLE (Pierre-Jean) 1991 "La population belge dans le Nord-Pas-de-Calais." HTN 1991/2-3 p177à180.

TRENARD (Louis) 1977 "Histoire d'une métropole. Lille-Roubaix-Tourcoing." Paris, Privat, 520p.

TYLER (Peter), RHODES (John) 1986 "The census of production as an indicator of regional differences in productivity and profitability in the United Kingdom." Cambridge, Regional Studies n°20.4, University of Cambridge, pp331-339.

Union (L') 18 janvier 1994 "Grand bassin parisien: l'occasion d'enfoncer le clou." Reims, p9.

Université de Lille II 1992 "La politique internationale à l'Université de Lille II." Lille, 8p.

Université de Lille III juin 1992 "Rapport de synthèse DAGIC." Villeneuve d'Ascq, 18p.

Université de Lille III 1992 "Guide d'accueil des étudiants Erasmus année universitaire 1992-1993." 31p.

VANDEWATTYNE (Paul) 23 octobre 1991 "Synthèse des séminaires interrégionaux." Région Wallonne, Bruxelles, 53p.

Ville de Comines 1992 "La coopération transfrontalière." Comines 19p.

Ville de Lille juillet 1988 "Les bureaux à Lille et dans la Métropole. Construction et commercialisation." Lille, Cellule Economique Régionale, Lille.

Id. 1989 "Le centre des gares de Lille, présentation générale." Lille, 99p.

Ville de Marcq-en-Baroeul doc. non daté "Marcq-en-Baroeul pour vivre et entreprendre." Marcq-en-Baroeul brochure 10p.

Ville de Roubaix avril 1985 "Constat et réflexions sur l'immigration à Roubaix." Roubaix, pp4et8.

Ville de Villeneuve d'Ascq doc. non daté "Villeneuve d'Ascq. Pour la performance." Villeneuve d'Ascq, brochure 9p.

Ville de Wattrelos janvier 1993 "Ligne transfrontalière Mouscron-Wattrelos. Exploitation de l'enquête réalisée par TCC du 12 au 18 octobre 1992." Wattrelos.

Villes à 1 heure de Paris (Les) 1992 "Dossier de présentation." Reims, 24p.

Villes de Mouscron, Wattrelos et Estaimpuis 22 février 1990 "Eurozone: dossier de coopération transfrontalière Wattrelos-Mouscron-Estaimpuis." Wattrelos, Dossier de coopération intercommunale européenne, 87p.

Id. avril 1991 "Entretiens transfrontaliers. Eurozone: La pratique quotidienne des entreprises et des collectivités." Wattrelos, 27p.

Id. avril 1992 "Entretiens transfrontaliers. Eurozone: La formation professionnelle. Les relations commerciales transfrontalières." Wattrelos, 27p.

Voix d'un Jour (La) 19 septembre 1992 "Déchets sans frontières."

Voix du Nord (La) 15 décembre 1989 "Nos voisins très proches: 500.000 Flamands et Wallons." Lille.

Id. 17-18 mai 1991, interview de Pierre Godefroid.

Id. 28 juin 1991 "Euralille vu de plus loin. (I)"

Id. 30 juin - 1er juillet 1991 "Euralille vu de plus loin. (II)"

Id. 3 octobre 1991 "Parcs d'affaires: une réalité dans le Kent."

Id. 14 octobre 1991 "Création à courtrai de la Conférence permanente intercommunale transfrontalière."

Id. 5 novembre 1991 "Eurozone: la coopération franco-belge sur le terrain."

Id. 1-2 décembre 1991 "Vive la Wallonie et la France ! Vive la Wallonie française !"

Id. 14 décembre 1991, p3, interview de Pierre Bruyelle.

Id. 21 mai 1992 "Pour éviter l'asphyxie, la métropole lilloise veut finir le ring."

Id. 28 mai 1992 "La Belgique à l'heure du TGV."

- Id. 7-8 juin 1992 "La deuxième ligne du métro démarre à Tourcoing." p2.
- Id. 15 juillet 1992 "Destination 2002: l'an 01 du transport." supplément au n°14.945.
- Id. 19 septembre 1992 "A l'Est, du nouveau !"
- Id. 22 septembre 1992, "La métropole à la carte"
- Id. 9 octobre 1992 "Europartenariat 93 et problèmes douaniers."
- Id. 11-12 octobre 1992 "L'après-Maastricht: quels repères pour une région déboussolée ?"
- Id. 21 octobre 1992 "500 emplois créés à Roncq et à Lesquin."
- Id. 4 novembre 1992 "Réseau routier, voie fluviale et autoroute ferroviaire. Les acteurs régionaux regardent vers demain."
- Id. 6 décembre 1992 "1993: pas encore la TVA unique !"
- Id. 28 janvier 1993 "Le Nord-Pas-de-Calais assez bien placé sur la carte européenne."
- Id. 29 janvier 1993 "Construire l'axe Lille-Bruxelles."
- Id. 18 février 1993 "Firmin Cornelus, l'homme aux 5% de chômeurs."
- Id. 23 février 1993 "Samedi 2 juillet 1994, Euralille..."
- Id. 24 février 1993 "Europe: une Préfecture branchée."
- Id. 26 février 1993 "L'Euro-métropole existe. Des patrons l'ont rencontrée..."
- Id. 3 mars 1993 "L'ombre de Kinépolis plane sur la Métropole."
- Id. 5 mars 1993 "La tour hôtel d'Euralille descend de 14 étages."
- Id. 9 mars 1993 "Musée de Lille: bientôt une vocation européenne."
- Id. 10 mars 1993 "Après le pillage d'une superette à Hem, dans la banlieue de Roubaix, coups de feu sur des élèves de l'Ecole de Police."
- Id. 16 mars 1993 "Le pays des géants à la taille de l'Europe ?"
- Id. 18 mars 1993 "Délinquance dans la Métropole."
- Id. 6 avril 1993 "Les fosses navales de l'Eurozone."

- Id. 5 mai 1993 "L'évolution du revenu des ménages entre 1982 et 1990."
- Id. 11 mai 1993 "Eurorégion ou eurobanlieue."
- Id. 28 mai 1993 "Carrefour de la drogue."
- Id. 25-26 juillet 1993 "Chasse aux narco-touristes."
- Id. 26-27 septembre 1993 "Sur toute la ligne."
- Id. 2 octobre 1993 "Pour passer la frontière."
- Id. 9-10 janvier 1994 "Roubaix ne sera pas un quartier du Grand Lille."
- Id. 9 avril 1994 "La SNCF joue-t-elle Anvers contre Dunkerque ?"
- Id. 9 février 1994 "Le Comité Grand Lille."
- WERNER (Klaus), SENIGOUT (Danièle) novembre 1990 "La coopération transfrontalière de proximité: projets, démarches, difficultés et tendances." Service Technique de l'Urbanisme, Paris, 42p.
- Décembre 1984 "Les grandes métropoles mondiales." Cahiers du Centre de Recherches et d'Etudes sur Paris et l'Ile-de-France, n°9.
- Avril 1986 "Bruxelles." Géo, N°86, pp79-131.
- Janvier 1988 "Le Nord-Pas-de-Calais, de la production à l'échange." Revue des anciens élèves de l'Ecole Nationale d'Administration, FR 2C, Paris, 96p.
- 1989 "The Europa World Year Book." London, Europa publications limited, 2 vol., 3037p.
- Novembre 1990 "Radioscopie de 21 capitales régionales." Urbanismes et architecture-DATAR, n°hors série, 98p.
- Mars 1991 "La métropole lilloise entre l'Europe et la région. Actes de la journée d'études du 17 mai 1990." Université de Lille 1, Travaux et documents du Laboratoire de Géographie Humaine, série études n°6, 122p.
- 1991 "Etat d'Avancement de la préparation du programme d'initiative communautaire INTERREG." Préfecture de la Région Nord-Pas-de-Calais, SGAR, Lille, 5p.
- 1991 "Le guide Qui ? 92/93 Les décideurs du Nord-Pas-de-Calais." Lille, Croix Magazine Nord-Pas-de-Calais, 230p.

- 12 mars 1992 "*Débaptiser le Nord-Pas-de-Calais ?*" L'Express, cahier spécial, n°2123, 14p.
- 18 juin 1992 "*Europe: la France moins chère.*" L'Express, pp121-125.
- 8 octobre 1992 "*La tentation séparatiste.*" L'Express, pp57-58.
- 1992 - *Traité sur l'Union Européenne* -

B) PERSONNALITES AUDITIONNEES

- Benoît ALLIAUME - Relations Extérieures - Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale - Bruxelles - 13/05/92
- Freddy BASTIN - Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing - Lille - 24/03/93
- Claude BLOCH - Président de la Commission "Espace européen" du Conseil Economique et Social Régional - Lille - 05/10/93
- Stéphane BODSON - Responsable belge programme Interreg-Pacte - Binche - 14/09/93
- Bruno BONDUELLE - Président de l'APIM - Lille - 13/05/94
- Maxence BRACHET - Union Patronale de la Métropole Nord, Maison des Professions - Marcq-en-Baroeul - 01/09/92
- André BRAEM - Maire de Wervicq-Sud - 27/07/93
- Christian BREBANT - Administrateur, Adjoint du Directeur - Direction de La Poste du Nord - Lille - 29/06/92
- Pierre BRUYELLE - Professeur d'Université - Villeneuve d'Ascq - 08/10/90
- Marie-Hélène CLAEYMAN - Relations transfrontalières - Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Lille - 14/02/92
- Firmin CORNELUS - Directeur de la LEIEDAL - Courtrai - 03/09/93
- Patrice DEBESQUE - Attaché parlementaire de Gérard CAUDRON, Député européen - Mairie de Villeneuve d'Ascq - Villeneuve d'Ascq - 07/10/92
- Bernard DELEBECQUE - Adjoint au Maire de Tourcoing - Tourcoing - 10/09/93
- Gilbert DELEU - Bourgmestre de Comines - Comines - 29/07/93

Claude DESOUBRY - Directeur - Aéroport de Lille-Lesquin -
Lesquin - 04/06/92

André DILIGENT - Sénateur-Maire de Roubaix - Roubaix - 23/03/93

Dominique DRAPIER - Responsable commercial des ports de Lille et
entrepôts magasins généraux - Lille - 06/01/94

Pascal DUYCK - Chargé de Mission - Chambre de Commerce et
d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing - Lille - 06/01/94

Constantin ERODIADES - Directeur du Furet du Nord - Lille -
23/09/93

Alex FAIDHERBE - Maire d'Halluin - 13/09/93

Cyr FONTAINE - Directeur de l'IDETA - Tournai - 03/09/93

Frédérique FOUREZ - IDETA - Chargée des relations
transfrontalières - Tournai - 01/07/93

André GAMBLIN - USTL - Professeur - Villeneuve d'Ascq - 06/01/94

Pierre GOTH - IDETA - Tournai - 22/04/92

Eric GOURDIN - Ingénieur d'affaires - APIM - Lille - 06/10/92

Annie-Claude GUISET - Responsable du Service des Relations
Extérieures et Internationales - Fédération Universitaire et
Polytechnique de Lille - Lille - 11/06/92

Bernard HAESBROECK - Secrétaire Permanent de la COPIT - Lille -
03/08/93

Gérard HAESBROECK - Maire d'Armentières - Armentières - 21/07/93

Denis HURET - Chargé de mission Affaires européennes - Préfecture
de Région Nord-Pas-de-Calais - Lille - 17/04/92

Jean-Martin JASPERS - Sous-Préfet à la Ville - Préfecture du Nord
- Lille - 30/03/92

Philip JENKINSON - Président - Chambre de Commerce et d'Industrie
franco-britannique - Lille - 13/10/92

Alain JOIFFROY - Responsable du service développement économique à
la Mairie de Wattrelos - Wattrelos - 26/03/93

Olivier JOIRIS - Relations Extérieures - Ministère de la Région de
Bruxelles-Capitale - Bruxelles - 13/05/92

Eugène KACZOWKA - Maison des professions - Marcq-en-Baroeul -
21/05/92

Michel LANGRAND - Directeur - Centre d'Etudes et de Prospective du
SGAR de la Préfecture de région Nord-Pas-de-Calais - Lille -
08/07/92

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

José LEPLAT - BRGM - Villeneuve d'Ascq - 19/03/93

Rosa LERNOUET - Bourgmestre de Wervik - 19/08/93

Jef MAESELE - Adjoint de direction - LEIEDAL - Courtrai -
24/06/93

Nathalie MANDARON - Responsable programme Interreg-Pacte
Nord-Pas-de-Calais/Wallonie - Lille - 13/09/93

Marie-Pierre OUTTERYCK - Direction Interrégionale des Douanes de
Lille - Lille - 06/05/92

Robert PETIT - Conseiller économique - Chambre de Commerce et
d'Industrie de Bruxelles - Bruxelles - 04/12/92

Julie RICHTER - Antenne du Bruxelles du Conseil Régional Nord-Pas-
de-Calais - Bruxelles - 13/05/92

Philippe RIGAUD - Direction Régionale de l'Équipement du Nord-Pas-
de-Calais - Lille - 05/01/94

François-Xavier ROUSSEL - Agence de Développement et d'Urbanisme
de la Métropole lilloise - Lille - 25/09/91

Henri SEGARD - Maire de Comines - Comines - 22/07/93

Robert SEVRIN - Professeur honoraire - Fédération Universitaire et
Polytechnique de Lille , faculté de géographie - Lille -
01/07/92

Jean-François STEVENS - Directeur du Pôle Universitaire Européen
de Lille - Lille - 07/01/92

Jean-Luc THIERY - Chargé de mission au Cabinet du maire pour les
affaires économiques et européennes - Mairie de Comines -
Comines - 06/07/92

Alain TISON - Chargé de mission promotion et rayonnement de la
Métropole - CUDL - Lille - 06/08/93

Sylvie TONDEUR - Responsable Interreg Nord-Pas-de-Calais/Flandre
Occidentale - Dunkerque - 20/09/93

Patrick VAN HONACKER - Bourgmestre d'Estaimpuis - 09/09/93

Jef VAN STAEYEN - Agence de Développement et d'Urbanisme de la
Métropole lilloise - Lille - 05/05/92

Jean VAUDOIS - Maître de Conférences - UFR de Géographie,
Université de Lille 1 - Villeneuve d'Ascq - 03/06/93

Philippe VANDENBERGHE - Directeur - Antenne du Bruxelles du
Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais - Bruxelles - 13/05/92

