

métropolitaine de Lille. Nos territoires forment un ensemble franco-belge de plus de 3,5 millions d'habitants, la plus grande métropole nationale et bilingue d'Europe. Nous voulons y construire ensemble un projet métropolitain au service de nos concitoyens. Nous sommes conscients des facteurs historiques, culturels, administratifs et économiques qui ont jusqu'à présent freiné la reconnaissance de cette aire métropolitaine. | **West-Vlaamse** | Sa réalité apparaît pourtant chaque jour plus évidente dans les pratiques sociales, les échanges économiques ou le développement urbain. | **Leiedal** | Avec l'ambition de faire de notre diversité un atout, nous avons engagé, depuis de nombreuses années, différents projets de coopération entre nos territoires, notamment à une échelle transfrontalière. Tout en poursuivant ces actions, nous sommes aujourd'hui animés de la volonté d'œuvrer ensemble | **IEG** | ensemble à la construction d'un espace de coopération plus vaste, qui puisse jouer, au niveau européen et | **COPIT-GPCI** | international, un rôle conforme à sa réelle importance. Nous partageons une même ambition : faire de notre aire métropolitaine un espace dynamique et compétitif au cœur de l'Europe, qui témoigne de ses valeurs de solidarité, de respect de la diversité culturelle et de responsabilité vis-à-vis de l'environnement. Nous appuyer sur notre réalité : celle d'une métropole, | **Lille Métropole** | franco-belge, en réseau, pour promouvoir un développement équilibré et polycentrique. La coopération que nous | **Communauté urbaine** | souhaitons passe par des projets | **IDETA** | concrets, destinés autant à améliorer la qualité de la vie qu'à développer les atouts économiques de notre territoire, afin d'accroître son attractivité. L'ampleur | **SMESCOTA** | de notre rassemblement traduit notre ambition. Forts du soutien de la Région Nord-Pas-de-Calais, des Départements du Nord et du Pas-de-Calais et des Provinces de Flandre occidentale et de Hainaut, nous nous engageons résolument dans cette | **Communauté d'Agglomération** | démarche de coopération, et nous nous adressons au gouvernement français, comme aux autorités | **de l'Artois** | belges, pour qu'ils se mobilisent à nos côtés pour l'élaboration et la mise en œuvre de notre projet métropolitain. Responsables de l'avenir des territoires dont nous sommes les élus, nous souhaitons aujourd'hui engager une coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille. Nos territoires forment un ensemble franco-belge de plus de 3,5 millions d'habitants, la plus grande métropole nationale et | **Communauté d'Agglomération** | bilingue d'Europe. Nous voulons y construire ensemble un projet métropolitain au service de nos | **de Lens-Liévin** | concitoyens. Nous sommes conscients | **Mission** | des facteurs | **Communauté d'Agglomération** | historiques, culturels, administratifs et économiques qui ont jusqu'à présent | **Bassin Minier** | freiné | **de la Porte du Hainaut** | la reconnaissance de cette aire métropolitaine. Sa réalité apparaît pourtant chaque jour plus évidente dans les pratiques sociales, les échanges économiques ou le développement | **Communauté d'Agglomération** | urbain. Avec l'ambition de faire de notre diversité un atout, nous avons engagé, depuis de nombreuses | **d'Hénin-Carvin** | années, différents projets de coopération entre nos territoires, notamment à une échelle transfrontalière. Tout en poursuivant ces actions, nous sommes aujourd'hui animés de la volonté d'œuvrer ensemble à la construction d'un espace de coopération plus vaste, qui puisse jouer, au niveau européen et international, un | **Communauté d'Agglomération** | rôle conforme à sa réelle importance. Nous partageons une même ambition : faire de notre aire métropolitaine | **de Valenciennes Métropole** | un espace dynamique et compétitif au cœur de l'Europe, qui témoigne de ses valeurs de solidarité, de respect de la diversité culturelle et de responsabilité vis-à-vis de l'environnement. Nous pouvons, | **Communauté d'Agglomération** | pour cela, nous appuyer sur notre réalité : celle d'une métropole franco-belge, en réseau, pour promouvoir | **du Douaisis** | un développement urbain | **Communauté de Communes** | équilibré et polycentrique. La coopération que nous souhaitons passe par des projets concrets, destinés | **de l'Est du Douaisis** | autant à améliorer la qualité de la vie qu'à développer les atouts économiques de notre territoire, afin d'accroître son attractivité. L'ampleur de notre rassemblement traduit notre ambition. Forts du soutien de la Région Nord-Pas-de-Calais, des Départements du Nord et du Pas-de-Calais et des Provinces de Flandre occidentale et de Hainaut, nous nous engageons résolument dans cette démarche de coopération, et nous nous adressons au gouvernement français, comme | **Communauté Urbaine** | aux autorités belges, pour qu'ils se mobilisent à nos côtés pour l'élaboration et la mise en œuvre de notre projet | **d'Arras** | métropolitain. Responsables de l'avenir des territoires | **Communauté d'Agglomération** | dont nous sommes les élus, nous souhaitons aujourd'hui engager une coopération à l'échelle de l'aire | **de Maubeuge Val de Sambre** | métropolitaine de Lille. Nos territoires forment un ensemble franco-belge de plus de 3,5 millions d'habitants, la plus grande métropole bilingue d'Europe. Nous voulons y construire | **Communauté d'Agglomération** | ensemble un projet métropolitain au service de nos concitoyens. Nous sommes conscients des facteurs | **de Cambrai** | historiques, culturels, administratifs et économiques qui ont jusqu'à présent freiné la reconnaissance de cette aire métropolitaine. Sa réalité apparaît pourtant chaque jour plus évidente dans les pratiques sociales, les échanges économiques ou le développement urbain. Avec l'ambition de faire de notre diversité un atout, nous avons engagé

APPEL À COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE

# DÉCLARATION D'INTENTION DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Als verkozenen zijn wij verantwoordelijk voor de toekomst van onze regio's. Daarom willen wij vandaag een grootstedelijke samenwerking aangaan op het niveau van het grootstedelijk gebied van Lille. Onze regio's vormen samen een Frans-Belgisch geheel dat meer dan 3 miljoen inwoners telt; dat is de grootste binationale, tweetalige metropool in Europa. Daarin willen wij samen bouwen aan een grootstedelijk project dat onze medeburgers ten goede komt. Wij zijn ons bewust van de historische, culturele, politieke en economische hindernissen die de erkenning van dit grootstedelijke gebied tot op heden in de weg stonden. Het bestaan ervan wordt nochtans elke dag duidelijk zichtbaar in de maatschappelijke realiteit, de economische uitwisselingen en de ontwikkeling van onze steden. Wij hebben de ambitie onze diverse | **Provincie** | siteit om te smeden tot troef. Daarom hebben we sinds meer | **Province** | dere jaren diverse samenwerkingen | **West-Vlaanderen** | tussen onze regio's opgezet, meer bepaald op grens | **de Hainaut** | verschrijdende schaal. Deze acties zullen wij uiteraard voortzetten; maar wat ons vandaag beweegt is de wil om samen te werken aan de uitbouw van een ruimtenetwerkingsgebied, dat op Europees en op internationaal niveau de rol kan spelen die hem toekomt. Wij hebben eenzelfde ambitie voor ons grootstedelijk gebied, dat in het hart van Europa | **Conseil Régional** | ligt, omvormen tot een dynamische en competitieve regio. Dit gebied getuigt van solidariteit en van respect voor cultu | **du Nord - Pas de Calais** | verscheidenheid, en die haar verantwoordelijkheid voor het milieu opneemt. Om dat doel te bereiken vertrekken wij van onze concrete omgeving: die van een netwerkmetropool, een Frans-Belgische "Randstad". Zo bevorderen we de evenwichtige en polivalentie ontwikkeling van onze steden. De samenwerking die wij na jaren vertaalt zich in concrete | **Conseil Général** | projecten, die tot doel hebben de levens | **Conseil Général** | waliteit te verhogen en de economische | **du Nord** | troeven van onze regio te ontwikkelen, om zo haar | **du Pas-de-Calais** | aantrekkingskracht te versterken. De omvang van ons partnerschap geeft de maat van onze ambitie. Met de steun van de regio Nord-Pas-de-Calais en de departementen Nord en Pas-de-Calais (en de provincies West-Vlaanderen en Henegouwen), sluiten wij ons met overtuiging aan bij het door de Franse regering voorgestelde initiatief, en richten wij ons ook tot de Belgische overheden, opdat zij zich aan onze zijde zouden aansluiten. Als verkozenen zijn wij verantwoordelijk voor de toekomst van onze regio's. Daarom willen wij vandaag een grootstedelijke samenwerking aangaan op het niveau van het grootstedelijk gebied van Lille. Onze regio's vormen samen een Frans-Belgisch geheel dat meer dan 3,5 miljoen inwoners telt; dat is de grootste binationale, tweetalige metropool in Europa. Daarin willen wij samen bouwen aan een grootstedelijk project dat onze medeburgers ten goede komt. Wij zijn ons bewust van de historische, culturele, politieke en economische hindernissen die de erkenning van dit grootstedelijke gebied tot op heden in de weg stonden. Het bestaan ervan wordt nochtans elke dag duidelijk zichtbaar in de maatschappelijke realiteit, de economische uitwisselingen en de ontwikkeling van onze steden. Wij hebben de ambitie onze diverse | **Provincie** | siteit om te smeden tot troef. Daarom hebben we sinds meer | **Province** | dere jaren diverse samenwerkingen | **West-Vlaanderen** | tussen onze regio's opgezet, meer bepaald op grens | **de Hainaut** | verschrijdende schaal. Deze acties zullen wij uiteraard voortzetten; maar wat ons vandaag beweegt is de wil om samen te werken aan de uitbouw van een ruimtenetwerkingsgebied, dat op Europees en op internationaal niveau de rol kan spelen die hem toekomt. Wij hebben eenzelfde ambitie voor ons grootstedelijk gebied, dat in het hart van Europa | **Conseil Régional** | ligt, omvormen tot een dynamische en competitieve regio. Dit gebied getuigt van solidariteit en van respect voor cultu | **du Nord - Pas de Calais** | verscheidenheid, en die haar verantwoordelijkheid voor het milieu opneemt. Om dat doel te bereiken vertrekken wij van onze concrete omgeving: die van een netwerkmetropool, een Frans-Belgische "Randstad". Zo bevorderen we de evenwichtige en polivalentie ontwikkeling van onze steden. De samenwerking die wij na jaren vertaalt zich in concrete | **Conseil Général** | projecten, die tot doel hebben de levens | **Conseil Général** | waliteit te verhogen en de economische | **du Nord** | troeven van onze regio te ontwikkelen, om zo haar | **du Pas-de-Calais** | aantrekkingskracht te versterken. De omvang van ons partnerschap geeft de maat van onze ambitie. Met de steun van de regio Nord-Pas-de-Calais en de departementen Nord en Pas-de-Calais (en de provincies West-Vlaanderen en Henegouwen), sluiten wij ons met overtuiging aan bij het door de Franse regering voorgestelde initiatief, en richten wij ons ook tot de Belgische overheden, opdat zij zich aan onze zijde zouden aansluiten.



APPEL À COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE

**DÉCLARATION D'INTENTION DE  
L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE**



*Als verkozenen zijn wij verantwoordelijk voor de toekomst van onze regio's. Daarom willen wij vandaag een samenwerking aangaan op het niveau van het grootstedelijk gebied van Lille.*

*Onze regio's vormen samen een Frans-Belgisch geheel dat meer dan 3,5 miljoen inwoners telt; dat is de grootste binationale, tweetalige metropool in Europa. Daarin willen wij samen bouwen aan een grootstedelijk project dat onze medeburgers ten goede komt.*

*Wij zijn ons bewust van de historische, culturele, administratieve en economische elementen die de erkenning van dit grootstedelijke gebied tot op heden vertraagd hebben. Het bestaan ervan wordt nochtans elke dag duidelijker zichtbaar in de maatschappelijke realiteit, de economische uitwisselingen en de ontwikkeling van onze steden.*

*Wij hebben de ambitie onze diversiteit om te smeden tot troef. Daarom hebben we sinds meerdere jaren diverse samenwerkingsprojecten tussen onze regio's opgezet, met name op grensoverschrijdende schaal. Die acties zullen wij uiteraard voortzetten; maar wat ons vandaag beweegt is de wil om samen te werken aan de uitbouw van een ruimer samenwerkingsgebied, dat op Europees en op internationaal niveau de rol kan spelen die het toekomst.*

*Wij hebben eenzelfde ambitie: ons grootstedelijk gebied omvormen tot een dynamische en competitieve regio in het hart van Europa, die getuigt van haar waarden zoals solidariteit, respect voor culturele verscheidenheid en verantwoordelijkheid voor het milieu. Om dat doel te bereiken vertrekken wij van onze concrete omgeving: die van een Frans-Belgisch netwerkmetropool. Zo bevorderen we de evenwichtige en policentrische ontwikkeling van onze steden.*

*De samenwerking die wij nastreven vertaalt zich in concrete projecten, die tot doel hebben de levenskwaliteit te verhogen en de economische troeven van onze regio te ontwikkelen, om zo haar aantrekkingskracht te versterken.*

*Responsables de l'avenir des territoires dont nous sommes les élus, nous souhaitons aujourd'hui engager une coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille.*

*Nos territoires forment un ensemble franco-belge de plus de 3,5 millions d'habitants, la plus grande métropole binationale et bilingue d'Europe. Nous voulons y construire ensemble un projet métropolitain au service de nos concitoyens.*

*Nous sommes conscients des facteurs historiques, culturels, administratifs et économiques qui ont jusqu'à présent freiné la reconnaissance de cette aire métropolitaine. Sa réalité apparaît pourtant chaque jour plus évidente dans les pratiques sociales, les échanges économiques ou le développement urbain.*

*Avec l'ambition de faire de notre diversité un atout, nous avons engagé, depuis de nombreuses années, différents projets de coopération entre nos territoires, notamment à une échelle transfrontalière. Tout en poursuivant ces actions, nous sommes aujourd'hui animés de la volonté d'œuvrer ensemble à la construction d'un espace de coopération plus vaste, qui puisse jouer, au niveau européen et international, un rôle conforme à sa réelle importance.*

*Nous partageons une même ambition : faire de notre aire métropolitaine un espace dynamique et compétitif au cœur de l'Europe, qui témoigne de ses valeurs de solidarité, de respect de la diversité culturelle et de responsabilité vis-à-vis de l'environnement. Nous pouvons, pour cela, nous appuyer sur notre réalité : celle d'une métropole, franco-belge, en réseau, pour promouvoir un développement urbain équilibré et polycentrique.*

*La coopération que nous souhaitons passe par des projets concrets, destinés autant à améliorer la qualité de la vie qu'à développer les atouts économiques de notre territoire, afin d'accroître son attractivité.*

De omvang van ons partnerschap geeft de maat van onze ambitie. Met de steun van de regio Nord-Pas-de-Calais, de departementen Nord en Pas-de-Calais, en de provincies West-Vlaanderen en Henegouwen, sluiten wij ons met overtuiging aan bij dit samenwerkingsinitiatief, en richten wij ons zowel tot de Franse als tot de Belgische overheden, opdat zij zich aan onze zijde zouden scharen met het oog op de uitwerking en de uitvoering van ons grootstedelijk project.

Lille, 2 mei 2005

L'ampleur de notre rassemblement traduit notre ambition. Forts du soutien de la Région Nord-Pas-de-Calais, des Départements du Nord et du Pas-de-Calais et des Provinces de Flandre occidentale et de Hainaut, nous nous engageons résolument dans cette démarche de coopération, et nous nous adressons au gouvernement français, comme aux autorités belges, pour qu'ils se mobilisent à nos côtés pour l'élaboration et la mise en œuvre de notre projet métropolitain.

Lille, le 2 mai 2005

## De partners

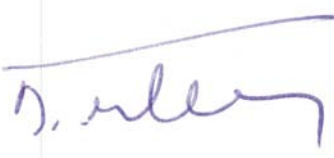


## Les partenaires



<p>Lille Métropole Communauté urbaine</p>  <p>le Président <b>Pierre Mauroy</b> Sénateur du Nord, ancien Premier Ministre</p>	<p>Communauté Urbaine d'Arras</p>  <p>le Président <b>Jean-Marie Vanlerenberghe</b> Maire d'Arras, Sénateur du Pas-de-Calais</p>	<p>IDETA</p>  <p>le Président <b>Rudy Demotte</b> Ministre Fédéral de la santé et des affaires sociales, Bourgmestre de Flobecq</p>
<p>IEG</p>  <p>le Président <b>Jean-Pierre Perdieu</b> Député, questeur honoraire</p>	<p>Leiedal</p>  <p>de Voorzitter <b>Frans Destoop</b> Eerste schepen van Kortrijk</p>	<p>West-Vlaamse Intercommunale</p>  <p>de Voorzitter <b>Luc Vanparrys</b> Burgemeester van Oostkamp</p>
<p>Communauté d'Agglomération de l'Artois</p>  <p>le Président <b>Alain Wacheux</b> Maire de Bruay-la-Buissière</p>	<p>Communauté d'Agglomération de Cambrai</p>  <p>le Président <b>Jacques Legendre</b> Sénateur du Nord, ancien Ministre</p>	<p>Communauté d'Agglomération du Douaisis</p>  <p>le Président <b>Jean-Jacques Delille</b></p>
<p>Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin</p>  <p>le Président <b>Albert Facon</b> Député du Pas-de-Calais</p>	<p>Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin</p>  <p>le Président <b>Michel Vancaille</b> Premier Vice-Président du Conseil Général du Pas-de-Calais</p>	<p>Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre</p>  <p>le Président <b>Bernard Baudoux</b> Maire de Aulnoye-Aymeries</p>

<p>Communauté d'Agglomération de la Porte de Hainaut</p> 	<p>Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole</p> 	<p>Communauté de Communes de l'Est du Douaisis</p> 
<p>le Président <b>Alain Bocquet</b> <i>Maire de Saint-Amand-les-Eaux, Député du Nord</i></p>	<p>le Président <b>Jean-Louis Borloo</b> <i>Ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale</i></p>	<p>le Président <b>Jean-Jacques Candelier</b> <i>Maire de Bruille-Lez-Marchiennes</i></p>
<p>COPIIT - GPCI</p> 	<p>Mission du Bassin Minier</p> 	<p>SMESCOTA (SCOT de l'Artois)</p> 
<p>le Président <b>Pierre Mauroy</b></p>	<p>le Président <b>Gilbert Rolos</b> <i>Maire de Sallaumines</i></p>	<p>le Président <b>Jacques Mellick</b> <i>Maire de Béthune, Ancien Ministre</i></p>

### De buitengewone partners

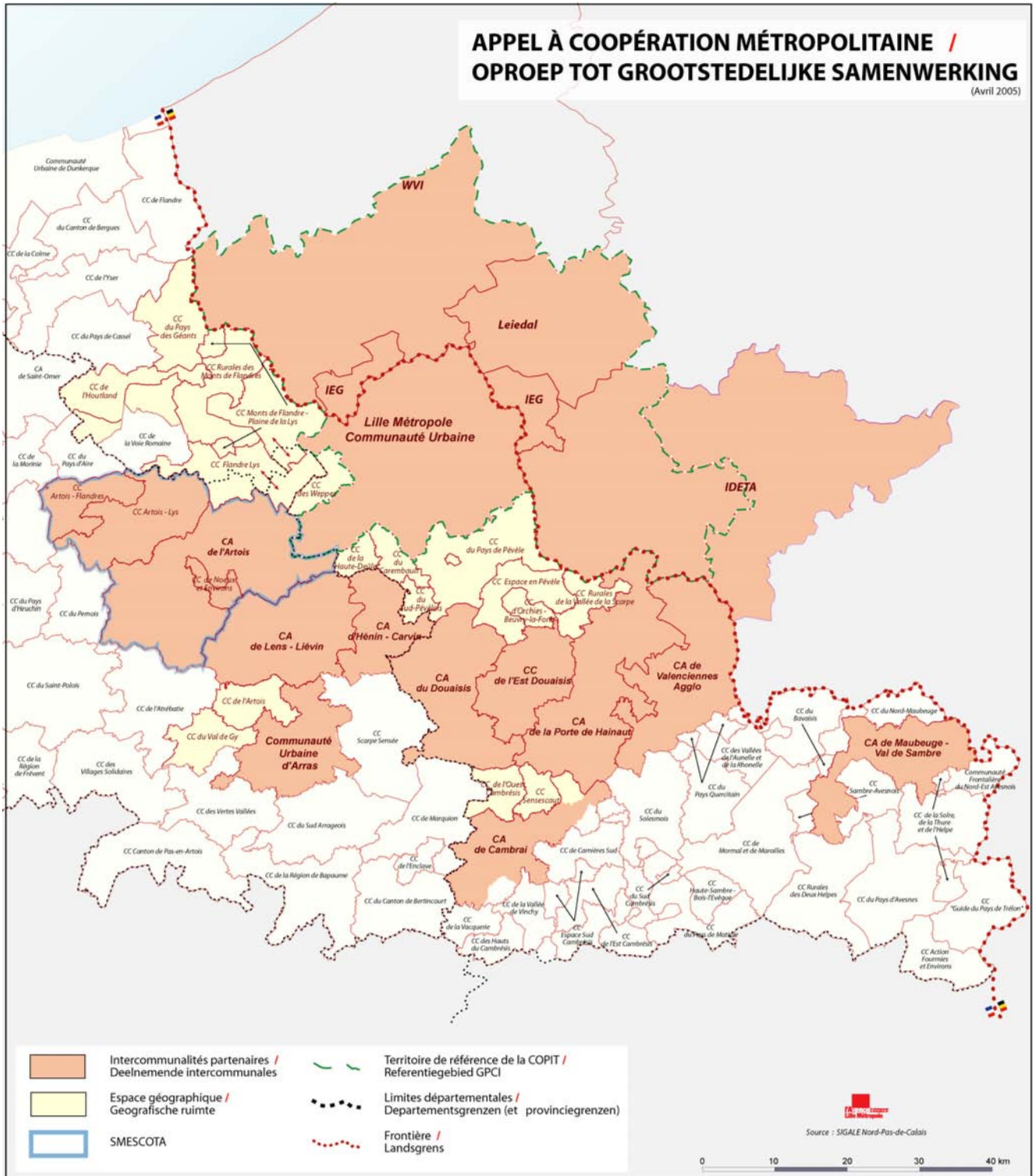
### Les partenaires associés

<p>Conseil Régional du Nord - Pas de Calais</p> 	<p>Province de Hainaut</p> 	<p>Provincie West-Vlaanderen</p> 
<p>le Président <b>Daniel Percheron</b> <i>Sénateur du Pas-de-Calais</i></p>	<p>le Gouverneur <b>Claude Durieux</b></p>	<p>de Gedeputeerde van de provincie <b>Jan Durnez</b></p>

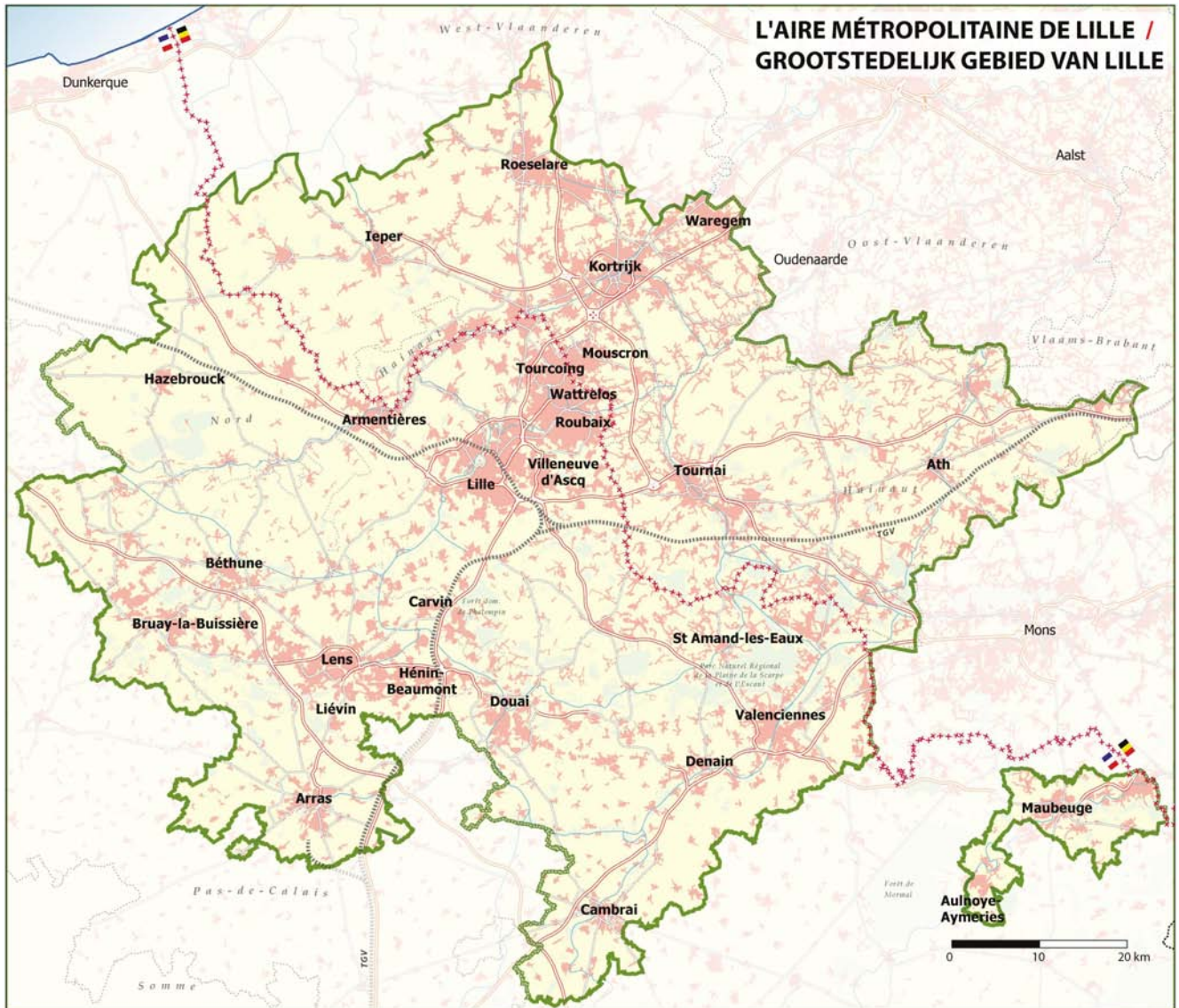
<p>Conseil Général du Nord</p> 	<p>Conseil Général du Pas-de-Calais</p> 
<p>le Président <b>Bernard Derosier</b> <i>Député du Nord</i></p>	<p>le Président <b>Dominique Dupilet</b></p>

# APPEL À COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE / OPROEP TOT GROOTSTEDELIJKE SAMENWERKING

(Avril 2005)



ESPACE GÉOGRAPHIQUE			INTERCOMMUNALITÉS PARTENAIRES À L'APPEL À COOPÉRATION		
Intercommunalités	Nombre de communes	Population 1999	Intercommunalités	Nombre de communes	Population 1999
<b>ARC NORD</b>					
<i>IDETA</i>	20	246 362	<i>IDETA</i>	20	246 362
<i>IEG</i>	3	79 674	<i>IEG</i>	3	79 674
<i>Leiedal</i>	12	253 867	<i>Leiedal</i>	12	253 867
<i>WVI (périmètre COPIT)</i>	16	236 513	<i>WVI (périmètre COPIT)</i>	16	236 513
<b>Total</b>	<b>51</b>	<b>816 416</b>		<b>51</b>	<b>816 416</b>
<b>SECTEUR CENTRAL</b>					
<i>Lille Métropole Communauté urbaine</i>	87	1 091 438	<i>Lille Métropole Communauté urbaine</i>	87	1 091 438
<i>Communauté de Communes du Pays des Weppes</i>	5	5 636			
<i>Communauté de Communes de la Haute Deûle</i>	5	22 939			
<i>Communauté de Communes du Carambault</i>	6	11 740			
<i>Communauté de Communes du Sud Pévèle</i>	3	11 495			
<i>Communauté de Communes du Pays de Pévèle</i>	19	36 663			
<i>Commune isolée (Pont-à-Marcq)</i>	1	2 115			
<b>Total</b>	<b>126</b>	<b>1 182 026</b>		<b>87</b>	<b>1 091 438</b>
<b>ARC SUD</b>					
<i>Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut</i>	39	147 989	<i>Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut</i>	39	147 989
<i>Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole</i>	35	191 819	<i>Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole</i>	35	191 819
<i>Communauté de Communes Vallée de la Scarpe</i>	7	8 265			
<i>Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin</i>	36	250 199	<i>Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin</i>	36	250 199
<i>Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin</i>	14	125 313	<i>Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin</i>	14	125 313
<i>Communauté d'Agglomération Artois Comm</i>	58	205 872	<i>Communauté d'Agglomération Artois Comm (SMESCOTA)</i>	58	205 872
<i>Communauté de Communes Artois-Lys</i>	21	33 015	<i>Communauté de Communes Artois-Lys (SMESCOTA)</i>	21	33 015
<i>Communauté de Communes Artois-Flandres</i>	14	17 061	<i>Communauté de Communes Artois-Flandres (SMESCOTA)</i>	14	17 061
<i>Communauté de Communes de Noeux et environ</i>	6	17 421	<i>Communauté de Communes de Noeux et environ (SMESCOTA)</i>	6	14 421
<i>Communauté d'Agglomération du Douaisis</i>	35	153 972	<i>Communauté d'Agglomération du Douaisis</i>	35	153 972
<i>Communauté de Communes de l'Est du Douaisis</i>	21	71 814	<i>Communauté de Communes de l'Est du Douaisis</i>	21	71 814
<i>Communauté de Communes d'Orchies Beuvry-la-Forêt</i>	2	10 234			
<i>Communauté de Communes d'Espace en Pévèle</i>	7	11 888			
<i>Communauté d'Agglomération de Cambrai</i>	22	60 149	<i>Communauté d'Agglomération de Cambrai</i>	22	60 149
<i>Communauté de Communes de l'Ouest-Cambrésis</i>	10	4 497			
<i>Communauté de Communes Sensescaut</i>	6	3 285			
<i>Commune isolée (Iwuy)</i>	1	3 306			
<i>Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre</i>	22	102 489	<i>Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre</i>	22	102 489
<i>Communauté Urbaine d'Arras</i>	24	93 450	<i>Communauté Urbaine d'Arras</i>	24	93 450
<i>Communauté de Communes de l'Artois</i>	7	6 800			
<i>Communauté de Communes du Val de Gy</i>	10	4 603			
<b>Total</b>	<b>397</b>	<b>1 523 441</b>		<b>346</b>	<b>1 467 563</b>
<b>PAYS CŒUR DE FLANDRE</b>					
<i>Communauté de Communes de Flandres-Lys</i>	4	21 157			
<i>Communauté de Communes Monts de Flandre - Plaine de la Lys</i>	7	33 000			
<i>Communauté de Communes Rurales des Monts de Flandre</i>	10	11 884			
<i>Communauté de Communes du pays des géants</i>	7	8 896			
<i>Communauté de Communes de l'Houtland</i>	7	6 983			
<i>Communes isolées (Hazebrouk, Wallon Cappel, Blaringhem)</i>	3	23 928			
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>105 848</b>			
<b>TOTAL GÉNÉRAL AIRE MÉTROPOLITAINE</b>	<b>612</b>	<b>3 627 731</b>		<b>484</b>	<b>3 375 417</b>



# SOMMAIRE

## 1. COHÉRENCE DU TERRITOIRE

1.1. UNE IDENTITÉ COMMUNE FORGÉE PAR L'HISTOIRE .....	15
Le "Nord c'est le Sud" !	
Le "pays de l'entre deux"	
Une terre de création et d'innovation...	
... marquée par l'industrie et sa culture	
Le "melting pot"	
Les valeurs communes de solidarité	
Une capacité à se reconvertir et à rebondir vers de nouveaux horizons	
1.2. UNE EUROCITÉ ORIGINALE .....	21
De si puissants voisins	
Une "Randstad" franco-belge	
La complexité de la gouvernance	
Une grande métropole européenne	
1.3. UNE DESSERTE INTERNATIONALE COMMUNE .....	25
Au coeur du réseau TGV nord européen	
Et dans un des plus denses réseaux d'autoroutes	
Des flux de marchandises à mieux maîtriser	
Une accessibilité aérienne à améliorer	
1.4. UN ESPACE VÉCU .....	29
Une réelle continuité physique	
Des échanges de population en croissance continue	
Une réalité pour les décideurs économiques	
Un espace de vie commun	
1.5. LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA COOPÉRATION .....	31
Le développement de l'intercommunalité	
Vers la création d'un District Européen pour la Métropole franco-belge	
1.6. TANT DE FÉES SE SONT PENCHÉES SUR SON BERCEAU ET ATTESTENT DE SON EXISTENCE .....	33
Une idée déjà ancienne...	
... largement relayée par la société civile	
et présente dans toutes les réflexions d'avenir	

## 2. DIAGNOSTIC MÉTROPOLITAIN

<b>2A. BILAN SOCIO-ÉCONOMIQUE</b> .....	<b>41</b>
<b>2.1. DÉMOGRAPHIE : UNE GRANDE MÉTROPOLE EUROPÉENNE, MAIS UN DÉFICIT D'ATTRACTIVITÉ</b> .....	<b>41</b>
Un ensemble majeur en Europe Une démographie encore dynamique mais un solde migratoire négatif Des perspectives défavorables, mais qui peuvent s'inverser avec l'attractivité	
<b>2.2. UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉE MAIS UNE FORTE PRÉSENCE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE</b> .....	<b>47</b>
Une importance toujours grande du secteur secondaire, mais des situations contrastées au sein de l'Aire métropolitaine La prédominance du commerce et des industries traditionnelles Mais une forte montée en puissance des services Un déficit de création d'entreprises Une aire métropolitaine sous administrée ?	
<b>2.3. UN CHÔMAGE EN REcul MAIS QUI RESTE À UN NIVEAU ÉLEVÉ</b> .....	<b>51</b>
De grandes disparités internes Un rattrapage relatif	
<b>2.4. DES INDICATEURS SOCIAUX TOUJOURS PRÉOCCUPANTS</b> .....	<b>53</b>
<b>2.5. RAYONNEMENT INTERNATIONAL : DES PROGRÈS NÉCESSAIRES ET UN FORT POTENTIEL</b> .....	<b>53</b>
En "5ème classe" seulement... ... ou "European City of the future" ?	
<b>2B. POTENTIELS DE RAYONNEMENT</b> .....	<b>57</b>
<b>2.7. DES PÔLES D'EXCELLENCE ÉCONOMIQUE</b> .....	<b>57</b>
La présence de pôles de niveau européen Et de nouveaux pôles en émergence Un potentiel pour d'autres pôles de développement	
<b>2.8. LES EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS : UNE CONCENTRATION LIMITÉE</b> .....	<b>63</b>
<b>2.9. UN EFFORT CONSIDÉRABLE RÉALISÉ POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR</b> .....	<b>65</b>
Une offre de formation importante et diversifiée Mais un rayonnement encore insuffisant Et un retard en matière de recherche	

2.10. DES ÉQUIPEMENTS NOMBREUX ET DE QUALITÉ .....	67
Un réel dynamisme sportif, un nombre limité de grands équipements	
De grands équipements d'exposition et de congrès	
Un remarquable maillage d'équipements culturels	
2.11. UN RAYONNEMENT CULTUREL ET UNE ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE EN PLEIN DÉVELOPPEMENT .....	71
Un patrimoine urbain exceptionnel mais sous-estimé	
Le sens de la fête	
Une réelle attractivité touristique	
Le défi de l'attractivité	

### 3. ORGANISATION DE LA COOPÉRATION

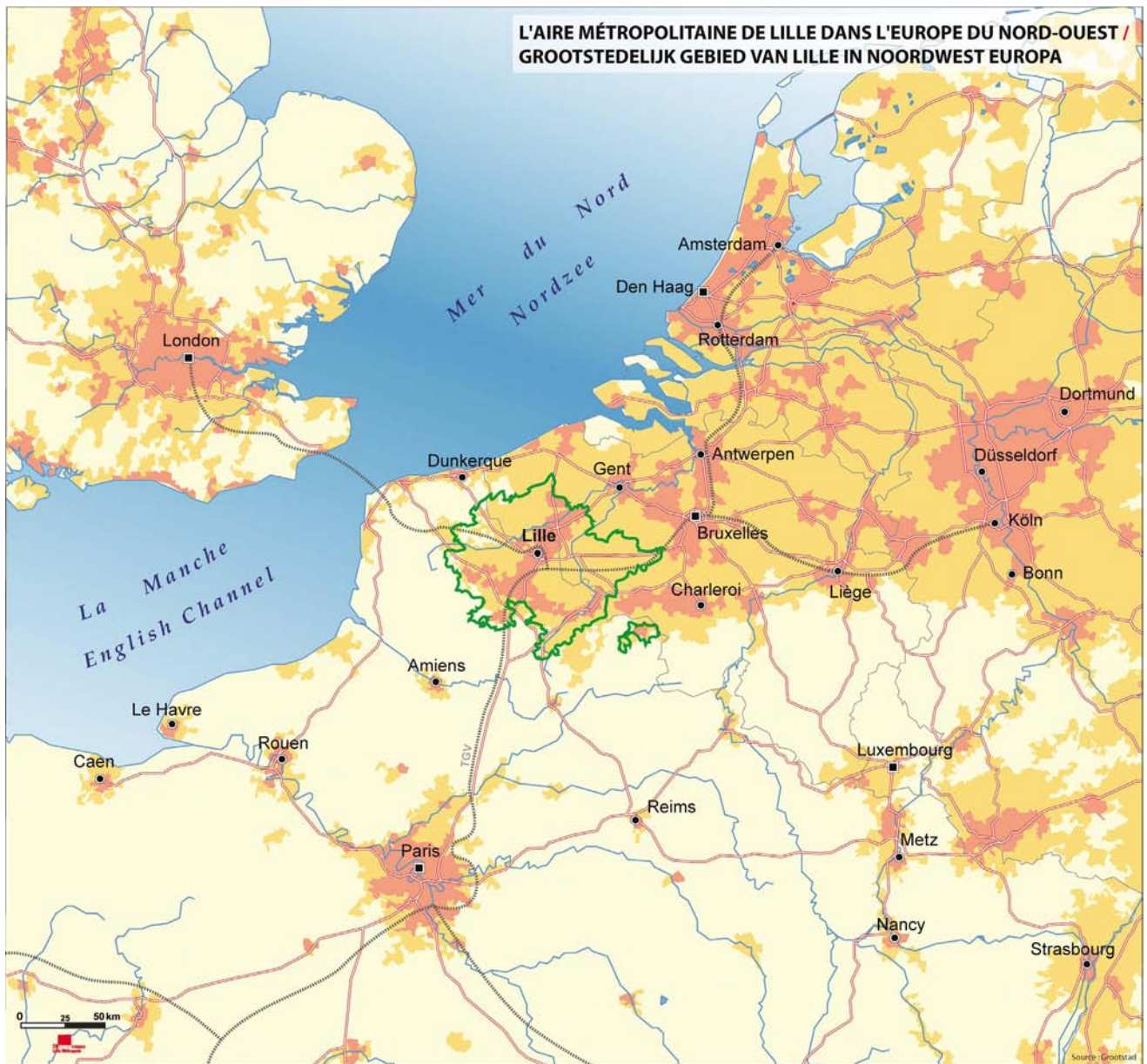
3.1. ARTICULATION AVEC LES POLITIQUES TERRITORIALES ET LES COOPÉRATIONS EXISTANTES .....	79
Un projet inscrit dans les dynamiques européennes	
Un projet en phase avec les options de développement régionales	
Un projet global, cohérent avec ceux de ses territoires	
Des coopérations à développer avec les territoires voisins	
3.2. ORGANISATION POLITIQUE ET TECHNIQUE DE LA CANDIDATURE .....	83
Le partenariat	
Les structures apportant leur soutien à la candidature	
Le groupe de travail technique	
L'élaboration du projet	

### 4. LES THÈMES DE LA COOPÉRATION (PREMIERS ÉLÉMENTS)

4.1. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE .....	91
4.2. L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA FORMATION .....	93
4.3. LE TOURISME, LA CULTURE ET LES LOISIRS .....	93
4.4. L'ACCESSIBILITÉ .....	95
4.5. LA QUALITE DE VIE, LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT .....	97
4.6. L'INGÉNIERIE .....	97



# **1. COHÉRENCE DU TERRITOIRE**



# 1. COHÉRENCE DU TERRITOIRE

La présente réponse à l'appel à coopération a suscité une très large adhésion à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lille. 23 partenaires co-signent cette déclaration d'intention dont 15 intercommunales (11 établissements publics de coopération intercommunale français et 4 intercommunales belges) et 3 structures de coopération concernant les mêmes territoires ; l'ensemble couvre près de 500 communes et l'espace géographique directement concerné représente 7 000 km<sup>2</sup> environ et compte 3,4 millions d'habitants (plus de 3,6 millions en comptant certaines communautés de communes contiguës).

Autour de Lille Métropole Communauté urbaine s'est constitué un rassemblement, nouveau et original à certains égards, mais inscrit dans la géographie et l'histoire.

## 1.1. UNE IDENTITÉ COMMUNE FORGÉE PAR L'HISTOIRE

En dépit de leur diversité culturelle et politique, les territoires de l'Aire métropolitaine appartiennent à un même ensemble géographique et historique situé au cœur de l'Europe du Nord-Ouest. Cet ensemble, où les villes importantes sont nombreuses et voisines, est dominé par quelques centres d'importance mondiale, Londres, Paris, Randstad Holland et le Bassin Rhin - Ruhr. L'aire métropolitaine de Lille s'y distingue par ses caractères spécifiques.

### • Le "Nord c'est le Sud" !

Les territoires qui la constituent possèdent les caractères des terres d'entre Somme et Frise : faiblesse du relief, importance du réseau hydrographique, urbanisation forte et ancienne, multiplicité et faible hiérarchisation des villes, haute densité de population même en dehors des centres urbains, développement des infrastructures, etc.

L'Aire métropolitaine constitue la frange sud du "continuum urbain" qui couvre la majeure partie du Nord-Pas-de-Calais et du Bénélux, déborde sur l'ouest de l'Allemagne (et se poursuit au-delà de la Manche) ; les espaces limitrophes du grand bassin parisien sont beaucoup moins densément peuplés.

A l'exception d'Ieper et Maubeuge, les territoires appartiennent au bassin de l'Escaut et de ses affluents Scarpe et Lys. Ces rivières sont depuis toujours d'importantes voies de circulation, dont le débouché maritime est le port d'Anvers : elles situent l'Aire métropolitaine dans le "delta d'or" des "Pays-bas".

### • Le "pays de l'entre deux"

La dimension transfrontalière est une caractéristique majeure de l'Aire métropolitaine. La frontière entre France et Belgique la traverse. C'est une frontière totalement artificielle, qui perpétue l'arrêt mis à la conquête des "Pays-bas" par Louis XIV. Mais la frontière c'est aussi, ou surtout, la grande frontière culturelle et linguistique qui sépare, à travers l'Europe, les pays de langue romane de ceux de langue germanique.

Ce caractère transfrontalier est donc une composante historique majeure d'une terre divisée depuis près de douze siècles entre souverainetés différentes (France et Empire notamment). Sur ces "marches" sont nées des principautés, féodales ou ecclésiastiques, dont les limites structurent encore le territoire : Flandre, Artois, Hainaut, Cambrésis, Tournaisis. Mais la frontière ne constitua jamais une barrière aux échanges. Un espace de contact, un pont entre cultures a toujours existé ici, ce qui a joué un rôle majeur dans la naissance et la croissance des villes et leur développement économique et culturel. Cette tradition marchande constitue encore, de nos jours, une caractéristique importante du territoire.



Cette terre fut aussi, de Bouvines à Ieper et de Fontenoy à Vimy, l'un des champs de bataille de l'Europe, une région durement touchée lors des derniers conflits mondiaux par les massacres de populations civiles et les destructions massives comme à Béthune, Ieper, Lens, Tournai ou Valenciennes. Il en reste néanmoins un riche patrimoine de fortifications, citadelles, casernes et d'importants mémoriaux et cimetières militaires, parsemant le territoire. La reconstruction y a aussi créé un patrimoine remarquable, notamment à Armentières, Béthune, Lens ou Maubeuge.

- **Une terre de création et d'innovation...**

Ce caractère de "pays de l'entre deux", ne doit pas faire oublier la réelle unité culturelle qui précéda l'essor des nationalismes, et les périodes d'union politique durant lesquelles le territoire a fait preuve d'une exceptionnelle prospérité et d'une grande capacité de création et d'innovation, technique, sociale et culturelle.

Du IX<sup>ème</sup> au XI<sup>ème</sup> siècle s'est produite ici une des plus prodigieuses explosions urbaines qu'ait connue l'Europe ; en quelques décennies, Arras, Tournai et Valenciennes d'abord, Ieper, Douai et Lille ensuite, entrent, comme leurs voisines Gent et Brugge, dans le cercle des plus grandes villes d'Europe du Nord. Aux XII<sup>ème</sup> et XIII<sup>ème</sup> siècles, l'essor économique et les libertés communales naissantes permettent l'avènement d'une culture urbaine, "bourgeoise", qui se manifeste par un essor de l'architecture civile avec beffrois, halles, hospices et béguinages, et un premier épanouissement des lettres avec Adam Le Bossu ou Jacquemart Gielée.

C'est au XV<sup>ème</sup> siècle, avec l'Etat "bourguignon", que s'ouvre la période de plus grand rayonnement d'un territoire où s'invente, comme en Italie, la culture européenne classique : peinture à l'huile (Robert Campin, Jan Van Eyck, Rogier de la Pasture - van der Weyden, Jean Bellegambe), musique polyphonique (Josquin Desprez, Guillaume Dufay, Johannes Ockeghem), vie de cour (la "Toison d'or") et administration publique (La Chambre des comptes de Lille), progrès dont témoignent les écrits de Froissart et de Comynnes.

Les villes sauront conserver ce dynamisme culturel à travers les siècles avec entre autres, à Douai Jean de Boulogne (Gianbologna) et à Valenciennes, l'"Athènes du Nord", Watteau puis Carpeaux. Plus près de nous, en témoignent parmi tant d'autres les noms de Matisse, Pignon, Leroy, Dodeigne, comme ceux de Maxence van der Meersch, Marguerite Yourcenar ou encore Guido Gezelle et Hugo Claus.

La tradition humaniste de culture et de formation est aussi très ancienne : l'université de Douai est fondée en 1562 (et transférée plus tard à Lille) et les différents collèges de Jésuites ont assuré la formation de générations, avant que ne se développe au XIX<sup>ème</sup> et XX<sup>ème</sup> siècles un réseau unique d'universités et de grandes écoles, publiques mais aussi privées, faisant résolument entrer l'Aire métropolitaine dans l'"économie de la connaissance".

La recherche scientifique a par ailleurs été particulièrement illustrée depuis deux siècles, dans les domaines de la chimie (Kuhlmann), de la physique (Perrin) et surtout de la biologie et de la santé (Pasteur, Calmette...). Une tradition qui reste aujourd'hui bien vivante.

- **... marquée par l'industrie et sa culture**

Cette créativité se retrouve dans le domaine des techniques où, depuis la révolution agricole du XII<sup>ème</sup> siècle, la région a été à la pointe de l'innovation mise ici très tôt au service de l'agro-alimentaire et surtout du textile. Celui-ci, sous ses différentes formes, a fortement contribué au rayonnement international des villes (les tapisseries se nomment toujours "arrazzi" en italien !). Cette capacité d'invention et d'adoption de techniques innovantes constitue d'ailleurs l'une des raisons de l'industrialisation précoce et massive qu'a connue l'Aire métropolitaine.

Dès le début du XIX<sup>ème</sup> siècle, en effet, industriels et savants, chimistes en particulier, coopèrent au développement d'une industrie dont l'un des objectifs est de pallier les effets du blocus continental et de concurrencer les centres industriels du Royaume-Uni voisin. C'est ainsi, par



exemple, que l'on découvre comment raffiner le sucre de betterave et que l'industrie chimique se développe. C'est cependant le domaine du textile qui entre le plus directement en concurrence avec les manufactures anglaises ; son industrialisation entraîne le développement de nombreuses villes de l'Aire métropolitaine, mais ce sont Lille et surtout Roubaix, Tourcoing et Mouscron qui lui doivent un essor fulgurant avant 1914. Kortrijk et Roeselare connaîtront une croissance, à bien des égards, comparable, après 1945.

La découverte de la houille, au XVIII<sup>ème</sup> siècle, près de Condé (Compagnie des mines d'Anzin) aura les impacts territoriaux les plus forts. D'abord limitée au Valenciennois et au Douaisis, l'extraction s'étend au XIX<sup>ème</sup> siècle d'Oignies jusqu'à Auchel, refaçonant l'ensemble de ce territoire sans considération pour l'environnement, le patrimoine, ni bien sûr pour les hommes. La sidérurgie n'en aura guère plus, dans le Valenciennois et le bassin de la Sambre, ni l'exploitation des carrières dans le Tournaisis. L'industrie chimique connaîtra une concentration forte autour de Douai et de Lille.

D'autres industries, qui n'ont pas le même caractère "prédateur", ont connu un fort développement et marqué le territoire, les différentes formes d'agro-industrie en particulier comme les brasseries, ou les sucreries. Des industries mécaniques de haute technologie ont aussi vu le jour, comme l'aéronautique, mais ont été rapidement transférées dans le sud de la France pour des raisons stratégiques. Une spécialité dans les transports terrestres s'est pourtant développée et l'un de ses fleurons a été la réalisation du premier métro automatique, le VAL.

#### • Le "melting pot"

Ce formidable processus d'industrialisation réclamait une main d'œuvre considérable que le territoire ne pouvait seul fournir. Il s'en suivit une immigration massive, en provenance d'abord de la Flandre belge, restée dans un premier temps en dehors du processus industriel ;

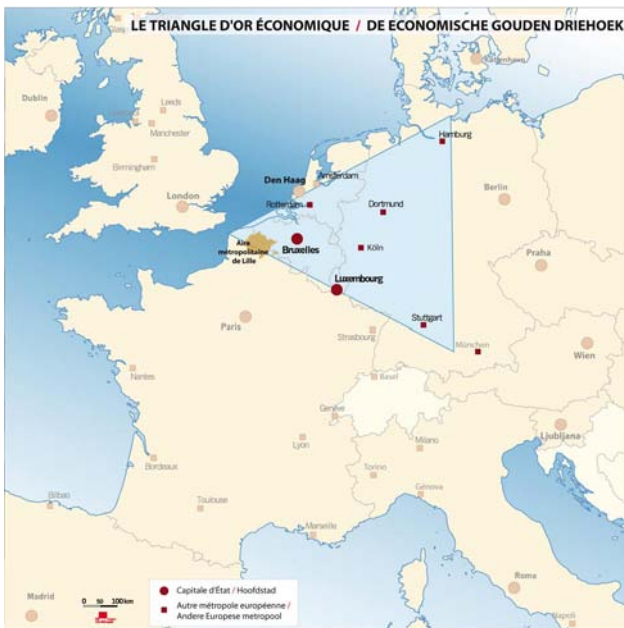
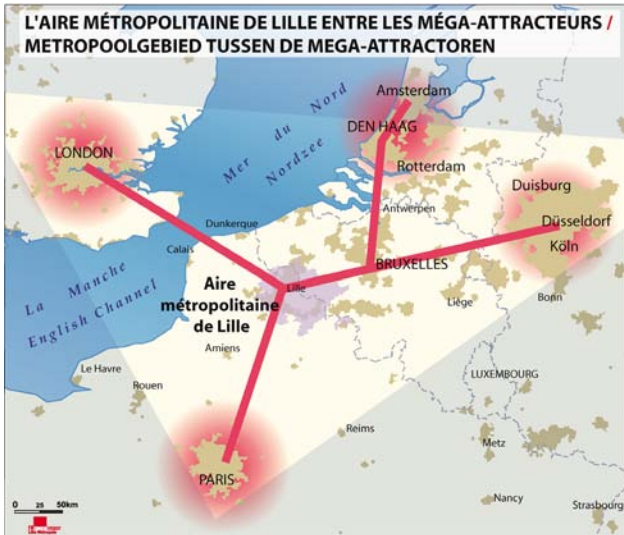
Roubaix et Tourcoing étaient ainsi en 1900 des villes peuplées d'une majorité de Belges. Mais il fallut très vite avoir recours à des populations plus lointaines : Polonais surtout mais aussi Portugais, Italiens, Espagnols... avant que, dans les années suivant la seconde guerre mondiale, l'essentiel de la main d'œuvre ne provienne du Maghreb. Plus récemment une immigration d'Afrique noire et d'Extrême-Orient a renforcé le caractère multiculturel du territoire.

Terre d'immigration, l'Aire métropolitaine a connu un vaste brassage de cultures. La coexistence, à bien des égards remarquable, des minorités s'est opérée pour l'essentiel grâce à une intégration par le travail, mais aussi grâce à un dense tissu associatif. De nombreux descendants d'immigrés, pourtant bien intégrés, conservent encore des liens, au moins culturels et linguistiques, avec les pays d'origine de leurs parents. Cette dimension multiculturelle, caractéristique des grandes métropoles, peut offrir à l'Aire métropolitaine un potentiel de rayonnement international, pour l'heure peu exploité.

#### • Les valeurs communes de solidarité

Pendant cette période industrielle se sont forgées – ou renforcées – des valeurs collectives associant travail, solidarité et intégration. Le territoire est devenu un des bastions de la culture syndicale et ouvrière. Fait hautement symbolique, c'est un ouvrier originaire de Gent, Pierre Degeyter, qui créa l'Internationale à Lille, en 1888. Mais l'aire urbaine fut aussi une terre d'élection du catholicisme social, illustré notamment par la figure du cardinal Liénart. Et bien sûr, c'est à Lille qu'a vu le jour Charles de Gaulle.

Les luttes sociales, mais aussi des initiatives de patrons éclairés, ont permis de faire de l'Aire métropolitaine un véritable laboratoire social, tant dans le domaine du logement que celui de la santé ou de la culture et de l'éducation populaire.



L'Aire métropolitaine, comme les territoires voisins, est bien connue pour une certaine simplicité des relations humaines, pour le sens de l'hospitalité et de la fête qu'ont ses habitants, et pour la solidarité dont ils savent faire preuve. Ces valeurs humaines participent encore aujourd'hui de son identité.

- **Une capacité à se reconvertir et à rebondir vers de nouveaux horizons**

La révolution industrielle a laissé une forte empreinte sur ce territoire, où se sont créées des richesses qui ont profité à toute la nation. Cependant, il paye aujourd'hui encore un lourd tribut physique (friches, sols pollués...) mais aussi social (habitat, santé...) et surtout culturel (niveau d'éducation). Les taux de chômage élevés et la proportion importante de personnes vivant de minima sociaux sur le versant français témoignent encore aujourd'hui de l'âpreté de la reconversion.

Le versant flamand, qui n'a pas connu la présence de la grande industrie et dont le tissu de PME hérite en ligne directe de la tradition marchande, fait une brillante exception avec une économie proche du plein emploi. Le Tournaisis, en pleine reconversion économique et sociale, voit lui aussi se développer les PME, dans un cadre de vie à la qualité paysagère et environnementale préservée. Malgré les difficultés, sur le versant français, un cercle vertueux s'est instauré témoignant de la capacité de ce territoire, de ses habitants et de ses élites à rebondir, à faire le deuil d'un passé glorieux et à se projeter dans l'avenir. Les observateurs extérieurs mentionnent souvent l'existence d'un "patriotisme nordiste" qui transcenderait les clivages et contribuerait à garder confiance en l'avenir. Ainsi, les capitaux du textile historique se sont, pour partie, reconvertis dans le textile technique et la distribution. Les territoires de l'ancien Bassin minier ne détruisent plus d'emplois mais en créent. La très large mobilisation pour la réalisation de la gare de TGV au cœur de Lille en porte aussi témoignage.

La réalisation du quartier d'affaires Euralille, est devenue un symbole de la capacité de l'aire urbaine à innover et à prendre résolument sa

place à l'échelle européenne en profitant de ses nombreux atouts. Cette opération de rénovation urbaine fait d'ailleurs aujourd'hui référence en Europe, comme le confirme le nombre élevé de délégations étrangères qui viennent la visiter. Mais cette réalisation phare ne constitue que la partie la plus visible de l'effort de tout un territoire pour recomposer son cadre de vie et lui rendre une attractivité en grande partie perdue ; des milliers d'hectares de friches ont été replantés transformant les territoires de l'ancien Bassin minier d'un pays noir en un pays vert ouvert à tous les scénarios de recyclage urbain.

Partout le patrimoine a été redécouvert et les activités liées au tourisme se sont développées de façon considérable, surprenant souvent les habitants, résignés à l'image négative de leurs territoires véhiculée à l'extérieur.

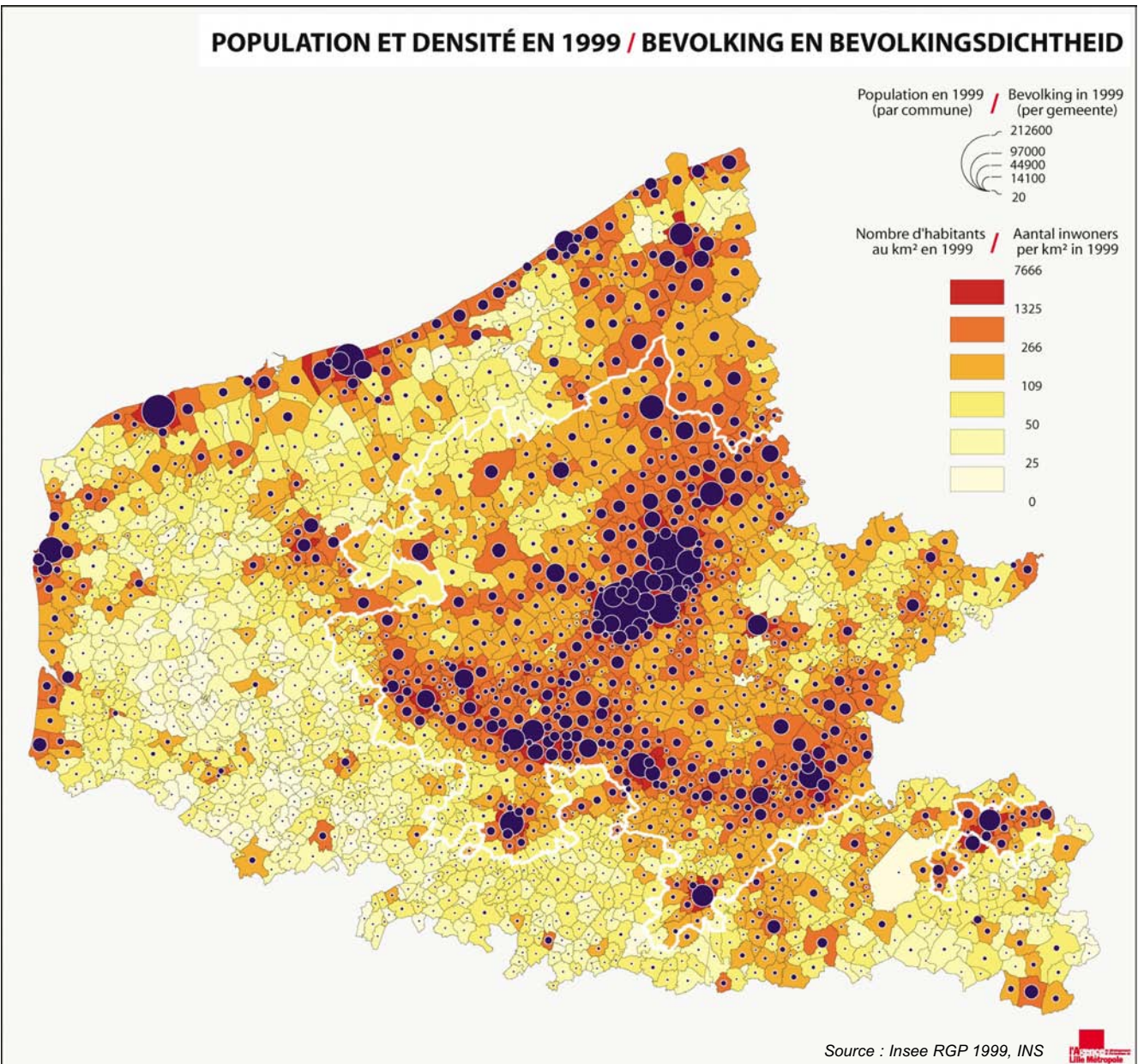
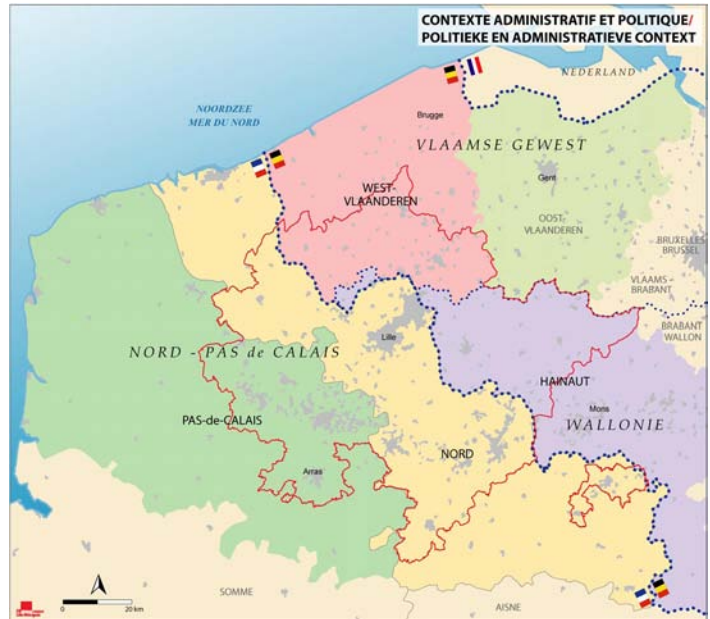
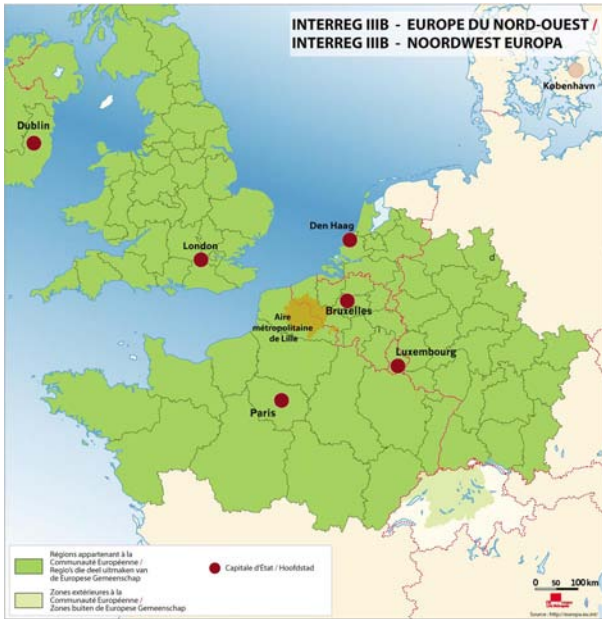
La capacité de l'aire urbaine à organiser des événements internationaux (Lille 2004), à accueillir des structures internationales (agence ferroviaire européenne) ou à développer des équipements à très vaste rayonnement (Le Louvre à Lens) conforte cette nouvelle dynamique. Le redéveloppement est en marche.

## 1.2. UNE EUROCITÉ ORIGINALE

La situation de l'Aire métropolitaine et sa structuration interne sont très particulières dans l'espace européen. Ces spécificités sont facteurs de cohérence, mais aussi de risques. C'est la construction de la coopération qui dépassera ces risques et fera des caractères originaux abordés ici des atouts pour l'Aire métropolitaine.

- **De si puissants voisins**

Si elle bénéficie de la proximité immédiate des principaux centres de décisions politiques et économiques de l'Europe, l'Aire métropolitaine se trouve en fait très directement soumise à leur attraction.



Banane bleue, triangle d'or,... tous les analystes ont souligné et soulignent encore le potentiel de développement que recèle une telle situation, sans en ignorer les risques.

L'Aire métropolitaine peut arguer à juste titre d'une localisation presque équidistante des quatre "méga-attracteurs" de l'Europe du Nord-Ouest : Londres, Paris, Randstad Holland, Bassin Rhin-Ruhr. Il est cependant clair que leur attraction s'exerce de façon très déséquilibrée et que Paris, par son poids économique et surtout politique et culturel, l'emporte de façon écrasante. L'attraction de la Randstad se cantonne presque exclusivement au domaine des marchandises (qui passent par le port de Rotterdam), celle de Londres reste extrêmement limitée et celle de la Ruhr plus faible encore.

Un des enjeux majeurs pour l'Aire métropolitaine consiste clairement à rééquilibrer ces forces d'attraction et, surtout, à acquérir pour elle-même un niveau d'attractivité plus en rapport avec son importance géographique et démographique.

Dans le continuum urbain de l'Europe du Nord-Ouest où elle s'inscrit, l'Aire métropolitaine se situe à proximité immédiate d'autres systèmes métropolitains avec lesquels elle entretient des rapports plus ou moins étroits. C'est le cas en particulier du réseau de villes Dunkerque - Côte d'opale - Flandre Occidentale, dont une part de l'aire d'influence (la Flandre intérieure, française et belge) est commune avec celle de l'Aire métropolitaine et avec laquelle existent des flux d'échanges importants dans de nombreux domaines. C'est le cas surtout du système urbain central belge, articulé autour de Bruxelles, et intégrant Gent, Antwerpen et Charleroi. Cet espace métropolitain exerce une réelle attraction, forte sur le versant belge, de plus en plus sensible sur le reste de l'Aire métropolitaine. Et cette attraction concerne particulièrement les domaines privilégiés du rayonnement : fonctions internationales, tertiaire supérieur, culture et éducation.

Conforter les partenariats avec les villes de ce système urbain et en particulier avec Bruxelles constitue une piste de travail que l'Aire métropolitaine doit prendre en compte.

- **Une "Randstad" franco-belge**

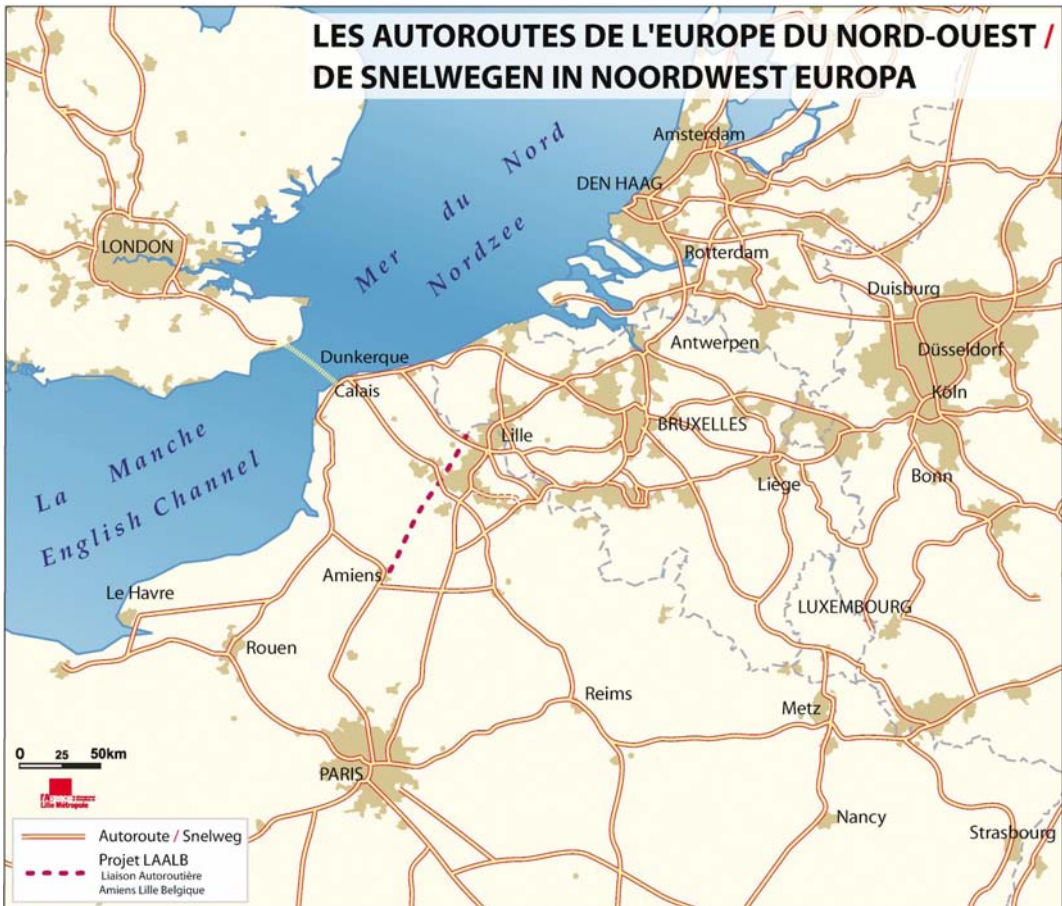
La réalité de l'Aire métropolitaine est celle d'une "Randstad", un réseau de villes de Belgique et du Nord de France, qui ne répond pas au concept classique en France de l'agglomération développée de façon radio-concentrique autour de sa ville principale.

L'Aire métropolitaine est ainsi composée de territoires urbains qui en sont venus à fusionner pour certains d'entre eux, à s'intégrer par leurs franges pour la plupart, et même, pour quelques-uns, à participer de la dynamique métropolitaine sans qu'il y ait continuité territoriale.

Lille Métropole se distingue par la taille et les fonctions qu'elle exerce, mais son importance relative dans son espace métropolitain reste très inférieure à celle des autres grandes autres capitales régionales françaises. L'Aire métropolitaine forme un ensemble urbain assez peu hiérarchisé, dont les divisions administratives et politiques sont souvent difficilement lisibles sur le terrain.

C'est, en première approche, un système métropolitain étonnamment comparable à celui qui s'est développé en Hollande. Cependant la hiérarchisation assez claire des fonctions qui se manifeste aux Pays-Bas ne s'y retrouve que très partiellement.

Même si des spécialisations apparaissent, notamment en ce qui concerne les fonctions administratives, les profils économiques et fonctionnels des différents territoires restent proches. Les logiques de concurrence l'ont longtemps emporté sur celles de coopération et de complémentarité. Parmi les enjeux majeurs de développement pour l'Aire métropolitaine figurent donc la mise en réseau des compétences, mais aussi la capacité à décider ensemble de la nature et de la localisation des nouveaux projets qui viendront renforcer la compétitivité de tout son territoire.



- **La complexité de la gouvernance**

Espace authentiquement franco-belge, l'Aire métropolitaine s'étend sur trois régions (Nord-Pas de Calais, Flandre, Wallonie), deux départements français (Nord et Pas de Calais) et deux provinces belges (Flandre Occidentale et Hainaut). À ces autorités concernées par les questions de développement s'ajoute, côté belge, la communauté Wallonie - Bruxelles.

La répartition des compétences entre collectivités publiques s'avère aujourd'hui différente entre les trois régions, ce qui impose l'implication d'un grand nombre de partenaires pour mener à bien les initiatives transfrontalières, même les plus simples. Les différences de systèmes réglementaires et fiscaux ont en outre créé des effets de concurrence déséquilibrée entre territoires, susceptibles eux aussi d'entraver les processus de coopération.

L'importance du partenariat réuni et son architecture sont liées à cette complexité politique et administrative du territoire ; elles expriment aussi la volonté des partenaires de dépasser ces difficultés pour élaborer leur projet.

Une autre dimension doit être prise en compte dans la dynamique de coopération, celle de la difficulté à construire un bilinguisme réel et massif. L'Aire métropolitaine pratique deux langues. Côté belge, l'aptitude à s'exprimer parfaitement dans ces deux langues est en recul sensible depuis quelques années et, côté français on peine à développer un enseignement plus que symbolique de la langue néerlandaise, en dépit d'avancées significatives. La capacité à développer le bilinguisme constitue un défi majeur pour l'Aire métropolitaine.

- **Une grande métropole européenne**

Le nombre total d'habitants des territoires de l'Aire métropolitaine dépasse les 3,5 millions. Une telle concentration humaine n'a pas d'équivalent en France, à l'exception de l'Ile-de-France.

Le nombre d'aires urbaines de cette importance est d'ailleurs très limité en Europe ; l'Aire métropolitaine ainsi constituée appartient donc, par son poids démographique au moins, au cercle des plus grands ensembles urbains d'Europe.

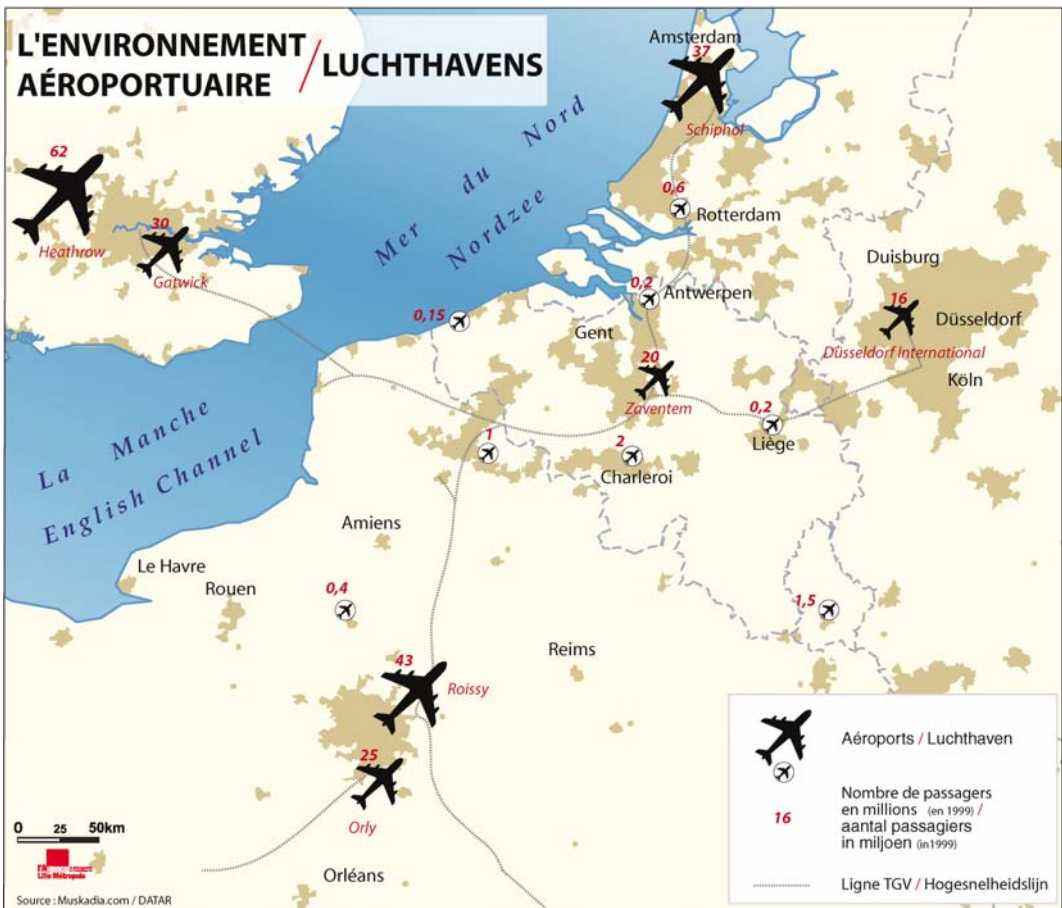
### **1.3. UNE DESSERTE INTERNATIONALE COMMUNE**

L'Aire métropolitaine bénéficie d'un bon "accrochage" aux réseaux internationaux de transports, pour l'essentiel de ses territoires. Dans ce domaine aussi, les atouts, comme les questions d'avenir, apparaissent largement partagés.

La densité du réseau autoroutier, l'ouverture du Tunnel sous la Manche, la réalisation du TGV Nord européen au début des années 90, ont placé l'Aire métropolitaine à un important carrefour, au cœur d'une Europe de plus en plus intégrée. Cette nouvelle économie des transports a radicalement transformé la perception, interne comme externe, des atouts de développement de l'Aire métropolitaine.

- **Au cœur du réseau TGV Nord européen**

Le réseau TGV est le support essentiel des liaisons internationales et françaises de l'Aire métropolitaine. Elle est aujourd'hui en relation directe et rapide avec Bruxelles, Paris et Londres (respectivement à 38 minutes, 1h et 1h40 de Lille) ; Arras, Douai, Lens et Valenciennes, pôles de l'Arc Sud, sont également desservies par TGV depuis Paris. Les villes de l'Arc Nord sont reliées à Bruxelles par des trains classiques en une heure de trajet en moyenne. Les liaisons TGV avec les grandes villes françaises notamment Lyon, Marseille et Nantes sont fréquentes et rapides (respectivement 3h et 5h environ). De grands centres européens, comme Amsterdam et Cologne, sont aujourd'hui accessibles dans des temps comparables depuis la gare de Lille Europe, et l'ouverture prévue de nouvelles lignes à grandes vitesse devrait réduire prochainement ces durées.



La gare de Lille Flandres, point d'arrivée des TGV de Paris Nord, est aussi le centre du réseau régional du côté français et la tête de deux des lignes majeures des réseaux régionaux flamand et wallon (vers respectivement Antwerpen et Liège). Cependant les dessertes transversales, internes à l'Aire métropolitaine restent limitées, voire nettement insuffisantes.

- **Et dans un des plus denses réseaux d'autoroutes**

L'Aire métropolitaine s'est développée au croisement de deux axes marchands historiques : le "corridor" nord-sud menant des ports de la mer du Nord au sud de l'Europe et l'axe est-ouest, entre Grande-Bretagne et Allemagne, celui de l'antique voie romaine reliant Boulogne à Cologne.

L'importance de ces grands axes a crû avec le temps. L'Aire métropolitaine occupe ainsi aujourd'hui une position de nœud autoroutier à l'articulation de l'Europe du Nord et du Sud : E17 (A22 - A14) vers le nord, E17 - E15 (A1) - E19 (A2) vers le sud, E42 (A25) et E15 (A26) vers le nord-ouest, E42 (A27 - A8), E42 (A16) et E19 (A2 - A7) vers l'est ; le territoire est aussi irrigué par des autoroutes d'intérêt plus local (A17 en Belgique, A21 et A23 en France) et les liaisons routières rapides entre les principales villes.

La saturation de certains de ces axes, déjà perceptible aujourd'hui, en particulier sur l'E17, menace à terme l'accessibilité externe mais aussi interne de l'Aire métropolitaine. Le report d'une part du trafic vers des modes alternatifs de transport (fer, voie fluviale) s'impose pour répondre aux objectifs du développement durable et de la qualité des espaces. Cependant, même dans cette hypothèse ambitieuse, l'intérêt de l'amélioration du réseau routier, en particulier par la réalisation de la liaison autoroutière Amiens - Lille - Belgique, reste entier.

- **Des flux de marchandises à mieux maîtriser**

L'évolution future du trafic de marchandises apparaît comme un problème crucial pour l'Aire métropolitaine. Sur le corridor nord-sud, entre Rotterdam et la région, le trafic pourrait plus que doubler à l'horizon 2020. L'augmentation serait également très forte sur l'axe est-ouest, avec l'élargissement de l'Europe.

Ces flux peuvent et doivent être valorisés pour développer l'économie. L'Aire métropolitaine dispose d'équipements pour y parvenir. C'est le cas, en particulier, de la plate-forme logistique DELTA 3 de Dourges ouverte en 2004, équipement de niveau européen desservi par les réseaux autoroutiers, ferroviaire et fluvial, et d'autres plates-formes régionales et locales, dont le port de Lille (3<sup>ème</sup> port fluvial français).

Mais de nouvelles infrastructures sont nécessaires pour assurer une réelle multi-modalité du transport des marchandises et modérer l'impact de la croissance de ce trafic sur les réseaux routiers et l'environnement. Elle réclame un engagement particulier de l'Etat.

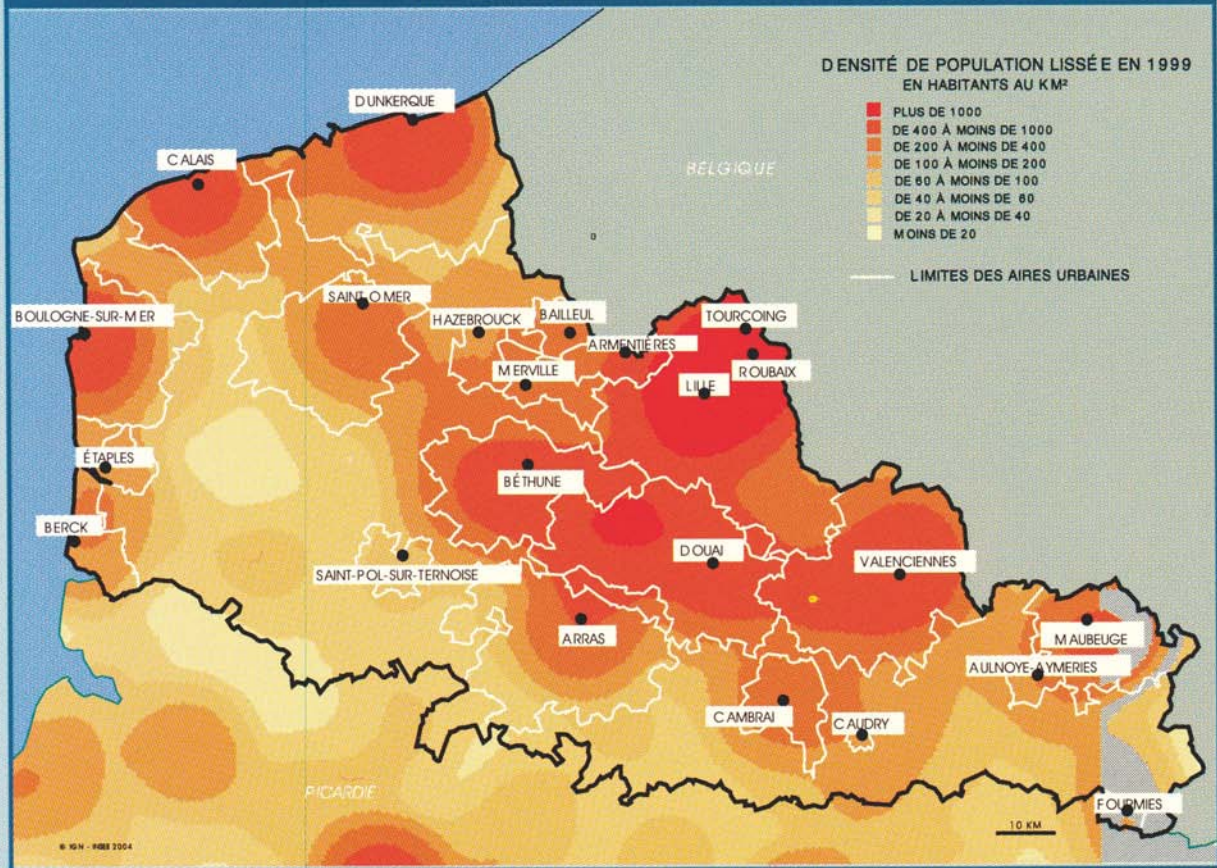
Le canal Seine Nord, en cours d'études, est ainsi un enjeu majeur, tant pour la qualité des transports que pour le renforcement des liens entre l'Aire métropolitaine et toute la région avec l'Europe.

Les mêmes objectifs appellent l'étude, évoquée à plusieurs reprises, de la possibilité d'une autoroute ferroviaire reliant la métropole lilloise à Lyon et, au-delà les ports de la mer du Nord à l'Italie.

- **Une accessibilité aérienne à améliorer**

Les liaisons avec Paris sont prioritairement assurées par le TGV. L'aéroport de Lille-Lesquin, seul aéroport important de l'Aire métropolitaine dessert essentiellement des villes françaises, en dehors des vols saisonniers ou charter. Son trafic est un peu inférieur à un million de passagers par an.

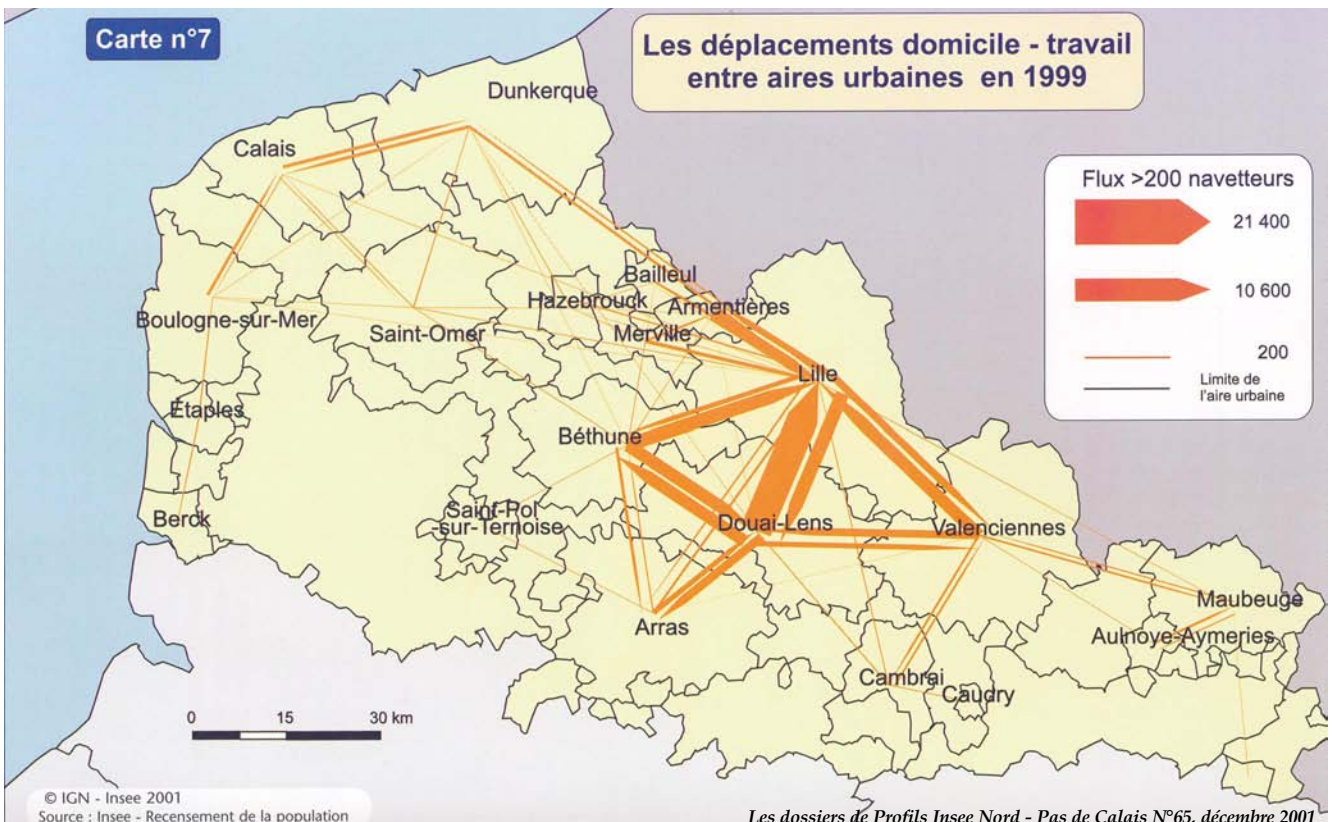
### CARTE 1 DENSITÉ DE POPULATION ET CONTOUR DES AIRES URBAINES



Source : Insee - Recensement de la population 1999

### Carte n°7

### Les déplacements domicile - travail entre aires urbaines en 1999



© IGN - Insee 2001  
Source : Insee - Recensement de la population

Les dossiers de Profils Insee Nord - Pas de Calais N°65, décembre 2001

La proximité immédiate des aéroports de Roissy et de Bruxelles-Zaventem et leur accessibilité ferroviaire aisée permettent un accès facile aux connexions internationales. Cette offre est en outre renforcée, pour les vols intercontinentaux, par la proximité des plateformes aéroportuaires d'Amsterdam-Schiphol et Londres.

Disposer d'un aéroport international est un atout pour la visibilité internationale de l'Aire métropolitaine. Lille-Lesquin dispose de capacités d'accueil complémentaires, compatibles avec un développement maîtrisé. Mais la proximité des espaces habités limite ces possibilités. À terme, Roissy et surtout Zaventem risquent d'avoir des difficultés à faire face à l'augmentation prévisible du trafic, compte tenu surtout des problèmes de nuisances déjà posés à leurs abords.

En l'absence de réalisation d'un nouvel équipement entre Paris et l'Aire métropolitaine, la question d'un nouvel aéroport, commun avec les aires urbaines voisines et notamment Bruxelles, reste donc posée.

#### 1.4. UN ESPACE VÉCU

- **Une réelle continuité physique**

À partir des critères de continuité bâtie et de densité de population s'esquisse une vaste aire métropolitaine reliant la métropole lilloise, les agglomérations du Bassin minier, de Béthune à Valenciennes et d'Arras à la Belgique. Des liaisons apparaissent au-delà, évidentes vers Hazebrouck et Bailleul à l'ouest, moins tendues vers Cambrai au sud et Maubeuge à l'est.

- **Des échanges de population en croissance continue**

Les flux de migrations quotidiennes, par leur importance et surtout par leur croissance, confirment cette délimitation de l'Aire métropolitaine.

Les publications récentes de l'Insee Nord - Pas de Calais sur les déplacements domicile travail en témoignent<sup>1</sup>. "Ces échanges concourent à une extension des espaces urbains et font apparaître un polygone central en inter-relation avec la Belgique". "Ce dernier correspond à un ensemble d'aires urbaines contiguës, au sein duquel chaque aire urbaine entretient au moins 1 000 déplacements domicile travail avec une autre aire urbaine du polygone." "Ce polygone inclut la métropole lilloise, le Bassin minier, l'Arrageois, et les aires urbaines d'Armentières, Hazebrouck, Merville et Bailleul ; il s'étend aux communes voisines belges<sup>2</sup>". Si les agglomérations de Cambrai et Maubeuge sont extérieures à ce polygone, leurs liaisons avec Valenciennes ressortent.

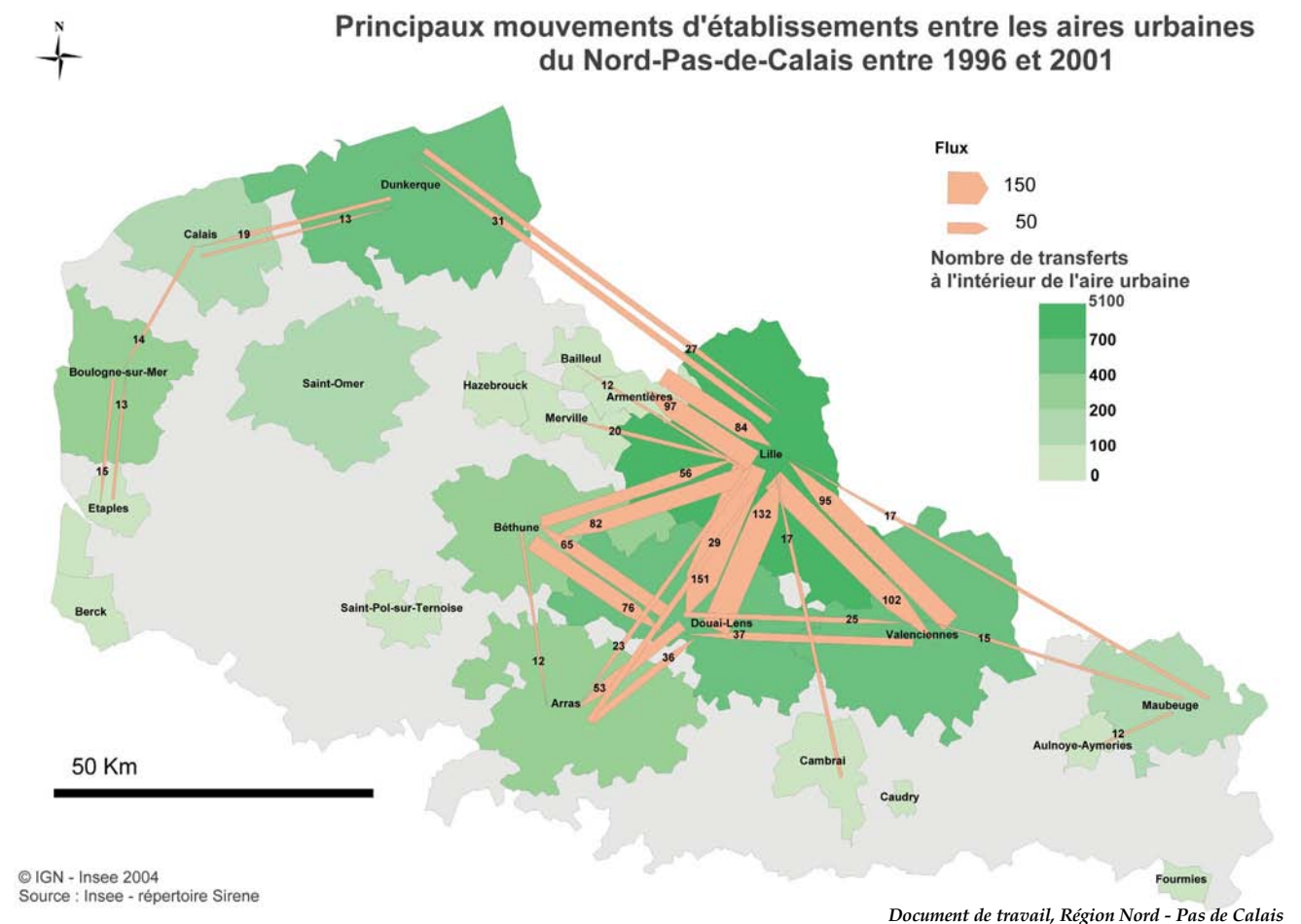
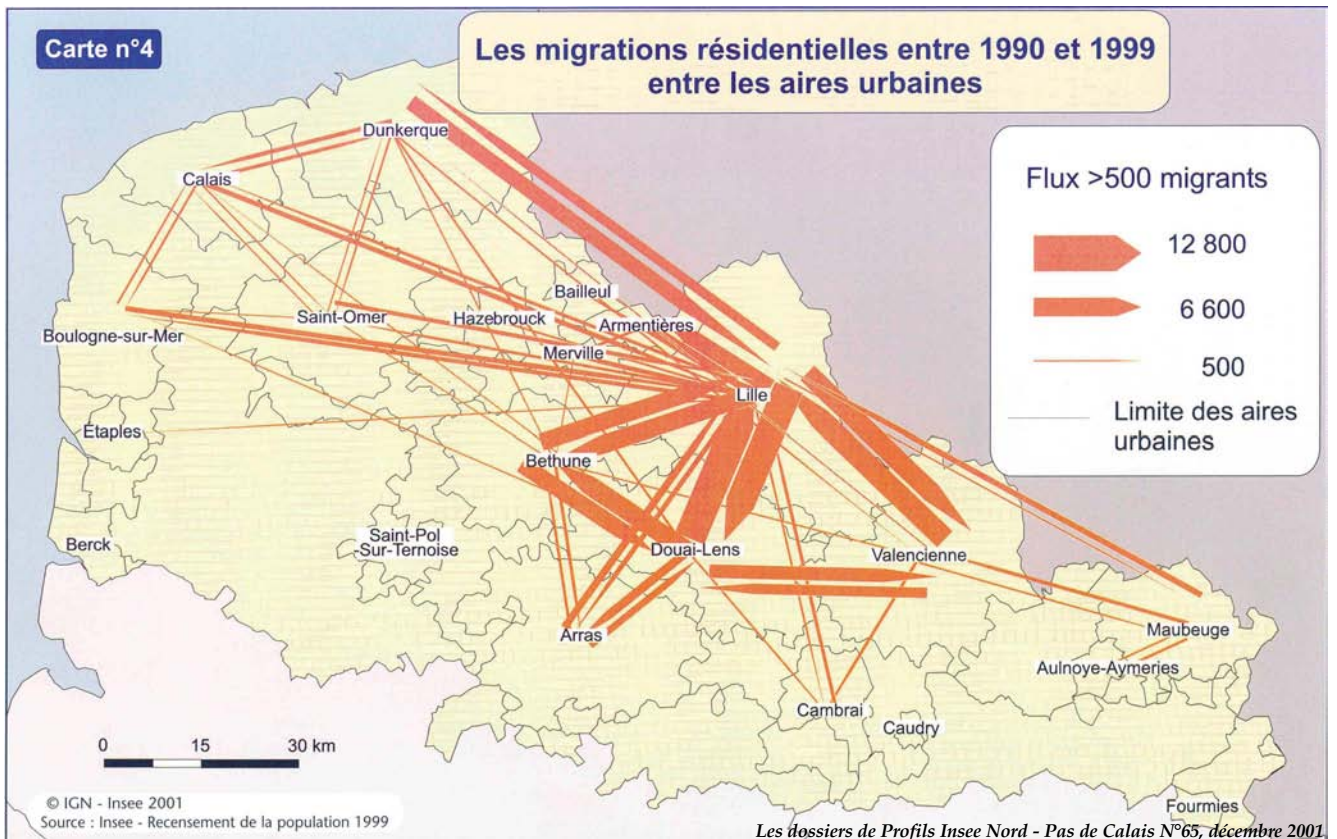
La carte des flux régionaux de migrations résidentielles révèle le même phénomène de concentration, témoignant ainsi de l'interpénétration des bassins d'habitat de l'Aire métropolitaine. Les professionnels de l'immobilier soulignent d'ailleurs, de plus en plus, ce phénomène qu'ils observent à l'occasion des recherches de logement.

- **Une réalité pour les décideurs économiques**

Les mouvements d'établissement montrent la même interdépendance entre Lille Métropole et les différents territoires de l'Arc Sud. Ces échanges s'équilibrent globalement en masse avec cependant un léger déficit pour Lille au profit notamment de la partie centrale de l'ancien Bassin minier et du Béthunois.

D'autres indicateurs, moins quantifiables, viennent à l'appui de cette définition : de l'Aire métropolitaine : coopérations inter-entreprises, opinions des décideurs...

Ainsi, une enquête effectuée en mars 2005 auprès du Comité Grand Lille, émanation informelle du monde économique et culturel qui se consacre à la promotion de la métropole lilloise, montre que ses membres perçoivent l'Aire métropolitaine comme une réalité vécue, même s'ils pensent que c'est une notion encore assez faiblement comprise par les citoyens.



Pour l'écrasante majorité des personnes interrogées, l'Aire métropolitaine est essentielle ou, a minima, importante pour le rayonnement national et international des territoires qui la composent.

En revanche, les responsables d'entreprises qui ont répondu témoignent d'une réalité économique contrastée. En effet, si la majorité des salariés résident dans l'Aire métropolitaine, la plupart des fournisseurs et des clients sont situés au-delà de celle-ci, ce qui peut s'expliquer par la situation dans l'Europe du Nord-Ouest et par la forte représentation des grandes entreprises dans les réponses recueillies.

- **Un espace de vie commun**

Les pratiques d'achats, de loisirs, les pratiques culturelles illustrent aussi, voire anticipent, l'Aire métropolitaine.

Ainsi, bien avant l'effacement des frontières entre les pays de l'Europe, les relations entre les versants belges et français de l'Aire métropolitaine étaient nombreuses. Elles sont évidentes dans les villes organisées sans discontinuité des deux côtés de la frontière (Halluin-Menen par exemple) ; elles se renforcent aujourd'hui dans les déplacements domicile-travail, mais aussi dans d'autres pratiques régulières qui illustrent l'existence d'un art de vivre transfrontalier.

Les villes françaises, Lille en particulier, leurs boutiques et leur offre culturelle attirent surtout les fins de semaine des habitants de toute l'Aire métropolitaine, de la Belgique à l'Arageois.

La fréquentation des hypermarchés témoigne aussi de la vitalité de ces échanges : l'hypermarché de Roncq reçoit par exemple 20% de clientèle belge et le centre commercial d'Hénin - Beaumont (à moins de 30 km du centre de Lille) de nombreux métropolitains.

Le dimanche, les villes frontalières belges, leurs cafés conviviaux et leurs commerces, attirent les visiteurs venus de l'autre côté de la frontière. L'importance et la qualité de l'offre de loisirs et de détente sur le versant belge

(parcs de loisirs, boîtes de nuit...), sont bien connus des habitants du versant français et contribuent à la qualité de vie de l'aire métropolitaine de Lille.

D'autres équipements suscitent des pratiques transfrontalières, en particulier des équipements sanitaires et sociaux belges (maisons de personnes âgées et handicapées, centres de soins,...) ou des établissements de formation supérieure.

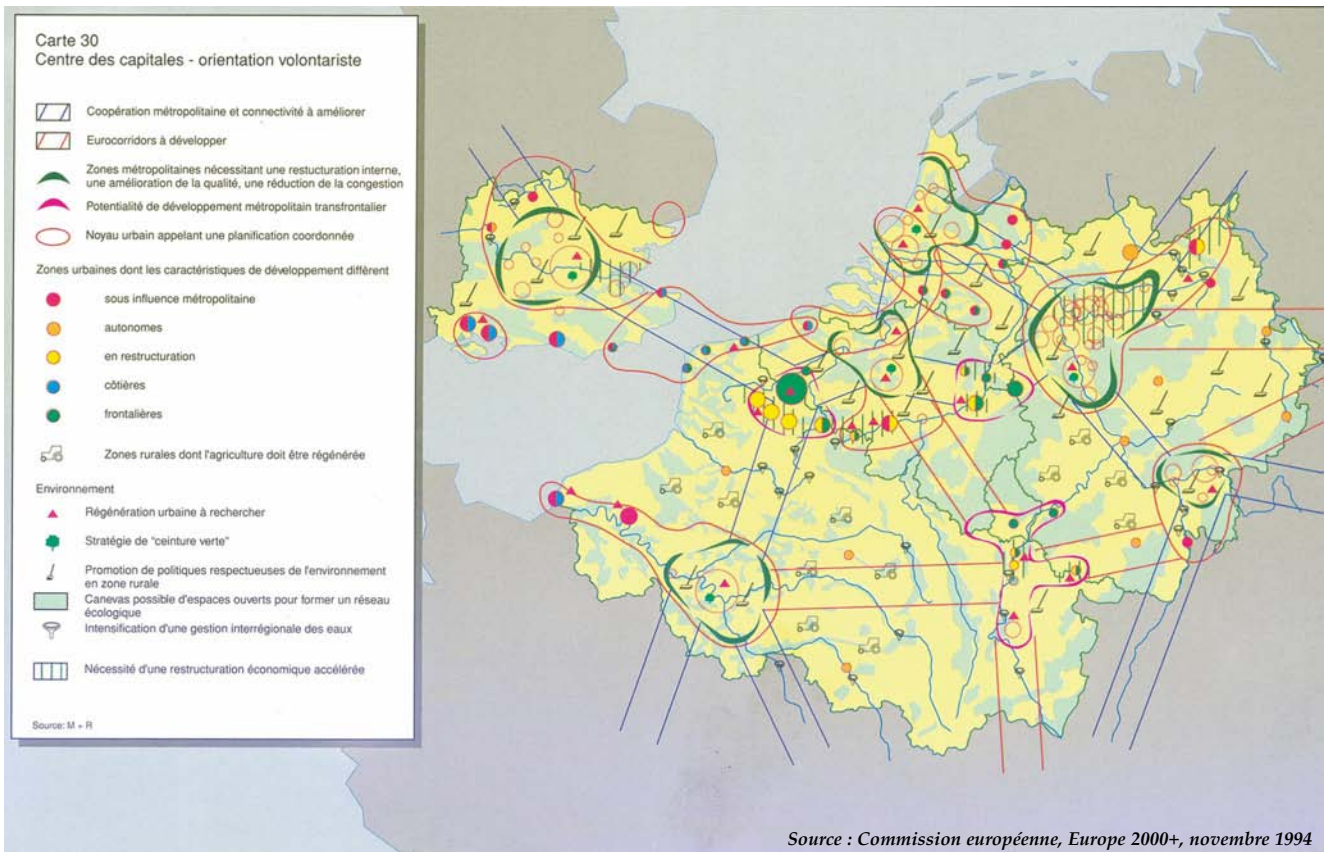
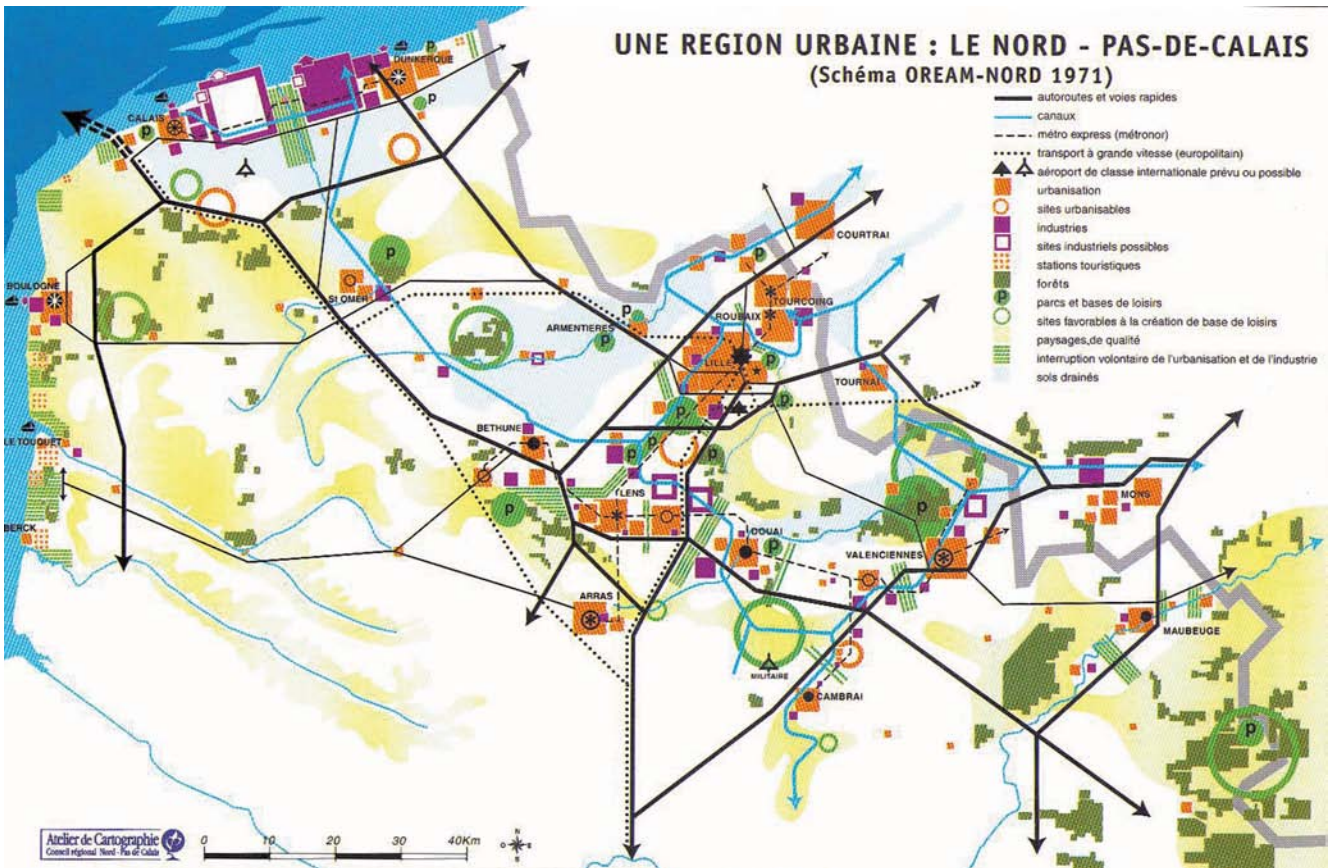
## 1.5. LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA COOPÉRATION

Un des premiers actes volontaristes qui trace le destin de l'Aire métropolitaine est la création, au début du XX<sup>ème</sup> siècle, du Grand Boulevard qui relie Lille, Roubaix et Tourcoing. Cet axe, bien plus qu'une simple voie de communication, oriente un nouveau développement et ouvre la voie à la coopération intercommunale.

- **Le développement de l'intercommunalité**

Après le deuxième conflit mondial, cette question de la coopération intercommunale redevient un sujet de préoccupation et se traduit en 1966 par la création, décidée par l'Etat, de la Communauté Urbaine de Lille. Peu avant, de l'autre côté de la frontière, avait aussi été créées des intercommunales, autour de Kortrijk (le Leiedal) en 1960 et, en 1964, dans le Hainaut la SIDEHO qui allait laisser place en 1990 à IDETA (Tournai-Ath) et IEG (Mouscron). A la même époque, en 1965 se créait le district d'Arras.

Mais ce sont surtout les évolutions législatives récentes qui ont entraîné, en France, le développement rapide de la coopération intercommunale. Les intercommunalités se sont développées dans toute l'Aire métropolitaine et en particulier dans l'ancien Bassin minier qui s'est structuré peu à peu, de 1998 à 2001, autour de communautés d'agglomération et de communautés de communes.



Un outil d'ingénierie à grande échelle, la Mission Bassin Minier y a été créé en 2000, à l'initiative de l'Etat, de la Région Nord - Pas de Calais et des deux départements.

La société civile s'est progressivement exprimée au travers de structures de concertation, comme la Conférence Permanente du Bassin Minier, puis des conseils de développement, créés dans toute l'Aire métropolitaine.

- **Vers la création d'un District Européen pour la Métropole franco-belge**

Depuis bientôt 15 ans, cinq intercommunales belges et française (IDETA, IEG, Leiedal, West-Vlaamse Intercommunale, Lille Métropole Communauté urbaine) coopèrent dans le cadre de la COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière), créée en 1991 pour favoriser le développement de la Métropole franco-belge.

Elles ont réalisé plusieurs projets en commun, élaboré une "Stratégie pour une métropole transfrontalière" (à travers le projet européen "Grootstad") et créé une équipe commune : l'Atelier transfrontalier. Pour conforter leur partenariat, la COPIT s'est constituée, en septembre 2000, en association de droit français, seule solution juridique alors disponible, dont elles assurent ensemble le financement et le pilotage.

La signature et la ratification de l'accord franco-belge relatif à la coopération transfrontalière (qui permet de créer désormais des groupements locaux de coopération transfrontalière - GLCT) et l'évolution du droit interne français (avec la possibilité de créer des districts européens), mais surtout la volonté de mettre en place un véritable dispositif de gouvernance transfrontalière, ont conduit les 5 intercommunales à engager un processus qui doit les conduire à créer, à court terme, le District Européen de la Métropole franco-belge.

Les intercommunales affirment d'ailleurs leur volonté d'associer à ce dispositif de gouvernance, l'ensemble des autorités concernées et compétentes.

Par ces initiatives, les intercommunales de la COPIT répondent à la fois à une des orientations majeures de leur "Stratégie pour une métropole transfrontalière" et à l'appel lancé par le CIADT du 18 décembre 2003.

## 1.6. TANT DE FÉES SE SONT PENCHÉES SUR SON BERCEAU ET ATTESTENT DE SON EXISTENCE

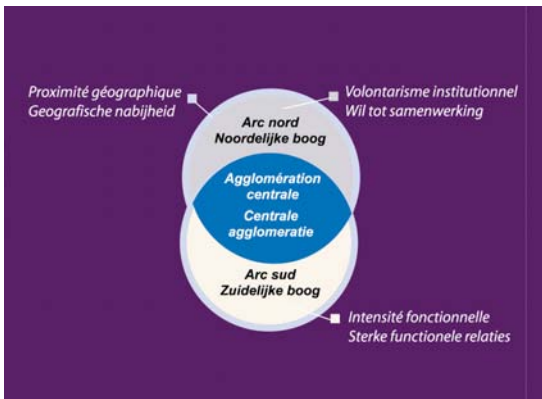
- **Une idée déjà ancienne...**

L'idée d'une aire métropolitaine a fait son chemin, en liaison, plus ou moins rapprochée, avec le développement des coopérations intercommunales et de la coopération transfrontalière.

Dès 1971, l'observation et une remarquable vision prospective amènent l'OREAM Nord à conceptualiser l'Aire Urbaine Centrale du Nord - Pas de Calais, entre Lille et Arras, Béthune et Valenciennes, et à évoquer ses prolongements en Belgique.

Depuis plus de trente ans, divers phénomènes ont renforcé la "solidarité objective" entre ces territoires, en particulier l'urbanisation des espaces interstitiels, et l'intensification de la mobilité et son corollaire la saturation des infrastructures.

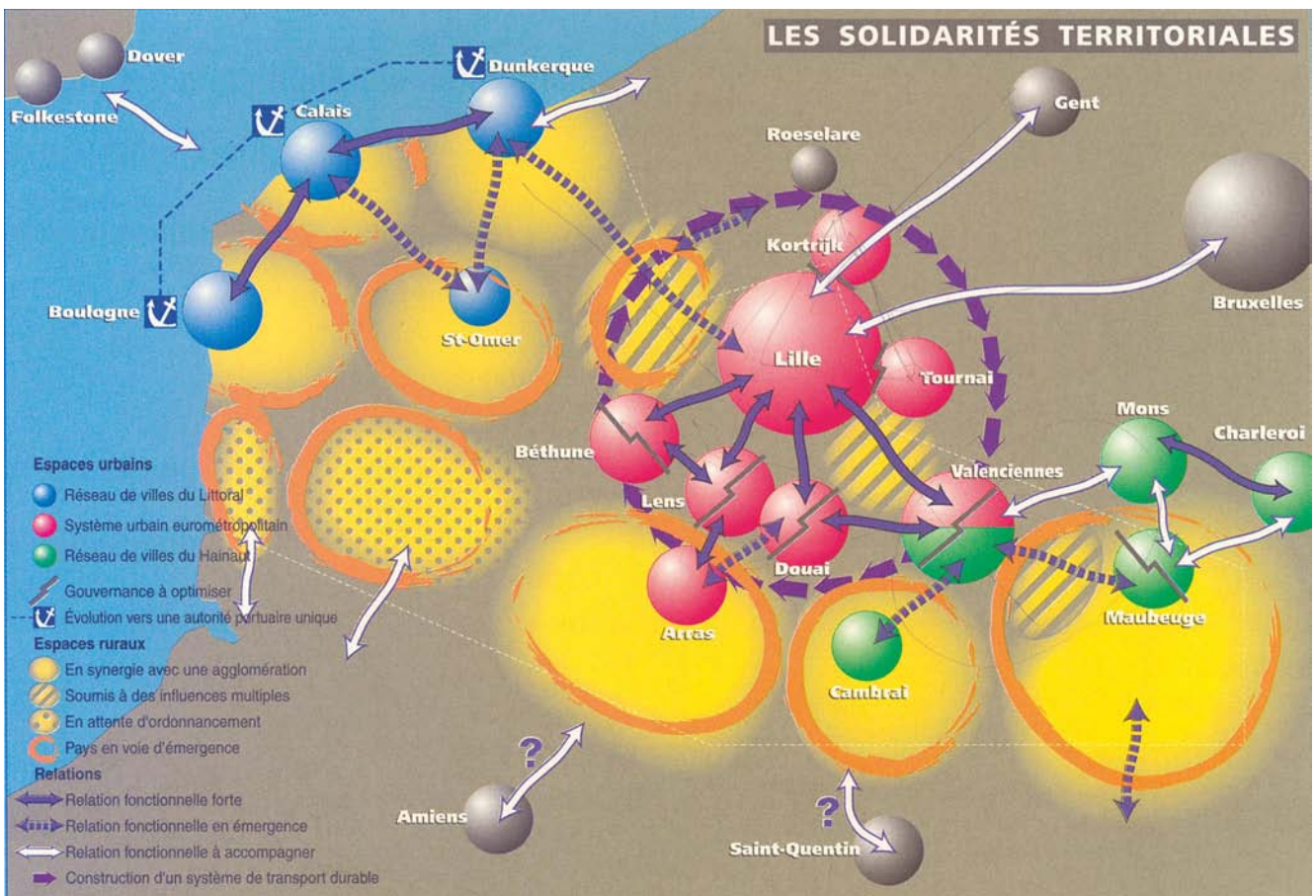
Pendant cette période, l'organisation des pouvoirs publics français a été transformée par la décentralisation qui a fait émerger de nouveaux acteurs : le Conseil Régional Nord - Pas de Calais et de nombreux Etablissements Publics de Coopération Intercommunale. Ces structures sont venues, progressivement, à la reconnaissance d'un fait métropolitain à grande échelle.



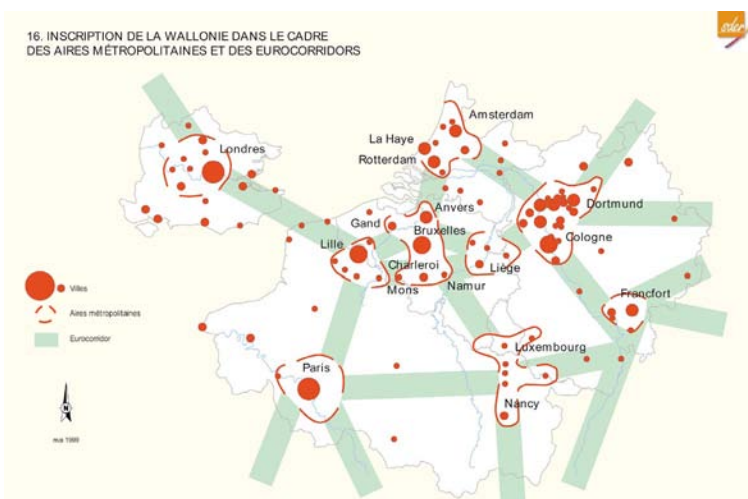
COPIT-GPCI, stratégie pour une métropole transfrontalière, 2002



Halluin, Menen - photo IGN



Source : Le Nord - Pas de Calais, une région, des territoires. Préfecture de Région, SGAR, novembre 2003



Source : Région Wallonne, Schéma de Développement de l'Espace Régional, 1999

Dans un document de 1994, émanant de l'Union Européenne (Europe 2000+), une carte fait apparaître l'aire métropolitaine de Lille (de Kortrijk au Bassin minier) et évoque son potentiel, dans le concert des grandes aires métropolitaines de l'Europe du Nord- Ouest. Cette carte est reprise, en 1999, dans le Schema de Développement de l'Espace Régional Wallon.

Le schema directeur de Lille Métropole mentionne, en 2001 et 2002, l'aire métropolitaine de 3 millions d'habitants, à 360° autour de Lille. En 2002, la "Stratégie pour une métropole transfrontalière", proposée par la COPIT, évoque également cette aire métropolitaine, dépassant significativement au sud le périmètre de la COPIT.

C'est ce document qui introduit les termes d'Arc Nord pour parler du versant belge de la métropole transfrontalière, d'agglomération centrale pour l'arrondissement de Lille et d'Arc Sud pour les territoires du Bassin minier et d'Arras.

- **... largement relayée par la société civile**

En parallèle, la société civile s'est, elle aussi, préoccupée de la question d'une métropolisation à grande échelle.

Le Comité Grand Lille a joué de longue date un rôle d'aiguillon en faveur de la reconnaissance du fait métropolitain, son nom constituant à lui seul une pétition de principe.

La Conférence Permanente du Bassin Minier a repris, à son tour, cette question. En 2001, elle a organisé la Conférence de Wingles, à laquelle participaient Pierre Mauroy, Président de Lille Métropole Communauté urbaine, Daniel Percheron, Président du Conseil Régional, le Préfet du Pas de Calais, le Président du Comité Grand Lille ainsi que de nombreuses autres personnalités. A cette occasion ils ont pu confirmer le bien fondé de la coopération entre Lille et l'ancien Bassin minier.

Le Conseil de développement de Lille Métropole en a également fait un de ses thèmes de travail.

Il a notamment développé, sur ce sujet, une concertation avec les autres Conseils de développement de l'Aire métropolitaine, en liaison avec la préparation de la présente déclaration d'intention (cf. partie 3) et ses réflexions se poursuivent.

- **et présente dans les réflexions d'avenir**

La concertation menée par le Conseil Régional Nord - Pas de Calais en 2002, lors de la phase prospective préparatoire à l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement du Territoire, a souligné à quel point la place de la métropole lilloise faisait débat. Le sentiment dominant exprimé par les territoires régionaux, vis-à-vis de la capitale régionale est qu'ils acceptent de lui voir jouer un rôle de tête de file, sans "leadership" ni exclusive. Les travaux du SRADT ont ainsi contribué à faire émerger une nouvelle vision des enjeux régionaux et de la place unique que peut jouer la métropole en termes de rayonnement et d'attractivité.

De leur côté, les services de l'Etat ont conservé depuis l'OREAM la conviction qu'il existait un espace pertinent, que ce dernier s'appelât "aire urbaine centrale" ou plus récemment "aire métropolitaine nord" au sein de l'espace national. Depuis, l'impulsion transfrontalière donnée par les collectivités locales a été soutenue par l'Etat qui souhaite mener une expérimentation dans le domaine de l'intégration européenne au travers d'un district européen.

Le "Structuurplan" de la Région Flamande, en 1996 et le Schéma de développement de l'Espace Régional Wallon en 1999 ont souligné l'existence d'un ensemble métropolitain transfrontalier autour de Lille, dont le développement concerté s'avérait primordial pour les territoires concernés.

La carte "les solidarités territoriales", du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales de la Préfecture de Région<sup>3</sup>, témoigne de la permanence de cette vision, sensible notamment dans les travaux de la Mission Interrégionale d'Aménagement du Territoire.



L'Aire métropolitaine est logiquement portée par les structures de réflexion à grande échelle que sont l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et la Mission Bassin Minier. L'idée d'aire métropolitaine est présente, de façon plus ou moins explicite, dans les documents de planification du territoire existants ou dans les travaux préparatoires aux SCOT, à travers les développements concernant l'influence de la métropole lilloise ou les interrelations entre territoires.

Qu'autant d'acteurs expriment des points de vue aussi convergents sur l'aire métropolitaine de Lille atteste de sa réalité et de sa cohérence. Il ne s'agit pas d'un ensemble de circonstance, confectionné pour répondre à l'appel à coopération métropolitaine. C'est un ensemble de territoires qui fonctionnent déjà en réseau mais qui ne disposent pas jusqu'alors d'un cadre de coopération à cette échelle.

L'appel à coopération métropolitaine a joué un rôle de catalyseur. À l'occasion d'une première réunion, organisée par M. Jean Aribaud, Préfet de Région, les représentants des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale invités ont indiqué leur volonté commune d'entrer dans un processus de coopération. Les réunions des élus, présidées ensuite par M. Pierre Mauroy, ont conduit à compléter le partenariat en l'ouvrant :

- aux intercommunales belges de la COPIT ;
- aux départements français et aux provinces belges qui comprennent les intercommunales partenaires ;
- aux agglomérations de Maubeuge et Cambrai.

<sup>1</sup> Profil n°10 et n°73 produits conjointement avec l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole et avec la Mission Bassin Minier

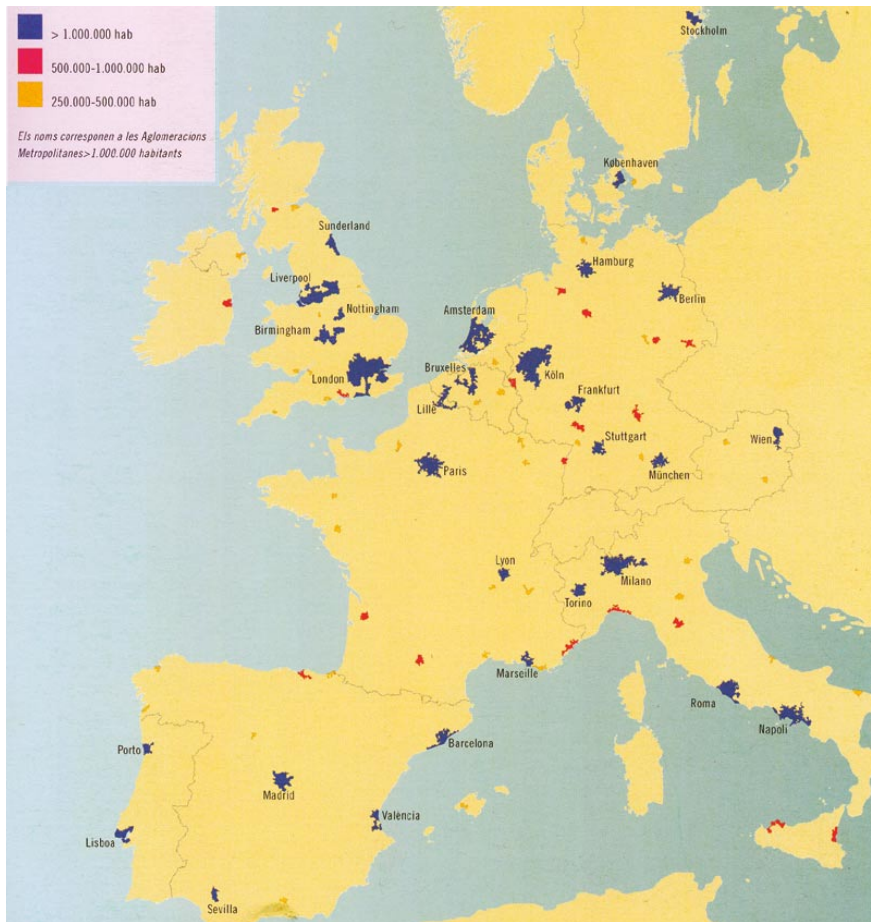
<sup>2</sup> Profil n°10, février 2004

<sup>3</sup> Le Nord - Pas de Calais, une région, des territoires, Préfecture de la Région Nord - Pas de Calais, SGAR, Direction des études et de l'évaluation, novembre 2003.



## **2. DIAGNOSTIC MÉTROPOLITAIN**

AGGLOMERATIONS METROPOLITAINES								
Ordre	Nom	Pais	Poblacio	Superficie km <sup>2</sup>	Densitat hab./km <sup>2</sup>	Nombre de municipis	Ciutat Central	
							Poblacio	Densitat
1	London	UK	12 653 500	8 381,8	1 510	50	7 122 100	4 513
2	Köln	D	10 336 511	6 879,7	1 502	89	964 311	2 380
3	Paris	F	9 970 315	3 113,4	3 202	443	2 125 246	20 164
4	Liverpool - Manchester	UK	6 843 700	4 524,4	1 513	27	463 700	4 111
5	Amsterdam - Rotterdam	NL	6 219 212	4 135,2	1 504	139	718 119	4 477
6	Milano	I	6 114 556	4 074,0	1 501	466	1 302 808	7 143
7	Madrid	E	4 747 548	2 021,2	2 349	34	2 881 506	4 757
8	Napoli	I	4 573 499	2 863,6	1 597	197	1 035 835	8 831
9	Barcelona	E	4 103 470	1 575,7	2 604	93	1 505 581	15 332
10	Berlin	D	3 995 074	1 845,3	2 165	54	3 425 759	3 846
11	Birmingham	UK	3 753 500	2 332,9	1 609	17	1 014 400	3 821
12	Roma	I	3 330 298	2 124,6	1 567	22	2 703 423	1 804
13	Bruxelles - Antwerpen	B	2 830 590	1 881,1	1 505	79	133 845	4 106
14	Lisboa	P	2 276 890	1 305,4	1 744	11	535 740	6 393
15	Lille	F/B	2 246 619	1 497,1	1 501	163	184 657	6 114
16	Hamburg	D	2 213 649	1 443,9	1 533	32	1 704 731	2 257
17	Frankfurt am Main	D	2 151 809	1 426,4	1 509	39	643 469	2 590
18	Wien	A	1 898 091	954,3	1 989	38	1 609 631	3 879
19	München	D	1 804 920	1 144,8	1 577	43	1 205 923	3 883
20	Torino	I	1 679 883	1 113,6	1 509	55	914 818	7 026
21	Stuttgart	D	1 573 303	1 042,4	1 509	40	585 274	2 823
22	Sunderland	UK	1 507 000	983,5	1 532	10	293 000	2 128
23	València	E	1 496 098	951,0	1 573	56	739 412	5 493
24	Kobenhavn	DK	1 349 755	887,0	1 522	25	487 969	5 526
25	Lyon	F	1 320 801	805,2	1 640	88	445 452	9 300
26	Stockholm	S	1 271 257	808,7	1 572	12	718 462	3 836
27	Marseille	F	1 197 623	783,6	1 528	22	798 430	3 318
28	Porto-Vila Nova de Gaia	P	1 123 480	658,9	1 705	8	268 800	1 574
29	Nottingham	UK	1 059 200	649,7	1 630	7	287 000	3 847
30	Sevilla	E	1 006 547	579,1	1 738	16	701 927	4 968



Source : Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona

## 2A. BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

### 2.1. DÉMOGRAPHIE :

UNE GRANDE MÉTROPOLE EUROPÉENNE,  
MAIS UN DÉFICIT D'ATTRACTIVITÉ

- **Un ensemble majeur en Europe**

Avec ses 3,5 millions d'habitants environ, l'aire métropolitaine de Lille se situerait parmi les 100 premières agglomérations du monde selon le classement établi en 2003 par l'ONU, et parmi les 130 premiers à l'horizon 2015. D'après ce même classement, elle serait 9<sup>ème</sup> en Europe (Russie comprise) ou 8<sup>ème</sup> dans l'Europe des 25.

Population en millions d'habitants	Nombre d'agglomérations dans le monde en 2003	Nombre d'agglomérations dans le monde en 2015 (estimation)
Supérieur ou égal à 20	1	5
De 10 à 19,9	19	17
De 5 à 9,9	26	39
De 3 à 4,9	57	67
De 1 à 2,9	305	279

Source : Estimations et projections de l'ONU, revues et corrigées en 2003 (World Urbanization Prospects: The 2003 Revision)

D'autres approches confirment une position entre la 10<sup>ème</sup> et la 15<sup>ème</sup> place européenne.

Une étude portant sur les villes de 14 pays de l'Union Européenne, menée par l'"Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona", est basée sur des données strictement statistiques. Le périmètre des agglomérations métropolitaines y est défini selon des critères de densité et de continuité urbaine valables pour toutes les agglomérations. L'agglomération métropolitaine de Lille ainsi définie y est très sensiblement plus petite que l'Aire métropolitaine, mais comprend la plus grande partie de l'ancien Bassin minier ; elle totalise 2,25 millions d'habitants et se positionne à la 15<sup>ème</sup> place en Europe. Elle est la seule des grandes agglomérations à être transfrontalière. Ce classe-

ment place les agglomérations lyonnaise et marseillaise respectivement à la 25<sup>ème</sup> et la 27<sup>ème</sup> place, Bruxelles occupant la 13<sup>ème</sup> place.

Un classement établi dans le cadre du processus Millénaire 3, mené par Le Grand Lyon, attribue à l'agglomération franco-belge de Lille 1,7 millions d'habitants et la positionne à la 17<sup>ème</sup> place en Europe (Lyon et Marseille occupant les 21<sup>ème</sup> et 28<sup>ème</sup> places). Dans ce même classement, Douai (France/Belgique), qui rassemble en fait l'ensemble des territoires de l'ancien Bassin minier apparaît en 32<sup>ème</sup> position avec 1,2 millions d'habitants. L'addition de ces deux agglomérations totaliserait 2,9 millions d'habitants et se positionnerait à la 12<sup>ème</sup> place européenne. Avec les 3,5 millions d'habitants correspondant au partenariat, on arriverait à la 10<sup>ème</sup> place.

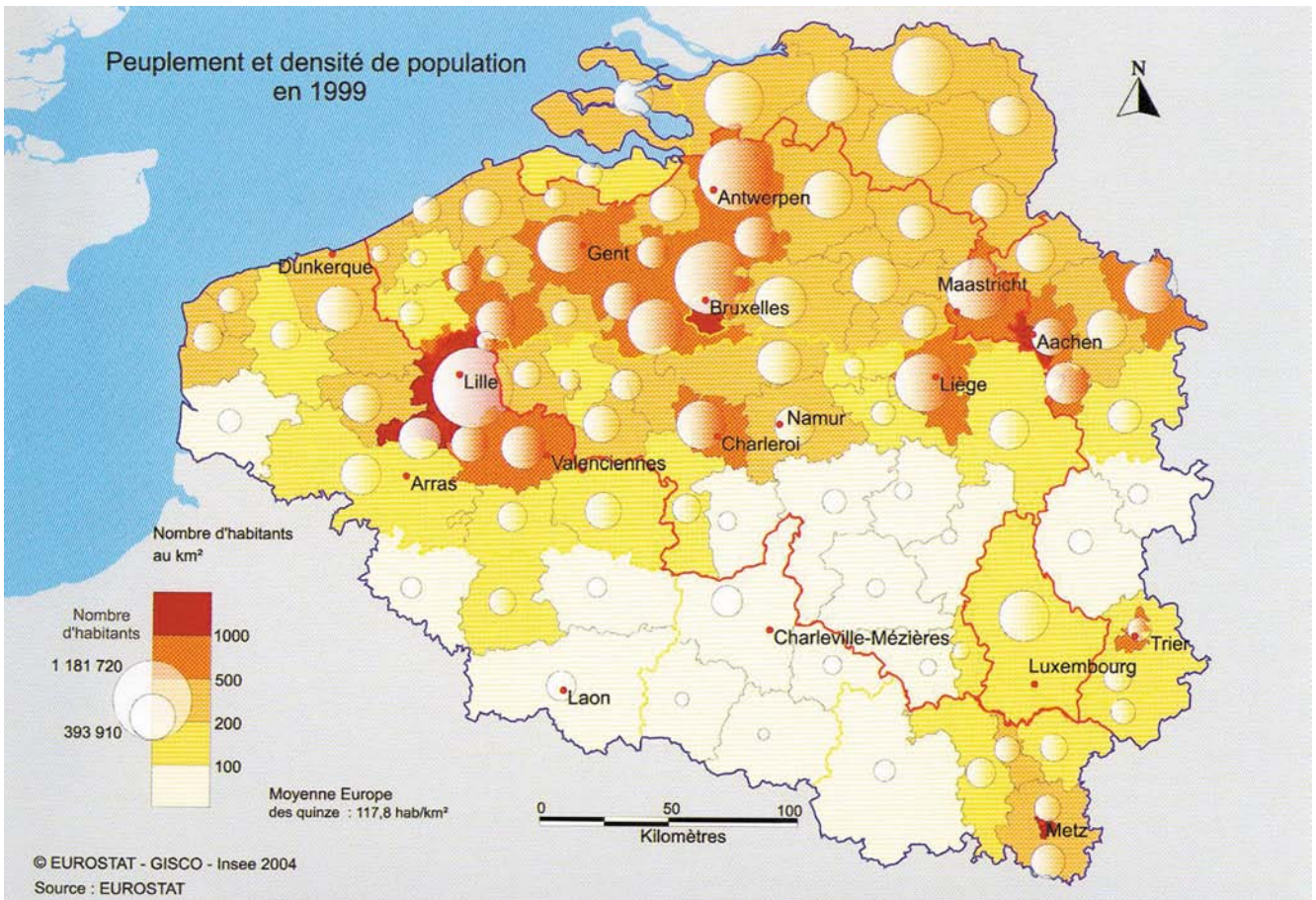
Des études d'origines très différentes soulignent donc l'importance majeure, au plan démographique, de l'Aire métropolitaine dans le contexte européen. Elle apparaît comparable aux agglomérations les plus prestigieuses. C'est, après celle de Paris, la deuxième aire métropolitaine française et sa taille se rapproche de celle de Bruxelles-Antwerpen-Gent.

Cette importance, rarement perçue, peut constituer un atout dans le contexte européen.

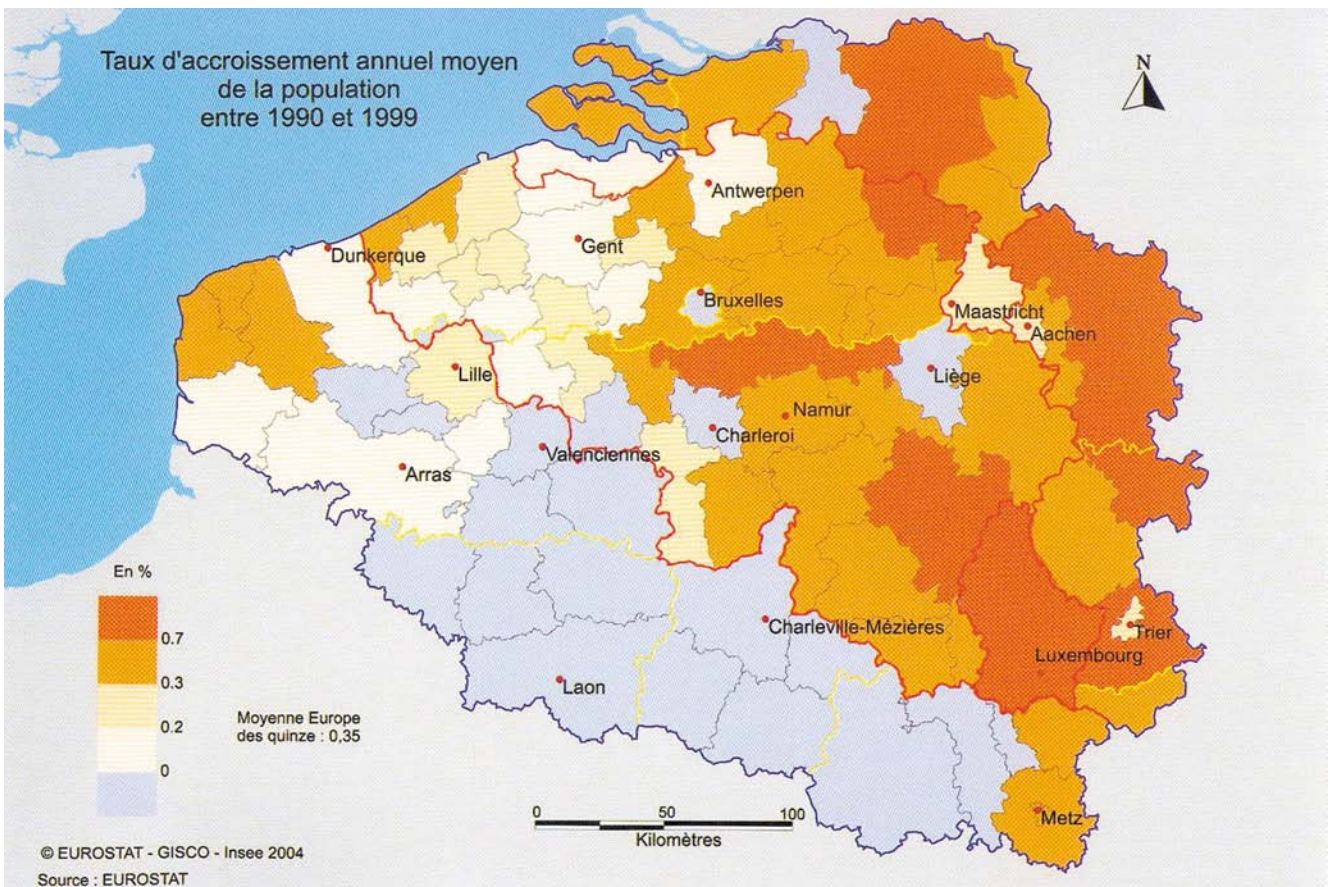
- **Une démographie encore dynamique mais un solde migratoire négatif**

L'aire métropolitaine de Lille partage la plupart des grandes caractéristiques démographiques de l'ensemble de l'Eurorégion (Région Nord - Pas de Calais, Belgique, Kent).

La partie centrale de l'Aire métropolitaine, l'"unité urbaine de Lille", transfrontalière, en constitue, avec 1,2 millions d'habitants, le noyau urbain le plus important, dépassant, de peu, celles de Bruxelles et d'Antwerpen.



Extractions de l'Atlas transfrontalier. Tome 1 : Démographie, 2004, co-réalisé par Région Nord - Pas de Calais, DRE Nord - Pas de Calais, Insee Nord - Pas de Calais, Région Wallonne



Les densités de population de l'Aire métropolitaine sont comparables à celles des autres grands ensembles urbains de l'Eurorégion. Les arrondissements de Lille et de Lens comptent parmi les plus denses, après Bruxelles-Région-Capitale, mais devant ceux d'Antwerpen, Gent, Liège ou Charleroi.

La population de l'Aire métropolitaine a peu évolué au cours de la décennie 90 (+0,8% entre 1990 et 1998/99).

Les territoires qui la constituent, et surtout le versant français, comptent parmi les plus jeunes et les plus féconds de l'Eurorégion. Cependant, à l'exception de l'arrondissement de Lille et de celui d'Ath, ils sont aussi parmi ceux où l'accroissement démographique est le plus faible ; il est même négatif pour un grand nombre d'entre eux. L'"unité urbaine" de Lille est la seule des grandes "villes" de l'Eurorégion à avoir connu une augmentation significative de population entre 1990 et 1999.

Cette situation s'explique par un solde migratoire très négatif sur l'ensemble de l'Aire métropolitaine, à l'exception du Tournaisis entraîné, surtout dans sa partie est, dans la dynamique périurbaine de Bruxelles.

Il faut également souligner la faiblesse de la mobilité sur l'ensemble de l'Aire métropolitaine (avec la même exception de l'est du Tournaisis) ; le pourcentage d'entrées et de sorties y est très inférieur à celui constaté en Wallonie, autour de Bruxelles, et dans le reste de la Flandre occidentale.

A l'exception de l'arrondissement de Mouscron, la part des étrangers dans la population est globalement inférieure à la moyenne de l'Eurorégion. Cependant, ces données doivent être considérées avec prudence ; en effet, les fonctions internationales de Bruxelles tendent à rehausser cette moyenne et les conditions d'octroi de la nationalité sont différentes entre France et Belgique.

- **Des perspectives défavorables, mais qui peuvent s'inverser avec l'attractivité**

Les projections régionales de population pour 2030, réalisées par l'Insee pour l'ensemble de la France, classent la région Nord - Pas de Calais parmi les régions d'un grand quart Nord-Est qui perdraient de la population.

Ces projections se fondent sur les tendances observées pendant la période 1982-1999. La prise en compte des tendances migratoires observées sur une période plus récente, 1990-1999, atténue le caractère pessimiste de cette vision d'avenir. À l'horizon 2030, dans le premier scénario, la région Nord - Pas de Calais perd 3% de sa population ; dans le second scénario, une quasi-stabilité de la population peut être constatée.

Ces projections pour 2030 dépendent beaucoup du solde migratoire. Ainsi, dans le premier scénario, la diminution de 3% de la population régionale constitue un solde entre :

- une progression, imputable au solde naturel, qui serait de +12,5% (ce qui est proche de la région Ile de France qui occupe avec 15,2% la première place des régions françaises) ;
- une diminution, imputable au solde migratoire, de -15,7% (la plus forte diminution envisagée parmi toutes les régions françaises).

La différence des résultats entre les deux scénarios et l'importance des mouvements en jeu (derrière un solde faible) signifie clairement que la réalité de demain est susceptible de modification si l'on peut influencer sur les mouvements migratoires.

Pour l'Aire métropolitaine, des projections de même type ont été demandées à l'Insee pour les arrondissements français et à l'INS pour les arrondissements belges. Selon ces travaux, si les tendances passées récentes se prolongeaient, l'Aire métropolitaine connaîtrait une très faible baisse de sa population (de l'ordre de 1%) à l'horizon 2030.



Ce résultat couvre des situations contrastées : les arrondissements de Lille et Tournai continuant à progresser et les arrondissements de l'Arc Sud (Lens et Béthune notamment) et de l'Arc Nord (Ieper, Kortrijk notamment) connaissant une perte de population significative.

Ces projections font aussi apparaître un vieillissement généralisé du territoire métropolitain. La proportion des moins de 20 ans passerait de 28 à 23% et la proportion des plus de 65 ans de 15 à 22%. Avec, là encore, des disparités importantes existent :

- l'arrondissement de Lille demeurerait le plus jeune avec une proportion de moins de 20 ans passant de 30% actuellement à 25% en 2030, la proportion de personnes de plus de 65 ans passant de 12 à 18% ;
- les arrondissements de Béthune, Lens, Valenciennes et Douai conserveraient une proportion de jeunes significative (22 à 25%), avec une forte progression du nombre de personnes de plus de 65 ans ;

- les arrondissements de l'Arc Nord, ainsi que l'arrondissement d'Arras connaîtraient un vieillissement relatif, la proportion de moins de 20 ans plafonnerait en 2030 à 21% alors que la proportion de personnes âgées s'échelonne entre 24 et 27%.

Mais ces projections soulignent, elles aussi, le rôle décisif du solde migratoire dans les évolutions. Il s'agit certes de tendances lourdes qui ne peuvent se modifier que sur le long terme. Pour autant, tout n'est pas écrit à l'avance, comme le montre l'évolution des prévisions régionales rappelée ci-dessous. Sans même parler d'une inversion du processus migratoire, un ralentissement significatif de l'émigration suffirait à renouer avec une évolution démographique positive. Des mouvements internes à l'Aire métropolitaine pourraient aussi, si le multilinguisme était amélioré, venir modifier l'évolution en Flandre.

En fait, beaucoup dépendra de l'attractivité du territoire, de son dynamisme économique et de leur impact sur le solde migratoire.

ESTIMATION DE LA POPULATION À L'HORIZON 2030, DANS LES ARRONDISSEMENTS BELGES ET FRANÇAIS				
	Population 2000	Population 2030	Évolution	Évolution en %
Arr. d'Ieper	104 278	98 800	-5 500	-5%
Arr. de Kortrijk	278 311	267 300	-11 000	-4%
Arr. de Roeselare	140 465	139 000	-1 500	-1%
Arr. de Mouscron	70 056	67 900	-2 100	-3%
Arr. de Tournai	140 550	144 600	4 000	+3%
Arr. de Douai	246 886	241 000	-5 900	-2%
Arr. de Lille	1 183 898	1 242 700	58 800	+5%
Arr. de Valenciennes	349 008	341 300	-7 700	-2%
Arr. d'Arras	300 832	291 200	-9 700	-3%
Arr. de Béthune	279 412	260 900	-18 500	-7%
Arr. de Lens	326 034	299 500	-26 600	-8%
<b>Aire métropolitaine de Lille (périmètre restreint)</b>	<b>3 419 730</b>	<b>3 394 200</b>	<b>-25 700</b>	<b>-1%</b>

NB : Ces données de projection démographique concernant les autres arrondissements de l'Aire métropolitaine n'étaient pas disponibles lors de l'élaboration du présent dossier.

## ÉCONOMIE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE ET DE SON VERSANT FRANÇAIS

### Ventilation des emplois salariés privés selon les principaux secteurs d'activité

#### Indice statique de sous ou sur-représentation

#### Indice dynamique de comparaison des évolutions 1997-2002

- d'une part de l'Aire métropolitaine par rapport à l'Eurorégion (en blanc)
- d'autre part du versant français de l'Aire métropolitaine par rapport à la France (en grisé)

*Exemple de lecture : le commerce de gros emploie 49 500 salariés du secteur privé dans l'Aire métropolitaine de Lille. Il est sous-représenté par rapport à l'Eurorégion, puisque son indice statique (93) est inférieur de 7 points par rapport à un indice 100 pour l'Eurorégion. Il s'est développé légèrement plus vite que dans l'ensemble de l'Eurorégion puisque son indice dynamique de 102 est supérieur de 2 points à l'indice 100 de l'évolution de l'Eurorégion. Il emploie 39 000 salariés dans la partie française. Il est légèrement sous-représenté par rapport à la France (indice 99).*

Secteur d'activité	Salariés privés	Indice statique (1)	Indice dynamique (2)
<b>Secteurs dans lesquels le salariat privé est présumé dominant (représentatif de la puissance économique du secteur)</b>			
Commerce de gros	49 500	93	102
	39 000	99	98
Transports	43 500	88	123
	34 500	110	105
Industries agricoles et alimentaires	36 000	122	101
	24 500	115	91
Industries des équipements mécaniques	29 500	128	72
	21 000	125	98
Activités financières	29 000	77	111
	24 000	102	111
Industrie textile	28 500	209	97
	14 000	332	98
Métallurgie et transformation des métaux	28 000	108	108
	20 000	110	96
Industrie automobile	27 000	142	112
	24 500	213	114
Chimie, caoutchouc, plastiques	22 000	102	109
	17 000	122	103
Industries des équipements du foyer	12 000	136	107
	5 000	63	102
Industries du bois et du papier	10 500	117	92
	7 500	115	84
Edition, imprimerie, reproduction	10 000	109	91
	7 500	98	93
<b>Secteurs dans lesquels le salariat privé est présumé partager le marché du travail avec les indépendants, non traités ici (représentativité partielle de la puissance économique)</b>			
Commerce de détail, réparations	96 000	130	94
	82 500	131	93
Construction	69 500	113	101
	53 000	106	97
Conseils et assistance	57 000	123	129
	50 500	100	115
Hôtels et restaurants	31 000	89	107
	23 500	74	110
Commerce et réparation automobile	20 500	109	99
	16 500	96	100
<b>Secteurs dans lesquels le salariat public, non traité ici, est présumé important (3)</b>			
Santé, action sociale	86 000	-	-
	56 500	118	106
Education	15 000	-	-
	15 000	146	104
Administration publique	13 500	-	-
	12 500	146	98
Activités associatives et extraterritoriales	12 000	-	-
	10 000	90	93
Activités récréatives, culturelles et sportives	9 500	-	-
	8 000	74	93

(1) [(emplois du secteur sur le territoire comparé en 2002 / population active du territoire comparé en 1999) / (emplois du secteur sur le territoire global en 2002 / population active du territoire global en 1999)].

(2) [(emplois du secteur sur le territoire comparé en 2002 / population active du territoire comparé en 1997) - (emplois du secteur sur le territoire global en 2002 / population active du territoire global en 1997) + 1] x 100.

(3) Les différences de structure entre les salariats publics belges et français sont à l'origine de distorsions importantes entre le versant belge et le versant français de l'Aire métropolitaine. Les indices statiques et dynamiques ne sont donc pas repris quant à la comparaison de l'Aire métropolitaine avec l'Eurorégion.

Pour l'Aire métropolitaine, le territoire global pris en compte est l'Eurorégion continentale.

Pour le versant français de l'Aire métropolitaine, le territoire global pris en compte est la France.

NB : les données analysées ne prennent pas en compte le Cambrésis et Maubeuge Val de Sambre.

Source : Insee - INS - Traitement SPIRE

## 2.2. UNE ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DIVERSIFIÉE MAIS UNE FORTE PRÉSENCE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

- **Une importance toujours grande du secteur secondaire, mais des situations contrastées au sein de l'Aire métropolitaine**

L'Aire métropolitaine compte environ 735 000 emplois salariés privés. La comparaison de ces emplois avec ceux de l'Eurorégion continentale ou du Nord Ouest Européen montre, pour l'Aire métropolitaine, une proportion légèrement inférieure d'emplois tertiaires (71%) et un peu supérieure d'emplois industriels (23%).

Au niveau des grands secteurs, quelques spécificités territoriales apparaissent :

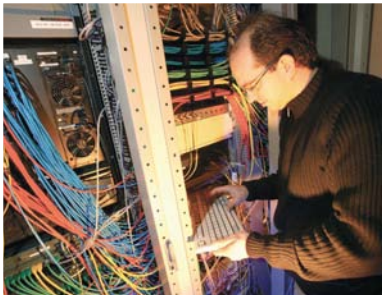
- le tertiaire est plus présent à Tournai et Lille avec une proportion avoisinant les 80%, alors que la moyenne de l'Eurorégion continentale est de 72% et celle de l'Europe du Nord-Ouest de 67%. Lille et Tournai se démarquent particulièrement par la proportion d'emplois de services (respectivement 67% et 65% alors que la moyenne de l'Eurorégion continentale est de 56,5%) ;
- l'industrie est mieux représentée dans les arrondissements de Roeselare, Kortrijk et Mouscron où sa part oscille entre 31 et 36% des emplois. Cette proportion est aussi importante dans les zones d'emploi de Béthune-Bruay, Douai et Valenciennes (entre 25 et 32%) ;
- l'agriculture est très présente dans l'Arrageois, avec une proportion d'emplois salariés agricoles de l'ordre de 3% alors que la moyenne de l'Eurorégion continentale est de 1% (mais la proportion de travailleurs indépendants y est importante).

- **La prédominance du commerce et des industries traditionnelles**

Une approche plus détaillée des secteurs d'activité, à partir des emplois salariés privés, permet d'esquisser le "profil économique" de l'Aire métropolitaine. La comparaison est faite, dans le tableau joint, avec l'Eurorégion pour l'ensemble de l'Aire métropolitaine, avec le reste de la France pour la seule partie française.

Au vu des données d'emploi, les principaux secteurs d'activité de l'Aire métropolitaine sont :

- les activités du "commerce de détail, réparations" qui regroupent près de 11% des emplois (96 000 emplois). Cette branche des services est sur-représentée dans l'Aire métropolitaine. Sans que la corrélation puisse être précisément mesurée, cette concentration coïncide avec la présence de nombreux sièges de sociétés de distribution (vente à distance et grande distribution) dans l'agglomération de Lille (40 sièges dénombrés). C'est le premier pôle européen de vente par correspondance et à distance (avec 70% de la VAD nationale) ;
- l'industrie agro-alimentaire emploie 36 000 salariés dans l'Aire métropolitaine, ce qui en fait le premier secteur industriel. L'évolution positive des effectifs entre 1997 et 2002 (+1000 emplois) est entièrement imputable au versant belge. Le versant français a connu pendant cette même période une régression (-600 emplois) qui s'inscrit dans un contexte plus large. En effet, si la région Nord - Pas de Calais est encore la quatrième de France aujourd'hui, elle était la première dans les années 50 ;
- le secteur textile (textile et habillement - cuir : 34 000 emplois) caractérisé par la présence d'une concentration d'activités parmi les premières, voire la première, en Europe à l'échelle d'une Aire métropolitaine. Les arrondissements de Lille, Kortrijk et Mouscron sont les plus concernés. Les emplois de ce secteur continuent à reculer : 12 600 emplois ont été perdus (-27 % des effectifs) de 1997 à 2002 ;
- l'industrie automobile, principalement localisée dans l'Arc Sud, mais aussi dans le Tournaisis. Cette activité s'étend, au-delà de la nomenclature statistique, à différents domaines industriels (mécanique, plasturgie,...). Ainsi, dans une acceptation large, 55 000 emplois sont dénombrés. Le chiffre d'affaire réalisé en région, pour l'essentiel dans l'aire métropolitaine de Lille, représente 30% du chiffre d'affaire national et c'est le seul secteur d'activité industrielle dont le nombre d'emplois a progressé significativement entre 1997 et 2002 (+4 000 emplois) dans l'Aire métropolitaine.



- **Mais une forte montée en puissance des services**

Malgré 42 000 emplois représentant 4,7% du total, le secteur des transports demeure sous représenté dans l'Aire métropolitaine par rapport à l'Euro-région qui intègre, il est vrai, l'activité logistique-transport de la façade maritime de Boulogne à Anvers. Il faut cependant noter que ce secteur a connu une progression de 29% entre 1997 et 2002 (9 500 emplois supplémentaires).

Les activités de conseil et assistance représentent 6,4% des emplois (57 000 emplois). Ce secteur a connu la plus forte progression entre 1997 et 2002, soit 51% d'augmentation gagnant plus de 19 000 emplois. Il est maintenant sur-représenté par rapport à l'Euro-région.

Le secteur "santé-action sociale" regroupe, dans le seul secteur privé, 10,6% des emplois (86 000 salariés). Mais ce secteur rassemble des emplois salariés privés, publics ainsi que libéraux et la répartition entre ces catégories est différente entre la Belgique et la France ; il est donc difficile de tirer des enseignements généraux en termes de sur ou sous-représentation de ce secteur (ce pourquoi il n'est pas analysé dans le tableau).

Sur le seul versant français, la proportion d'emplois privés et publics correspondant à la rubrique "Education, Santé, Action sociale" témoigne d'une sur-représentation de l'Aire métropolitaine et de la région Nord - Pas de Calais vis-à-vis de la France. En contrepoint, l'Observatoire Régional de la Santé Nord - Pas de Calais montre que la région Nord - Pas de Calais se place en 2002 au 14<sup>ème</sup> rang des régions françaises avec une densité médicale (nombre de médecins pour 100 000 habitants) inférieure de 14% à la moyenne nationale malgré un rattrapage conséquent entre 1984 et 2000 (+45%).

- **Un déficit de création d'entreprises**

La région figure toujours parmi les moins créatrices d'entreprises avec 21 créations pures pour 10 000 habitants contre 35 en moyenne en France. Elle semble cependant, selon l'Insee,

progresser avec, entre 1993 et 2004, une augmentation du taux de création supérieure de 20% à la moyenne des régions françaises (hors Ile de France).

Le nombre des créations pures a particulièrement augmenté récemment (+17% en 2004 en région contre +13% en moyenne dans les régions de province). Au sein de l'Aire métropolitaine, Lille métropole et l'arrondissement de Lens connaissent des taux de création supérieurs à la moyenne régionale.

Sur le versant français, conscients d'un déficit en la matière, des acteurs se sont puissamment engagés en faveur de la création et de la transmission d'entreprises, au premier rang desquels se trouvent le Conseil Régional avec le Programme Régional de Création et de Transmission d'Entreprises et le Comité Grand Lille avec Créativallée.

Cependant, l'importance relative du salariat et du travail indépendant s'avère très différente entre les différentes composantes de l'Aire métropolitaine et notamment entre versants flamand, français et wallon. Le statut d'indépendant est beaucoup plus représenté dans les arrondissements d'Ieper (24,7%), Roeselare (20%), Tournai (18,8%), Kortrijk (18%) et Mouscron (16,1%) que dans celui de Lille (6,4%) et dans l'ensemble de la région Nord - Pas de Calais (8,6%).

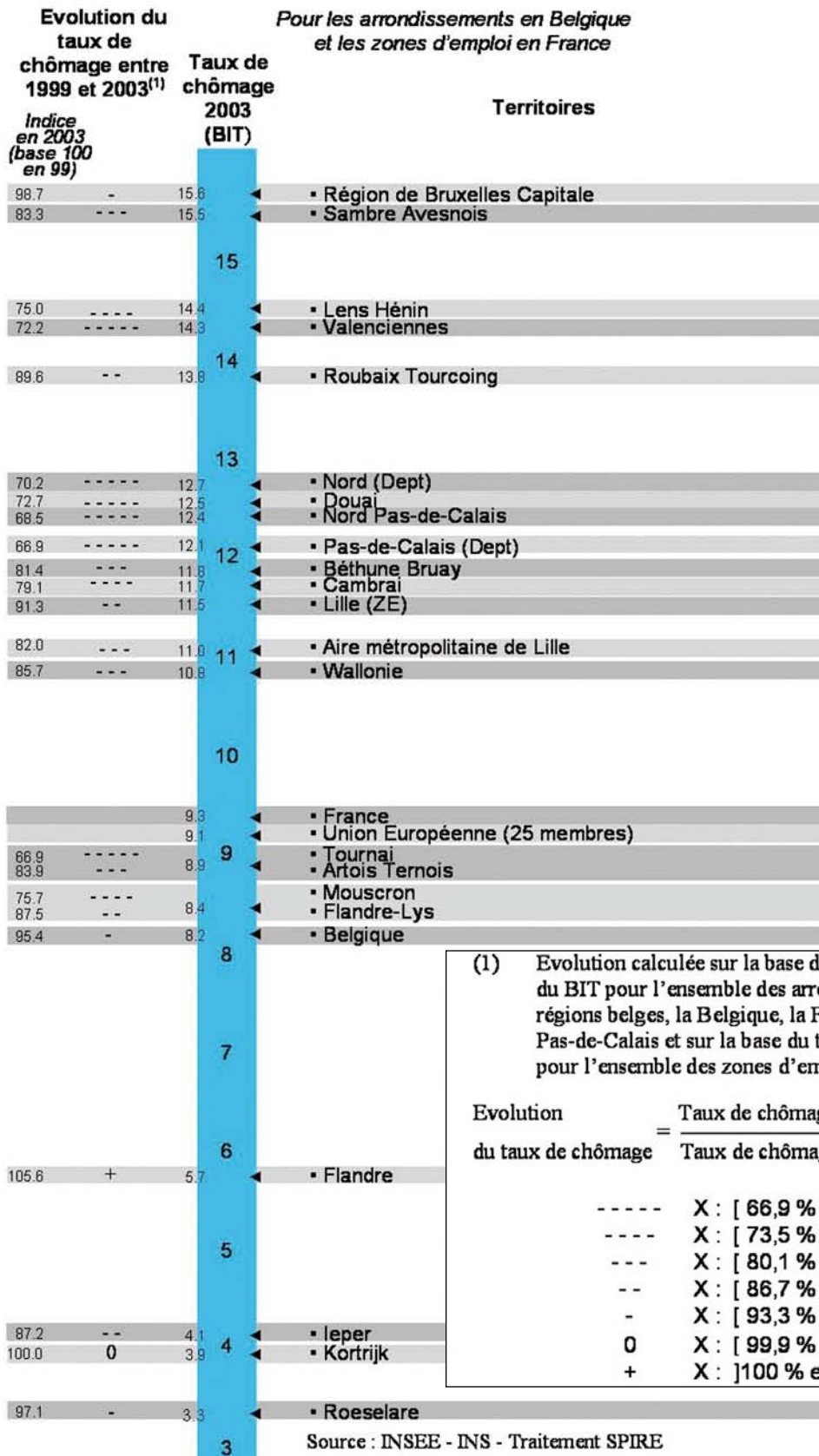
- **Une aire métropolitaine sous administrée ?**

Faute de données comparables concernant les emplois de l'administration publique, leur importance relative n'est appréciée ici que pour le versant français.

Du point de vue de l'administration générale, malgré la présence de villes préfectorales comme Lille et Arras, la part des emplois privés et publics dans l'administration générale représente 9,2% du total des actifs alors que la moyenne française est de 9,8%. L'Aire métropolitaine partage cette sous-représentation avec la totalité de la région Nord - Pas de Calais, pour laquelle l'administration générale ne représente que 9,1% des actifs.

## Taux de chômage 2003 Définition du BIT

*Pour les arrondissements en Belgique  
et les zones d'emploi en France*



(1) Evolution calculée sur la base des taux de chômage au sens du BIT pour l'ensemble des arrondissements belges, les régions belges, la Belgique, la France et la Région Nord Pas-de-Calais et sur la base du taux de chômage Assedic pour l'ensemble des zones d'emploi françaises.

$$\text{Evolution du taux de chômage} = \frac{\text{Taux de chômage 2003}}{\text{Taux de chômage 1999}} = X$$

-----	X : [ 66,9 % à 73,5 % [
-----	X : [ 73,5 % à 80,1 % [
---	X : [ 80,1 % à 86,7 % [
--	X : [ 86,7 % à 93,3 % [
-	X : [ 93,3 % à 99,9 % [
0	X : [ 99,9 % à 100 % ]
+	X : ]100 % et plus [

Source : INSEE - INS - Traitement SPIRE

### 2.3. UN CHÔMAGE EN RECU MAIS QUI RESTE À UN NIVEAU ÉLEVÉ

Dans l'Aire métropolitaine, le taux de chômage moyen au sens du BIT était de 11% en 2003. Ce taux est inférieur à celui de la région Nord- Pas de Calais (12,4%) mais supérieur à ceux de la Wallonie (10,8%), de la France (9,3%), de l'Union Européenne des 25 (9,1%) et de la Flandre (5,7%).

#### • De grandes disparités internes

L'Aire métropolitaine est caractérisée par une forte diversité des situations ; les taux de chômage s'y échelonnent entre 3,3% dans l'arrondissement de Roeselare et 15,5% dans la zone d'emploi Sambre-Avesnois. Ces taux donnent la mesure des disparités économiques et sociales entre les territoires constitutifs de l'Aire métropolitaine : d'une situation de plein emploi avec tension sur le marché du travail à un chômage structurel.

Les territoires flamands compris dans l'Aire métropolitaine présentent les résultats les plus positifs.

Deux phénomènes semblent se conjuguer pour l'expliquer :

- une réussite économique indéniable où la culture de l'entreprise et plus spécifiquement de la PME est très développée ;
- l'effet de vieillissement démographique ("papy boom") qui concernera toute l'Europe à plus ou moins brève échéance, y est déjà largement engagé ; il en résulte le départ massif d'actifs vers la retraite et un besoin important de renouvellement.

A contrario, les territoires du versant français, marqués par la grande industrie, minière, sidérurgique, métallurgique ou textile (Béthune, Lens, Douai, Valenciennes, Maubeuge, Cambrai, Roubaix - Tourcoing) présentent des taux de chômage supérieurs aux moyennes françaises et belges.

A l'exception de Béthune et de Cambrai, ceux-ci sont même supérieurs à la moyenne déjà élevée de la région Nord - Pas de Calais.

La zone d'emploi de Lille, qui ne comprend pas Roubaix et Tourcoing, se situe à un niveau inférieur à la moyenne de la région mais supérieur aux moyennes belge, française et même wallonne.

Les facteurs économiques et démographiques mentionnés pour expliquer les performances des territoires flamands de l'Aire métropolitaine peuvent être repris de façon opposée pour ceux de son versant français. La période industrielle imprime encore sa marque au travers du faible nombre de créations d'entreprises, révélateur probable d'un esprit d'entreprendre insuffisant et, sans doute, de plus faibles niveaux d'éducation et de qualification.

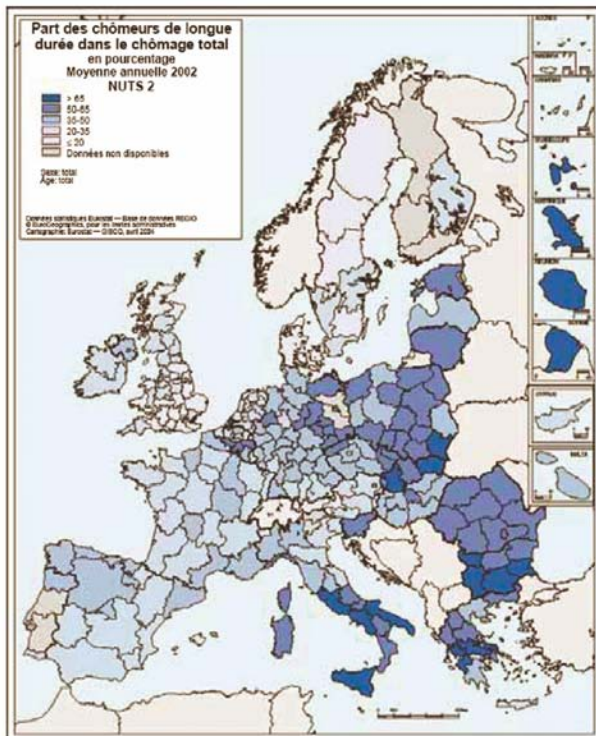
Enfin, des secteurs géographiques comme Flandre-Lys, Mouscron, l'Artois-Ternois et le Tournaisis apparaissent dans une position médiane entre les moyennes de taux de chômage françaises et belges et largement en dessous de la moyenne du Nord - Pas de Calais.

#### • Un rattrapage relatif

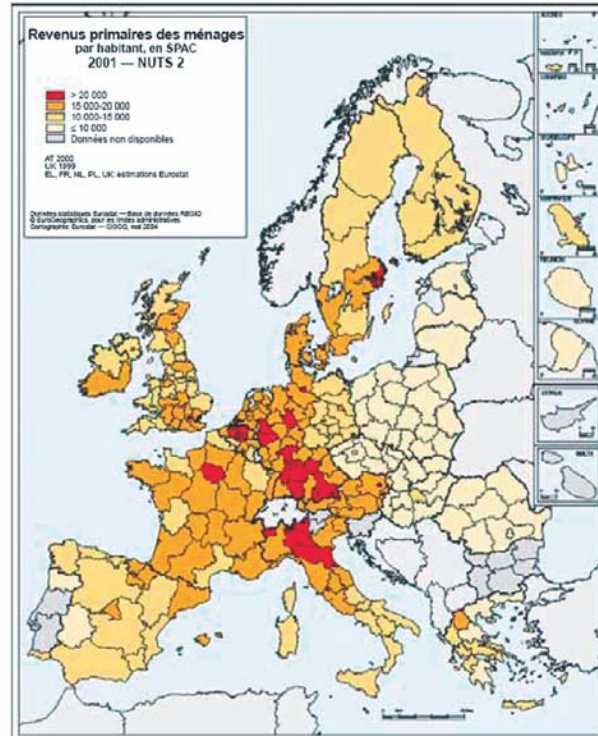
Entre 1999 et 2003, le taux de chômage a baissé dans tous les territoires de l'Aire métropolitaine, à l'exception de ceux appartenant à la région flamande où il a connu une légère progression.

Globalement, les territoires de vieille industrie, ceux du Bassin minier en particulier, sont caractérisés par un phénomène de rattrapage relatif, plus ou moins accentué, même si les taux qui les caractérisent restent élevés.

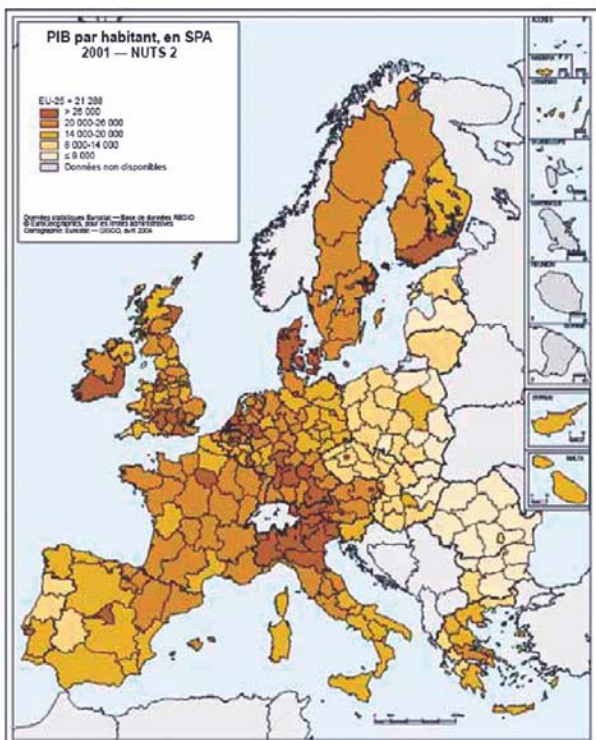
Inversement, les territoires flamands en situation de plein emploi tendu peuvent difficilement réduire encore leur taux de chômage.



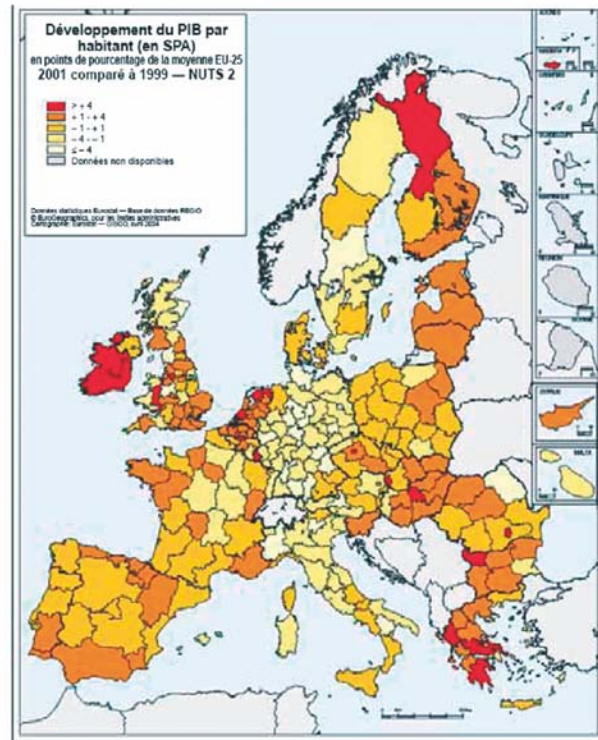
Carte 5.9



Carte 4.1



Carte 3.1



Carte 3.2

Données Eurostat - Base de données REGIO - Eurographics, pour les limites administratives - Cartographie : Eurostat - GISCO, avril 2004  
Extrait de Eurostat, "Régions : Annuaire statistique 2004"

## 2.4. DES INDICATEURS SOCIAUX TOUJOURS PRÉOCCUPANTS

L'aire métropolitaine de Lille se situe dans un espace où les indicateurs sociaux sont assez préoccupants par rapport aux autres régions du Nord-Ouest Européen. Cela est particulièrement perceptible dans le Nord - Pas de Calais et dans la province du Hainaut, les indicateurs de la Flandre Occidentale étant plus positifs.

La région Nord - Pas de Calais, la Flandre occidentale et le Hainaut apparaissent un peu en recul du point de vue du PIB par habitant en 2001, entre 14 à 20 000 euros ; la moyenne européenne étant supérieure à 21 000 euros par habitant. L'évolution est stable en Nord - Pas de Calais et dans le Hainaut alors que la Flandre Occidentale a vu une augmentation plus forte (entre +1 et +4%) entre 1999 et 2001.

Le revenu primaire des ménages (sans transferts sociaux) est faible pour la région Nord - Pas de Calais et le Hainaut (10 à 15 000 euros par habitants en 2001) alors qu'il est plus important en Flandre Occidentale (15 à 20 000 euros).

Ces données sociales illustrent les contrastes qui caractérisent l'Aire métropolitaine. La partie flamande est plus dynamique que le Nord -Pas de Calais et le Hainaut ; ces deux secteurs géographiques montrant encore les signes d'une reconversion en cours, même si certains indicateurs semblent évoluer favorablement.

Ces mêmes contrastes se retrouvent, et de façon plus marquée, à une échelle plus fine. Ainsi, dans la partie française de l'Aire métropolitaine, les indicateurs sociaux soulignent les écarts entre le dynamisme lillois et les secteurs encore fragiles de Roubaix - Tourcoing, de parties du Bassin minier et de la Sambre - Avesnois.

Deux enseignements majeurs résultent donc de cette analyse succincte : la nécessité d'une cohérence renforcée de l'espace économique

de l'Aire métropolitaine et notamment d'une meilleure fluidité du marché du travail entre les versants francophones et le versant néerlandophone, mais aussi l'importance de ne pas viser l'excellence économique et la visibilité internationale au détriment d'une fraction de la population encore fragile socialement et économiquement.

## 2.6. RAYONNEMENT INTERNATIONAL : DES PROGRÈS NÉCESSAIRES ET UN FORT POTENTIEL

Deux classements récents expriment des regards très différents sur le rayonnement de l'Aire métropolitaine. Le premier a été un réalisé pour la DATAR en 2003 sur 180 métropoles européennes, l'autre pour le Financial Times en 2004, portait sur 140 "Villes Européennes".

### • En "5<sup>ème</sup> classe" seulement...

L'étude "Les villes européennes - analyse comparative", menée pour la DATAR par des chercheurs de l'Université de Montpellier, range les agglomérations en classes. Paris est naturellement positionnée en classe 1 avec Londres. Lyon, Marseille et Toulouse apparaissent en classe 4 seulement ; plus loin, Lille est positionnée en classe 5 à la 39<sup>ème</sup> place.

La méthode utilisée, une analyse multicritère débouchant sur l'attribution de points, appelle des remarques sur la pertinence de certains des critères au regard des spécificités de l'aire métropolitaine de Lille :

- la notion d'agglomération urbaine basée sur la continuité urbaine a été justement retenue pour délimiter les territoires étudiés. Mais la façon dont elle est utilisée pénalise visiblement les aires métropolitaines multipolaires. Ainsi, le versant belge est absent, alors que l'Arc Sud est exclu de l'agglomération lilloise, et décomposé en plusieurs agglomérations ;



- l'accessibilité internationale du territoire est mesurée par le nombre de passagers de l'aéroport, indicateur inadapté à une desserte principalement assurée par le TGV et à la grande proximité des aéroports de Roissy et Bruxelles.

Ces réserves substantielles étant émises, l'étude permet toutefois de dégager quelques constats utiles même s'ils sont parfois sévères :

- au rang des faiblesses de la métropole (assimilée à son seul territoire central) figure la faible présence de sièges sociaux de grands groupes européens, le nombre limité de nuitées touristiques, de musées, de foires, salons et congrès, le faiblesse de la recherche ;
- l'existence d'une place financière ou l'organisation de grandes manifestations culturelles permettent de classer la métropole dans une position "médiane" ;
- Lille est assez bien positionnée pour son nombre d'étudiants. Par ailleurs, l'économie est considérée comme diversifiée, pour l'agglomération centrale, l'Arc Sud étant plus positionné sur des fonctions industrielles ou d'échange.

• ... ou "European City of the future" ?

Le magazine "Foreign direct Investment", du groupe Financial Times, donne une image très différente du positionnement métropolitain dans la hiérarchie des villes européennes.

Les critères pris en compte dans cet exercice sont tout autres et veulent donner une plus grande importance à la prospective et au potentiel de développement. Les villes sont jugées sur 33 critères très variés, allant du niveau des investissements étrangers aux infrastructures de télécommunication, en passant par la qualité des écoles internationales, l'environnement et la sécurité.

Lille Métropole a été choisie parmi dix villes françaises comme "la Ville européenne du futur" pour la France et, au terme d'un processus de sélection impliquant 140 villes, elle figure avec 14 autres villes européennes comme "Ville européenne du futur 2004/2005".

Nombre d'appréciations intéressantes ont été émises par le jury :

- la disponibilité de la main d'œuvre et les prix compétitifs de l'immobilier permettent de concurrencer la capitale française ;

- Lille Métropole est jeune : 28% de la population a moins de 20 ans ; les 100 000 étudiants de la métropole en font la troisième ville universitaire française. La main d'œuvre est donc considérée comme disponible et bien formée ;

- les prix de location moyens sont le signe de la compétitivité lilloise en matière d'immobilier de bureaux, au regard de la proximité des capitales européennes ;

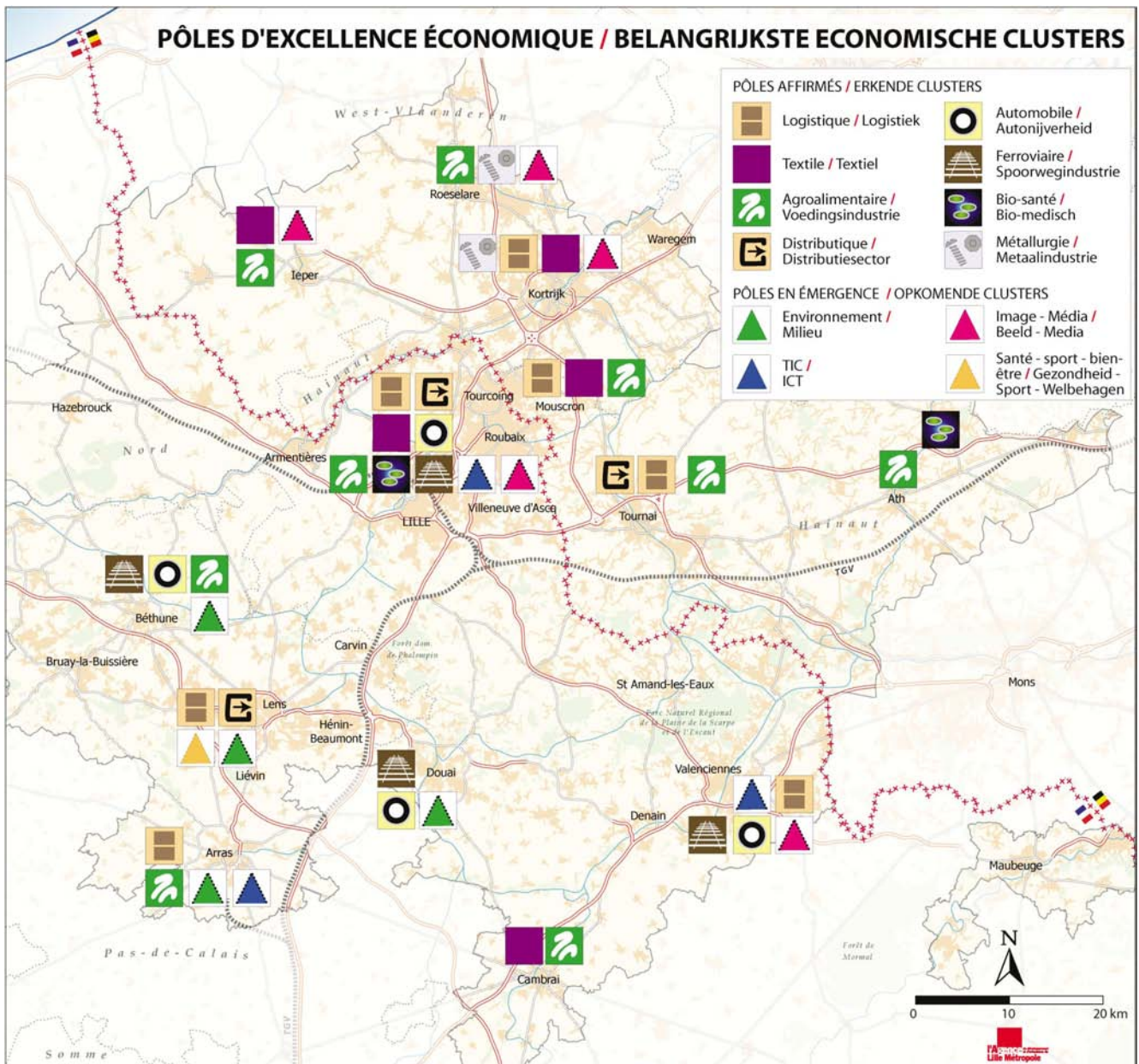
- Lille est aujourd'hui un hub de premier rang pour le TGV européen, avec 21 millions de passagers en 2003. Londres, Paris, Bruxelles sont très accessibles, ce qui fait de Lille Métropole une place Européenne incontournable.

Le jury a souligné en outre les bonnes perspectives économiques, la performance des infrastructures de transport et le "nouvel art de vivre", message propagé par Lille 2004.

Ces deux classements européens expriment finalement deux regards différents mais complémentaires portés sur une même réalité :

- celle d'une Aire métropolitaine dont le rayonnement demeure encore modeste, qui souffre de retards structurels importants et qui doit progresser fortement pour soutenir la concurrence internationale ;

- celle d'une Aire métropolitaine pleine de potentiel, de jeunesse et de dynamisme capable de relever le défi de la concurrence.



	Arr. Béthune	Arr. Lens	Arr. Douai	Arr. Valenciennes	Arr. Arras	Arr. Cambrai	Arr. Lille	Arr. Tournai-Ath	Arr. Ieper-Roeselare	Arr. Kortrijk	Arr. Mouscron
<b>PÔLES AFFIRMÉS</b>											
Logistique		x		x	x		x	x		x	x
Textile						x	x		x	x	x
Agro-alimentaire	x				x	x	x	x	x		x
Ferroviaire	x		x	x			x				
Automobile	x		x	x			x				
Distributive		x					x	x			
Tourisme		x		x	x		x	x	x		
Bio-Santé							x	x			
<b>PÔLES EN ÉMERGENCE</b>											
Environnement	x	x	x		x						
TIC				x	x		x				
Image/média				x			x		x	x	

## 2B. POTENTIELS DE RAYONNEMENT

Si le rayonnement actuel de l'aire métropolitaine de Lille, fait l'objet, comme on l'a souligné, d'appréciations contrastées, il reste sans aucun doute très en deçà de ce que ce qu'il pourrait être, au regard de sa situation géographique, de son poids démographique et économique, et des atouts dont elle dispose.

Ces atouts sont de première importance : une puissance économique avec des secteurs leaders au niveau national et européen, un pôle d'enseignement supérieur, des équipements de premier ordre (congrès, exposition, sport, culture,...), un dynamisme culturel,... Autant de points d'appui à valoriser.

### 2.7. DES PÔLES D'EXCELLENCE ÉCONOMIQUE

Au delà de l'approche statistique de l'économie de l'Aire métropolitaine (présentée ci-avant) l'analyse plus complète met en évidence un ensemble de pôles d'excellence, caractérisés par des concentrations d'emplois, d'entreprises et d'organismes de formation et recherche.

Ces pôles correspondent aux réponses au récent appel à projets de la DATAR sur les pôles de compétitivité. Les projets déposés et concernant l'Aire métropolitaine s'inscrivent en effet dans ces spécialités et à leurs rencontres : distribuTIC (distribution, TIC) ; environnements industriels (éco-entreprises) ; images numériques et nouvelles interactivités (TIC) ; I-trans (transports ferroviaires) ; nutrition-santé-longévité ; Up-tex (textiles innovants), ainsi que le pôle agro-ressources principalement localisé hors Région mais en liaison avec Arras et Cambrai.

#### • La présence de pôles de niveau européen

Quatre de ces pôles ont une visibilité internationale : le textile, les transports terrestres, la distribution et l'agro-alimentaire.

#### *Le textile*

Dans ce secteur industriel traditionnel de l'Aire métropolitaine, malgré les pertes récentes d'emplois, un fort potentiel de développement existe, notamment appuyé sur :

- un tissu de PME positionnées sur le textile technique ;
- l'existence d'un dispositif complet de formation, notamment supérieure, et de centres de recherches et de ressources ;
- l'affirmation d'un positionnement au "carrefour des modes" ;
- une forte mobilisation des instances professionnelles ;
- l'existence d'entreprises leaders européens voire mondiaux sur leur créneau ;
- un projet de parc d'activités dédié, en partie, au textile innovant sur le site de l'Union à Roubaix et Tourcoing à proximité de la Belgique.

Le dynamisme conservé du secteur textile sur le versant belge (Kortrijk surtout) permet d'envisager des synergies transfrontalières fortes.

#### *Les transports terrestres*

La région Nord - Pas de Calais est devenue la première région française pour l'industrie ferroviaire, la deuxième pour l'industrie automobile et la troisième pour l'activité logistique/transport. L'aire métropolitaine de Lille joue un rôle essentiel pour ce qui concerne les deux premières composantes.

#### • *Industrie ferroviaire*

La région regroupe 30% de la production française (10 000 emplois, 4 constructeurs, 100 équipementiers et sous-traitants, un centre d'essais ferroviaires et 5 laboratoires de recherche et centres de développement technologique). L'activité de construction ferroviaire concentre plus de 4 000 emplois en région dont 2 600 sont localisés dans l'arrondissement de Valenciennes et 600 dans l'arrondissement de Douai.



Ce pôle est à la pointe de la technique aux plans national et international puisqu'il est directement impliqué dans les réussites françaises que sont le TGV, le VAL (véhicule automatique léger dont le métro lillois a été la première réalisation) ou encore la nouvelle génération de tramways. Valenciennes accueille le premier centre d'essais ferroviaires français ainsi que l'agence CERTIFER de certification du matériel ferroviaire.

Ce regroupement a été considérablement renforcé par la décision, prise en 2004, de choisir Valenciennes (en lien avec Lille) pour implanter l'"Agence européenne d'interopérabilité et de sécurité ferroviaire", chargée d'organiser, pour l'avenir, la sécurité et les compatibilités du transport ferroviaire en Europe.

#### • *Industrie automobile*

L'automobile représente un cluster important principalement localisé, dans l'ancien Bassin minier. Cette activité s'étend à différents domaines industriels (mécanique, plasturgie,...) travaillant pour les constructeurs automobiles. 7 sites industriels constructeurs - Renault Douai, Toyota Valenciennes, MCA Renault Maubeuge, Sevelnord (Peugeot et Fiat) Hordain (Valenciennes), PSA Peugeot Citroën Valenciennes, STA (Société de transmission automatique) à Ruitz (Béthune-Bruay), Française de mécanique à Douvrin - 150 entreprises des équipementiers et le pôle de recherche sur les moteurs et l'acoustique automobile (CRITT M2A) à Béthune-Bruay constituent les principales vitrines de ce secteur qui contribue indéniablement à la visibilité internationale de l'Aire métropolitaine. Le site de Ghislenghien dans le Tournais (PSA) complète ce pôle et lui donne une dimension transfrontalière.

#### • *Logistique - Transport*

L'importance du transport et de la logistique se relie, en particulier, à la situation de l'Aire métropolitaine sur les grands réseaux de déplacements de l'Europe du Nord-Ouest et à la présence des activités de la VAD et de la grande distribution. Ces activités constituent une opportunité économique adaptée à la structure de qualification des bassins d'emplois de l'Aire métropolitaine.

Le pôle nodal de concentration logistique est aujourd'hui DELTA 3, plateforme multimodale de niveau européen située à la jonction entre l'agglomération centrale et l'Arc Sud. De nombreuses implantations d'entreprises logistiques de portée eurorégionale ou internationale peuvent être attirées par ce pôle.

#### *Les industries du commerce et la distribution*

L'Aire métropolitaine abrite de nombreux sièges de sociétés de distribution (vente à distance et grande distribution), principalement dans l'agglomération de Lille. C'est le premier pôle européen de vente par correspondance et à distance.

Les centrales d'achats génèrent une demande qui irrigue l'économie métropolitaine et régionale (textile, publicité, art graphique, finance, applications des technologies de l'information et de la communication,...) et leur présence motive de nombreux investisseurs dans leur choix de localisation en région.

#### *L'agro-alimentaire*

L'agro-alimentaire est, sur le versant français, un secteur d'activité à forte visibilité internationale avec la présence de plusieurs sièges de sociétés multinationales telles que Bonduelle, Lesaffre, Tereos, Leroux ou de grandes unités de production telles que Mc Cain ou Haagen-Dasz. Béthune Cambrai et Arras sont des lieux importants de concentration. De nombreux laboratoires, écoles, universités, centres de transferts de technologies sont présents dans l'Aire métropolitaine, parmi lesquels l'IAAL, l'ISA, l'Institut Pasteur, le CERTIA.

Ce secteur est aussi puissamment représenté sur le versant belge à Tournai, Mouscron (MIM) et Roeselare (surgelés) et s'inscrit dans le programme de valorisation des savoir-faire du Centre Transfrontalier de Développement Industriel et Commercial (initiative franco-belge soutenu par le FEDER, la Région Wallonne, la CCI de Lille Métropole).



- **Et de nouveaux pôles en émergence**

D'autres spécificités de l'économie métropolitaine, qui ne correspondent pas à des concentrations aussi fortes, se développent pour devenir de nouveaux pôles d'excellence. Leur constitution est plus ou moins avancée, selon les cas. Des étapes décisives ont déjà été franchies dans les domaines de la biologie - santé - nutrition et des technologies de l'information et de la communication.

### ***Biologie - santé - nutrition***

Ces activités sont surtout concentrées dans le secteur central de la métropole (5 000 emplois dans 30 entreprises, ainsi que 500 chercheurs). L'Institut Pasteur et le CHR en sont les deux points d'accroche majeurs mais d'autres structures se sont depuis développées, parmi lesquelles la fondation Cœur et Artère, le génopole Lille Nord - Pas de Calais, le cancéropole Nord-Ouest (associé à la Normandie et Bruxelles). L'existence d'un laboratoire de recherche sur le cerveau à Lens disposant d'une forte notoriété internationale et l'intégration expérimentale du Centre Hospitalier d'Arras dans une stratégie "Full Internet" méritent d'être également mentionnés. Le parc d'activités "Eurasanté", contigu au CHR et dédié à ces activités accueille aujourd'hui près de 70 entreprises et plus de 900 emplois.

La région est aussi un des plus puissants regroupements européens en matière "d'agro-bio-tech" avec des entreprises et des laboratoires d'envergure internationale. Arras a ainsi été labellisée en 2002 technopole pour les industries agro-alimentaires ("Agridpole", disposant de six centres de recherche publics et privés et d'un DESS agro-alimentaire). En complémentarité avec Eurasanté, le centre de culture scientifique et technique "Cité Nature" à Arras se consacre à la nourriture, l'agriculture, la nature et la santé.

Dans un registre complémentaire, Saint-Amand-les-Eaux décline la thématique santé autour du thermalisme et souhaite utiliser l'effet vitrine de la station thermale pour attirer des bioactivités et toute implantation pouvant se réclamer de la problématique de l'eau.

### ***Technologies de l'information et de la communication (TIC)***

Au 1<sup>er</sup> janvier 2003, le Nord - Pas de Calais comptait 3 220 établissements et 31 000 emplois dans les TIC. L'aire urbaine de Lille concentre 55% de ces établissements (soit 1 771 établissements et près de 20 000 emplois, source : Insee-Unedic), ce qui la place au 5<sup>ème</sup> rang des villes françaises en ce domaine.

Au sein du secteur des TIC, le pôle de l'internet, du e-commerce, de la e-distribution et du e-marketing est une spécificité métropolitaine. Il représente plus de 300 entreprises issues notamment de la dynamique générée par les entreprises de la VAD et de la grande distribution.

Parmi la vingtaine de laboratoires travaillant sur les TIC, figurent notamment trois structures majeures de recherche appliquée : l'IRCICA (Institut de Recherche en Composants pour l'Information et la Communication Avancée), l'IRI (Interdisciplinary Research Institute) et l'INRIA Futurs. Plusieurs formations disposent d'une renommée internationale, au premier rang desquelles le studio du Fresnoy (Tourcoing), Supinfocom et Supinfogame (Valenciennes).

Si Lille Métropole est bien dotée en réseaux de télécommunication haut débit avec la présence des principaux opérateurs et fournisseurs, Valenciennes dispose d'un réseau numérique local et la Communauté Urbaine d'Arras a choisi de confier à un délégataire la réalisation d'une infrastructure neutre d'une cinquantaine de kilomètres, ouverte à tous les opérateurs et desservant notamment les zones d'activités économiques.

La stratégie de Lille Métropole Communauté urbaine dans ce domaine s'appuie sur deux opérations majeures : EuraTechnologies, en cours de montage à Lille-Loos, qui abritera un équipement d'accueil d'entreprises fournissant un bouquet de services à fort potentiel, capable de concurrencer les grands parcs technologiques européens ; la Haute-Borne, au cœur de la Cité Scientifique de Villeneuve-d'Ascq, site d'accueil prioritaire pour les entreprises innovantes et les activités de recherche et de valorisation de la recherche.

**EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS 1999**

Aires urbaines	Population	Emploi Total	EMS	Art	Banque assurance	Commerce	Commercial dans l'industrie	Gestion industrielle	Information	Informatique	Services aux entreprises	Télécom	Transport	Recherche
Lille	1 142 887	455 543	37 717	1 420	3 683	4 786	1 939	2 288	782	332	12 803	1 491	1 859	6 334
Douai-Lens	552 635	154 666	5 245	233	448	617	242	617	100	45	1 465	292	414	772
Valenciennes	399 581	113 311	4 517	245	260	558	291	547	36	45	955	188	324	1 068
Maubeuge	117 533	36 743	1 107	56	70	104	102	195	4	17	259	36	74	190
Béthune	268 435	76 865	2 339	134	117	279	143	436	46	41	460	158	138	387
Arras	124 137	55 783	2 641	61	447	363	110	230	16	25	733	151	151	354
<b>Total AML**</b>	2 605 208	892 911	53 566	2 149	5 025	6 707	2 827	4 313	984	505	16 675	2 316	2 960	9 105
<b>France métropolitaine</b>	58 520 639	22 800 616	1 806 083	130 290	146 836	214 693	81 909	128 157	58 020	35 015	552 677	76 736	107 361	274 389
<b>Spécialisation de AML**</b>				56	115	105	116	113	57	49	102	102	93	112

\* Aire métropolitaine de Lille

Source : DATAR – Insee RGP 1999

Somme des EMS dans les aires urbaines composant l'Aire métropolitaine de Lille.

Spécialisation : ((effectifs de l'AU de la branche EMS/total des EMS de l'AU) / (effectif national de la branche EMS/total des EMS nationaux)) x 100.

- **Un potentiel pour d'autres pôles de développement**

### *Éco-entreprises*

Un projet de pôle de compétitivité a été initié autour de l'idée centrale de connaître et comprendre les matériaux issus des activités industrielles pour en créer de nouveaux par recyclage. En 2004, cette définition couvrait (selon une évaluation issue de l'annuaire régional des éco-entreprises) plus de 400 entreprises et de 9 000 salariés dans la région Nord - Pas de Calais. Ces effectifs allaient croissant. 50 laboratoires avec près de 400 chercheurs, intervenaient sur les sites et sols pollués, boues et sédiments, matériaux, déchets, ... Dans l'Aire métropolitaine, ces activités se situent en particulier dans la métropole lilloise et le Bassin minier.

Développer ces activités présente un ensemble plusieurs formes d'intérêt : la prise en compte du développement durable, le potentiel d'innovation et de développement économique, mais aussi l'intérêt de se positionner sur des questions particulièrement fortes dans l'aire métropolitaine, car directement liées à son passé industriel.

### *Economie sociale et solidaire*

Ce domaine rassemble des activités de nature très diverses (associations, mutuelles, SCOP, fondations, organismes d'insertion, commerce équitable) qui se retrouvent autour de valeurs communes que sont la liberté d'adhésion, la gestion démocratique, la mobilisation des ressources bénévoles et la répartition équitable ou le réinvestissement des bénéfices. Ces activités renvoient aux valeurs de solidarité liées à l'histoire de l'Aire métropolitaine. Cependant, il s'agit d'un véritable secteur économique au sein duquel des entreprises se sont développées, ont créé des emplois et ont été à l'initiative de nombreuses innovations (de la création de logiciels libres à la valorisation des déchets). Ce peut être aussi un véritable laboratoire de l'esprit d'entreprise.

Les données disponibles (pour le versant français de l'Aire métropolitaine ou la région Nord - Pas de Calais) ne révèlent pas de concentration

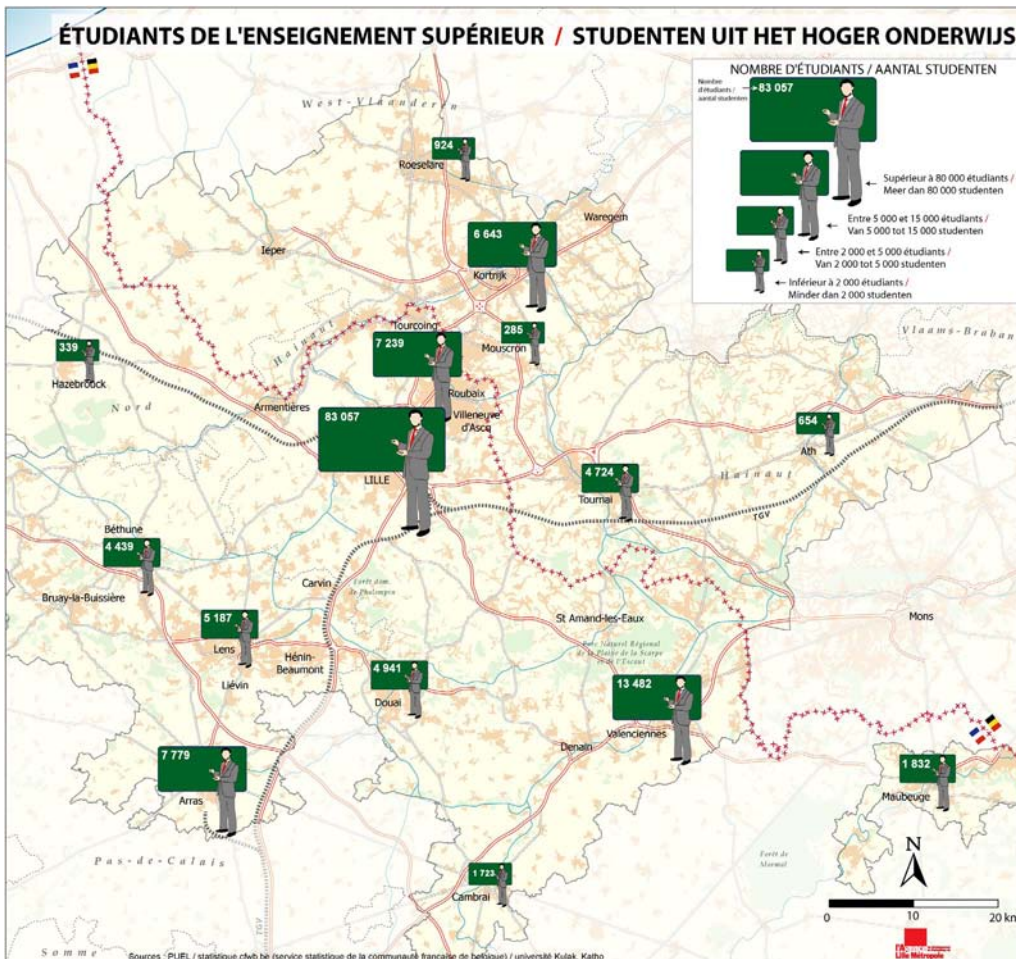
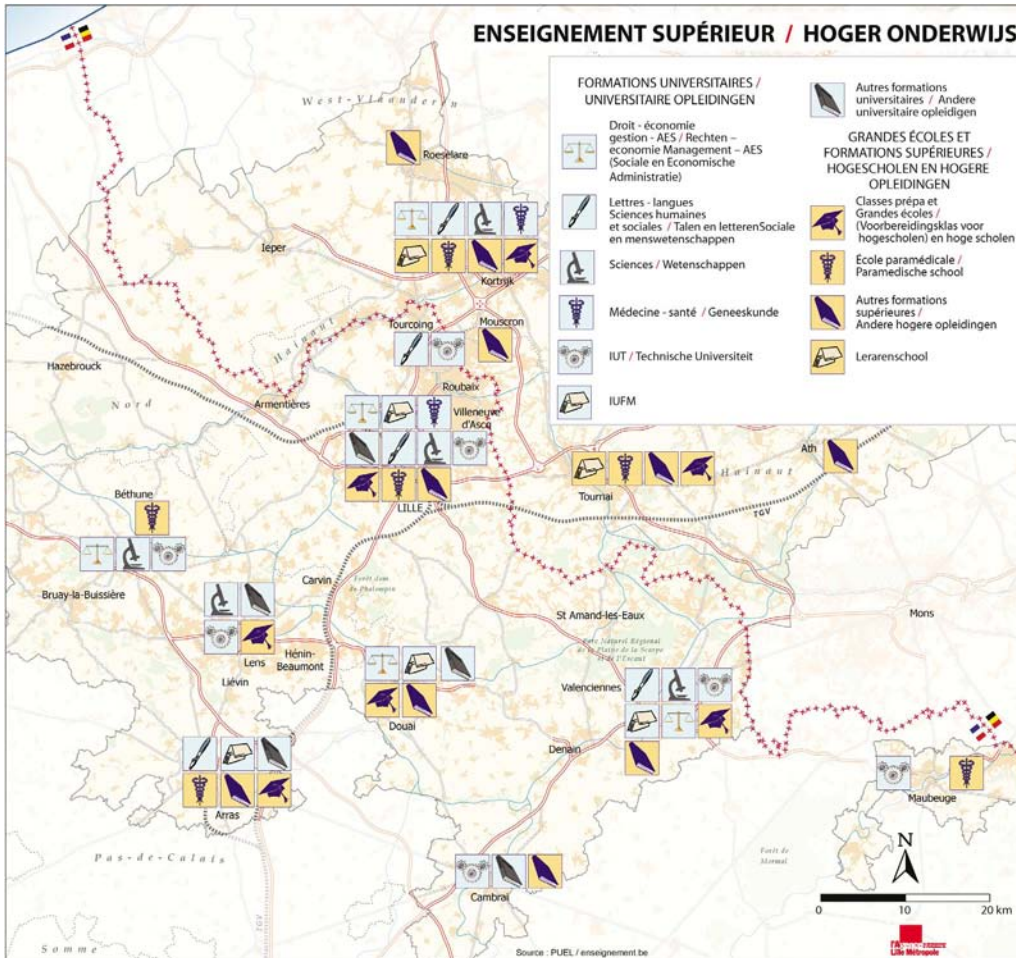
particulière dans ce domaine mais elles montrent une croissance récente forte (20% d'établissements en plus de 1997 à 2003). Un Plan de développement, porté par le Conseil Régional, est consacré à ce secteur, qui peut être un des vecteurs d'un développement économique équilibré porteur de cohésion sociale et de développement durable, conformément à la Charte Européenne de l'économie sociale.

## **2.8. LES EMPLOIS MÉTROPOLITAINS SUPÉRIEURS : UNE CONCENTRATION LIMITÉE**

Pour qualifier et décrire les fonctions supérieures des territoires, l'Insee a défini onze branches d'activité, employant des ingénieurs et des cadres dans leurs fonctions d'animation, de direction et d'encadrement (art, banque-assurance, commerce, commercial dans l'industrie, gestion industrielle, information, informatique, services aux entreprises, télécommunications, transports, recherche). Les emplois correspondants, "dits emplois métropolitains supérieurs" (EMS) constituent des indicateurs de rayonnement économique du territoire.

Les données disponibles concernant l'aire métropolitaine de Lille, sont celles des aires urbaines (définies par l'Insee) de Lille, et de l'Arc Sud : Béthune, Douai-Lens, Valenciennes, Arras et Maubeuge. Elles ne couvrent que le territoire français. Avec 38 000 EMS en 1999, l'aire urbaine de Lille vient après Paris (816 000), Lyon (76 000), Marseille-Aix (47 000) et Toulouse (48 000). Si l'on ajoute l'agglomération centrale et l'Arc Sud le total - 54 000 EMS - occupe la 3<sup>ème</sup> position derrière Paris et Lyon.

Mais si l'on raisonne en pourcentage du nombre des emplois, l'aire urbaine de Lille, avec 8,3% d'EMS n'arrive qu'au douzième rang, après celles de Paris (16%), Grenoble (12,7), Toulouse (12), Montpellier (11,4), Lyon (10,6), Strasbourg (9,5), Bordeaux, Marseille-Aix, Nantes, Rennes (8,7) et Nice (8,5).



Pour la partie étudiée de l'Aire métropolitaine le taux est inférieur (6,2%), les pourcentages d'EMS étant beaucoup plus faibles dans les aires urbaines du Bassin minier et d'Arras (3 à 4,7%). Ainsi la métropole lilloise concentre les EMS de l'Aire métropolitaine, mais cet indicateur souligne à nouveau le caractère limité de son rayonnement économique, bien inférieur à son importance démographique ou en nombre d'emplois.

Au cours de la décennie 1990 (1990-1999) toutes les composantes de l'Aire métropolitaine ont connu une progression de leurs emplois métropolitains supérieurs. Ceux-ci ont crû plus vite à Béthune, Arras et Lille que dans la moyenne des aires urbaines françaises, ce qui montre un phénomène de rattrapage quantitatif assez important. La croissance 1990-99 a été de l'ordre de 20% sur l'Aire métropolitaine. Elle a été plus rapide qu'à Lyon et Marseille, mais moins que de grandes agglomérations comme Toulouse, Rennes ou Nantes.

Sur la base de la présence des EMS, l'aire métropolitaine de Lille apparaît bien positionnée pour les activités de banque-assurance (deuxième position, après Paris), du commerce, du commerce dans l'industrie, de la gestion industrielle, des services aux entreprises et de la recherche. Ces spécialités sont surtout lilloises, mais Arras, Valenciennes, Béthune, Maubeuge et Lens-Douai sont moteurs pour la gestion industrielle.

## 2.9. UN EFFORT CONSIDÉRABLE RÉALISÉ POUR L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR

Le développement de l'enseignement supérieur et de la recherche figure parmi les priorités de l'aire métropolitaine de Lille. Après avoir connu des pourcentages de bacheliers et de diplômés faibles, l'académie de Lille a vu ses effectifs étudiants doubler au cours des 20 dernières années. L'Aire métropolitaine compte aujourd'hui près de 150 000 étudiants, dont près de 15 000 sur le versant belge.

### • Une offre de formation importante et diversifiée

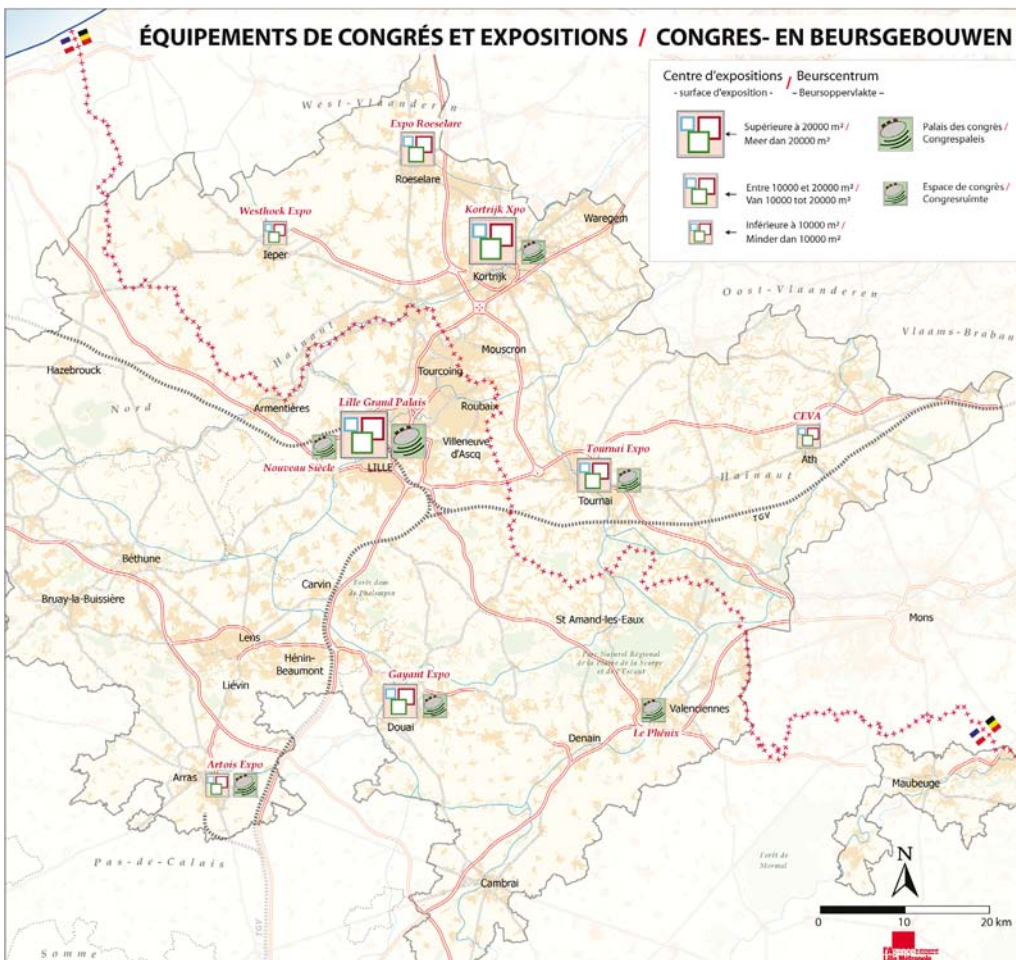
Ces étudiants se répartissent principalement dans 7 universités (près de 90 000 étudiants) qui proposent des formations très diversifiées : Lille 1, Lille 2, Lille 3, Université multipolaire d'Artois, Université de Valenciennes Hainaut Cambrésis, KULAK à Kortrijk (antenne de l'université catholique de Leuven) et Fédération universitaire et polytechnique de Lille (l'"Université Catholique"), ensemble privé le plus important et le plus diversifié de France.

D'autres formations supérieures d'excellence sont dispensées dans l'Aire métropolitaine. Plus de 15 000 étudiants fréquentent les classes préparatoires et de nombreuses grandes écoles d'ingénieurs ou de commerce, deux écoles d'architecture, un Institut d'Études Politiques et une école de journalisme. Beaucoup de ces structures ont un rayonnement national et européen, certaines un réel rayonnement international.

Si la majeure partie des formations supérieures est concentrée dans l'agglomération lilloise, l'offre, qu'elle soit universitaire ou de plus courte durée et spécialisée, est relativement répartie et favorise la présence étudiante dans les principales villes de l'Aire métropolitaine.

### • Mais un rayonnement encore insuffisant

Cependant le rayonnement de l'enseignement supérieur métropolitain demeure limité en raison de la dispersion des établissements et des moyens. Le nombre de formations supérieures de 3<sup>ème</sup> cycle accuse un certain retard par rapport à la moyenne française et la partie belge de l'Aire métropolitaine en reste très faiblement pourvue. La création en 1993 du Pôle Universitaire Européen de Lille Nord - Pas de Calais, qui rassemble l'ensemble des établissements de l'enseignement supérieur et de la recherche de la région Nord - Pas de Calais, témoigne cependant de l'ambition d'ouverture internationale et donne plus de visibilité à l'offre de formation et de recherche.



- **Et un retard en matière de recherche**

En matière de recherche, le retard constaté concerne tant la recherche publique que la recherche privée. De 1990 à 1998, la part des enseignants-chercheurs a nettement progressé dans la région Nord - Pas de Calais ; elle est passée de 2,8 à 4,9% du total national, ce qui place la région au 4<sup>ème</sup> rang national. Pourtant, la proportion de chercheurs travaillant dans les grands organismes publics est relativement faible. Le poids des laboratoires de recherche publique présents dans l'Aire métropolitaine reste trop faible pour assurer une visibilité et une attractivité à une échelle internationale. Sur le versant belge, la recherche publique est presque absente.

Le manque de stratégie globale et de coopération efficace, l'insuffisance des structures d'accueil, comme celle des échanges entre la recherche et les entreprises sont autant de faiblesses devant être prises en considération pour redessiner le paysage de la recherche métropolitaine en s'appuyant sur les potentiels existants.

## **2.10. DES ÉQUIPEMENTS NOMBREUX ET DE QUALITÉ**

- **Un réel dynamisme sportif, un nombre limité de grands équipements**

On entend par grands équipements les équipements en capacité d'accueillir des événements sportifs majeurs, d'ordre national et international. Sur le territoire de l'aire métropolitaine de Lille, ce sont notamment le stade Bollaert de Lens, le stade couvert Régional de Liévin, la base nautique de Saint Laurent Blangy, le stadium Nord de Villeneuve d'Ascq, l'hippodrome de Kuurne, etc. Ces équipements majeurs se concentrent sur l'axe Courtrai - Mouscron-Lille - Lens - Arras ainsi que sur Valenciennes.

La région Nord - Pas de Calais est riche en clubs sportifs de niveaux nationaux 1 et 2 ; elle se classe sur ce plan après la région Ile de France et avant la région Rhône Alpes.

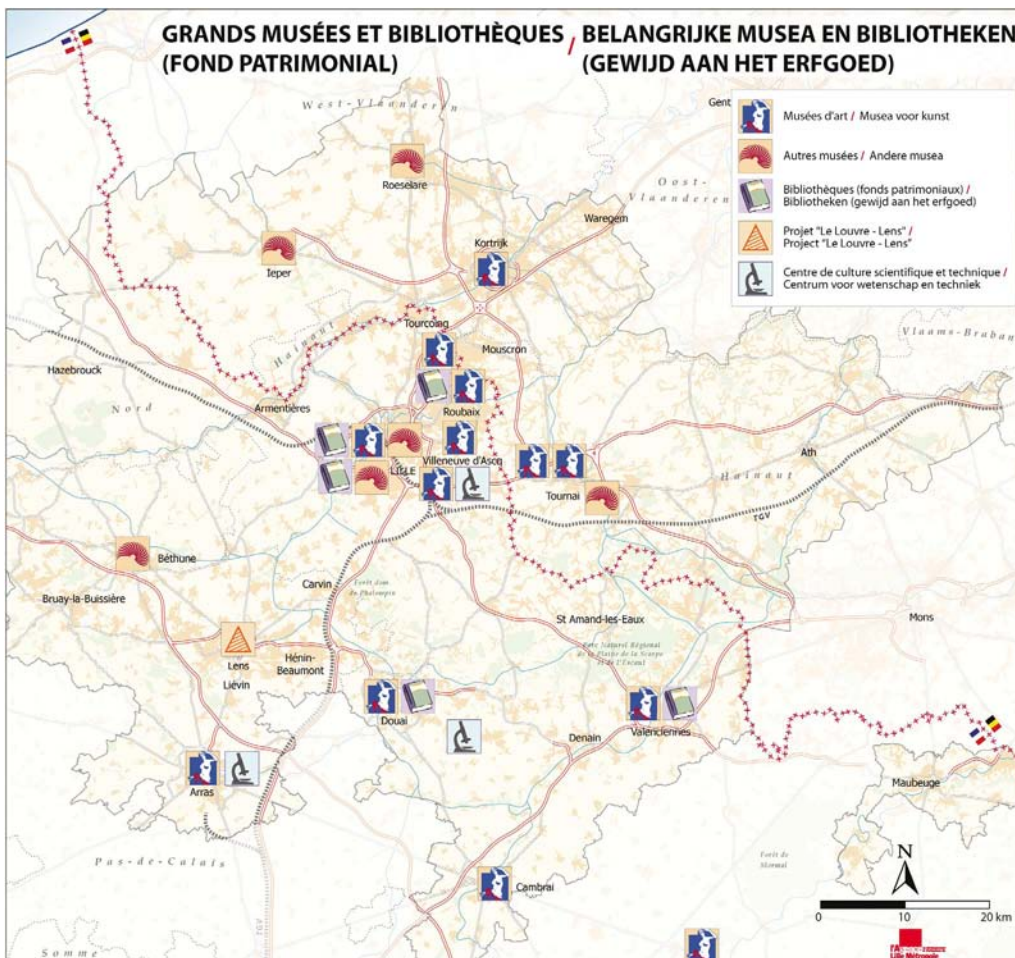
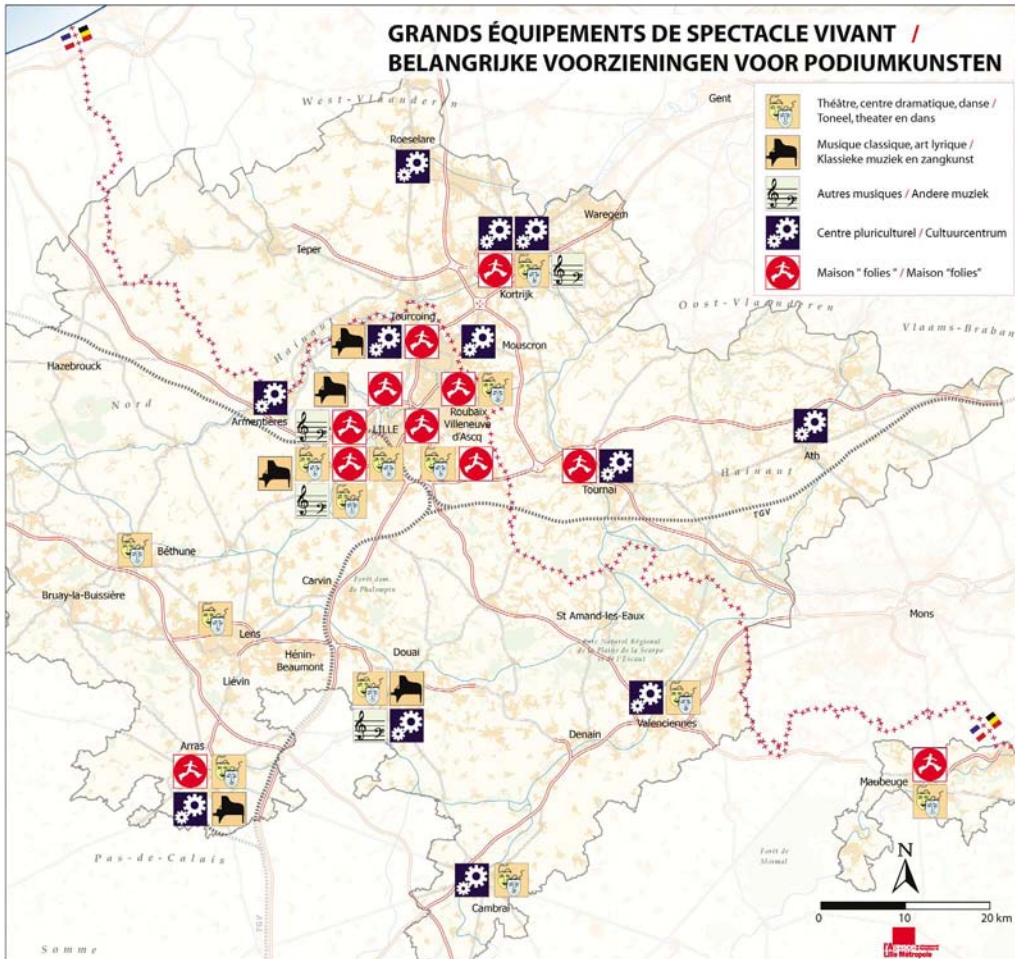
Le territoire de l'Aire métropolitaine accueille près de 60% des clubs sportifs régionaux évoluant au plus haut niveau. Il compte un important vivier de sportifs et d'équipes de haut niveau, plusieurs centres de formations (pôles espoirs et pôles France, côté français), ainsi que de très nombreux équipements et clubs et de niveau régional.

Pourtant, les événements sportifs majeurs réguliers restent assez peu nombreux, à l'exception des meetings internationaux d'athlétisme de Villeneuve d'Ascq et de Liévin, du Paris/Roubaix et des matchs des championnats de football français et belges (équipes de Mouscron, Lille et Lens). De grands projets se préparent : stade Grimponprez-Jooris II à Lille, reconfiguration du stade de Liévin ; mais certains équipements semblent toujours faire défaut au territoire et à ses grandes équipes : palais omnisports, piscine olympique, patinoire permettant l'accueil de grandes compétitions.

- **De grands équipements d'exposition et de congrès**

La situation de l'Aire métropolitaine, son accessibilité et son dynamisme économique en ont fait un lieu privilégié de rencontres à vocation économique, depuis les foires médiévales jusqu'à la désormais historique Foire de Lille.

L'Aire métropolitaine dispose aujourd'hui d'outils très performants en ce domaine. Au premier rang de ceux-ci figure Lille Grand Palais qui regroupe sous le même toit un palais des congrès, un palais des expositions et une grande salle de spectacle, les trois équipements pouvant fonctionner en synergie. Kortrijk Xpo est un autre équipement de première importance par la taille mais aussi par le nombre et la qualité des manifestations qui y sont organisées. Douai (avec Gayant expo), Tournai, Roeselare et Arras possèdent aussi des équipements d'exposition, de taille sensiblement inférieure, mais susceptibles d'accueillir des salons d'importance internationale.



Beaucoup d'autres équipements, publics et privés, peuvent accueillir des rencontres et des manifestations, professionnelles ou culturelles, plus ou moins importantes. Deux d'entr'eux se signalent par leur dimension et leur qualité : le Phénix à Valenciennes et Le Palais de la musique à Lille.

Une coordination accrue entre ces différents équipements, et avec des structures équivalentes de métropoles voisines, (Bruxelles en particulier) permettrait d'accroître et de promouvoir le rôle de l'Aire métropolitaine comme point de rencontre de l'Europe.

- **Un remarquable maillage d'équipements culturels**

L'Aire métropolitaine dispose d'un maillage exceptionnel d'équipements culturels. Un recensement cartographique réalisé en 2003 (l'atlas culturel établi par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille et la Mission Bassin Minier avec l'appui des communes et intercommunales belges du territoire de la COPIT) sur la plus grande partie de l'Aire métropolitaine, a illustré l'étendue et la richesse de l'équipement culturel du territoire, ainsi que sa répartition globalement équilibrée. Cet atlas recensait l'ensemble des structures de niveau professionnel ; beaucoup d'entr'elles ont d'abord une vocation de proximité. Cependant, le même constat de richesse de l'offre s'impose si on se limite aux "grands équipements" susceptibles de contribuer directement au rayonnement national et international. Leur nombre et leur qualité sont élevés sur l'ensemble du territoire, même si la concentration est plus grande sur Lille et son agglomération.

Depuis près de trente ans en effet, avec l'aide des régions, communautés et départements, les territoires de l'Aire métropolitaine ont fait un important effort d'investissement en faveur des équipements publics, en particulier ceux destinés à la culture. Le résultat est particulièrement net pour ce qui concerne le spectacle vivant et pour les musées. De grandes salles de concert ont été créées, pour la musique classique comme pour les musiques actuelles (Palais de la musique, Zénith, Aéronef) ;

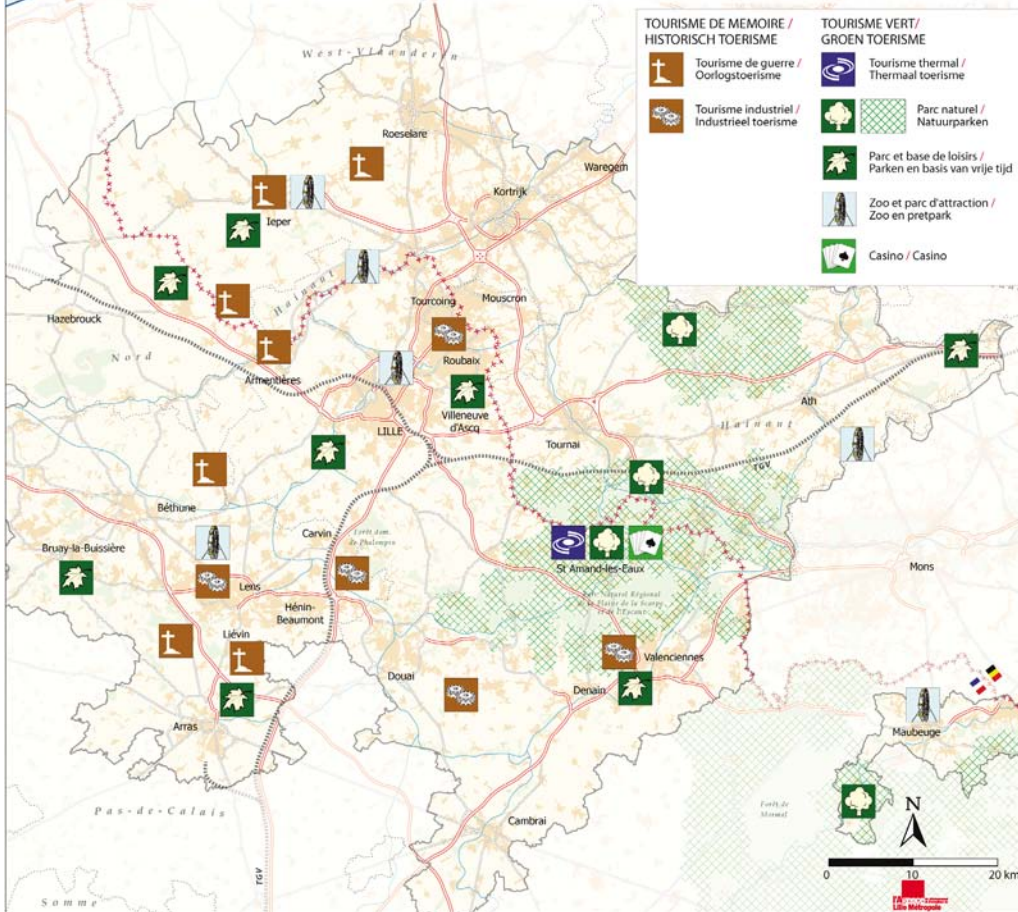
un réseau dense de salles plus petites et plus spécialisées s'est aussi développé. Cet effort a permis à l'Aire métropolitaine de renouer avec sa tradition musicale, savante comme populaire. Des structures de renom ont vu le jour, comme l'orchestre national de Lille, l'Atelier Lyrique de Tourcoing et plus récemment l'Opéra de Lille.

L'effort a sans doute été plus grand encore pour ce qui concerne les arts dramatiques et la danse ; l'Aire métropolitaine dispose aujourd'hui d'un ensemble dense de salles, neuves ou rénovées. Des équipes jeunes et entreprenantes en ont pris la responsabilité et en ont souvent fait des centres de création et de diffusion multidisciplinaires, par exemple la Comédie de Béthune, Culture Commune (Bassin minier), la Théâtre du Nord et le Grand Bleu (Lille), le Stadschouwburg (Kortrijk), l'Hippodrome (Douai), le Phénix (Valenciennes), le Manège (Maubeuge-Mons),... Nombre de partenariats, notamment transfrontaliers, ont été mis en œuvre, comme entre la maison de la Culture de Tournai et La Rose des Vents (Villeneuve d'Ascq) ou Limelight (Kortrijk) et Danse à Lille et un Centre dramatique transfrontalier a été créé entre Mouscron et Tourcoing.

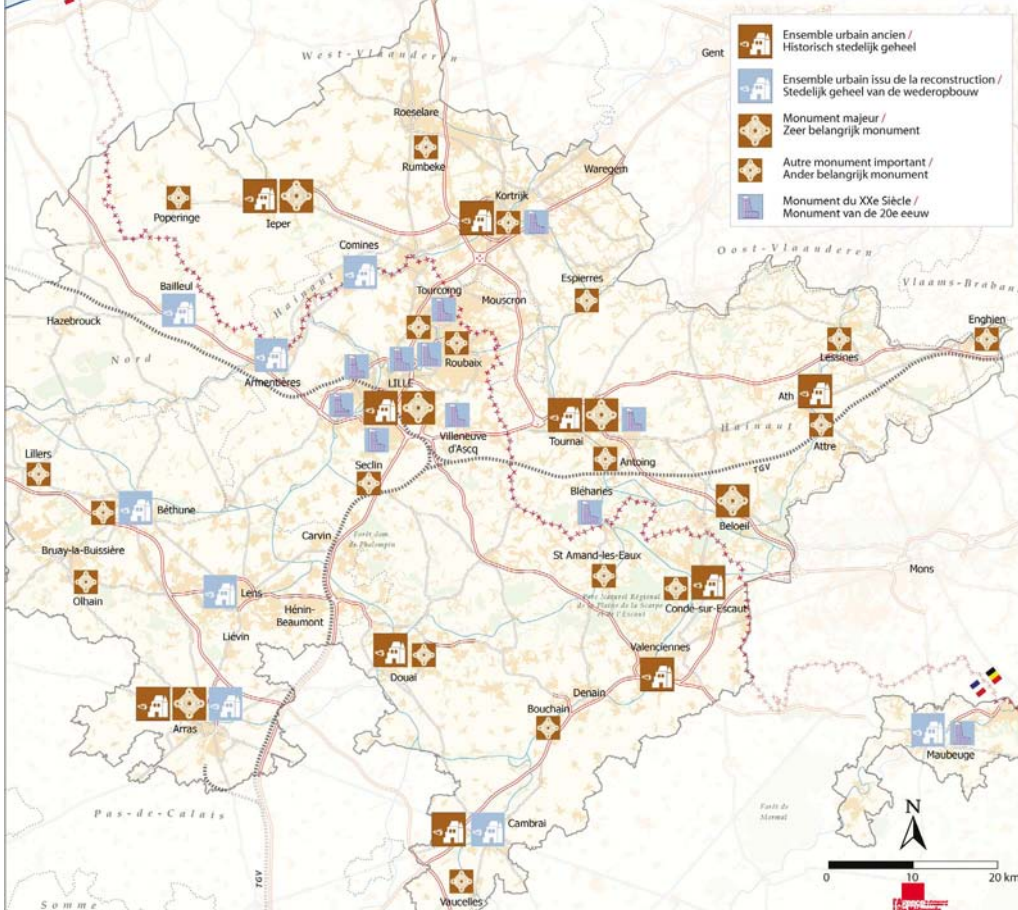
L'Aire métropolitaine se distingue aussi pour le nombre de ses musées et en particulier de ses musées d'art. Dans ce domaine aussi l'effort a été considérable. Certains musées peuvent rivaliser avec les grands musées européens par la qualité de leurs espaces et de leurs collections, généralistes comme le Palais de Beaux-Arts de Lille, ou plus spécialisées comme le Musée d'art moderne de Lille Métropole à Villeneuve d'Ascq. Des musées de plus petites dimensions - à Arras, Cambrai, Douai, Kortrijk, Valenciennes, Tournai... - abritent aussi de nombreux chefs d'œuvre et certains, comme le musée d'Art et d'Industrie de Roubaix et le musée Matisse du Cateau-Cambrésis, ont aujourd'hui un rayonnement dépassant les prévisions les plus optimistes.

La décision de créer à Lens un nouveau Musée du Louvre va venir renforcer, de façon considérable, le rayonnement culturel de toute l'Aire métropolitaine, à laquelle manque cependant encore un grand musée d'art contemporain.

## PRINCIPALES ATTRACTIONS TOURISTIQUES / VOORNAAMSTE TOERISTISCHE ATTRACTIES



## TOURISME PATRIMONIAL / ERFGOEDTOERISME



D'autres types de musées structurent le territoire : musées de mémoire, comme le musée d'ethnographie de Béthune, "In Flanders Fields" à Ieper, les différents musées de Tournai ou le centre historique minier de Lewarde ; musées et espaces scientifiques, comme le musée d'histoire naturelle de Lille, le forum des sciences de Villeneuve d'Ascq ou Céréstar à Arras. Il reste cependant paradoxal que dans une région de tradition industrielle, l'histoire et le patrimoine technique fassent l'objet de présentations encore bien modestes.

Dans la perspective de Lille 2004, de nouveaux équipements culturels ont été ouverts : les "maisons-folies". Souvent implantées dans des quartiers populaires, elles combinent espaces dédiés à la création, équipements de diffusion et lieux de convivialité et d'accueil d'artistes. Elles veulent symboliser une nouvelle approche du rôle de la culture dans le renouvellement urbain et le rayonnement des territoires.

La mise en réseau et la promotion de toute cette richesse culturelle permettrait sans doute d'en améliorer la connaissance et la fréquentation, au bénéfice du rayonnement et l'attractivité de l'Aire métropolitaine.

## **2.11. UN RAYONNEMENT CULTUREL ET UNE ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE EN PLEIN DÉVELOPPEMENT**

Les formidables bouleversements liés à l'industrialisation n'ont pas rompu tout lien avec les traditions culturelles, notamment avec les cultures populaires. Mais, durant près de deux siècles, la société locale a été tendue vers la production plus que vers la création ou l'agrément. Même si de grands artistes sont nés et ont vécu dans le territoire, si de grands équipements y ont été construits, la vie culturelle est longtemps passée au second plan. Les dernières décennies et singulièrement Lille 2004, Capitale Européenne de la Culture ont cependant montré la capacité de l'Aire métropolitaine à se hisser au niveau des grands centres culturels d'Europe.

### **• Un patrimoine urbain exceptionnel mais sous-estimé**

Le patrimoine urbain et architectural a été longtemps négligé, peut-être plus qu'ailleurs, pour des raisons économiques et culturelles. La sous-estimation de ce patrimoine, dans le contexte français en particulier, se relie sans doute aussi à son caractère atypique.

Les grands chefs d'œuvre y sont nombreux : cathédrales et abbayes (Tournai, Cambrai, Arras, Ieper, St Amand, Vaucelles,...), châteaux (Beloeil, Condé, Bondues, Spierre,...), ensembles urbains comme les places d'Arras ou le centre de Ieper, hôtels de ville et autres bâtiments civils remarquables, et quartiers restaurés comme au centre de Lille, mais aussi à Tournai, Kortrijk, Douai, Cambrai, Valenciennes, Condé,...

Mais ce patrimoine, ce sont aussi des maisons opulentes ou modestes, des constructions militaires et industrielles, des ensembles issus des reconstructions (Ieper, Comines, Armentières, Bailleul, Béthune, Lens,... après la première guerre ; Maubeuge,... après la seconde). Et encore des réalisations plus récentes, parmi lesquelles la ville nouvelle de Villeneuve d'Ascq, laboratoire du nouveau architectural à partir de 1970, les réalisations résolument contemporaines du quartier Euralille ou celles de Kortrijk et des villes voisines.

L'intérêt pour la valorisation du patrimoine se traduit aujourd'hui par de nombreuses initiatives, qu'illustrent particulièrement les dossiers de demande d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Trois dossiers concernent l'Aire métropolitaine :

- le Bassin minier, portée par l'association "BMU 2005" à Loos-en-Gohelle.
- les beffrois de 22 villes du Nord - Pas de Calais et de la Somme, portée par l'association "Beffrois et Patrimoine" à Arras concernant de nombreuses villes de l'Aire métropolitaine (cette demande fait suite au classement au patrimoine mondial de l'humanité, en 1999, de 32 beffrois belges).



- 19 villes fortifiées à l'échelle de l'Eurorégion sous le nom de Septentrion ; les villes de l'Aire métropolitaine concernées sont Cambrai, Condé-sur-l'Escaut, Lille, Maubeuge. En outre, Lille, avec 9 autres villes françaises, est inscrite au dossier de candidature déposé par Besançon pour le classement des villes fortifiées par Vauban

#### • Le sens de la fête

S'il est un élément de rayonnement largement reconnu de l'Aire métropolitaine, comme des villes voisines, c'est bien la capacité à organiser et à vivre les fêtes et autres manifestations collectives. Une part importante de ces manifestations est issue de l'héritage de l'histoire ancienne (kermesses, ducasses, géants,... dont les fêtes de Gayant à Douai), que l'industrialisation est loin d'avoir effacé. On a assisté plus récemment à un renouveau important de ces manifestations comme en témoigne la renaissance du carnaval de Tournai et l'invention de nouvelles fêtes, comme la festival de la soupe à Lille.

Certaines manifestations ont déjà un important rayonnement européen ; c'est le cas en particulier de la Braderie de Lille qui, chaque année en septembre, attire un nombre très important de visiteurs (près de deux millions dit-on), vendeurs et acheteurs. Nombre de villes de l'Aire métropolitaine organisent, à plus petite échelle, des manifestations similaires. D'autres manifestations, notamment sportives ont un impact médiatique important : la course cycliste Paris-Roubaix, les meetings d'athlétisme de Liévin et de Villeneuve d'Ascq...

#### • Une réelle attractivité touristique

Le Nord - Pas de Calais est aujourd'hui la 11<sup>ème</sup> région touristique française et sa progression est rapide (42,7 millions de nuitées en 2002 ; en augmentation de 44% en 10 ans.

Le tourisme représente 3,3% du PIB régional et son produit s'accroît de 3% par an depuis 1999.

Si cette attractivité est d'abord due au littoral, l'Aire métropolitaine joue un rôle non négligeable en attirant plusieurs types de visiteurs :

- le tourisme urbain surtout présent dans l'agglomération de Lille mais aussi à Arras, Tournai et Ieper. Ce tourisme s'articule aussi avec le tourisme d'affaires ;

- le tourisme de loisirs avec les parcs zoologiques de Lille et de Maubeuge et les autres parcs à thème localisés surtout sur le versant belge (Bellewaerde à Ieper, Parc Paradisio à Brugelette, Loisinord dans le Bassin minier) ; d'autres pôles d'attraction forts existent comme Saint-Amand-les-Eaux grâce au thermalisme et à son casino (plus de 800 000 visiteurs en 2004) ;

- le tourisme rural et le tourisme vert notamment attiré par les parcs naturels : ceux de l'Avesnois, des plaines de la Scarpe et du pays des collines, mais aussi les monts de Flandre et les collines d'Artois (base d'Olhain) ;

- le tourisme de mémoire avec les sites emblématiques pour les anglo-saxons comme Ieper mais aussi Vimy

- le tourisme industriel, à l'exemple de Lewarde notamment.

Le tourisme recèle sans doute encore un potentiel d'activités et d'emplois important pour l'Aire métropolitaine. L'enjeu est le développement économique et le changement d'image. Lille 2004 a bien montré l'impact possible de grandes manifestations coordonnées et de leur promotion à l'échelle internationale : plus que doublement du nombre de visiteurs, accroissement d'un tiers des touristes étrangers et des séjours hôteliers,...



- **Le défi de l'attractivité**

Toute une série d'actions ont été menées, en trente ans, pour faire, d'un espace marqué par une histoire industrielle, un centre attractif au plan culturel qui puisse compter en Europe. La désignation de Lille comme Capitale Européenne de la Culture a couronné ces efforts. A cette occasion, c'est, pour la première fois, toute une aire métropolitaine transfrontalière qui a montré son art de vivre, sa capacité à innover et à séduire.

Accroître encore l'attractivité du territoire reste un objectif majeur. Il faut y attirer les hommes et les initiatives, mais aussi mieux tirer profit des flux qui le traversent et savoir mieux retenir ses forces vives.

De nombreuses ressources existent - dans la démographie, l'économie, les équipements, la culture - de l'Aire métropolitaine. Une meilleure mise en cohérence et une promotion renforcée paraissent des outils nécessaires pour permettre à l'Aire métropolitaine de franchir un nouveau cap. Ce défi doit être relevé en maintenant le fort attachement des habitants au territoire. C'est une nécessité pour réussir la mutation culturelle que constitue le passage d'une société tendue vers les objectifs de la production à une société de la création et des loisirs.



### **3. ORGANISATION DE LA COOPÉRATION**



## 3. ORGANISATION DE LA COOPÉRATION

### 3.1. ARTICULATION AVEC LES POLITIQUES TERRITORIALES ET LES COOPÉRATIONS EXISTANTES

- **Un projet inscrit  
dans les dynamiques européennes**

L'Aire métropolitaine souhaite adosser le développement de sa compétitivité aux principes du processus de Lisbonne, en s'engageant dans une démarche de développement durable, en conciliant performance économique, cohésion sociale et respect de l'environnement. Ces objectifs sont partagés par les documents de planification élaborés à une échelle plus large que celle de son territoire.

Les enjeux de développement de l'Aire métropolitaine sont d'ailleurs pleinement articulés avec ces documents de planification et en particulier :

- le SDEC (niveau européen) ;
- le SDER (Région wallonne) ;
- le Structuurplan (Région Flandre) ;
- le SRADT et le SRT (en préparation par la Région Nord - Pas de Calais).

Cette inscription dans le contexte européen et particulièrement dans l'espace franco-belge est confortée par les récentes évolutions qui permettent d'accroître le dynamisme de la coopération transfrontalière :

- le traité franco-belge signé en septembre 2002 et désormais ratifié ;
- la démarche d'expérimentation législative et réglementaire dans le cadre du processus de décentralisation, sur la dimension transfrontalière de la métropole lilloise ;
- la mise en place par la Préfecture de Région et le Conseil Régional Nord - Pas de Calais, fin 2002, d'une plate-forme d'échanges, de dialogue et d'accompagnement de projets transfrontaliers ;

- la signature en octobre 2003 entre la Région Flandre, la Région Wallonne, la Région de Bruxelles-Capitale, la Communauté française de Belgique et la Région Nord - Pas de Calais d'une déclaration commune réaffirmant leur volonté d'accroître leurs échanges et les initiatives communes.

#### *Le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire*

Ce document approuvé en 1999, pose plusieurs principes qui inspirent la dynamique de coopération de l'aire métropolitaine de Lille. Au-delà de l'impératif général d'un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union Européenne, auquel adhèrent naturellement les partenaires de l'Aire métropolitaine, le SDEC affirme deux principes qui concordent avec la réalité de l'aire métropolitaine de Lille et les objectifs de coopération :

- le "développement spatial polycentrique et équilibré", selon lequel la complémentarité ne doit pas "se limiter à la concurrence et à l'économie mais s'étendre à l'ensemble des fonctions urbaines", correspond au projet de coopération de l'aire métropolitaine de Lille, comme l'indication dans le SDEC du "caractère volontaire de la coopération et de l'égalité des droits entre les partenaires" ;
- La coopération transfrontalière, affirmée comme un principe clé de l'application du SDEC, se réalise déjà au travers de l'expérience de la Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière depuis 1991, et sera poursuivie par la mise en place dans un proche avenir d'un "District Européen". Le partenariat réuni, à l'échelle de l'Aire métropolitaine, peut élargir et compléter cette coopération déjà bien organisée. C'est un enjeu central du futur projet métropolitain.



Mais le projet de coopération métropolitaine s'inscrit aussi dans les autres grands objectifs du SDEC : bien évidemment dans celui de développer "des villes et régions urbaines dynamiques, attractives et compétitives", mais aussi dans ceux d'une "utilisation efficace et durable des infrastructures", de "diffusion de l'innovation et du savoir" et de valorisation "de la nature et du patrimoine culturel, atouts pour le développement".

- **Un projet en phase avec les options de développement régionales**

### *Le Schéma de Développement de l'Espace Régional Wallon*

Ce document, adopté fin 1999, a proposé un schéma de structure spatiale dépassant le strict cadre régional pour intégrer notamment la métropole lilloise et mettre en avant l'idée d'une coopération plus forte entre territoires wallons et français. La carte présentée illustre ce principe de coopération et esquisse déjà une aire de coopération suprarégionale.

### *Le Structuurplan*

Ce document de planification stratégique de la Région flamande, adopté en 1996, pose un principe de "regroupement déconcentré" qui signifie le renforcement de pôles urbains et économiques en relation les uns avec les autres. La métropole lilloise est, dans ce document, totalement intégrée au sein d'un réseau urbain transfrontalier composé de Kortrijk, Lille, Roubaix, Tourcoing et Mouscron. Ces orientations sont tout à fait en phase avec la structure même du partenariat construit à l'échelle de l'Aire métropolitaine et avec son mode de fonctionnement.

### *Le projet de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région Nord - Pas de Calais*

Les réflexions préparatoires à l'élaboration du SRADT, menées depuis 2002-2003 ont abouti à un projet de charte, qui souligne une priorité

majeure : l'importance du renforcement de la métropolisation, dans le cadre d'une "métropolisation partagée" de niveau régional. Dans ce contexte, Lille tient la place de chef de file sans avoir le monopole de l'excellence, d'autres têtes de réseau thématiques venant la renforcer au niveau régional.

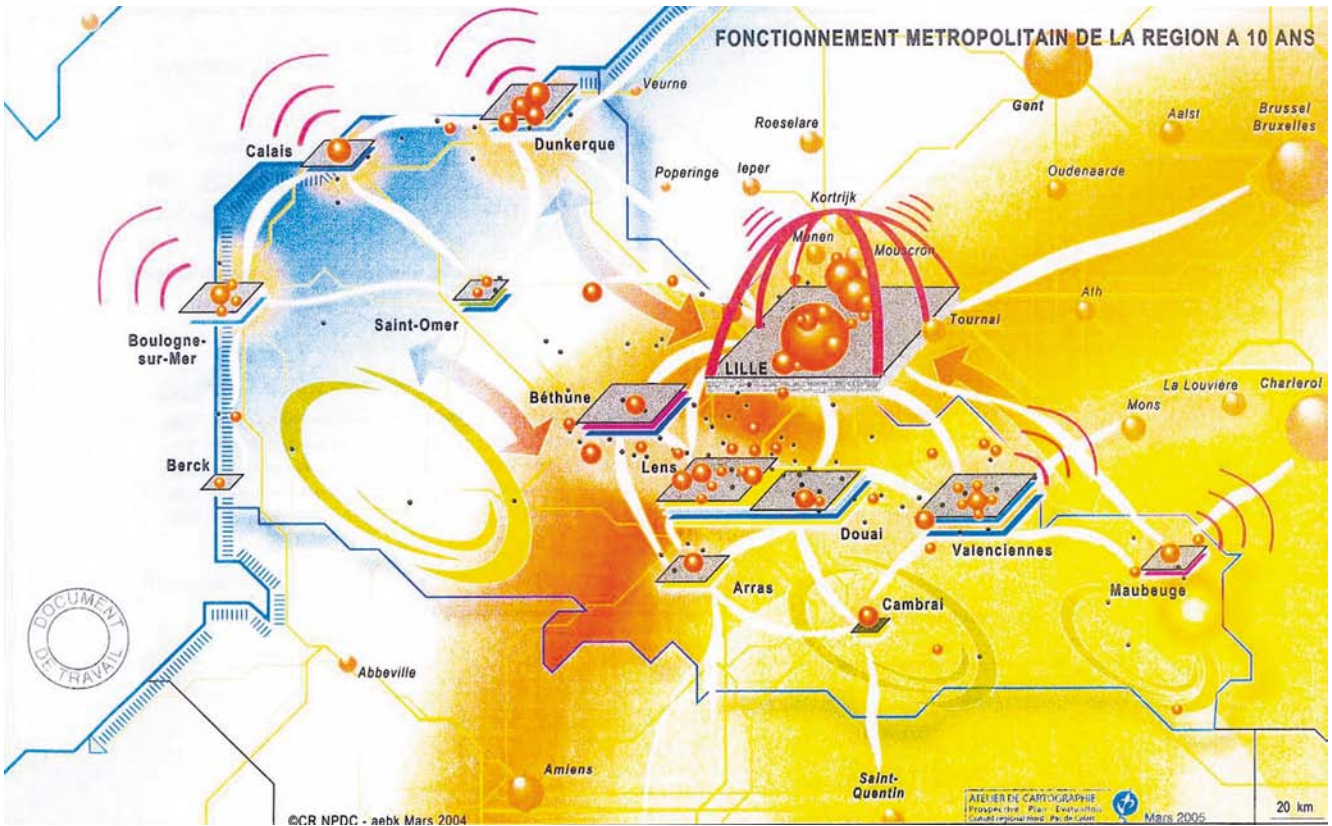
Cette priorité "métropolitaine" transfrontalière s'affiche dans la vision portée par le SRADT d'un fonctionnement métropolitain régional structuré selon deux espaces majeurs : l'espace littoral d'une part et l'espace central métropolitain d'autre part. Ces deux ensembles entretiennent des liens forts, l'espace central étant composé de la conurbation Lille-Kortrijk-Mouscron-Tournai et appuyé par un réseau de villes (Béthune, Lens, Douai, Arras, Valenciennes) dont les filières stratégiques renforcent le rayonnement de l'ensemble.

Dans le projet de Charte, quatre objectifs rejoignent les axes proposés dans le cadre de l'appel à coopération métropolitaine, à savoir :

- renforcer les fonctions urbaines stratégiques nécessaires au processus de métropolisation ;
- promouvoir le rayonnement international métropolitain ;
- partager les grands projets et les équipements stratégiques des territoires ;
- renforcer l'accessibilité internationale de la métropole et ses connexions aux territoires infrarégionaux.

D'autres enjeux importants du SRADT font directement écho à l'appel à coopération métropolitaine :

- développer en région des événements de dimension européenne et soutenir le rayonnement culturel du Nord - Pas de Calais aux niveaux eurorégional et international ;
- conquérir des fonctions de rang européen en lien avec les savoir-faire de la Région ;
- faire du Nord - Pas de Calais le trait d'union entre la France et l'Europe du Nord ;
- faire aboutir l'intégration transfrontalière ;
- se réapproprier collectivement un espace géographiquement élargi dans l'Europe du Nord-Ouest comme espace d'action et de coopération.



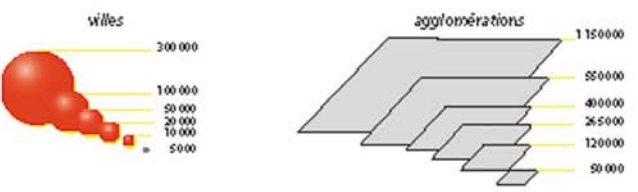
**Légende**

- aire métropolitaine lilloise
- région métropolitaine Flandre - Côte d'Opale Flandre Occidentale belge
- espace du sud du Nord
- Portes
- Tourisme - plaisance
- Développement résidentiel et de loisir
- Développement local et rural

**Têtes de réseau des filières stratégiques régionales**

- |   |  |  |
|---|--|--|
| fonction de capitale métropolitaine       | énergie - environnement (Dunkerque)        | pôle portif (Lens)                           |
| automobile (Béthune, Douai, Valenciennes) | santé (Berck, Boulogne)                    | halieutique et produits de la mer (Boulogne) |
| mécanique (Maubeuge)                      | image et multimédia (Valenciennes)         | fonction industrialo-portuaire (Dunkerque)   |
| transport ferroviaire (Valenciennes)      | agroalimentaire (Arras, Cambrai)           | fonctions logistiques (Dunkerque, Lens)      |
| matériaux à usage domestique (Saint-Omer) | écoactivités (Douai, Lens)                 | transport de voyageurs (Calais)              |
| plasturgie (Béthune)                      | bio technologie santé (Métropole lilloise) | activités liées à l'eau (Saint-Omer)         |
| textile (Métropole lilloise)              |  | distributive (Métropole lilloise)            |

**Villes et agglomérations**



**Lien s**

- lien fonctionnel entre agglomérations
- lien fonctionnel entre les grands espaces

Source : SRADT Nord - Pas de Calais, document d'étude

La dernière étape de l'élaboration du SRADT et du Schéma Régional des Transports (SRT) va coïncider avec la finalisation du projet métropolitain. La participation active de la Région à la préparation de ce projet garantira la cohérence des deux processus.

- **Un projet global, cohérent avec ceux de ses territoires**

Au territoire de l'Aire métropolitaine correspond un nombre important de documents de planification stratégique. Outre les plans flamands et wallons, le territoire est concerné par au moins neuf schémas de cohérence territoriale, existants ou, pour la plupart, en cours d'élaboration.

Les documents approuvés reprennent largement, à partir de leurs territoires, les idées et la plupart des thèmes de coopération de cette déclaration d'intention. S'agissant des documents en cours d'élaboration, l'association de leurs structures d'étude à l'équipe technique du projet métropolitain est un gage de cohérence des options retenues dans ces démarches simultanées.

- **Des coopérations à développer avec les territoires voisins**

### *La "région métropolitaine Flandre - Côte d'opale Flandre occidentale belge"*

Cet ensemble a déposé une déclaration d'intention propre en réponse au présent appel à coopération métropolitaine. Les deux aires métropolitaines sont contiguës et leurs aires d'influence présentent des chevauchements en Flandre intérieure, française et belge, en particulier. Les deux ensembles partagent un certain nombre d'enjeux de développement.

Des contacts ont été établis entre responsables des deux candidatures et le principe a été arrêté d'une coopération active sur les sujets d'intérêt commun dans la phase d'élaboration des projets métropolitains. Les thèmes possibles de coopération portent notamment sur le développement

touristique et le développement culturel, la formation, la recherche et l'innovation, le développement économique et logistique, et la promotion internationale des territoires. Des rencontres régulières, entre les responsables politiques et entre les acteurs techniques, auront lieu pour préciser ces complémentarités dans l'élaboration des projets, en synergie avec le Conseil régional du Nord - Pas de Calais.

### *Bruxelles Région Capitale*

Un accord de partenariat stratégique a été signé en 1996 entre Charles Picqué, Ministre-Président de Bruxelles-Région Capitale et Pierre Mauroy, Président de Lille Métropole Communauté urbaine. Cet accord portait sur la valorisation des complémentarités entre les deux agglomérations afin de mieux répondre aux enjeux de rayonnement commun. En dépit de certaines avancées, cet accord n'a connu qu'une mise en oeuvre partielle.

Le présent appel à coopération est apparu de part et d'autre comme une excellente occasion de relancer ce partenariat sur une base territoriale sensiblement différente. Charles Picqué, réélu Ministre-Président, a confirmé son intérêt pour l'élaboration de projets communs en vue d'un meilleur rayonnement international (courrier en annexe).

## **3.2. ORGANISATION POLITIQUE ET TECHNIQUE DE LA CANDIDATURE**

La mise en place de la candidature a suscité un rassemblement nouveau et original formé autour des communautés urbaines et des communautés d'agglomérations dont la démarche commune a été encouragée et renforcée par de nombreux partenaires. Si la candidature est retenue, l'architecture du dispositif mis en place au cours des derniers mois et son mode de fonctionnement seront repris - et, autant que de besoin, complétés et améliorés - pour l'élaboration du projet métropolitain, au cours du second semestre 2005 et en 2006.



- **Le partenariat**

### *Les partenaires de la coopération*

Ces partenaires sont les signataires de la déclaration d'intention :

- onze Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) français : les Communautés Urbaines d'Arras et de Lille, les Communautés d'Agglomérations de l'Artois, de Lens - Liévin, d'Hénin - Carvin, du Douaisis, de la Porte du Hainaut, de Valenciennes Métropole, de Cambrai, de Maubeuge Val de Sambre et la Communauté de communes de l'Est du Douaisis ;
- la Mission Bassin Minier et le SMESCOTA (Syndicat mixte du SCOT de l'Artois) ;
- la COPIT (Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière) et les Intercommunales belges qui en sont membres : IDETA (Tournai-Ath), IEG (Mouscron-Comines-Estaimpuis), Leiedal (Kortrijk), West-Vlaamse Intercommunale (Ieper, Roeselare).

### *Les partenaires associés*

Signataires eux aussi de la déclaration d'intention, les partenaires associés ont souhaité participer à la démarche de coopération sans intervenir au premier rang dans son développement.

Ce sont :

- le Conseil Régional du Nord - Pas de Calais ;
- les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais ;
- les Provinces belges de Flandre occidentale et de Hainaut.

### *La Conférence de coopération*

La Conférence de coopération assure le pilotage politique des travaux ; elle prend toute décision sur l'organisation, comme sur les contenus des documents. Elle est présidée par Pierre Mauroy et formée par les représentants des structures partenaires et partenaires associés, à raison d'un élu représentant par structure.

- **Les structures apportant leur soutien à la candidature**

Des structures de natures différentes ont d'ores et déjà souhaité apporter leur soutien à la candidature. Cette liste demeure ouverte et pourra être complétée après le dépôt de la candidature.

Deux grandes catégories ont été distinguées.

### *Les collectivités publiques*

- Côté France, la possibilité d'apporter un soutien à la candidature est ouverte aux syndicats de SCOT des agglomérations partenaires, ainsi qu'aux communautés de communes immédiatement voisines des territoires des partenaires. Une douzaine de communautés de communes ont été contactées par courrier leur indiquant cette possibilité. Ces communautés ont été choisies en fonction de la délimitation des périmètres de SCOT et de la continuité géographique. Des villes du territoire des partenaires peuvent également apporter leur soutien.
- Cette possibilité de soutien est également ouverte à des structures politiques belges comparables.

La Conférence de coopération décidera, le cas échéant, de la suite à donner à de nouvelles demandes.

### *La société civile et le monde économique*

Le Conseil de développement de Lille Métropole a décidé, dès l'origine, de soutenir la démarche et d'y contribuer dans le cadre de ses travaux, notamment ceux déjà entamés quelques mois après sa création, avec les territoires voisins (Belgique et Bassin minier). Les partenaires ont également sollicité les Conseils de développement de leurs territoires.

Le Conseil de développement de Lille Métropole a mobilisé les autres conseils de développement dans le cadre de leurs rencontres régionales.



Cette initiative originale a conduit à l'adoption par plus de dix conseils de développement, ainsi que par une série d'organisations de la société civile et du monde économique belges, d'une charte. Celle-ci affirme leur volonté de participer aux côtés des acteurs politiques et de donner une chance supplémentaire de concrétisation de cette aire de coopération. La charte (jointe en annexe) définit un ensemble d'engagements et de principes d'action commune que souhaitent mettre en œuvre ces conseils de développement et ces organisations belges. Cette démarche sera poursuivie au cours des prochains mois.

Les chambres de commerce et d'industrie ont été informées de la candidature. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie et la Chambre de Commerce du Hainaut Occidental ont fait acte de soutien.

Le Pôle Universitaire Européen Lille Nord - Pas de Calais et le Comité Grand Lille ont également apporté leur soutien.

### *Les Assises de la coopération*

Si la candidature est retenue, l'ensemble des partenaires et des structures apportant leur soutien à la candidature se réuniront dans le cadre d'assises de la coopération métropolitaine. Deux ou trois réunions de ce type, aux participants nombreux, se tiendront pour favoriser les échanges et permettre un large débat sur la base de documents préparés par la structure d'appui technique.

#### **• Le groupe de travail technique**

Les représentants techniques désignés par les partenaires forment le groupe de travail technique, animé par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole. Le groupe de

travail technique accueille, aux côtés des services des collectivités publiques partenaires, les représentants de plusieurs structures spécifiques d'ingénierie territoriale : la Mission Bassin Minier, la COPIT et les agences de développement et d'urbanisme de Valenciennes, Maubeuge Val de Sambre, Lille Métropole et bientôt Béthune. Les services de l'État sont associés aux travaux de ce groupe technique. Il a également été proposé aux services des Régions flamande et wallonne et à ceux de la Communauté française de Belgique d'y être également associés, s'ils le souhaitent.

Le groupe technique ainsi défini compte nécessairement de nombreux membres. Pour faciliter son fonctionnement, il sera doté d'un secrétariat à la formation réduite préparant ses travaux. Ce secrétariat sera composé de représentants de la Mission Bassin Minier, de la COPIT, des agences de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, de Maubeuge Val de Sambre, de Valenciennes et de Béthune et des services de la Communauté Urbaine d'Arras et de la Communauté d'Agglomération de Cambrai, ainsi que de ceux de la Région Nord - Pas de Calais.

#### **• L'élaboration du projet**

Pendant la phase d'élaboration du projet, le groupe technique pourra prendre appui sur des experts européens.

Les différents enjeux et thèmes de travail seront abordés au sein de groupes thématiques, ouverts aux experts des domaines concernés.

Le coût global du dispositif d'élaboration du projet a été estimé à 1,5 million d'euros. Il pourrait être financé par la contribution de la DATAR et celles des partenaires en moyens humains et en apport financier.

La demande adressée à la DATAR s'élève à 0,6 million d'euros (soit 40% des dépenses totales).



## **4. LES THÈMES DE LA COOPÉRATION (PREMIERS ÉLÉMENTS)**



## 4. LES THÈMES DE LA COOPÉRATION (PREMIERS ÉLÉMENTS)

Le diagnostic qui précède a montré les atouts de l'Aire métropolitaine et les questions auxquelles elle reste confrontée. Malgré les progrès réalisés aux cours des dernières décennies, son rayonnement reste trop limité, surtout au regard de son importance réelle.

L'attractivité est un enjeu clé. Il faut l'augmenter substantiellement, pour attirer des emplois et des habitants nouveaux, comme pour améliorer la vie de la population et des entreprises. Cela passe par une promotion nationale et internationale renforcée et, bien sûr, par la poursuite de l'effort de renouveau urbain, environnemental, culturel et social.

Les paragraphes ci-dessous évoquent plusieurs grands enjeux pour l'avenir de l'Aire métropolitaine, ainsi que de premières pistes de travail pour l'élaboration du projet. Ces éléments ressortent notamment des premières réunions de la Conférence de coopération et des échanges techniques. Ils ne sont pas exhaustifs, et encore moins définitifs. C'est une fois la candidature retenue que pourront être effectivement précisés les thèmes du projet de coopération.

### 4.1. LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Pour assurer son développement et particulièrement renforcer son rayonnement économique, l'Aire métropolitaine s'appuiera en particulier sur les pôles d'excellence déjà constitués sur son territoire et ceux qui y émergent.

Ces "clusters" appartiennent aux secteurs du textile, des transports terrestres (comprenant les activités ferroviaires et automobiles et la logistique-transport) ; des "industries du commerce" et de la distribution ; de la chimie, des plastiques et de la métallurgie ;

de l'agro-alimentaire. D'autres pôles d'excellence se constituent dans les domaines des biotechnologies et de la santé, des technologies de l'information et de la communication, des éco-entreprises.

Le récent appel à projets de la DATAR sur les pôles de compétitivité a mis en évidence le caractère porteur de ces spécialités à travers les projets :

- DistribuTIC (distribution, TIC) ;
- environnements industriels ;
- images numériques et nouvelles interactivités ;
- I-trans (ferroviaire) ;
- nutrition - santé - longévité ;
- Up-tex (textile) ;
- ainsi que le pôle agro-ressources principalement localisé hors région mais en liaison avec Arras et Cambrai.

Le projet métropolitain poursuivra l'objectif de fortifier ces pôles d'excellence, en recherchant des synergies et une mise en réseau à l'échelle de l'Aire métropolitaine.

Ses actions s'inspireront notamment des orientations suivantes :

- affirmer la priorité à la recherche, dont l'importance reste insuffisante, en particulier dans les domaines d'excellence du territoire ou à la rencontre de ceux-ci ;
- renforcer les coopérations entreprises - enseignement supérieur - recherche publique et privée ;
- favoriser l'innovation et la création, en particulier dans le domaine du design et des activités liées à la "société de l'information et de la connaissance".

Des réalisations spécifiques, de haute qualité, pourront illustrer les compétences de l'Aire métropolitaine et servir de base pour sa promotion, auprès des acteurs économiques comme du grand public. Cette démarche peut s'appliquer à différents domaines d'innovation, et particulièrement à :



- l'image virtuelle, à travers la création d'un site portail métropolitain, vitrine de la créativité et du savoir faire technique, de l'Aire métropolitaine, mis en œuvre par les entreprises du territoire et illustrant ses atouts ;

- le développement durable, à travers la définition et la mise en œuvre d'opérations d'aménagement et de construction exemplaires, comparables aux meilleurs exemples européens.

Ces projets constitueraient également des opportunités fortes de coopérations collectivités - universités - entreprises.

Le tertiaire et les emplois métropolitains supérieurs représentent un autre enjeu essentiel pour l'Aire métropolitaine dans son ensemble, même si les pôles majeurs et la métropole lilloise en particulier sont plus directement concernés. L'attraction et l'accueil de ce type d'activités pourront également faire l'objet d'une approche commune.

La coopération métropolitaine pourra s'appliquer à d'autres domaines où la recherche de cohérence et de complémentarité des politiques locales est souhaitable : capacités d'accueil de la logistique, planification de zones économiques de grandes dimensions, accompagnement et sensibilisation en faveur de la création d'entreprise,...

La valorisation du territoire, notamment à l'occasion de manifestations économiques d'envergure internationale ou par des actions de marketing, offre une autre piste majeure de coopération.

#### **4.2. L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA FORMATION**

Dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la formation, le projet métropolitain pourra s'attacher en particulier :

- à la définition de projets communs aux universités, notamment pour améliorer leur visibilité et leur attraction à l'international ; cela peut concerner les objectifs suivants : mieux accueillir les enseignants, chercheurs et étudiants étrangers ; favoriser la mobilité ; améliorer la lisibilité des formations et de l'offre de recherche ;

- à la mise en œuvre des priorités à la recherche et au développement des coopérations avec les entreprises, déjà mentionnées à propos de développement économique ; la création de pôles de recherche et d'enseignement supérieur peut donner l'occasion d'un meilleur chaînage entre recherche fondamentale et technologies utiles aux entreprises ;

- au renforcement de l'enseignement des langues : le bilinguisme français - néerlandais est une caractéristique du territoire qui peut devenir un atout en facilitant, pour les élèves et étudiants, la pratique des langues. Cette pratique pourrait être développée sur la base d'une approche trilingue, comprenant l'enseignement de l'anglais. Le caractère multiculturel de la population de l'Aire métropolitaine pourrait aussi constituer un appui à la proposition de développement, aux différents niveaux, d'un enseignement ouvert sur les langues, européennes et africaines, liées aux origines des métropolitains.

#### **4.3. LE TOURISME, LA CULTURE ET LES LOISIRS**

L'Aire métropolitaine connaît encore un réel déficit d'image. Elle souffre d'une image encore marquée par l'industrie et les difficultés économiques et sociales de sa reconversion.

Les territoires abritent pourtant un patrimoine architectural et urbain important mais qui demeure peu connu. Et les réalisations récentes qui ont développé tout un ensemble remarquable de parcset d'espaces naturels.



L'offre culturelle est abondante, diverse et de grande qualité. La connaissance et la fréquentation de ces richesses augmentent, (Lille 2004 a eu un puissant rôle en ce sens), mais elles restent limitées et attirent surtout un public venu des trois régions ou des régions immédiatement voisines, à l'exception - heureuse - des Britanniques.

La promotion touristique des territoires sera donc un objectif central du projet métropolitain, tant pour l'activité économique qu'elle induit que pour le changement d'image auquel elle contribue.

Cette promotion pourrait passer par une communication commune pour augmenter la visibilité de l'Aire métropolitaine aux plans national et international ; elle pourra s'appuyer sur des manifestations communes ou simultanées (dont Lille 2004 a donné l'exemple) en développant celles qui existent ou en en créant de nouvelles.

Les grands projets d'équipements culturels et touristiques et les grandes manifestations offriront des occasions de développer des projets communs de valorisation du territoire et d'accroissement de sa fréquentation. Le projet en cours de développement du Louvre à Lens est une opportunité exceptionnelle qui doit donner l'exemple de ce type de démarche.

#### 4.4. L'ACCESSIBILITÉ

L'accessibilité est une clé essentielle du développement des métropoles.

L'amélioration de l'accessibilité de l'Aire métropolitaine se décline à travers différents enjeux :

- renforcer les possibilités d'accès aux grands réseaux internationaux ; cet enjeu comprend à la fois le développement de nouvelles liaisons et l'optimisation des flux passant par la métropole (gérer le transit, renforcer l'usage des pôles majeurs de desserte,...) ;
- renforcer la diffusion dans le territoire depuis les pôles métropolitains ;
- développer la couverture de l'Aire métropolitaine : échanges entre pôles, continuités de liaisons.

Le projet de coopération métropolitaine pourra notamment concerner :

- les grandes infrastructures nouvelles dont les études sont engagées (liaison autoroutière Amiens - Lille - Belgique, canal Seine Nord Europe,...). Une "veille métropolitaine" dans le suivi de ces études pourrait favoriser la meilleure adaptation des projets aux enjeux de l'Aire métropolitaine ;

- l'optimisation de la future desserte TGV de la métropole à l'occasion des prochains développements des liaisons vers les Pays-Bas et l'Allemagne ;

- l'engagement d'une nouvelle réflexion sur la desserte aérienne à terme, compte tenu des difficultés d'augmentation des flux dans les grands aéroports les plus proches et desservant aujourd'hui l'Aire métropolitaine (Roissy, Zaventem,...) ;

- la recherche d'une meilleure cohérence des liaisons intra-métropolitaines par les transports publics et la route, en particulier les questions de maillage et de continuité de réseaux (autour de la frontière, aux limites des différentes autorités), notamment dans l'objectif d'une meilleure accessibilité à la plate-forme ferroviaire de Lille et à Lesquin.

La création d'un Syndicat régional des transports favorisera cette évolution. Celle-ci se dessine également dans les études engagées sur le futur réseau de transports publics de Lille Métropole (tram-train) qui associe déjà le Bassin minier et les territoires belges du Tournaisis et du Courtrais.

L'accessibilité du territoire, c'est aussi la possibilité de disposer du haut et très haut débit, levier essentiel de développement. Sur ce thème, le projet pourra concerner la généralisation de l'accès au haut ou très haut débit en tout point, en tenant compte des stratégies TIC des différents territoires, en structurant les liaisons inter-plaques et en stimulant la concurrence entre opérateurs.



#### 4.5. LA QUALITE DE VIE, LA QUALITE DE L'ENVIRONNEMENT

Ces thèmes sont majeurs pour l'attractivité du territoire, enjeu essentiel pour son avenir, même s'ils peuvent paraître moins directement liés au rayonnement métropolitain.

Le projet métropolitain pourra, en particulier, concerner les thèmes suivants :

- l'établissement de liens et de synergies entre les espaces naturels existants ou prévus à l'échelle du territoire : la trame verte des grands parcs et espaces paysagers, et la trame bleue des fleuves et des canaux ;
- la mise en place de réflexions partagées sur des questions communes d'aménagement et d'équipement : maîtrise de l'étalement urbain et préservation des espaces ouverts ; gestion de la ressource en eau ; développement du grand commerce ; possibilités de maillage du territoire par les équipements sportifs,... ;
- l'amélioration du niveau des services d'intérêt général : il faut résoudre les problèmes de sous-administration constatés dans certains domaines.

#### 4.6. L'INGÉNIERIE

La préparation de cette déclaration d'intention a bien illustré la difficulté de réunir une information complète et cohérente. Les différences de systèmes statistiques entre France et Belgique, l'hétérogénéité des ingénieries existantes et de leurs centres d'intérêt peuvent constituer des freins ou des obstacles à une vision complète et claire du territoire "nouveau" que constitue l'Aire métropolitaine.

Pour faire exister l'Aire métropolitaine, il faut encourager une culture commune à travers observations, analyses, développement des échanges. Cette démarche est aussi une base pour l'élaboration du projet métropolitain.

L'ingénierie à développer devra d'abord s'appuyer sur la mise en réseau des ingénieries existantes et à venir. Elle devra aussi, compléter ces moyens par la mise en place de quelques outils (observatoires, SIG) et personnels dédiés à ce nouveau territoire. La définition de ce nouveau dispositif (modalités du montage, mise en place, fonctionnement dans la durée) est une composante du futur projet métropolitain.

La phase d'élaboration du projet devra également être mise à profit pour réfléchir :

- à l'intérêt d'une cellule d'intelligence territoriale (veille économique, technologique, stratégique, benchmarking, prospective) appuyée sur les dispositifs existants chez les différents partenaires ;
- au mode de gestion effective du futur contrat métropolitain.



## **5. ANNEXES**





Le Ministre-Président

Monsieur Pierre Mauroy  
Président de Lille Métropole Communauté Urbaine  
1, rue du Ballon  
BP 749 59034  
Lille CEDEX

NOS REF. TdB/ia/050502/283/

VOS REF.

CONCERNE Appel à coopération métropolitaine.

ANNEXES

BRUXELLES


Monsieur le Président,

C'est avec intérêt qu'au travers de votre courrier du 20 avril dernier je découvre la démarche de « coopération métropolitaine » que vous désirez renforcer.

Votre ambition de dépasser les frontières administratives et de développer des partenariats sont dans la droite ligne de la collaboration que nous avons pu tisser au fil du temps.

La Région de Bruxelles-Capitale et de Lille sont, de part leurs positions géographiques et socio-économiques dans le paysage urbain européen, des partenaires de fait. Nos complémentarités sont multiples. Je suis évidemment prêt à ce que nous en discutions et que nous puissions envisager de nouvelles pistes de collaborations.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma meilleure considération.

*Amitiés,*  


Charles PICQUÉ





Een aantal "Conseils de développement (CD) van de Noord-Pas de Calais" en leden van het Belgisch maatschappelijk middenveld hebben het belang begrepen van interterritoriale samenwerking. Daarom hebben ze besloten mekaar te ontmoeten om de dialoog aan te gaan ten einde hun ideeën te verbinden en te verbinden, rekening houdend met de eigenheden van het gebied waar ze werken. In die zin hebben ze vastgesteld hun medewerking aan een logisch opgebouwd aan de instituties en politieke stappen die moeten leiden naar de organisatie van een metropoolgebied. Dit metropoolgebied zou geleid worden door Lille Métropole Communautaire Urbaine als antwoord op de oproep tot samenwerking rond de metropool, gelanceerd door DATAR in juni 2004.

## CHARTER VAN SAMENWERKING ROND DE METROPOOL

Steunend op een samenwerkingsdynamiek die reeds bestaat, bevestigt het maatschappelijk middenveld gevestigd binnen het werkggebied van de GPCC en van de andere grensoverschrijdende gebieden alsmede de Conseils de Développement hun voornemen om samen te werken, ze verandert er zich toe:

- 1 - om bij te dragen tot het creëren van een grensoverschrijdende metropool rond Rijsel en om bij te dragen tot de internationale uitwisseling van alle gebieden die de metropool vormen, door samen een gemeenschappelijk project uit te werken;
- 2 - om actoren te zijn in het proces van metropoolvorming door een samenwerking, gebaseerd op respect voor elkaars identiteit, cultuur en taal, steunend op evenwichtigheid, billijkheid, solidariteit, openheid, dialoog en verdraagzaamheid, dit alles met het oog op de ontwikkeling van de betrokken gebieden en van hun inwoners;
- 3 - om de hindernissen tot samenwerking af te bouwen en om de diversiteit en complementariteit van de gebieden te valoriseren;
- 4 - om te steunen op het bijeenbrengen en het dynamiseren van de bestaande netwerken uit het maatschappelijk middenveld;
- 5 - om te maken dat er geleidelijk wordt naar de burgers en hun vertegenwoordigende organisaties, wanneer de uren naar voor schuiven de ze belangrijk achten voor hun betrokken gebieden;
- 6 - om zich in te schrijven in de definitie en de opvolging van keuzes die het resultaat zijn van een gemeenschappelijk overleg, rekening houdend met strategieën die reeds ontwikkeld werden;
- 7 - om oplossingen te vinden voor de talrijke gemeenschappelijke problemen en om gemeenschappelijke thema's te ontwikkelen, wat impliceert dat elk gebied niet steeds aan alle acties moet deelnemen;
- 8 - om de nodige instrumenten voor deze samenwerking te ontwikkelen en te benutten.

26 april 2005.

  
Patrick HALLEZ  
Président du CD d'Artois Comm

  
Daniel COPIN  
Président du CD de la CA de Lens-Liévin


  
Edouard HENGUELLE  
Président du CD du Pays des 7 Vallées

  
Jean-Jacques POLLET  
Président du CD de la CU d'Aras

  
Raymond DENDRIEVEL  
Président du CD du Pays d'Oise de Flandre

  
Anouk MOUCHIER  
Président du CD du Pays d'Artois Avenir

  
Patrick PEUGEOT  
Président du CD de Lille métropole

  
Daniel RUST  
Président du CD de Valenciennes métropole

  
Joël VARLET  
Président du CD de la CA de Valenciennes Val de Sambré

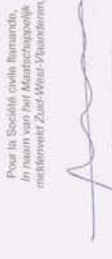
## CHARTER DE COOPERATION METROPOLITAINE

En s'inspirant des dynamiques de coopération déjà engagées, la société civile du « territoire de la COPIT » ainsi que celle des autres territoires transfrontaliers, et les Conseils de développement sous-signés, affirment leur volonté de travailler ensemble et s'engagent à:

- 1 - Participer à la création autour de Lille d'une métropole transfrontalière et contribuer au rayonnement international de tous les territoires qui la composent, en élaborant ensemble un projet partagé;
- 2 - Être acteurs du processus de métropolisation par une coopération fondée sur le respect mutuel des identités, des cultures et des langues, et sur l'équilibre, l'équité, la solidarité, l'ouverture, le dialogue et la tolérance, pour être au service du développement des territoires et de leurs habitants;
- 3 - réduire les obstacles à la coopération et valoriser la diversité et la complémentarité des territoires;
- 4 - s'appuyer sur le maillage et la mobilisation des réseaux de compétences de la société civile;
- 5 - faire en sorte que la société civile soit écoutée quand elle met en avant ce qui lui semble important pour chacun des territoires;
- 6 - s'impliquer dans la définition et le suivi des choix issus d'une réflexion commune, en tenant compte des stratégies déjà engagées;
- 7 - trouver les solutions à de nombreux problèmes partagés et développer des thématiques communes, ce qui n'implique pas, pour chaque territoire, d'être partie prenante du tout;
- 8 - élaborer et utiliser les outils nécessaires à la mise en œuvre de cette coopération.

Le 26 avril 2005.

*Pour la Société civile flamande,  
In naam van het Maatschappelijk  
middenveld Zuid-West-Franstalmen.*

  
Philippe VLERICK  
Président Kortrijk in  
Voorzitter Kortrijk in

  
René CARPENTIER  
Président du CD de la CA Porte du Hainaut

  
Jean BEGUIN  
Président du CD du Pays de Cambresis

  
Luc VAN OVERSCHELDE  
Président d'Euro 6  
Voorzitter Euro 6

  
Guy DRAGON  
Président du CD de la CA du Douaisis

  
Bruno DEFONTAINES  
Président du CD du Pays de Saint-Omer

**Ce document a été préparé dans le cadre de la Commission technique de coopération de l'Aire métropolitaine de Lille. Il s'appuie, en particulier, sur le diagnostic établi par le bureau d'études SPIRE pour l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, la Mission Bassin Minier et la Communauté urbaine d'Arras.**

**Contributions :**

Lille Métropole Communauté urbaine, Communauté Urbaine d'Arras, IDETA, IEG, Leiedal, West-Vlaamse Intercommunale, Communauté d'Agglomération de l'Artois, Communauté d'Agglomération de Cambrai, Communauté d'Agglomération du Douaisis, Communauté d'Agglomération d'Hénin-Carvin, Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin, Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre, Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut, Communauté d'Agglomération de Valenciennes Métropole, Communauté de Communes de l'Est du Douaisis, COPIT-GPCI, Mission Bassin Minier, SMESCOTA, Conseil Régional du Nord - Pas de Calais, Province de Hainaut, Provincie West-Vlaanderen, Conseil Général du Nord, Conseil Général du Pas-de-Calais, Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre, Agence de Développement et d'Urbanisme du Hainaut-Valenciennois, Préfecture du Nord - Secrétariat Général des Affaires Régionales, Direction Régionale de l'Equipement Nord - Pas de Calais, Syndicat Mixte du SCOT Grand Douaisis, Syndicat Mixte du SCOT de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, Pôle Universitaire Européen Lille Nord - Pas de Calais, Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille Métropole, Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, Entreprise et Cité.

**Réalisation, coordination et mise en page :**

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

**Photographies :**

Les organismes partenaires et Ch. BLANQUART, Samuel DHOTE, Mathieu LANGRAND, Danièle LEBLOND, Vincent LECIGNE, Max LEROUGE, Maison du Tourisme du Tournaisis, Westtoer.

**Merci à tous ceux qui ont contribué à la réalisation de cette déclaration d'intention, et en particulier à :**

Chantal ADJRIOU, Thierry BAERT, Mathilde BALLENGHIEN, Catherine BERTRAM, Thomas De BETHUNE, Daniel BILLET, Jean-Luc BONNECHERE, Frédéric BOUCHER-HEDENSTROM, Philippe BRANQUART, Lo BREEMER, Gilles BRIAND, Valérie BRIDOUX, Esther BULOW-DAVIDSEN, David CHABOT, Hubbart CLYDE, Claire COLOMB, Mathieu COORENS, Pascal COUPEZ, Guy DAVY, Karel DEBAERE, Ernest DECONINCK, Chantal DELAHOUTRE, Armelle DELEVALLEE, Joël DELHAYE, André DELPONT, Géraldine DESBETES, Philippe DEVAUX, Yves DHAU-DECUYPERE, Maurice DISTINGUIN, Philippe DOUCET, Brigitte DUMONT, Véra DUPUIS, Jean-Marie DUVAL, Quentin DUVILLIER, Gilbert ELKAÏM, Séverine FLAHAULT, Gérard FLAMENT, Gilles FOURT, Hervé FRANCOIS, Charles FRASER, Katarina de FRUYT, Guy GHESTEM, Mireille GIRARD, Annette GOMEZ, Benoît GRANDPIERRE, Ghislaine GREZIL, Sylvie HARBURGER, Jean-Louis HARDELIN, Jean-Louis HELARY, Hélène HOFFMANN, Denis HOURDE, Jean-Luc HUMBERT, Simon JODOGNE, Julien LABIT, Gérard LABONNE, Guy LALIN, Anne Séverine LAY, Danièle LEBLOND, Jean-Claude LEFRANCOIS, Giuseppe LO MONACO, Pierre-Jean LORENS, Bertrand LOUCHART, Christophe MASSE, Myriam MATASSEM, Christophe MAZZA, Dominique MESTRESSAT-CASSOU, Veerle De MEY, Fanny MILBLED, Claude NAIVIN, Ola NORD, Sylvain NORMAND, Christian ODOUX, Paulo PAÍS, Didier PARIS, Jacques PIERRON, Didier POIDEVIN, Adam PROMINSKI, Marc REYNAUD, Véronique ROQUET, Isabelle ROUGIEUX, Geert SANDERS, Frédéric SEYNHAEVE, Stéphane SOLARZ, Karine STACHOWSKI, Jef Van STAEYEN, Nathan STARKMAN, Jean-François STEVENS, Wim STUBBE, Pierre-Yves TESSE, Thierry THIEFFRY, Francis VANDEVILLE, Pierre VANDEWATTYNE, Alain VANNEUFVILLE, Marie WERNER, Elisabetta ZANON.

Et avec nos excuses à ceux qui auraient, par inadvertance, été omis.



## De partners

## Les partenaires



## De buitengewone partners

## Les partenaires associés

