

Dernière version 16/04/93

Discours non prononcé

CONFERENCE DE PIERRE MAUROY
WORLD TRADE CENTER
15 AVRIL 1993

LILLE, METROPOLE EN 2010

- Remerciements

INTRODUCTION

Parler de Lille Métropole en 2010 invite à se pencher sur l'agglomération lilloise du passé Les années 70, ce n'est pas si loin et pourtant, tellement de choses ont changé! (le film de l'INA est d'ailleurs tout à fait significatif).

LES ANNEES 70

Il y a 20 ans, la Métropole n'existait pas en tant que telle. Lille-Roubaix-Tourcoing: une métropole tripolaire, conséquence de l'industrialisation (avec notamment l'importance de Roubaix, ville industrielle, ville de la laine).

L'évolution de l'agglomération entre 1830 et 1990 montre:

- une densification
- le passage de l'existence de plusieurs villes vers une agglomération multipolaire, puis vers une seule métropole au tissu très dense (1990). L'histoire marque une tendance. L'avenir suivra certainement cette même tendance.

L'AVENIR - 2010

En 2010, les Métropoles ont réussi à maîtriser leur développement

- d'abord parce qu'elles ont maîtrisé les problèmes de déplacements
- ensuite parce qu'elles sont restées à l'échelle humaine. (Les métropoles européennes n'ont pas commis les erreurs des villes japonaises ou américaines typiques de la fin du XXème siècle qui se sont étendues sans se soucier du bien-être de leurs habitants.

Aujourd'hui, en 1993-1994, le monde prend subitement conscience qu'il faut parler de l'an 2000. Ce nouveau discours, plus optimiste, est alimenté par la réalisation d'un monstre aussi célèbre que le monstre du Loch Ness: le Tunnel sous la Manche.

Contexte: En 2010, l'Europe est enfin réalisée, formant une réelle grande puissance économique... La frontière entre la France et la Belgique s'est naturellement estompée.

L'Europe des Villes. Une quinzaine de grandes villes se détachent et proposent leurs forces à côté des capitales: Barcelone, Turin, Milan, Munich, etc... Lille (la Métropole lilloise?)

Depuis 20 ans, 5 faits majeurs ont marqué l'histoire de la Métropole. Ce sont:

- 1 - La naissance de la Communauté urbaine de Lille
- 2 - la création de Villeneuve d'Ascq
- 3 - la redistribution des rôles entre les villes de la Métropole
- 4 - le développement des communications
- 5 - la mutation économique

Ils nous permettent d'avoir des points de repères et de nous projeter vers l'avenir.

PLAN DE LA CONFERENCE

lère PARTIE:

NAISSANCE D'UNE METROPOLE Pages 8 à 11

Les années 70

A) La naissance de la Communauté urbaine de Lille P.8

Née il y a 25 ans, la Communauté urbaine de Lille a constitué une chance fantastique pour l'agglomération lilloise.

B) La création de Villeneuve d'AscqP.8

Dans les années 60-70, la naissance de la ville nouvelle a cassé la logique d'une métropole tripolaire

C) Redistribution des rôlesP.8-9

La crise du textile a durement touché Roubaix et Tourcoing. Parallèlement, Lille s'est vidée de ses emplois secondaires, mais s'est développée grâce à la création d'emplois tertiaires.

La population n'a pas augmenté, mais elle s'est répartie différemment.

La Communauté urbaine de Lille a renforcé la cohésion et permis la construction d'une véritable Métropole.

Avenir - En 2010

Dans le nouveau contexte d'une Europe enfin réalisée:

A) La région, le départementP. 9-10

Succès du tunnel sous la Manche
Création de 4 département dans la Région Nord Pas de Calais

B) La Métropole.....P.10-11

- Structure politique:

Elle forme, avec Douai, un département à part entière.

Elus communautaires élus au Suffrage universel direct

- L'imagination:

La Métropole est aujourd'hui une ville qui a de l'allure: opération d'urbanisme; environnement; qualité de la vie...

Succès d'Euralille

Projet du site de l'Union à Roubaix-Tourcoing. Vaste projet d'urbanisme sur le Canal de Roubaix.

2ème PARTIE:

LA POSITION CARREFOURP. 12-13

Les années 70

Elles ont été marquées par l'accent porté sur les communications:

- réseau routier et autoroutier;
- métro;
- Schéma régional de transports.

L'avenir - 2010

A) Les liaisons internationalesP.12

- TGV et la gare de Lille
- Lille-Bruxelles
- L'aéroport

B) La transformation de l'espace quotidien.....P.13

- le transport des marchandises (les plate-formes multimodales de transports);
- les transports urbains;
- les liaisons transfrontalières.

3ème PARTIE:

LA VIE ÉCONOMIQUEP.14-16

Les années 70

Effondrement des grandes industries de la régionP.14

- Crise du textile et du charbon
- Perte des emplois secondaires compensée par les emplois tertiaires
- affirmation de la Ville de Lille.

Avenir - 2010

A) La métropole tertiaireP.14-15

- La Métropole financière, cité des échanges, centre de services
- Développement des structures d'accueil aux entreprises
- cohérence et solidarité: avec les nouvelles mesures de péréquation des taxes les plus importantes.

B) La Métropole des échangesP. 15

- Dunkerque: le port de la Métropole
- Echanges Franco-britanniques et franco-belges
- Paris.

C) La formationP. 15

D) Le rayonnement de la MétropoleP. 16

Grâce à:

- Euralille

- le transport des marchandises du Nord Ouest de l'Europe
- Délocalisations de la CEE et d'établissements publics français.
- Préparation des Jeux Olympiques de 2012.

Annexes - 2010

LE TRAVAIL P.17

- Partage du temps de travail
- Loisirs
- Vie collective et associative

L'ENVIRONNEMENT P.18

CONCLUSION: Cf page suivante

CONCLUSION

Quelques problèmes subsistent:

- les quartiers difficiles
- la drogue

Malgré cela, c'est finalement une vision optimiste de l'avenir que l'on peut aujourd'hui proposer.

Parler de la métropole en 2010, nous mène à poser la question de la modernité. Comment sera l'Homme moderne du Nord? Quelles seront ses aspirations?

L'Homme du Nord a toujours été travailleur, aimant la vie collective et ayant un sens important de la fête.

La Métropole de l'an 2010 devra lui donner ce qu'il attend: du travail, une vie associative riche et de nombreuses possibilités de loisirs.

C'est aussi l'une des préoccupations dominantes pour toutes les villes: maintenir leurs fonctions d'accueil, d'éducation et d'emploi.

En 2010 certaines choses se seront radicalement transformées, d'autres pas. La réussite de cet avenir passe par le respect de chacun et par la reconnaissance que: chez tout Homme il y a du talent.

Si en 2010 nous avons réussi ce que nous voulons aujourd'hui, c'est qu'avant il y aura eu:

- envie
- talent
- réseau
- argent.

NAISSANCE D'UNE METROPOLE

LES ANNEES 70

A) la naissance de la Communauté urbaine de Lille

La **Communauté urbaine** est née il y a 25 ans, le 1er janvier 1968. Une décision qui a provoqué un tollé général: tout le monde était contre, ce qui montre bien la difficulté du changement.

C'était, pour nous, une chance fantastique: la création d'une métropole de plus de 1 million d'habitants. Nous sommes encore aujourd'hui, la métropole la plus rurale et on peut donc imaginer ce que c'était il y a vingt ans.

En tout cas, la Communauté urbaine a immédiatement bénéficié des meilleures conditions, avec les apports de toute la fonction publique.

B) Villeneuve d'Ascq

La création de la ville nouvelle (1972-1973) précédée par l'installation des universités (création du Campus en 1964 - 1968) a remis la Métropole en question.

La logique d'une Métropole bipolaire - tripolaire a été tuée par la création autoritaire d'une ville nouvelle et, avec elle d'un nouveau modèle de ville.

- achèvement des travaux du Stadium Nord (1976)
- création du Musée d'Art moderne (il fête cette année ses dix ans).

C) Redistribution complète des rôles

La **grave crise du textile** a failli emporter Roubaix et Tourcoing (crise aussi dans le Valenciennois...)

- Mise en place du plan textile, qui a permis de redonner une chance à Roubaix et à Tourcoing.

La **Ville de Lille** s'est vidée de ses emplois secondaires, mais s'est développée grâce aux activités tertiaires. Ce développement s'est accompagné d'une politique de rénovation urbaine et de restructuration des quartiers anciens:

- * La rénovation du Vieux Lille (début en 1973)
- * création d'un centre piétonnier (fin des travaux de la place de Béthune en 1978).

Contrairement aux prévisions, la **population** globale n'a pas vraiment augmenté, mais les chiffres cachent une réalité toute différente: des transferts se sont opérés:

- la population immigrée s'est concentrée sur des zones particulières.
- la population de Villeneuve d'Ascq a cessé d'augmenter

Enfin, avec l'installation de nombreuses grandes surfaces aux quatre coins de la Métropole on a surtout assisté à une modification des comportements:

- depuis 1975, les **quartiers périphériques** se sont développés, tandis que les centres se sont dépeuplés. On peut également noter une forte augmentation des déplacements automobiles.

La Communauté urbaine a renforcé la construction d'une Métropole: cohérence. Elle a en effet introduit des éléments de cohérence dans une métropole en miettes.

L'AVENIR - 2010

A) LA REGION - LE DEPARTEMENT

Le Tunnel sous la Manche a connu un tel succès qu'on pense aujourd'hui à le doubler par un pont, un pont qui sera construit près de Dunkerque ce qui a atténué la rivalité ancestrale avec Calais.

L'unité portuaire Dunkerque-Calais-Boulogne est réalisée dans un département orienté vers la mer: "**La Flandre maritime**".

4 départements ont été créés dans la région et la Métropole forme un département à part entière avec Douai.

Les Nordistes sont restés sur place et la population n'a ni augmenté ni diminué.

B) LA METROPOLE

- Structure politique:

Elle forme, avec Douai, **un seul département** de deux millions d'habitants environ.

La Métropole compte près de 1,2 million d'habitants. Mais elle constitue, avec les Belges, une véritable métropole de 1,7 million d'habitants.

La Communauté urbaine de Lille a elle-même beaucoup évolué, ce qui a permis à la Métropole de faire un important bon en avant. Les élus sont élus au **suffrage universel direct**, mais les modalités du vote ont permis de maintenir les 87 communes et aux maires de garder une partie de leurs pouvoirs.

- L'imagination:

Lille a **changé d'échelle**. Un nouvel Haussmann est passé par là! C'est maintenant une métropole qui a de l'allure, structurée, avec des points de repères, des grands boulevards... une grande et belle ville.

- la construction d'un vrai boulevard entre Lille et Armentières, comme celui construit en 1907 entre Lille, Roubaix et Tourcoing

- une ville nouvelle sur la vallée de la Lys, depuis Armentières jusqu'à Courtrai

- un espace de loisirs boisé... au Nord Ouest de la Métropole: 5000ha de bois, et un lac de 150 ha ...

De fait la qualité de la vie s'est nettement améliorée, avec un nouvel espace naturel métropolitain. La Communauté urbaine présentait auparavant un caractère rural très marqué. Elle est devenue une métropole très **boisée** depuis que plusieurs millions d'arbres ont été plantés entre la Vallée de la Lys et Lille.

A Lille, **Euralille** qui a connu un beau succès est aujourd'hui jumelé avec le centre d'affaires britannique Darford, à l'ouest de Londres. La polémique qui s'était instaurée à propos de la dimension du projet et de son coût de commercialisation est aujourd'hui dépassée. Lille accueille de nombreux congrès.

La **gare Saint Sauveur** a quitté le centre ville et s'est installée à **Dourges**, sur la plateforme multimodale de transports qui fait le trait d'union entre la Métropole et l'ancien Bassin minier. Les terrains ainsi libérés ont laissé la place à une grande pelouse, en attendant la réalisation d'un grand projet d'aménagement encore à l'étude, dans le prolongement d'Euralille.

L'équipe d'Euralille s'est installée dans l'immeuble Mercure et travaille, depuis quelques années déjà, à l'édification d'une nouvelle grande opération sur le **site de l'Union**: une nouvelle unité tertiaire complétée par un vaste projet urbanistique autour du **Canal de Roubaix**. Le projet est déjà bien engagé, mais beaucoup reste à faire!

CARREFOUR

LES ANNEES 70

Beaucoup de villes disent bénéficier d'une position carrefour; mais nous avons toujours attaché de l'importance aux **communications**.

- avec les autoroutes (le Nord/Pas de Calais dispose du réseau autoroutier le plus dense de France, après celui de l'Ile de France).
- avec le lancement du **métro** (inauguration il y a dix ans)
- avec le **Schéma régional de Transport**, qui a mis en place une communication en étoile autour de Lille (TER). C'était un élément capital pour l'arrivée du TGV. Déjà aujourd'hui, la gare de Lille accueille 9 millions de passagers par an.

L'AVENIR - 2010

A) LES LIAISONS INTERNATIONALES

La Métropole est en plein développement.

La **gare de Lille** n'accueille pas 30 millions de voyageurs par an, comme c'était prévu, mais 40. On avait, en effet, sous-estimé les effets des interconnexions parisiennes, avec les TGV vers Madrid, Rome, vers l'Allemagne ou encore vers les portes de la Russie.

La proximité de **Bruxelles** et les nouvelles liaisons par route et par fer ont permis l'installation à Lille d'une grande direction de la CEE.

Le développement de **l'aéroport** a suscité une grande bataille. Aujourd'hui, un nouvel aéroport a été construit et il répond aux espoirs de ceux qui en avaient lancé l'idée. Pourtant, il est difficile de le développer

davantage et on envisage la création du troisième aéroport parisien, dans la Somme ou entre Lille et Bruxelles.

B) L'ESPACE QUOTIDIEN

Mais c'est aussi l'espace quotidien qui s'est radicalement transformé pour chacun d'entre nous

- grâce à l'amélioration du réseau régional de transport: trains, autoroutes (A1bis?)

Le **transport des marchandises** connaît, lui aussi une évolution:

- grâce aux plateformes multimodales et la mise en service de Dourges;
- grâce aussi à la construction d'une autoroute ferrée vers Paris, Lyon et Marseille?

Les déplacements sont donc plus faciles et il n'est plus rare de voir des Dunkerquois prendre le train chaque jour pour venir travailler à Lille.

Les Métropoles ont donc réussi à maîtriser les problèmes de communication avec les villes qui les entourent, mais aussi sur leur propre territoire:

- grâce au développement du réseau de **transports urbains**. Les lignes de métro se sont développées, au sein de la Communauté urbaine, mais aussi en Belgique (le temps est loin de l'inauguration de la première ligne de bus transfrontalière entre Wattlelos et Mouscron).
- amélioration du parc de stationnement
- centre piétonnier
- péage urbain?...

Grâce à ces nouvelles infrastructures, les villes ont relancé leur **urbanisme**, en mettant l'accent sur la qualité. Depuis quelques années, on assiste à une amélioration spectaculaire à Roubaix et à Tourcoing et une amélioration continue à Lille et à Villeneuve d'Ascq. Les nouvelles implantations tertiaires ont profondément transformé la physionomie de Roubaix et de Tourcoing.

LA VIE ECONOMIQUE

LES ANNEES 70

Effondrement des grandes industries de la Région

Charbon - Textile en crise. Une crise qui a commencé dans les années 60 et qui s'est développée dans les années 70.

Pendant ce temps, la région a perdu 300 000 emplois secondaires, alors qu'elle gagnait 300 000 emplois tertiaires, créant ainsi les conditions du développement métropolitain et lillois, mais en créant ailleurs des difficultés de reconversion.

C'est le début de **l'affirmation de la Ville de Lille**: tertiaire, administrative, commerçante et culturelle.

AVENIR - 2010

A) LA METROPOLE TERTIAIRE

Comme partout, la semaine de 4 jours a été instaurée. Pendant la semaine, Lille connaît alors une intense activité. Pendant le Week-end, elle est envahie par les touristes.

Lille est bien sûr devenue une **place financière** importante.

- Une technopole au coeur de la Région. Les points forts de Lille: la santé, l'agro-alimentaire, les transports, la micro-électronique, la communication. Ceci en pendant du Pôle universitaire européen et du développement de centres de recherche.

- Lille Métropole, **cité des échanges** (commerce international, VPC, culture, ville et architecture, vie collective, université et recherche); bipôle de Bruxelles en matière économique et sociale, adossée aux ports de Dunkerque et d'Anvers.

- Lille, **centre de services** d'une région industrielle qui a rebondi et qui a accueilli des entreprises d'échelle européenne, relocalisées et des têtes de pont d'entreprises américaines et asiatiques.

- la Métropole a également développé sa **politique d'accueil** pour les entreprises et une meilleure organisation des emplois: elle propose des installations clé en main avec une prise en charge générale.

Des mesures de **péréquation** des principales taxes ont été mises en place (taxe professionnelle, mais aussi sur d'autres ressources fiscales). Ce nouveau système, associé à des mesures concrètes, a permis un développement plus harmonieux de la Métropole:

- mise en place d'une nouvelle forme de solidarité
- maîtrise des investissements là où la situation économique et sociale la rendait nécessaire.

B) LA METROPOLE DES ECHANGES

Les échanges vers l'extérieur sont en développement; de plus en plus, ils passent par le port de Dunkerque, devenu la **porte maritime** de la Métropole.

Si les échanges franco-belges et franco-britanniques se développent, les relations avec **Paris** constituent un problème qui n'est toujours pas dominé. Paris est toujours une ville tentaculaire et beaucoup de Lillois partent y travailler (malgré une promotion importante, la place culturelle de la Métropole est difficilement reconnue).

- Pôle universitaire européen: il a permis à la Métropole de devenir un centre universitaire renommé tant en France qu'à l'étranger et qui accueille de nombreux chercheurs.

D) LE RAYONNEMENT DE LILLE - METROPOLE

- Euralille est devenu un signe urbain, économique et culturel identifié dans toute l'Europe
- la plateforme multimodale de transport au sud de l'agglomération, plaque tournante du transport des marchandises du Nord Ouest de l'Europe.
- implantation à Lille d'agences ou de directions de la Communauté européenne
- implantation d'établissements publics délocalisés
- un événement:
 - * Les Jeux olympiques qui se préparent pour 2012

Fiche annexe - 2010

LE TRAVAIL

L'Homme du Nord a toujours été courageux, dur au travail. Les difficultés de la fin du XXème siècle se sont enfin estompées et le **partage du temps de travail** est enfin devenu une réalité:

C'est aussi une gestion du travail différente: lieux différents, travailler chez soi... les moyens de communication ont permis une nouvelle délocalisation des lieux de travail et de rendez-vous (fax, visio-conférence...)

Toute cette nouvelle organisation permet aussi une augmentation du **temps de loisirs**:

- importance du cadre de vie
- mais aussi importance de la vie associative, grande tradition du Nord qui s'affirme encore davantage.
- importance de la vie culturelle

Ainsi assiste-t-on au triomphe de la **vie collective**; au renforcement de l'attractivité d'une ville qui a réussi à maîtriser ses problèmes de chômage, grâce à une nouvelle conception du travail, à l'amélioration de son cadre de vie et en offrant tous les services et les loisirs nécessaires au bien-être de ses habitants.

Fiche annexe - 2010

L'ENVIRONNEMENT

La préservation de l'environnement a été une des question majeure de la fin du XXème siècle. Le problème reste d'actualité, mais de nombreux efforts ont déjà été faits:

- Depuis quelques années, les collectivités, les entreprises et les citoyens ont mis en place un **réel partenariat** et travaillent ensemble afin de gérer les problèmes d'environnement.
- **limitation de la circulation automobile** dans les centres villes et amélioration des transports en commun (cf § déplacements);
- mise en service de véhicules à énergie non polluante: les collectivités ont donné l'exemple en développant un parc de véhicules électriques;
- **traitement des résidus urbains** pour lequel la Métropole a mis en place un système performant;
- zones de loisirs et création de parcs
- réorganisation de l'espace urbain (SDAU).
- accent porté sur l'architecture et sur le patrimoine.

Fiche annexe (2010)

LES LOISIRS: SPORT- CULTURE

Les frontières locales sont devenues largement perméables afin que les structures de haut niveau bénéficient d'un **fonctionnement métropolitain**:

- c'est vrai pour les grands clubs sportifs: il y a, par exemple, un seul grand club de football pour toute la Métropole
- c'est également vrai pour les grandes structures culturelles (orchestre, théâtre...)

A cette même approche culturelle et sportive correspond une même approche en terme de **communication**. Si, pendant longtemps, elles furent stériles, les tentatives d'harmonisation du message ont enfin abouti:

La Métropole parle d'une seule voix, grâce aux efforts conjugués des collectivités et des grandes entreprises du secteur privé.

Mais cette harmonisation ne s'est pas réalisée au détriment des structures plus modestes qui conservent leur ancrage local et leurs spécificités. Ainsi y a t'il **équilibre** entre les grandes structures, qui vivent à l'échelon de la Métropole, et la **vie associative locale** (ou de quartier). On assiste à un renforcement de l'intérêt porté à l'environnement immédiat.

Dans 20 ans, le monde, la Métropole aura changé et on peut être optimiste. Pourtant, il reste malheureusement des problèmes difficiles à résoudre.

- les quartiers difficiles
- le problème de la drogue qui n'est pas encore dominé.