

Lille entre ville industrielle française et métropole européenne diversifiée

Annick Loréal/Jef Van Staeyen (1)

Chargés d'études à l'Agence de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise
Lille (F)

Introduction

La mise en service du TGV nord-européen et du tunnel sous la Manche et la construction du centre des affaires Euralille apparaissent comme les signes visibles d'une transformation radicale du Nord de la France en général et de la métropole lilloise en particulier. Un vieux territoire, à la fois rural et industriel, et une vieille agglomération, de réputation maussade, se mue en une région moderne et compétitive et une métropole internationale et dirigeante. Tels sont les termes d'une image simple, trop simple pour rendre compte des mutations réelles, engagées de plus longue date.

La transformation, est-elle vraiment si radicale, ou s'agit-il simplement d'accélérer un processus de reconversion déjà plus ancien? Le pari, qui est de marier action volontaire (notamment dans les investissements publics) et "wishful thinking", est-il en train de réussir à Lille? L'article qui suit cherche à répondre à ces questions, et à apporter les informations qui permettent de mieux comprendre les particularités et l'histoire de ce territoire, et les enjeux de son développement.

La métropole lilloise et son histoire

A vrai dire, la métropole lilloise est un ensemble de villes, françaises et belges. Plusieurs de ces villes constituent une seule agglomération transfrontalière. Elles s'appellent Lille, Roubaix, Tourcoing, Mouscron, Villeneuve d'Ascq... D'autres villes, toutes proches de cette agglomération (Tournai, Courtrai, Menin, Armentières...) sont appelées à s'intégrer progressivement dans cet ensemble métropolitain bi-national et multi-culturel d'un million et demi d'habitants. Malgré les frontières, ces villes ont des histoires qui se ressemblent. Elles ont aussi un avenir commun.

L'histoire de Lille, vieille capitale des Flandres, et de Roubaix et Tourcoing est étroitement liée au développement de l'industrie, textile. La première, promue place militaire depuis 1667 (la citadelle de Vauban) et chef-lieu administratif depuis 1803, se développe durant le XIX^e siècle sous l'effet de l'industrie du lin et du coton (mais aussi de la métallurgie). (2) Ni les anciennes fortifications de 1683, ni celles de 1858, trois fois plus grandes, ne sont en mesure de contenir sa croissance. Quant aux gros villages qu'étaient Roubaix et Tourcoing, ils deviennent, à la fin du XIX^e siècle, un centre mondial de l'industrie lainière. Les campagnes se transforment en villes, où usines, maisons ouvrières et demeures bourgeoises se succèdent. Au cours du vingtième siècle, ces villes se soudent, pour ne former qu'une seule agglomération. (3) Entre-temps, un grand boulevard, long de 14 km, a été aménagé entre les trois villes. Avec les parcs (Barbieux à Roubaix, la citadelle à Lille), et quelques quartiers remarquables, ce

boulevard donne une forme urbaine et un paysage agréable à une ville sans repères, souvent triste et amorphe. (4)

Un héritage industriel

Après la Seconde Guerre mondiale, le Nord-Pas-de-Calais est "l'usine de la France". L'extraction charbonnière fonctionne à plein régime dans le bassin minier (20 km au sud de Lille), la sidérurgie de la vallée de la Sambre et du Valenciennois-Denaisis fournit près du quart de l'acier français et le textile de l'arrondissement de Lille emploie plusieurs dizaines de milliers de travailleurs belges: les frontaliers.

L'arrêt progressif de l'exploitation charbonnière et la grande crise sidérurgique qui verra la fermeture des hauts fourneaux de la Sambre et du Denaisis auront des répercussions considérables sur l'évolution de la région, dont Lille est le centre administratif et financier. Mais la métropole lilloise sera surtout ébranlée par les restructurations du secteur textile, prédominant dans l'appareil économique local.

Mal préparées à l'essor des fibres artificielles, déstabilisées par la montée de la concurrence internationale, notamment celle des pays asiatiques, n'investissant pas assez dans la nécessaire modernisation de leurs outils de production, les entreprises locales entrent dans une véritable tourmente à partir des années '70.

En une vingtaine d'années, les fusions, prises de contrôle et liquidations se succéderont pour aboutir à la disparition des grands noms du textile local (Prouvost, Thiriez, le Blan, Motte-Bossut, Tiberghien, etc.).

Cet effondrement de l'armature traditionnelle du textile combiné à la croissance de l'automatisation aboutiront à une chute drastique des effectifs. Ainsi les entreprises du textile-habillement passeront de 53000 salariés en 1982 à 29000 en 1991, soit une régression de 45% en 9 ans.

Par ailleurs, l'intégration des entreprises locales qui ont survécu dans des groupes importants, mais étrangers à la région (Chargeurs, DMC) est significative de l'affaiblissement du pouvoir de décision économique (5), phénomène qui est également marquant dans l'industrie agro-alimentaire, le deuxième secteur industriel de la métropole.

Pourtant, en dépit du recul des emplois secondaires, Lille reste l'agglomération française la plus industrielle (1 emploi sur 4). Mais son tissu industriel, aujourd'hui relativement diversifié, est toujours caractérisé par la faiblesse des secteurs "porteurs de modernité" tels que l'électronique ou les biotechnologies.

Par ailleurs, bon nombre de PMI ont conservé des modes de fonctionnement découlant d'une époque pas très lointaine où de grands donneurs d'ordre régnaient sur des fournisseurs sans autonomie. Un nombre insuffisant d'entre elles développent des savoir-faire technologiques propres et leurs performances à l'exportation demeurent faibles.

Les effets de la désindustrialisation

La désindustrialisation explique en grande partie la montée du chômage, supérieur de 3 points à la moyenne nationale française. Les pertes d'emplois industriels n'ont pas été

tout à fait compensées par la création de nouveaux emplois tertiaires, recherchés par une population active plus nombreuse.

La reconversion économique, avec son lot de fermetures et de relocalisations d'usines, défigure également le paysage urbain. Elle produit un grand nombre de friches industrielles, notamment dans la partie nord-est de l'agglomération, dans certains quartiers sud de Lille et dans la vallée de la Lys. (6) Friches, parce qu'inutilisables en l'état, ou situées dans un environnement déqualifié, ou tout simplement polluées. Leur réaménagement nécessite des investissements trop lourds, en tout cas plus lourds que ceux liés à la transformation de terrains agricoles en terrains constructibles. Pendant que la ville s'étend à la campagne, son centre se vide.

Avec les anciens bâtiments industriels, ce sont des quartiers entiers qui se dévalorisent. Les petites maisons individuelles, bâties en rangs et en courées, et qui logent la population ouvrière, sont abandonnées. Elles accueillent désormais les populations les plus "captives" (les plus défavorisées) ou sont rasées dans le cadre de vastes opérations de résorption de l'habitat insalubre et de rénovation urbaine. Malgré un grand nombre et une grande diversité d'opérations de reconstruction (ou dans certains cas à cause d'elles), des grands morceaux de ville demeurent inachevés: ils semblent attendre les projets, les fonctions et les habitants qui se désintéressent de ces territoires.

Changements institutionnels, urbains et économiques

Entre-temps, la métropole change. Portés par des dynamiques sociales plus vastes, ces changements concernent les institutions, la forme de la ville, son économie et son accessibilité.

Dans le domaine institutionnel, une loi de 1966 crée les communautés urbaines. (7) Celle de Lille, la plus importante, regroupe 87 communes, dont Lille, Roubaix et Tourcoing. Elle compte un million cent mille habitants et obtient des compétences directes dans les domaines des transports publics, des routes, de l'assainissement et, plus tard, de l'urbanisme (planification, rénovation et développement urbains). Aujourd'hui, cette structure intercommunale a un budget annuel de six milliards de francs français, dont plus de la moitié en dépenses d'investissement. Elle est l'un des principaux moteurs du développement de la métropole.

En matière d'urbanisme, les années '70 sont marquées par la construction d'une ville nouvelle, Villeneuve d'Ascq, à l'est de Lille. (8) Cette ville est l'enfant du développement universitaire (à ce jour, les universités de Lille comptent 75000 étudiants, dont les deux tiers à Villeneuve d'Ascq) et de la croissance urbaine. A Villeneuve d'Ascq sont expérimentées les nouvelles formes de la ville et de ses fonctions résidentielles, économiques, commerciales et récréatives. On y réalise aussi une nouvelle façon de se déplacer, le VAL, premier métro automatique du monde.

Dans le domaine économique, l'essor du tertiaire est à Lille, comme dans toutes les régions économiques développées, le phénomène majeur des vingt dernières années.

Un des moteurs de la croissance de ce secteur réside dans la reconversion d'entrepreneurs locaux. L'exemple le plus remarquable est celui du groupe familial

Mulliez, fondateur de la société textile Phildar, qui a créé la société de distribution Auchan (65000 salariés dans le monde). C'est aussi du textile que sont issus les grands groupes locaux de vente par correspondance: La Redoute, les 3 Suisses et Damart font de l'agglomération le pôle français de la VPC. La métropole dispose par ailleurs d'un appareil bancaire et d'assurances important. Elle bénéficie d'un équipement de commerce de détail de grande envergure.

Pourtant des comparaisons fines avec d'autres métropoles régionales, par exemple avec Lyon, révèlent des insuffisances: l'essor du tertiaire a surtout concerné des activités de services aux ménages. Les services aux entreprises, dont on sait qu'ils jouent un rôle-clé dans la mutation des systèmes économiques et productifs, sont encore insuffisamment représentés. Ce déficit est marquant pour les services les plus "pointus", conseil en technologie et en management, par exemple. Il est vrai que la métropole est handicapée par la proximité de Paris, pôle national des services. L'expansion locale de ces services se heurte aussi à l'exigüité du marché local adossé à une frontière qui demeure difficilement franchissable. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'ouverture des frontières et le développement des échanges constituent un enjeu majeur pour Lille.

Une nouvelle géographie européenne

Les années '80 ont apporté plusieurs décisions qui changent la géographie de la métropole.

L'ouverture des frontières européennes, décidée en 1986, se réalise en 1993. Étape importante et symbolique d'un processus lent et progressif (démarré dès avant 1957 et le Traité de Rome), cet effacement des frontières européennes resitue la métropole lilloise dans l'espace nord-ouest-européen. A elle seule, cette européanisation (voire cette mondialisation) constitue un défi et appelle la modernisation de l'économie métropolitaine.

Cet espace européen élargi devient aussi plus accessible. Suite aux accords internationaux de 1985 et 1987, un vieux projet devient réalité: un tunnel sous la Manche, des trains à grande vitesse qui se croisent à Lille et de nouvelles autoroutes. En 1994, Lille devient un nœud du réseau TGV nord-européen, qui se développera progressivement pendant la décennie à venir, pour atteindre la Randstad et la Ruhr. A l'intérieur de cet espace, la concurrence entre les villes devient plus ouverte. Plus accessible, Lille devient aussi plus vulnérable.

Les éléments pour une nouvelle stratégie

Pour répondre à ces défis, une nouvelle stratégie se dessine. Elle part de la conviction que l'avenir de la métropole repose sur l'expansion d'activités nouvelles, tertiaires, de fonctions de services élaborées, qui l'amèneront à conforter son rôle directeur dans un espace large, régional et multirégional. Lille doit devenir un pôle urbain majeur au sein de l'Europe du Nord-Ouest.

Ce schéma d'évolution, qui est similaire à celui d'autres grandes villes européennes, suppose une accélération des mutations du territoire lillois. Pour cela, trois orientations sont définies: elles concernent l'internationalisation, l'intégration transfrontalière et le

renforcement de la solidarité entre Lille et sa région. La gare TGV dans Lille et l'opération Euralille en sont les catalyseurs.

Pierre Mauroy, maire de Lille et Premier ministre du gouvernement français de '82 à '84, a joué un rôle déterminant dans la conclusion des accords avec la Grande-Bretagne pour la réalisation du tunnel sous la Manche. C'est en mobilisant les acteurs publics et privés locaux qu'il a obtenu que le tracé de la ligne TGV, qui devait éviter Lille, soit modifié, pour passer à deux pas du centre-ville. Cette négociation a été difficile. Pour la réussir, les collectivités locales ont pris à leur charge les surcoûts financiers.

Grâce à ces investissements, c'est la métropole tout entière qui conquiert une position pivot dans le réseau TGV nord-européen qui se réalise. Pour valoriser cette position, plusieurs grands projets sont lancés, parmi lesquels Euralille et Lille-Grand Palais. (9)

Euralille

Euralille, c'est un nouveau quartier (une cité des affaires) entre l'ancienne gare (désormais appelée "Lille-Flandres") et la nouvelle ("Lille-Europe"). A cet endroit, les anciennes fortifications, déclassées en 1919, avaient laissé vacant un ensemble de terrains, mesurant 70 hectares, découpé par un faisceau de voies ferrées, un boulevard périphérique et quelques parkings.

Euralille, c'est aussi une société d'économie mixte (une SEM, comme on dit), présidée par Pierre Mauroy, qui regroupe capitaux publics et privés (à ce jour 50 millions de FF). Cette SEM réalise le nouveau quartier: elle est maître d'ouvrage. A ce titre, elle désigne en 1988 l'architecte néerlandais Rem Koolhaas (et son Office for metropolitan architecture, ou OMA) comme urbaniste en chef. La première phase (40 ha) de son projet s'achève actuellement. Elle comprend un vaste centre commercial (30000 m²), des immeubles de bureaux (45000 m², dont un WTC, ou World trade center), des équipements culturels (10), des hôtels, des logements et un parc urbain de 10 hectares. L'ensemble se construit au-dessus de la nouvelle gare et des nouvelles stations de métro et de tramway (qui relient — ou relieront — le TGV et Euralille à la partie la plus dense de l'agglomération, jusqu'à Roubaix et Tourcoing).

Ainsi, le projet de Koolhaas (et de Jean-Paul Baïetto, directeur d'Euralille, peut-on dire), par sa complexité, et par la nature de ses rapports avec la ville existante, exprime les changements, voire les bouleversements du territoire.

Le nouveau quartier répond à une logique d'aménagement verticale. Moins par la hauteur de ses tours (100 mètres, somme toute modeste), que par son existence même. La gare TGV crée un lieu particulier, un lieu qui est à la fois Londres, Bruxelles et Paris, avant d'être Lille. Par sa densité et sa forme, le nouveau quartier se montre comme une excroissance du TGV. Il se construit au-dessus de la gare et à côté d'elle. Comme pour mieux montrer cette relation, la gare, qui devait être souterraine (la voie ferrée passe en tunnel), est déterrée (une place et une rue inclinée reprennent la dénivellation) et des tours sont érigées au-dessus des voies et des quais. (11) Le toit en verre de la gare et un plan d'eau, qui la sépare de la place, complètent ce paradoxe, car leur architecture sépare à nouveau ce que le projet d'urbanisme a rapproché.

Les nouvelles voies du quartier répondent à une logique comparable. Certes, elles créent un lien clair avec l'ancienne gare, et ce faisant avec le centre-ville, mais c'est le boulevard périphérique (une autoroute) avec ses échangeurs complexes et

incompréhensibles qui définit les tracés. Les nouvelles rues butent sur le faisceau de l'ancienne gare et sur un cimetière, et n'arrivent pas à relier le nouveau quartier au Grand Boulevard tout proche. Par ce paradoxe, le projet tout entier témoigne d'une ambition: le nouveau quartier ne s'adapte pas à la ville, c'est la ville qui finira par s'adapter. (12)

Ce faisant, Euralille est une image forte, une image qui veut convaincre. A lui seul, ce nouveau quartier rappelle (aux Lillois et aux étrangers) que la métropole prend un tournant décisif de son histoire. Sur ce site-vitrine, que Pierre Mauroy appelle volontiers une turbine tertiaire, il s'agit d'attirer des entreprises à vocation internationale. Euralille vise les entreprises régionales qui s'engagent dans la conquête de nouveaux marchés au-delà des frontières, et les entreprises déjà actives à l'international et rayonnant sur l'Europe du Nord-Ouest. Devraient s'implanter dans les tours d'Euralille les sièges sociaux d'entreprises industrielles et tertiaires et les services à large spectre d'action géographique, les directions commerciales de grandes firmes notamment.

Mais Euralille est aussi une réalité moins visible et non moins importante pour l'avenir de la ville: celle de la mobilisation des acteurs publics et privés, celle du partenariat. Pour obtenir ce projet, et pour le réaliser, la métropole s'est mobilisée, et elle s'est investie. Dans un territoire habituellement morcelé, qui dépense son énergie en des combats internes, une telle expérience a notamment permis de fédérer autour d'objectifs communs milieux économiques et grands acteurs des collectivités territoriales.

Cette expérience a aussi contribué à une meilleure implication des milieux scientifiques et universitaires dans des relations plus étroites avec le tissu économique local. L'important dispositif local scientifique (universités et centres de recherche) est un atout non négligeable pour le succès d'Euralille, dans la mesure où il constitue un élément fort de l'attractivité lilloise vis-à-vis d'investisseurs extérieurs. Encore faut-il que cet important potentiel de matière grise participe à la nécessaire évolution des entreprises locales vers un recours plus intense aux technologies de l'avenir. C'est ce qui se met en place grâce à l'installation de plusieurs réseaux associant efficacement entreprises et ressources d'appui technologiques. Inversement, l'ensemble de la communauté universitaire et scientifique lilloise, qui sera sous peu représentée dans une "Maison de la recherche et de l'accueil de chercheurs étrangers" sur le site d'Euralille, devrait bénéficier de la notoriété nouvelle de l'agglomération et de son accession à un statut de grand carrefour européen.

Enfin, dans un coin encore difficile d'accès du nouveau quartier se situe un des compléments les plus intéressants du TGV: Lille Grand Palais réunit halles d'exposition et salles de conférences dans un bâtiment ovale, conçu par Rem Koolhaas (dont l'architecture, pauvre par ses matériaux et leur mise en oeuvre et riche par ses formes, déconcerte tous les visiteurs). L'ensemble s'adresse à des publics internationaux, et peut avoir des retombées économiques et touristiques importantes. Mais pour ce faire, il devra s'intégrer davantage dans le tissu urbain (ce qui deviendra envisageable après l'achèvement du nouveau boulevard périphérique en 1998).

Des projets pour la métropole

La réponse lilloise à la nouvelle géographie ne peut se limiter à un seul projet, quels que soient sa taille, sa forme et son contenu. Pour cette raison (et pour conforter le consensus politique) plusieurs projets ont été engagés sur la métropole. Bien que certains soient traditionnels par leur forme et leur contenu, d'autres sont aussi décisifs pour l'avenir, comme la réalisation de la nouvelle ligne de métro automatique (le VAL) entre Lille (Euralille), Roubaix et Tourcoing (achèvement prévu en 2001) et la création d'un Eurotéléport à Roubaix. Cet Eurotéléport constitue, avec le Centre des archives du monde du travail, installé dans un ancien "château de l'industrie", le début d'une vaste opération de redéveloppement du centre-ville. D'autres projets sont à l'étude, et concernent les technologies de pointe (à Villeneuve d'Ascq), les industries de la santé (Eurasanté, autour du centre hospitalier régional, ou CHR) ou la rénovation urbaine (le site de l'Union et le Canal de Roubaix). (13)

Ces projets sont la partie la plus visible d'une mutation générale et d'une amélioration globale de la qualité. Dans le domaine de l'habitat et l'environnement urbain, cette amélioration prendra la forme du renouvellement de la ville existante. De son passé industriel, Lille a hérité un habitat de mauvaise qualité dans des quartiers dévalorisés, et ceci malgré de nombreuses opérations de rénovation urbaine. Ce déficit de qualité urbaine se complète d'un déficit en espaces verts (parcs, bois, avenues) et ouverts. A l'occasion de l'élaboration d'un nouveau schéma directeur (un document de planification spatiale), et à l'initiative de son Agence de développement et d'urbanisme, la métropole lilloise a engagé plusieurs études et débats à ce sujet.

Pour la ville dévalorisée, il apparaît clairement que les politiques actuelles restent malgré tout trop modestes, et ne permettront pas de rattraper un retard structurel. A l'exemple de la ville nouvelle des années '70, une ville renouvelée doit être mise en chantier. Cette similitude dans l'action à entreprendre ne renvoie pas aux solutions architecturales ou aux formes urbaines à développer, mais aux moyens à mobiliser et à la dynamique à créer. Les quartiers dégradés dont il s'agit ont toujours des qualités et des fonctions à préserver et à conforter.

Pour les espaces verts aussi, les réponses sont à la fois institutionnelles et spatiales. Un nouvel organisme (l'Espace naturel métropolitain) se met en place et deux grands parcs font l'objet d'études: le Parc de la Deûle au sud de Lille et un parc transfrontalier (étudié avec Leiedal de Courtrai) autour de l'ancien poste-frontière de Rekkem. Il s'agit d'engager un vaste programme de requalification sur la métropole tout entière, pour que le développement profite aux plus larges couches de la population.

La dimension transfrontalière

La nouvelle géographie européenne et les grands projets d'aménagement conduisent à la redécouverte d'une géographie transfrontalière plus ancienne, que l'histoire récente avait quelque peu fait oublier. Des deux côtés de la frontière, un processus de métropolisation s'est engagé: la constitution d'une nouvelle métropole européenne à partir de territoires juxtaposés, morcelés et périphériques dans leurs espaces nationaux respectifs. D'abord timidement, les responsables politiques et économiques ont engagé des programmes de coopération transfrontalière, favorisés par quelques incitations financières de la part de l'Union européenne (appelées Interreg) et inspirés par les

attentes réelles des populations et des entreprises, qui élargissent leur champ d'action au-delà de la frontière.

Cette coopération se trouve devant un double défi. Car il faut offrir des réponses aux problématiques transfrontalières de la vie quotidienne (les transports, l'accès aux services publics, l'accès aux emplois, la gestion de l'eau, l'usage des langues...) alors que les règlements, les habitudes et les institutions (voire les mentalités) constituent des obstacles. Et malgré les difficultés à répondre rapidement (et totalement) à ces attentes immédiates, il faut aussi se définir des ambitions et des projets à plus long terme pour une métropole à inventer. (14) L'intégration transfrontalière est une des conditions de réussite de l'internationalisation.

Conclusion

Il apparaît que la métropole lilloise se trouve dans une phase décisive de son histoire. Elle a engagé une transformation radicale, mais qui trouve ses origines dans des décisions et des évolutions déjà plus anciennes. A ce jour, cette transformation est loin d'être achevée; à vrai dire, elle ne fait que commencer. Bien que soumis à l'évolution de l'économie mondiale et aux décisions politiques de niveaux national et européen, l'avenir de ce territoire dépendra dans une large mesure de sa capacité à se définir des stratégies et à mettre en œuvre ses projets.

Notes

1. Annick Loréal et Jef Van Staeyen sont chargés d'études à l'Agence de développement et d'urbanisme de la Métropole lilloise, respectivement dans les domaines du développement économique et de l'urbanisme.
2. Le développement industriel du Courtrais est également basé sur le lin et le coton, mais il est plus tardif.
3. Cette agglomération s'étend du sud de Lille jusqu'à Mouscron en Belgique. Mouscron s'est développée à partir de la fin du XIX^e siècle. Comme Menin, elle accueillait beaucoup d'ouvriers lillois (roubaisiens, tourquennois ...) d'origine belge, que les lois sur la nationalité et le service militaire ont fait retourner vivre en Belgique.
4. Il n'est pas aisé de décrire dans ce cadre les qualités et les défauts de la forme urbaine et des paysages de Lille sans simplifier à l'extrême. Toujours est-il que la métropole a une étonnante capacité à cacher de petits trésors d'architecture et de paysage dans un environnement déqualifié. On lira avec intérêt "Lille métropole, un siècle d'architecture et d'urbanisme", éd. *Le Moniteur*, Paris 1993.
5. Ce phénomène distingue l'agglomération lilloise de ses voisines belges, et notamment de Courtrai, où les années '70 et '80 se caractérisent par un renforcement du tissu industriel local.
6. Un recensement récent comptabilise 287 hectares de friches industrielles sur le territoire de la Communauté urbaine de Lille (610 km²).
7. Les réponses françaises à l'émiettement communal (35000 communes en France) diffèrent fondamentalement de celles mises en œuvre aux Pays-Bas et en Belgique. Les fusions de communes sont très rares, mais plusieurs types de coopération intercommunale ont été développés: syndicats de communes, communautés urbaines, communautés de communes etc. En Belgique, où une fusion des communes a eu lieu en 1977, la coopération intercommunale, notamment à l'échelle d'une agglomération ou d'une région urbaine, demeure faible. Les intercommunales qui s'intéressent au développement urbain, créées durant les années '60, n'ont pas de compétences propres. Elles sont les outils de l'action communale.
8. La ville nouvelle résulte de l'action de l'État, à travers la constitution d'un Établissement public d'aménagement de Lille-Est, l'EPALE, maître d'ouvrage de la ville.
9. Lille Grand Palais fait partie de l'opération Euralille, mais se situe un peu à l'écart.

10. Ces équipements culturels sont:

- une salle de concert de 700 places: l'Aéronef,
- un espace dédié à la ville et à l'architecture: l'espace Croisé, préfiguration de la future Fondation européenne de la ville et de l'architecture,
- dans le Grand Palais, une salle de concert de 5500 places, le Zénith.

11. A ce jour, deux tours ont été construites, ce qui est encore trop peu pour constituer un alignement: le WTC de Claude Vasconi et le Crédit Lyonnais de Christian de Porzamparc. Avec elles, les gratte-ciel font une entrée remarquable dans le paysage urbain du centre de Lille (ville qui érigeait des beffrois quand d'autres construisaient des immeubles à bureaux).

12. Des descriptions plus complètes du nouveau quartier se trouvent dans la presse quotidienne et spécialisée. Mais nous vous conseillons plutôt de venir voir. Le résultat vaut le déplacement, le lieu est facile d'accès, et la visite se complète agréablement d'une redécouverte du Vieux-Lille, ou d'une des promenades architecturales (à Roubaix, La Madeleine et Lille) décrites dans le guide "Promenades à travers le patrimoine du XXe siècle: Lille-Métropole", éd. *La Voix du Nord*, Lille 1994.

13. Côté belge, à Courtrai, l'intercommunale Leiedal et la ville ont anticipé la constitution d'une Métropole transfrontalière: le projet Hoog-Kortrijk apporte des réponses aux enjeux locaux (le mitage de la périphérie par les équipements publics et les activités économiques) et métropolitains (des équipements et des activités d'envergure métropolitaine). Mais en l'absence des moyens appropriés (un partenariat public-privé et les investissements correspondants) le projet démarre plus lentement.

14. Le chemin parcouru en quelques années n'en est pas-moins important.

A l'occasion d'un nouveau programme européen, la métropole se définit un programme de coopération qui s'intéresse notamment à l'aménagement des territoires frontaliers.

Samenvatting

TGV, Kanaaltunnel en Euralille (een nieuwe zakenwijk): het lijkt er wel op dat Noord-Frankrijk en vooral Rijsel zich met rasse schreden moderniseren. Een oude industriestad in een zowel landelijk als industrieel gebied wordt een leidinggevende, internationale metropool in een dynamische regio.

Wat is daarvan waar? Zijn deze ontwikkelingen wel zo sterk en zo nieuw, en hoe verhouden ze zich tot de veel eerder gestarte economische omschakeling? Daarop tracht deze tekst een antwoord te geven.

Het oude industriële hart van Frankrijk heeft gedurende de laatste decennia rake klappen gekregen. Zowel de steenkoolontginning (in het mijnbekken, zo'n 20 km bezuiden Rijsel), de staalindustrie (aan Samber en Schelde) als de textiel (in het arrondissement Rijsel, met Roubaix en Tourcoing) zijn ofwel volledig verdwenen, ofwel flink ingekrompen en omgevormd. Arbeidsplaatsen zijn verloren gegaan, bedrijven zijn opgekocht en fabrieken verlaten. Een hoge graad van werkloosheid (drie punten hoger dan het nationale gemiddelde) en stedelijk verval zijn de meest markante effecten van deze desindustrialisatie. Toch blijft Rijsel de meest industriële van alle Franse grote steden. Die industrie is weliswaar gediversifieerd, maar moderne, zgn. speerpuntsectoren zijn ondervertegenwoordigd, en de lokale bedrijven zijn vaak te weinig vertrouwd met nieuwe produktietechnieken en buitenlandse afzetmarkten.

Institutionele hervormingen, stedenbouwkundige ingrepen en economische ontwikkelingen, gedragen door een algemene maatschappelijke dynamiek, zorgen evenwel voor veranderingen in de metropool.

In 1966 wordt de Communauté urbaine de Lille (een stedengemeenschap) bij wet opgericht. Zij wordt bevoegd voor openbaar vervoer, wegeaanleg, waterzuivering en stedenbouw in 87 kleine en grote gemeenten (samen 1 miljoen inwoners). Op die manier ontstaat er een grootstedelijk beleidsniveau dat ook de stedelijke ontwikkeling stuwt en stuurt. In diezelfde periode wordt er ten oosten van Rijsel een nieuwe stad uit de grond gestampt: Villeneuve d'Ascq, bekend om zijn universiteiten en om zijn nieuwe vormen van wonen, werken, kopen en ontspanning. Er komt ook een nieuwe metro: de volautomatische VAL.

Enkele lokale bedrijven ontwikkelen nieuwe verkoopmethoden, eerst voor hun textielproducten, en later voor alle gebruiksgoederen. Zo ontstaan de postorderbedrijven (La Redoute, les 3 Suisses en Damart) en de grootwinkelketens (Auchan). Zij getuigen van de specifieke, Rijselse vorm van de tertiaire sector: de dienstensector is sterk gericht op de consument, en veel minder op het bedrijfsleven zelf.

Maar de belangrijkste veranderingen hebben te maken met de nieuwe bereikbaarheid. Eind jaren tachtig, begin jaren negentig, tegelijkertijd met de openstelling van de Europese binnengrenzen, komt er een Kanaaltunnel en een internationaal, Noordeuropees TGV-net met Rijsel als knooppunt. De Europese ruimte die ontstaat, wordt via de TGV naderbij gebracht. Pierre Mauroy, die eerste minister was toen er

over de tunnel onderhandeld werd en burgemeester van Rijsel is, gebruikt de TGV om wat hij noemt een tertiaire turbine te bouwen. Daartoe worden openbare en privé-partners gemobiliseerd, eerst om de TGV langs de stad te voeren (en daarvoor moet betaald worden) en daarna om rond het nieuwe TGV-station "Lille-Europe" een nieuwe zakenwijk te bouwen (oude militaire e1fdienstbaarheden hebben, vlak naast de stad, meer dan 70 hectaren terrein nagenoeg ongebruikt gelaten). Er wordt een publiek-privaat samenwerkingsverband opgericht ("Euralille"), dat door de Rotterdamse Rem Koolhaas een stedenbouwkundig project laat maken. De eerste fase van dit project (met kantoor-torens, een winkelcentrum, een park, woningen en culturele voorzieningen) wordt nu voltooid. Door de vorm, nog veel meer dan door de inhoud, is het project een breuk met de bestaande stad. Het is de gebouwde uitdrukking van een ambitie: de omvorming van een industriestad tot internationale metropool.

De nieuwe wijk richt zich tot de bedrijven die op internationale markten actief zijn, en biedt hun als het ware een voet in Parijs, in Londen en in Brussel (via het WTC en andere diensten). Ze wil ook de banden aanhalen tussen de Rijselse universitair gevormden en hun Europese collega's (via een "Maison de la recherche"). Bovendien is er een belangrijk congres- en beurzencentrum, "Lille Grand Palais", dat zich tot een internationaal publiek richt.

Ook elders in de stad worden er projecten voorbereid en uitgevoerd. Uiteindelijk komt het erop aan tot een algemene kwaliteitsverbetering te komen op de meest diverse terreinen. Daar hoort ook grensoverschrijdende samenwerking bij, want zowel in Kortrijk en Doornik als in Rijsel groeit het bewustzijn dat er vanuit de nu gescheiden en versnipperde gebieden, aan de rand van het land, aan een binationale en multiculturele metropool gebouwd kan worden.

De metropool bevindt zich in een beslissende fase van haar geschiedenis. De veranderingen zijn radicaal, maar vinden hun oorsprong in wat vroeger al gebeurd en beslist is, en ze zijn verre van voltooid. Ook in de toekomst zal de verdere ontwikkeling van de metropool in belangrijke mate afhankelijk zijn van het vermogen strategieën te bepalen en projecten uit te voeren.

(Samenvatting door Jef Van Staeyen)