

presentatie van de Métropole Européenne de Lille (MEL)
ten behoeve van de deelnemers aan de VRP-reis, september 2026
 Jef Van Staeyen, juli 2026

**1. Métropole Européenne de Lille (MEL),
 Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)**

De *Métropole Européenne de Lille (MEL)* is een *Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI)*. Ze verenigt 95 gemeenten met een totale oppervlakte van 672 km² en telt ongeveer 1 200 000 inwoners. [Ter vergelijking: het Brussels Hoofdstedelijk gewest telt ongeveer 1 255 000 inwoners op 161 km².] De *Métropole Européenne de Lille (MEL)* is de opvolger van de in 1967 bij wet opgerichte *Communauté urbaine de Lille (CUDL)*, toen 89 gemeenten op 600 km², die van 1996 tot 2014 de naam *Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU)* aannam.

Enkele van de steden en gemeenten zijn Lille (Rijsel), Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq, Wattrelos, Armentières, Comines (Komen), Halluin, Seclin...

Doorheen de jaren nam de Franse overheid talrijke initiatieven om de (inter)gemeentelijke versnippering te bestrijden: kleine intercommunales (*Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique, SIVU*, of *Syndicats Intercommunaux à Vocation Multiple, SIVOM, Communautés de communes, e.a.*) werden gedwongen te fuseren en nieuwe, sterkere structuren werden gecreëerd. De wet MAPTAM van januari 2014 (*Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles*) creëerde o.a. de *métropoles*. Per 1 januari 2015 werd de *Communauté urbaine* vervangen door de *Métropole Européenne de Lille* — niet te verwarren met de *Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai* (zie verder) —, die meteen ook ruimere bevoegdheden kreeg, voorheen uitgeoefend door de gemeenten, het departement, de regio of de Staat. [Eén voorbeeld maar: de *routes nationales*, die in opeenvolgende golven door de Staat aan het departement waren overgedragen, werden allemaal, samen met de oorspronkelijke *routes départementales*, omgevormd tot *routes métropolitaines* — voor zover ze op haar grondgebied liggen, uiteraard.] In 2017 en 2020 werden nog twee kleine *Communautés de Communes* bij de *Métropole Européenne de Lille* gevoegd.

[Er bestaat ook een administratief en statistisch niveau *arrondissement de Lille*, met 124 gemeenten op 800 km² en ongeveer 1 265 000 inwoners.]

De MEL heeft talrijke eigen **bevoegdheden** (ruimtelijke planning, wegenis en openbaar vervoer, waterwinning, -distributie en -zuivering, afvalcollecte en -verwerking, huisvesting, waterbeheer en natuurontwikkeling, economische ontwikkeling, toerisme, ondersteuning van cultuur, sport, hoger onderwijs...) die ze veelal in overleg met de gemeenten uitvoert. [Enkele merkwaardige uitzonderingen zijn: bouwvergunningen en parkeerbeleid..., die gemeentelijk zijn.]

De MEL heeft **een raad van 188 leden**, *le Conseil métropolitain*. De kleinste gemeenten hebben één vertegenwoordiger, de grotere meer, en de grootste (Lille) heeft er 33, wat maakt dat de kleine gemeenten oververtegenwoordigd zijn. Bij de zesjaarlijkse gemeenteraadsverkiezingen deponeren de kiezers één stembiljet in de stembus, waarop zowel een lijst kandidaat-gemeenteraadsleden als een lijst kandidaat-

metropoolraadsleden staan. De kandidaat-metropoolraadsleden zijn ook kandidaat-gemeenteraadslid. [Vergeet hier even het Belgische systeem met bolletjes en potloden — of computers. Als er bv. zes "partijen" zijn, krijg je als Franse kiezer zes bulletins, waarvan je er één zonder annotatie in een kleine enveloppe en dan in de stembus steekt. Het manueel tellen gaat zeer snel.] Het Franse kiessysteem in twee stembeurten, met fusie van lijsten tussen die twee beurten, geeft in elke gemeente een *prime* aan de winnende lijst. Die krijgt alvast de helft van de zetels, waarna de andere helft proportioneel wordt verdeeld. Concreet betekent dit ook dat in de grotere gemeenten (vanaf 10 000 inwoners) ook de gemeentelijke oppositie in de metropoolraad zetelt. De raadsleden stemmen vaker in functie van de groep waartoe ze behoren dan in functie van hun gemeenten.

Na onderhandelingen kiest de metropoolraad zijn voorzitter, die een rist vice-voorzitters aanstelt. De raad vergadert vier tot zes keer per jaar, waarbij telkens debatten worden gevoerd en een lange lijst beslissingen worden genomen: *les délibérations*. De eigen bevoegdheden van de voorzitter (of *président*) en zijn *bureau* zijn beperkt, en betreffen vooral de organisatie van de raad en van de administratie. De macht van de voorzitter is gelinkt aan zijn capaciteit om in overleg met de gemeenten en met de politieke groepen meerderheden te smeden. Ze wordt beperkt door de directe toegang die de sterkste vice-voorzitters hebben tot de administratie, tot de raadsleden en tot de gemeenten (of tot de hogere overheden).

De MEL heeft **een budget van ongeveer 2,5 miljard euro per jaar** (cijfer 2025).

- 38% voor transport en mobiliteit (metro, tram, bus, deelmobiliteit)
- 20% voor afvalverwerking, water, klimaat, ecologische transitie, energie, landbouw, natuur, kleine waterlopen...
- 12% overdracht aan gemeenten,
- 9% voor ruimtelijke ordening en inrichting, stedenbouw, huisvesting, stedenbeleid, grondbeleid...
- 7% voor wegenis en openbaar domein,
- 5% voor cultuur, sport, toerisme, jeugd, promotie...
- 3% voor economische ontwikkeling, werkgelegenheid, bedrijventerreinen, innovatie...
- ...

waarvan ongeveer 1 miljard naar investeringen gaat.

Aan de ontvangstenzijde zie ik:

- ongeveer 1 miljard belastinginkomsten,
- ongeveer 410 miljoen vervangende inkomsten voor afschaffing van belasting op bedrijven (*taxe professionnelle*),
- ongeveer 190 miljoen belasting voor huisvuil,
- ongeveer 320 miljoen bijdragen van de bedrijven voor de mobiliteit (*versement mobilité*),
- en kleinere bedragen van verblijfsbelasting (*taxe de séjour*), grote winkeloppervlakken (> 400 m²): 14 miljoen, elektriciteitsverbruik, kleine waterlopen...

[Deze bedragen kunnen verschillen naargelang de geraadpleegde bronnen en documenten. Het zijn grootte-orde. Overigens zijn ze niet altijd vergelijkbaar: voor afval worden belastingen geïnd (*taxe d'enlèvement des ordures ménagères*), waarmee een gratis dienst wordt uitgevoerd; voor water en openbaar vervoer betalen de verbruikers, en zorgt de MEL voor een (flinke) bijdrage aan de concessiehouders, daarin al dan niet geholpen door de opbrengst van een specifieke belasting (*versement mobilité*).]

2. talrijke kleine gemeenten

Behoudens enkele uitzonderingen zijn de Franse gemeenten, waaronder dus ook die van de MEL, vergelijkbaar met de Belgische gemeenten van vóór de fusiebeweging van 1977. Met andere woorden : het zijn de parochies die tijdens de Franse Revolutie *communes* werden. De belangrijkste uitzonderingen zijn Villeneuve d'Ascq, de nieuwe gemeente die in 1970 werd gesticht door de fusie van Annappes, Ascq en Flers (er werd een nieuwe stad gebouwd, en de bestaande gemeenten vreesden een fusie met Lille), en de gedwongen of onderhandelde fusies met Lille : Wazemmes, Esquermes, Moulins en Fives in 1858, Hellemmes in 1977 en Lomme in 2000.

[De gemeenten Annappes, Ascq en Flers waren in 1970 alles behalve klein : in 1970 telden ze samen ongeveer 25 000 inwoners; Villeneuve d'Ascq telt er nu 62 000.]

De kleinste gemeente van de MEL is Warneton (het Franse deel van het grensstadje op de Leie Waasten-Warneton) met 233 inwoners. In oppervlak is het Lannoy, met slechts 18 hectare. De grootste gemeente is Lille (of Rijsel: *à l'isle = ter ijsel*) : ongeveer 240 000 inwoners op 35 km². Waarbij dient opgemerkt dat de vroegere gemeenten Hellemmes en Lomme, die om electorale redenen bij Lille werden gevoegd, als *communes associées* een eigen deelgemeenteraad hebben, een eigen *Maire délégué* en een eigen administratie.

[Electorale motieven hebben niet altijd het gewenste effect, want toen in 1966 de *Préfet* de grenzen van de toekomstige *Communauté urbaine de Lille* tekende, zette hij daar flink wat landelijke gemeenten bij, opdat de CUDL een rechtse voorzitter zou hebben. Het werd uiteindelijk Augustin Laurent, de socialistische burgemeester van Lille, die er ook voor koos de CUDL in Lille te vestigen.]

Voorbeeld : Voor het stedenbouwkundig project *Rives de la Haute Deûle* (38 ha in Lille en Lomme) heeft de MEL (of haar voorloper) een *Zône d'aménagement concerté* (ZAC) gecreëerd (een door de wet omkaderde stedenbouwkundige uitvoeringsgerichte procedure met een ruimtelijk, een programmatorisch en een financieel luik), waarvan de uitvoering via een concessie aan de maatschappij van gemengd kapitaal *Soreli* werd uitbesteed. Het kapitaal van de *société d'aménagement d'économie mixte* (SAEM) *Soreli* is in handen van de stad Lille (31,5%), de metropool MEL (21,4%) en negen andere organismen, met privé en/of openbaar kapitaal. De zwaargewichten in *Soreli* zijn verkozenen van Lille en Lomme, en alle beslissingen in het project worden besproken met de stedenbouwkundige diensten van Lille én/of van Lomme.

3. geografie (afbeeldingen 1 en 2)

- De *Métropole Européenne de Lille* heeft **86 km grens met België** (Vlaanderen en Wallonië). De betrokken Belgische gemeenten zijn *Comines-Warneton* (Komen-Waasten), Wervik, Menen, *Mouscron* (Moeskroen), *Estaimpuis* (een zeldzame keer Steenput genoemd) en *Tournai* (Doornik). *Comines-Warneton* en *Mouscron* zijn zgn. faciliteitengemeenten.

De staatsgrens loopt deels op de Leie (de *Grensleie*), deels door de stad en deels door de velden.

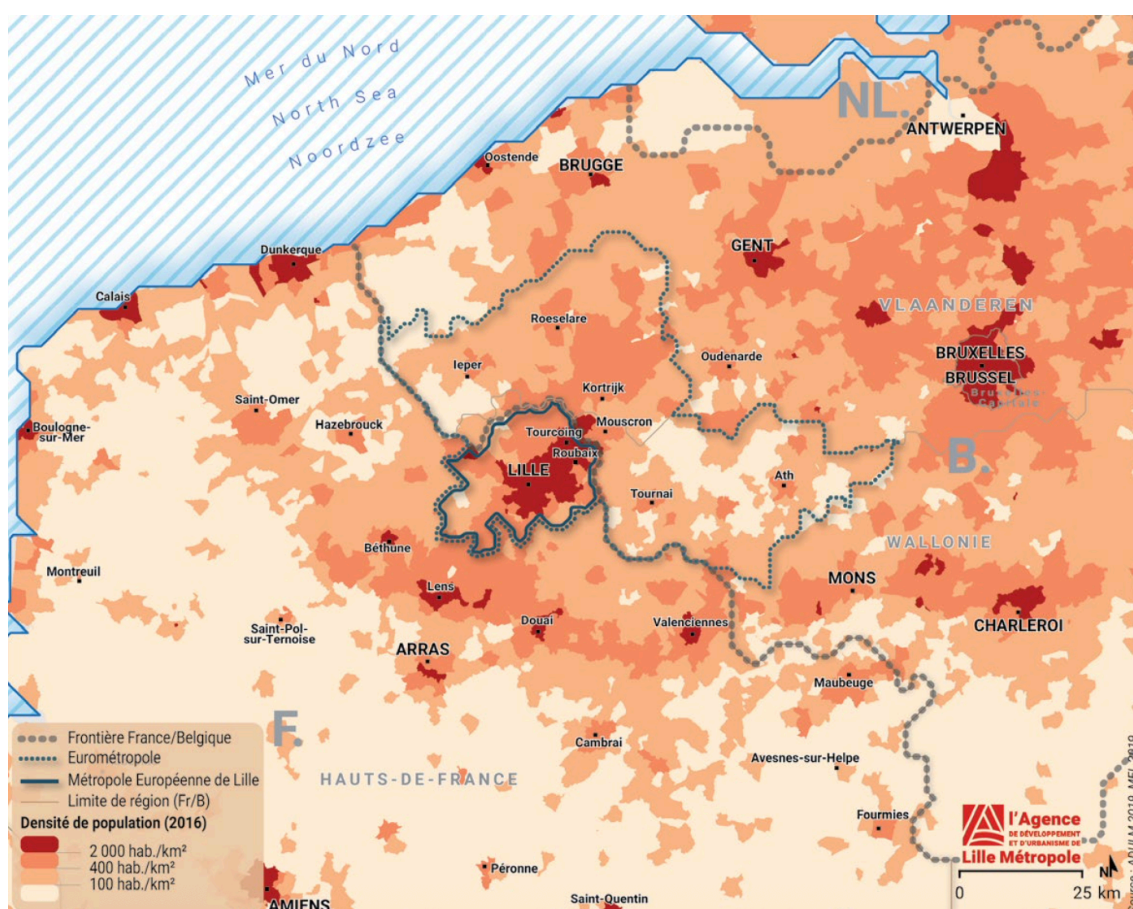
- **De Deûle, een zijrivier van de Leie, is de belangrijkste rivier.** De stad Lille ligt op de rechteroever van de Deûle. De Deûle en de Leie zijn meermaals gekanaliseerd (grosso modo vanaf de 13de eeuw), en lijken in niets op de slingerende, moerassige rivieren die ze ooit waren. Omwille van de kanalisering ligt de nationale grens niet altijd op de Leie zelf. Andere rivieren zijn de Marque (een bijrivier van de Deûle,

deels gekanaliseerd: *la Marque Urbaine*) en de *Espierres* (of Spiere, een bijrivier van de Schelde, volledig gekanaliseerd, en lange tijd ook een open riool).

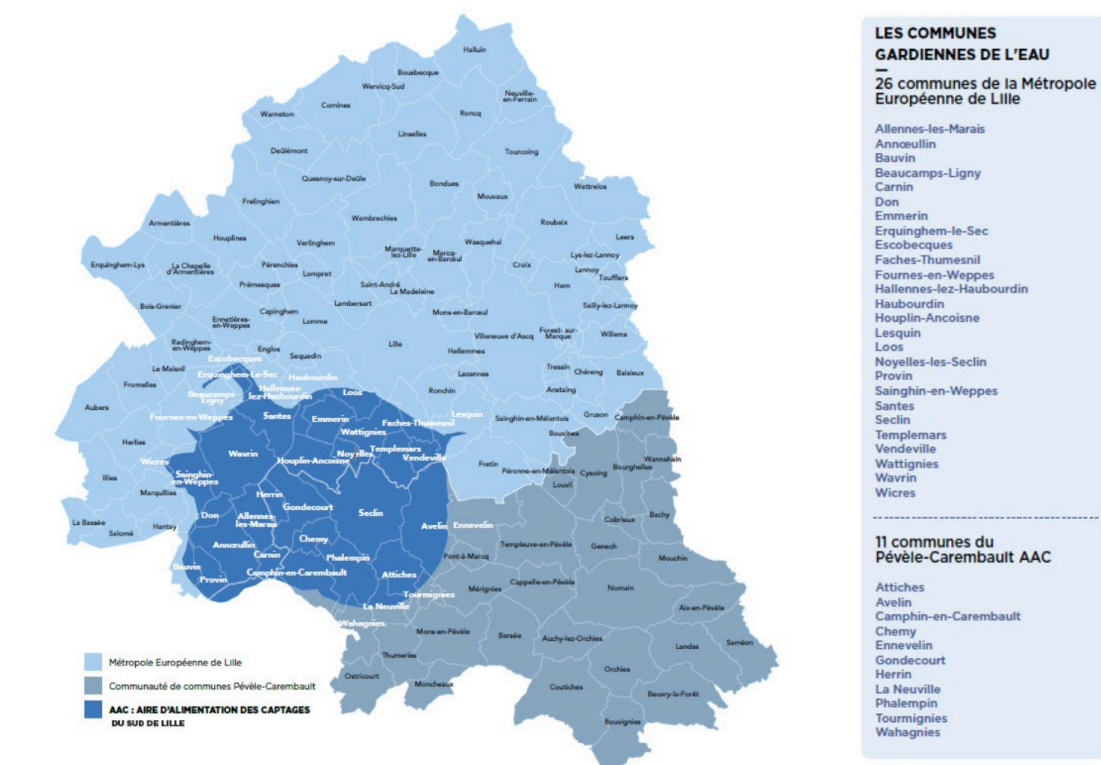
- De bodem bestaat grotendeels uit **zeer vruchtbare leem**. Zowat de helft van het grondgebied van de MEL is landbouwgrond. Er zijn nauwelijks bossen. In de ondergrond zitten waterhoudende lagen waaruit drinkwater gewonnen wordt : de ondiepe, nauwelijks beschermde kalksteenlagen bezuiden Lille (waarin destijds ook ondergrondse kalksteenwinning geschiedde: *la pierre de Lezennes* dat men in de oude gevels van Lille ziet) en de zeer diepe (100 tot 150 meter), grensoverschrijdende "steenkoolhoudende" kalksteenlagen (*calcaire carbonifère*) in het noord-oosten.
- De nauwelijks bedekte **waterhoudende lagen** ten zuiden van Lille zijn het voorwerp van talrijke beschermende maatregelen, met een sterke invloed op verdere bebouwingsmogelijkheden: *les villes gardiennes de l'eau (afbeelding 3)*. "Verdere bebouwingsmogelijkheden", want in het verleden leidde de gunstige ligging tot de aanleg van de spoorweg en de autoweg A1 naar Parijs, van (een deel van) de luchthaven Lesquin, van grote bedrijventerreinen, woongebieden en hospitaal. Het *Parc de la Deûle* is het indirecte gevolg van een aantal (vroeg) beschermende maatregelen, zoals de aankoop van vervuilde gronden;
- De waterwinning uit de *calcaire carbonifère* is belangrijk geweest voor de ontwikkeling van de textielindustrie in Roubaix en Tourcoing, die niet op een natuurlijke waterweg en -bron ligt. Vandaag komt ongeveer 20% van het drinkwater van de *Métropole européenne de Lille* uit die diepe, *a priori* goed beschermde kalksteenlaag, die vanuit de neerslag in de Denderstreek wordt gevoed. Ook Vlaanderen (in Spiere) en Wallonië winnen er water. Overexploitatie leidde tot een snelle daling van het waterpeil (soms tot 1 meter per jaar) en tot aanzienlijke karstische verzakkingen in de omgeving van Doornik (waarbij de Schelde leegliep en Scheldewater in het beschermde waterlichaam terechtkwam, wat tot vervuiling leidde). Franse, Vlaamse en Waalse overheden hebben in de loop van de jaren 1990 een rist akkoorden gesloten en projecten uitgevoerd omtrent oppervlaktewater en waterwinning : bouw van gezamenlijke waterzuiveringsstations, vernieuwing van bestaande zuiveringsstations, waterwinning uit de steengroeven van het Doornikse en uit het kanaal Bossuit-Kortrijk...
- Er zijn zowel opvallend vlakke gebieden (de brede Leievlaakte rond Armentières, op een "hoogte" van ongeveer 11 meter) als lichte heuvelruggen en een *cuesta*. De noord-oostelijke hoek (*le Ferrain*, ijzerhoudend, zoals de naam het zegt) heeft meer reliëf, met *la Montagne de Wervicq* als hoogste punt: 57 meter. [Het hoogste punt van het arrondissement, 107 meter, ligt in Mons-en Pévèle, tien kilometer bezuiden Lille, enigszins bekend om *de slag bij Pevelenberg* van 1304.]
- Zowel het spoorwegnet als het autowegennet vertoont een stervormig patroon rond Lille. Vanuit Lille vertrekken zelfs drie grensoverschrijdende spoorlijnen naar België (Kortrijk, Doornik en LGV naar Brussel) en één naar Engeland. Drie vroegere grensoverschrijdende spoorweglijnen zijn sinds lang opgebroken (Comines-Komen; Halluin-Menen, Wattrelos-Herseaux). Het regionaal spoorwegnet is heel sterk op forensen gericht: de verbindingen zijn niet klokvast, en er is weinig avondverkeer. De gekanaliseerde Deûle verbindt Lille met Gent en Antwerpen en met het *Canal à Grand Gabarit* van Duinkerke naar Valenciennes. Autowegen lopen naar Duinkerke (A25), Kortrijk (A22), Doornik (A27), Valenciennes (A23) en Parijs (A1). Ondanks een aantal gedeeltelijke ringwegen concentreert een groot deel van het verkeer zich ter hoogte van Ronchin net ten zuiden van de stad Lille.



afbeelding 1, positie van Lille en de metropool in de Vlaamse vlakte
de grote perimeter is het werkingsgebied van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai



afbeelding 2, bevolkingsdichtheid
de grote perimeter is het werkingsgebied van de Eurometropool Lille-Kortrijk-Tournai



afbeelding 3, locatie van het waterwinningsgebied ten zuiden van Lille met perimeter van twee intercommunales (waaronder MEL)