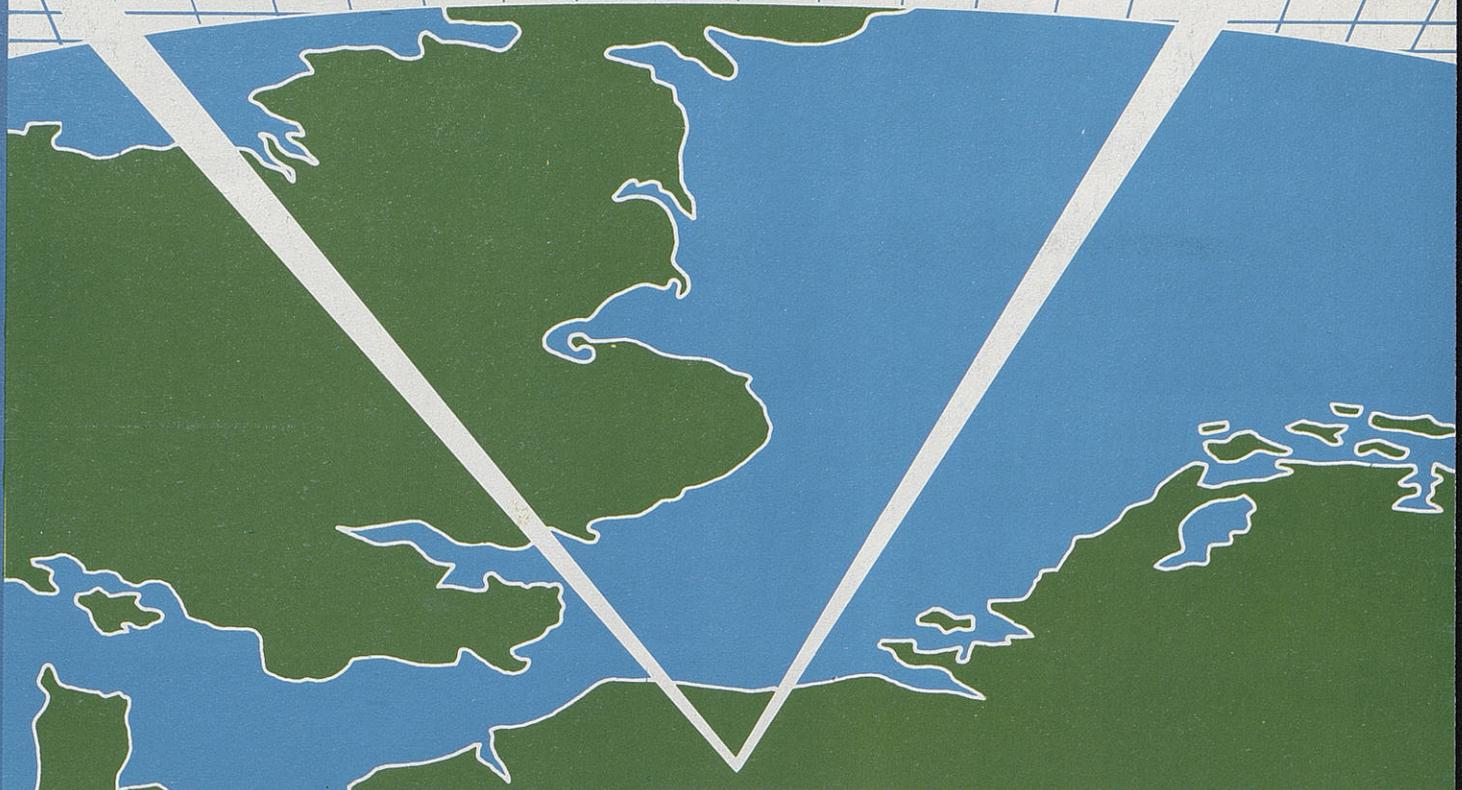


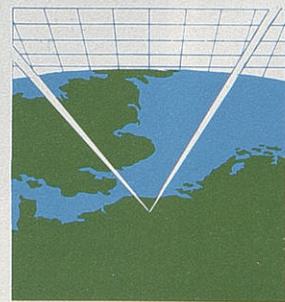
106/5

# RENCONTREZ L'AVENIR



N° SPÉCIAL DE "LILLE ACTUALITÉS" - FÉVRIER 1988

## LILLE L'EUROPEENNE

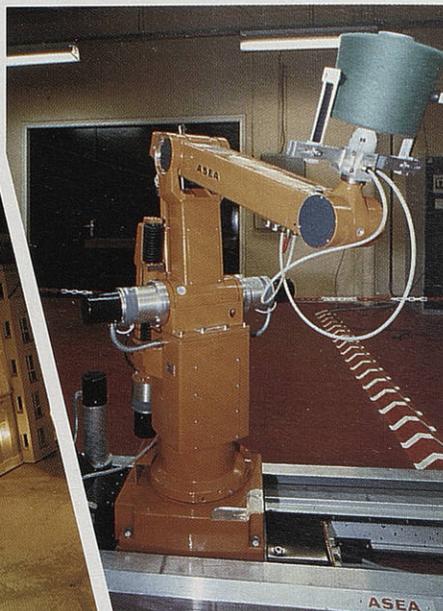


**UNE VILLE,  
UNE METROPOLE,  
UNE REGION  
POUR L'EUROPE**



**Ville de Lille** 

# RENCONTREZ L'AVENIR

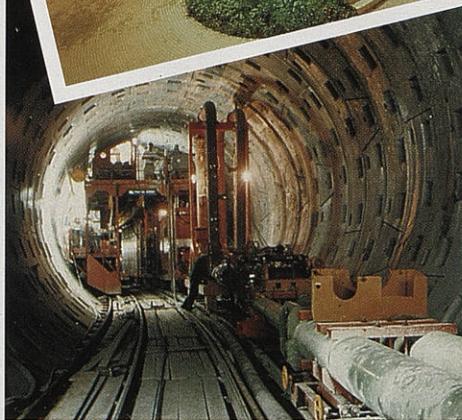


## SOMMAIRE

Le Nord-Pas de Calais  
et l'Europe ..... p. 4

Lille, l'Eurocité  
des communications ... p. 11

La métropole  
des grands projets ..... p. 12



## LILLE ACTUALITÉS FÉVRIER 1988

Conception graphique :  
Philippe MATTON - 20.07.52.74

Crédit photos :  
SNCF - Service Audiovisuel, Mairie de Lille  
J.-L. Cornu - P. Walet - G. Larmuseau  
INF Lille

Couverture : Magenta Images

Photocomposition/Photogravure :  
Nord Compo, Villeneuve-d'Ascq

Imprimerie :  
SCIA, La Chapelle d'Armentières  
Dépôt légal n° 22686, Février 1988





**L**ille, sa métropole et la région Nord-Pas de Calais ont cinq ans pour gagner. Cinq ans pour réunir les conditions d'un avenir brillant, aux couleurs européennes.

Jamais nous n'avons disposé de tant de cartes maîtresses.

A nous, nous tous, de savoir les jouer.

Le tunnel sous la Manche, le croisement des TGV nord européens au cœur de Lille vont bouleverser l'espace temps et renforcer une position géographique unique.

En 1993, dans une Europe sans frontières, Lille va se trouver au centre d'une grande région économique de 60 millions d'habitants, en concurrence directe avec de puissantes voisines, qui ont nom Londres, Bruxelles, Rotterdam, Cologne. A elle de confirmer son ambition millénaire de carrefour des échanges et des communications.

Aux atouts que constituent ces nouvelles infrastructures, s'ajoute une détermination, une volonté de l'ensemble des forces politiques et économiques régionales, convaincues de la réalité de ce nouveau destin. A Lille-Métropole, de grands projets prennent forme. Leur conjugaison ouvre la voie d'une reconversion définitive :

Technopole de Villeneuve-d'Ascq, Centre de communication-Téléport de Roubaix, Pôle logistique de Tourcoing-Vallée de la Lys, Centre de transfert de technologies nouvelles de Lille-Hellemmes et, enfin, le Centre international d'affaires de Lille, domaine privilégié des entreprises.

La région, qui dispose déjà du réseau autoroutier et ferroviaire le plus dense de France, se met, elle aussi à l'heure de l'Europe, en adaptant ses infrastructures aux nouveaux flux attendus. Lille-Métropole et la région Nord-Pas de Calais sont prêtes à jouer le rôle que leur assigne le futur.



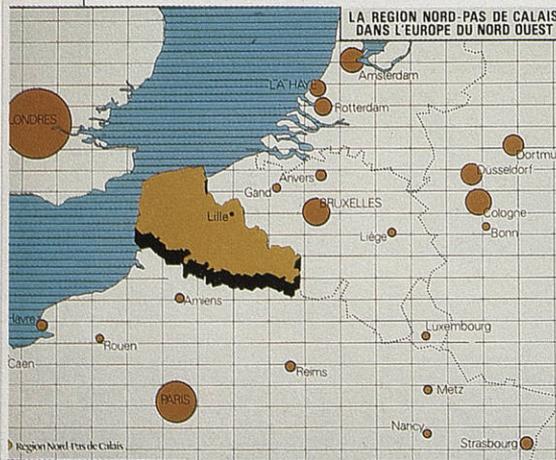
Pierre MAUROY  
Député-maire de Lille  
Ancien Premier Ministre

**RENCONTREZ  
L'AVENIR**

# RENCONTREZ L'AVENIR

*La réalisation des grands projets d'infrastructures européens et du grand marché communautaire en 1992 va bouleverser inéluctablement nos conceptions régionales. Le Nord-Pas de Calais est, en effet, appelé à devenir, non plus l'aboutissement septentrional de la France, mais un espace d'ouverture entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud.*

**L**e Nord-Pas de Calais est européen par vocation. Située sur la plaine maritime des Pays-Bas, la région partage ce dialogue avec la Mer du Nord comme l'ensemble constitué par la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne du Nord. Ses frontières définitives au sein de la France ne furent fixées qu'en 1713. Tantôt flamande, tantôt bourguignonne, convoitée par les Anglais ou l'empire des Bas-Pays, elle a, au cours des siècles



Le Nord-Pas de Calais au cœur de l'Europe.

## LE NORD-PAS DE CALAIS ET L'EUROPE



M. Noël Josèphe, Président du Conseil Régional Nord-Pas de Calais, lors de l'installation du Comité Mixte Kent/Nord-Pas de Calais.

et par-delà guerres et invasions, ruines et reconstructions, enrichi ses terres, développé ses industries, son commerce, notamment par ses draperies flamandes qui firent sa réputation en Europe.

Aujourd'hui, par la densité de sa population fortement urbanisée — plus de 80% de ses habitants demeurent en ville — le Nord-Pas de Calais fait figure d'exception au sein de l'hexagone; ce sont justement ces caractéristiques qui renforcent les affinités de cette région dotée d'un littoral exceptionnel et qui s'ouvre sur l'Europe du Nord-Ouest avec ses voisins.

### Une Europe des Régions

Conscient de cette place privilégiée au cœur de la Communauté Européenne, mais aussi des enjeux de ce proche avenir, le Conseil Régional s'efforce de développer ses relations internationales. D'étroits contacts se nouent : accords de coopération signés avec le Comté du Kent, la Wallonie et la Communauté Française de Bel-

gique; travaux de rapprochement avec la Flandre belge, les Pays-Bas et la Rhénanie du Nord-Wesphalie. Avec l'ambition de devenir le passage obligé sur l'axe Nord-Sud, le Nord-Pas de Calais poursuit un dialogue fructueux avec la Grande-Bretagne (les Midlands et le nord de l'Angleterre, le Strathclyde en Écosse), avec l'Espagne (Asturies, Catalogne, Pays Basque, Valence) et l'Italie (les Pouilles). De plus, les relations européennes du Nord-Pas de Calais ne se limitent pas à ce que le Président François Mitterrand a appelé "la définition trop restrictive de l'Europe de la Communauté Européenne"; la Région entretient également des relations économiques avec l'Europe de l'Est, et notamment avec la République Démocratique Allemande et la Pologne.

Le Conseil Régional, présidé par Noël Josèphe, joue un rôle de premier plan au sein de l'Assemblée des Régions d'Europe (A.R.E.), du Conseil des Communes et Régions d'Europe (C.C.R.E.), des Régions

Européennes de Tradition Industrielle (R.E.T.I.) et bientôt dans le cadre du nouveau Conseil consultatif des pouvoirs locaux et régionaux mis en place par M. Jacques Delors, Président de la Commission des Communautés Européennes.

Ainsi, le Conseil Régional suit de près l'évolution des différentes politiques communautaires qui le concernent et œuvre pour qu'une véritable solidarité européenne s'exerce vis-à-vis du Nord-Pas de Calais.

### *Un littoral d'ambition européenne*

Avec ses plages blanches et ses dunes plantées d'oyats, avec ses sites classés que sont les falaises du Cap Gris-Nez et Blanc-Nez, avec son système de digues, de canaux et de watergangs, le Nord-Pas de Calais est le lieu de rencontre entre l'eau et la terre. Le maintien de ce fragile équilibre vital est le souci de l'ensemble des habitants de la plaine maritime des Pays-Bas qui partagent cette façade entre la Manche et la Mer du Nord.

Boulogne, Calais et Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Hambourg sont depuis des siècles des lieux d'échanges commerciaux importants. Boulogne est le premier port français de pêche avec ses chalutiers qui s'aventurent au large des côtes d'Écosse, de Norvège et d'Islande et les implantations de nombreux et importants entrepôts frigorifiques. Premier port de l'Europe continentale par le trafic de passagers, Calais est le lieu de passage privilégié pour les liaisons avec la Grande-Bretagne. Et bien évidemment, cette position sera renforcée par le creusement du tunnel sous la Manche.

Dunkerque, quant à lui, offre des facilités exceptionnelles en eau profonde aux grosses unités par rapport aux voisins de la Manche et de la Mer du Nord ; il est classé, de ce fait, troisième port français pour les marchandises. Sur cette façade du littoral, le Centre de la Mer situé à Boulogne, créé en partie avec l'aide de la Communauté Européenne, valorisera le redéploiement technologique de la pêche et des activités connexes, le tourisme en

Côte d'Opale et constituera un instrument de diffusion culturelle incomparable.

De plus, le Conseil Régional a l'ambition de voir se créer dans le Nord-Pas de Calais un observatoire européen du littoral qui devrait permettre une meilleure exploitation des ressources naturelles des fonds marins tout en assurant la protection de l'environnement.



Plage de Wissant.



Conserverie de poissons des établissements Delpierre à Boulogne.

### *Une métropole au cœur des capitales*

Le Nord-Pas de Calais occupe une position centrale dans la Communauté Européenne qui permet un accès facile aux pôles économiques les plus dynamiques de l'Europe. Situé à moins de 300 km de plusieurs capitales (Paris, Bruxelles, Londres, Amsterdam, Luxembourg, Bonn), le Nord-Pas de Calais est également doté d'un réseau d'infrastructures impressionnant : plus de 400 km d'autoroutes auxquels s'ajoutent une trame très serrée de voies nationales, départementales et communales ; un aéroport de niveau international ; un réseau hydrographique dense dont le canal à grand gabarit le reliant au réseau européen ; un réseau ferroviaire important avec un matériel roulant moderne et performant.

La réalisation des infrastructures véritablement européennes que sont le tunnel sous la Manche et le TGV Nord-Européen ne peut que renforcer ce rôle de carrefour que joue le Nord-Pas de Calais. Le TGV Nord-Européen reliera Paris à Londres (via le tunnel sous la Manche), à Bruxelles, Amsterdam et Cologne ; Lille et Arras seront directement desservies, se plaçant sur les points nodaux du réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

Lille peut désormais nourrir de légitimes ambitions, et devenir, à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle, une métropole européenne. En partant de celle-ci, un habitant de la région ne mettra plus que deux heures (deux fois moins qu'aujourd'hui) pour se rendre à Londres, et à peine plus d'une demi-heure pour rejoindre Bruxelles.

Par ailleurs, l'irrigation de l'ensemble du Nord-Pas de Calais sera assurée par les TGV en complément du réseau du Transport Express Régional (T.E.R.). La desserte par le TGV roulant à vitesse normale sur le réseau T.E.R., de Douai, Valenciennes, Lens, Béthune, Hazebrouck, Dunkerque, Roubaix, Tourcoing, est déjà acquise ; le Conseil Régional envisage également des départs depuis Cambrai et Boulogne.

En même temps, c'est-à-dire à l'horizon 1993, le renforcement du réseau autoroutier international au débouché du tunnel sous la Manche confortera la situation géographique privilégiée de la région par l'achèvement, d'une part, de l'A26 vers le sud-est de la France et l'Italie, et d'autre part, par la rocade littorale irriguant l'ensemble des ports du littoral, et se prolongeant à terme jusqu'en Espagne.

La région occupera donc une position clé par son réseau d'infrastructures entre l'Europe du Nord et la Méditerranée.

**RENCONTREZ  
L'AVENIR**

# RENCONTREZ L'AVENIR

## UNE ÉCONOMIE TOURNÉE VERS L'EUROPE

**L**a région Nord-Pas de Calais se place en troisième position parmi les régions françaises en termes de commerce extérieur. Elle assure, en valeur, 10,2% des importations françaises (deuxième de l'hexagone). 30% de la production régionale sont exportés. Les échanges se font principalement avec les pays de la Communauté Européenne, et, en particulier avec l'Union Belgo-Luxembourgeoise — premier partenaire commercial — les Pays-Bas, la République Fédérale Allemande, le Royaume Uni et l'Italie.

L'Europe des douze est d'abord une Communauté Économique; l'intégration et les interrelations de l'économie du Nord-Pas de Calais avec cet ensemble sont donc extrêmement variées et la structure économique et le dynamisme des entreprises de la région sont des facteurs déterminants de cette relation.

L'industrie qui assure aujourd'hui 48% des emplois régionaux a connu et connaît encore des périodes difficiles dans les secteurs traditionnels tels que le charbon, la sidérurgie, le textile et les chantiers navals. La politique de réduction de production dans

la Communauté Européenne touche nécessairement les emplois d'une région industrielle comme le Nord-Pas de Calais. Le Conseil Régional a donc demandé et obtenu de l'État des mesures de compensation sous forme d'aides régionales et sociales de la part de la Communauté Européenne; il souhaite que cette solidarité européenne continue à favoriser la reconversion de certains secteurs de son économie.

Malgré les problèmes du textile, le Nord-Pas de Calais reste toujours une des plus grandes régions productrices d'Europe. Plus de 80 000 personnes y sont employées. La région fabrique 30% de la production française, dont 40% sont destinés à l'exportation. La

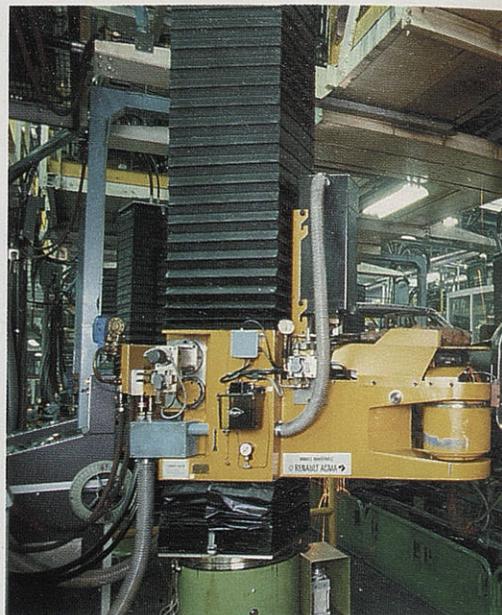


Base de loisirs de l'étang d'Amaury.

diversification d'anciennes entreprises textiles vers la vente par correspondance ou vers la grande distribution permet au Nord-Pas de Calais d'asseoir sa place d'exportateur, et donc de susciter l'intérêt d'éventuels partenaires.

Par ailleurs, le Conseil Régional participe aux programmes européens de transferts de technologies, tels que SPRINT\* vers les PME, dans le but de dynamiser le tissu économique de la région.

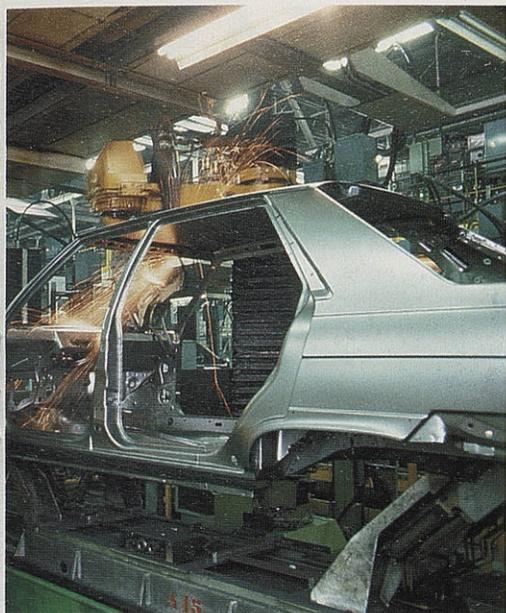
L'agriculture du Nord-Pas de Calais (4% de la population active) assure 7% de la production nationale. Comme la plupart des régions de l'axe central allant des Midlands à l'Alsace en passant par les Pays-Bas, la productivité par hectare de la terre agri-



La robotique chez Renault-Douai.

cole du Nord-Pas de Calais est bien supérieure à la moyenne communautaire. De cette activité agricole découle une puissante industrie agro-alimentaire qui place la région au troisième rang et contribue de manière importante aux exportations. Cette industrie, qui progresse deux fois plus vite que la moyenne industrielle régionale, connaîtra encore de profondes mutations dans les années à venir puisque 50% des agriculteurs de l'an 2000 ne sont pas encore installés et qu'à cette époque l'agriculture régionale sera alors la plus jeune de France. Autre secteur économique qui sera renforcé par la réalisation du marché unique et la mise en place du réseau d'infrastructures, le tourisme est désormais la troisième activité économique de la région employant 45 000 personnes. L'effort prioritaire du Comité Régional de Tourisme est dirigé vers l'Europe du Nord-Ouest, notamment à travers le Salon annuel du Tourisme régional à Lille. Une coopération engagée avec le Comté du Kent a déjà porté des fruits sous la forme d'un guide touristique conjoint.

Enfin, le Conseil Régional n'oublie pas que l'économie doit satisfaire le consommateur. L'action menée par le Centre Régional de la Consommation (le CRC) en matière d'information sur les prix est reconnue comme

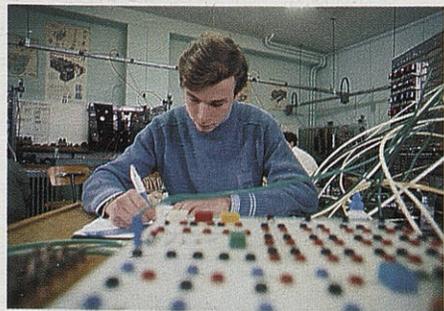


exemplaire par la Commission des Communautés Européennes. Fort de cette expérience, le CRC engage des relations avec la Belgique, voire avec toute l'Europe pour valoriser cette initiative.

### *Former les jeunes européens de demain*

Le Nord-Pas de Calais se distingue des pays de l'Europe du Nord par une croissance démographique forte et la jeunesse de sa population; plus de 35% de celle-ci a moins de 25 ans. Construire et équiper les lycées, renforcer les actions de formation sont donc des tâches essentielles du Conseil Régional.

La proximité de six pays européens pratiquant quatre langues différentes, la mobilité croissante des travailleurs engendrant l'idée d'une Europe des citoyens nécessitent un effort particu-



La formation, au lycée technique de Douai.

lier en matière d'apprentissage des langues et d'ouverture vers l'extérieur.

Le Conseil Régional et l'État ont ainsi engagé une politique d'enseignement international qui constitue une réponse à ces défis de l'avenir. A la rentrée scolaire 1987-1988, cette initiative concernait plus de 2 500 élèves en classes "bilingues" d'écoles primaires; l'allemand, l'anglais, l'italien, le néerlandais ou le portugais sont enseignés à Lille, Roubaix, Tourcoing, Beuvry, Calais et Wervicq. A Calais, Roubaix et Tourcoing des sections en collège se sont également ouvertes.

Par ailleurs, si le Nord-Pas de Calais forme environ 10% des ingénieurs en France, la réalisation du marché unique européen, le renforcement de la coopération européenne en matière technologique, la reconnaissance réciproque des diplômés seront des facteurs incontournables pour les ingénieurs européens de demain. D'où l'importance de la création d'une "Association Université Entreprises pour la Formation" (AUEF) du Nord-Pas de Calais qui constitue un maillon du réseau européen du programme COMETT\* de la Communauté Européenne. L'objectif de ce programme est de permettre à des étudiants en technologie de se former ou d'effectuer un stage en entreprise dans un autre pays de la Communauté Européenne; ainsi de multiples liens se sont tissés avec les AUEF du Royaume Uni et d'Espagne.

### *Une Culture cosmopolite*

La richesse et la vitalité des activités culturelles du Nord-Pas de Calais ne peuvent que s'accroître au contact d'autres courants artistiques. Les relations de la culture régionale avec l'Europe sont multiples. L'architecture locale a été influencée tant par les Espagnols pour les pignons en gradin, que par les Anglais pour les "châteaux" de l'industrie textile... Et il suffit, par ailleurs, d'évoquer les grands maîtres du siècle d'or de la peinture flamande pour reconnaître leur universalité.

Aujourd'hui, l'Orchestre National de Lille, le Ballet du Nord, l'Atelier Lyrique de Tourcoing sont autant de phares pour le Nord-Pas de Calais que d'ambassadeurs régionaux lors de leurs tournées à l'étranger.

Les Festivals de Lille et de la Côte d'Opale accueillent des formations de renommée internationale: l'Opéra de Bari (Italie), le Quator Borodine (URSS), le Concertgebouw (Pays-Bas)...

Dans ce secteur, le Conseil Régional a également établi des accords avec le Kent et la Communauté Française de Belgique. En collaboration avec cette dernière, une semaine culturelle Nord-Pas de Calais a été organisée en 1987 à Bruxelles et à Liège.



L'Orchestre national de Lille sous la baguette de Jean-Claude Casadesus.

### *Derniers mots...*

Le Nord-Pas de Calais multiple, changeant et pourtant uni pour réussir sa transformation reste à découvrir; région carrefour, lieu de rencontre et d'échanges pour toute l'Europe du Nord-Ouest, c'est dans son histoire et ses valeurs traditionnelles de courage et de ténacité qu'il puise sa vérité de demain.

\* SPRINT: Strategic Programme for Innovation and Technology Transfer.

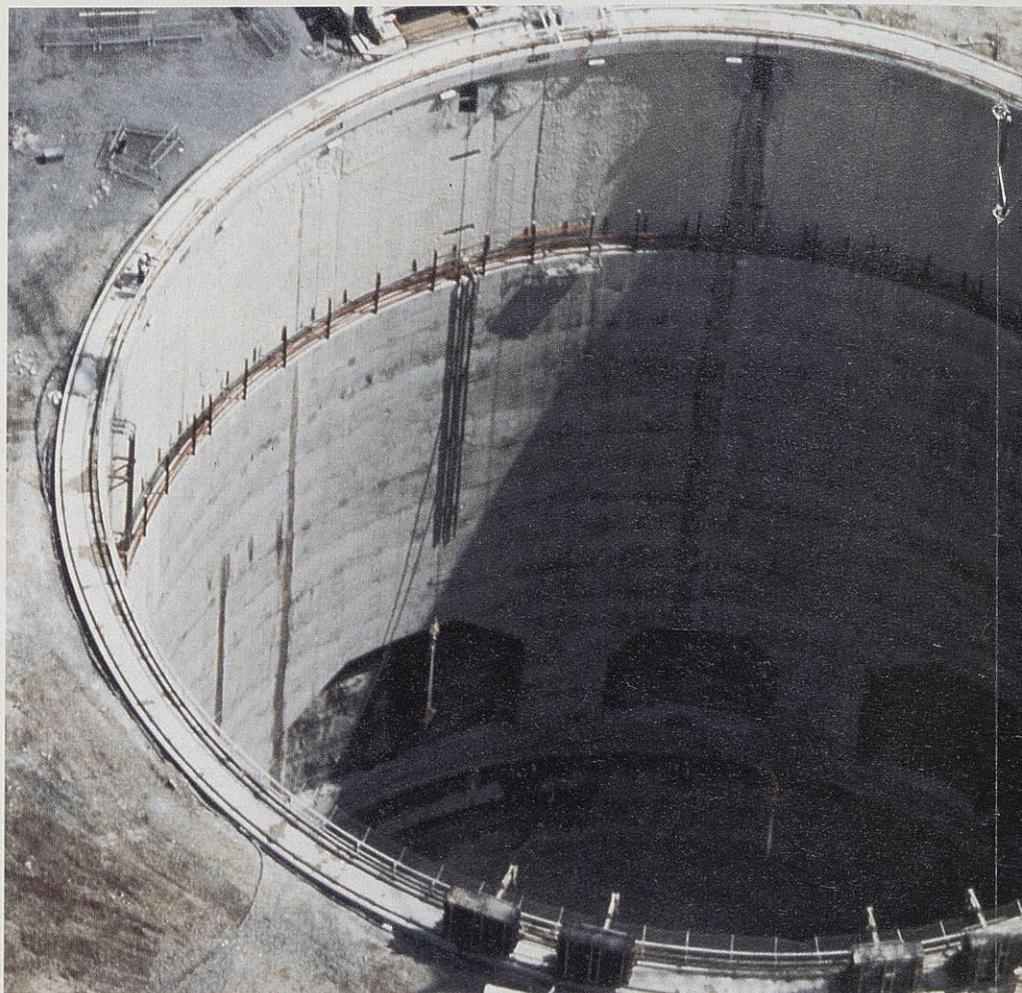
\* COMETT: Community Action Programme for Education and Training for Technology (Programme Communautaire d'Éducation et de Formation en matière de Technologie).

**RENCONTREZ  
L'AVENIR**

# RENCONTREZ L'AVENIR

## TUNNEL SOUS LA MANCHE EUROTUNNEL A

**L**e plus grand projet européen privé, le Tunnel sous la Manche, que réalise la société franco-britannique EUROTUNNEL (titulaire d'une concession de 55 ans) est aujourd'hui définitivement engagé. De part et d'autre de la Manche, Français et Britanniques ont entrepris la construction de la liaison fixe entre la France et l'Angleterre : 50 km de liaison entièrement souterraine, composée de 2 tunnels ferroviaires à une voie, et d'un tunnel central de service (relié tous les 375 m aux 2 autres). Dès le 15 mai 1993, 30 millions de voyageurs et 15 millions de tonnes de fret devraient y transiter chaque année. Ouvert 24 heures sur 24, et toute l'année, EUROTUNNEL acheminera, en alternance, le trafic routier toutes catégories (embarqué à bord de trains spéciaux qui feront la navette entre le terminal de Folkestone et le terminal de Calais) et les trains de passagers et de marchandises. La traversée à la vitesse de pointe de 160 km/h, ne durera que 30 minutes d'un terminal à l'autre. On fera Paris-Londres en TGV (train à grande vitesse) en 3 heures seulement de centre-ville à centre-ville, car parallèlement à ce chantier entièrement privé, l'État français a programmé la réalisation de la ligne nouvelle du TGV Nord en direction de Lille et de l'Angleterre (via Calais), ainsi que son interconnexion avec les lignes sud-est et Atlantique, avec pour objectif une mise en service en 1993, pour desservir EUROTUNNEL. Et les négociations sont aujourd'hui bien avancées pour construire un véritable réseau à grande vitesse Nord-Européen prolongé en Belgique, en Allemagne et en Hollande...



### 60 MILLIARDS DE FRANCS DISPONIBLES

EUROTUNNEL a donc parfaitement réussi son lancement en 1987 :

- Le sort politique du projet a été scellé avec la ratification du Traité et de la Concession par les parlements français (à l'unanimité) et britannique (à une majorité écrasante).
- Des accords commerciaux ont été conclus avec les compagnies de

chemin de fer nationales SNCF et British Rail ; ils leur réservent le droit d'utiliser, contre redevances, 50% de la capacité des tunnels.

- Enfin, EUROTUNNEL a réuni l'ensemble des capitaux et des prêts nécessaires pour couvrir les besoins de financement, de la réalisation à la mise en service en 1993 ; un montage financier exceptionnel pour un financement exclusivement privé sans aucune aide ni garantie des États, qui représente pas moins de 60 milliards de francs français ;
  - 10 milliards de capitaux propres, réunis auprès de plusieurs centaines d'investisseurs institution-

# MANCHE: A LANCÉ LES TRAVAUX



## 150 KM DE TUNNELS

En 1988, le chantier entre dans une phase pleinement opérationnelle et doit atteindre d'ici la fin de l'année son régime de croisière avec un effectif d'environ 6 000 personnes au total. Les travaux de forage et de revêtement des tunnels — 150 km au total — représentent le "poste" le plus lourd du programme (la moitié des 28 milliards du coût des travaux et des équipements). Ces travaux sont exécutés à l'aide d'une dizaine de "tunneliers". Un premier tunnelier est entré en action début janvier sur le site anglais. Côté français, la 1<sup>re</sup> machine livrée dans la seconde quinzaine de janvier doit attaquer les travaux du tunnel de service fin février. Les équipes françaises et anglaises doivent faire leur jonction dans le tunnel de service au dernier trimestre 1990. Un an plus tard, les 2 tunnels principaux seront à leur tour percés. On prévoit "prudemment" une cadence mensuelle moyenne d'avancement de

500 mètres par machine. Les tunnels seront forés dans une roche idéale, la "craie bleue", qui présente l'avantage d'être imperméable. Les études ont en effet permis d'adopter le tracé du tunnel pour l'intégrer presque entièrement dans cette couche de craie bleue qui relie l'Angleterre au Continent. La section française des tunnels, relativement "mouvementée", a justifié l'emploi de tunneliers très sophistiqués, capables de travailler de façon totalement hermétique.

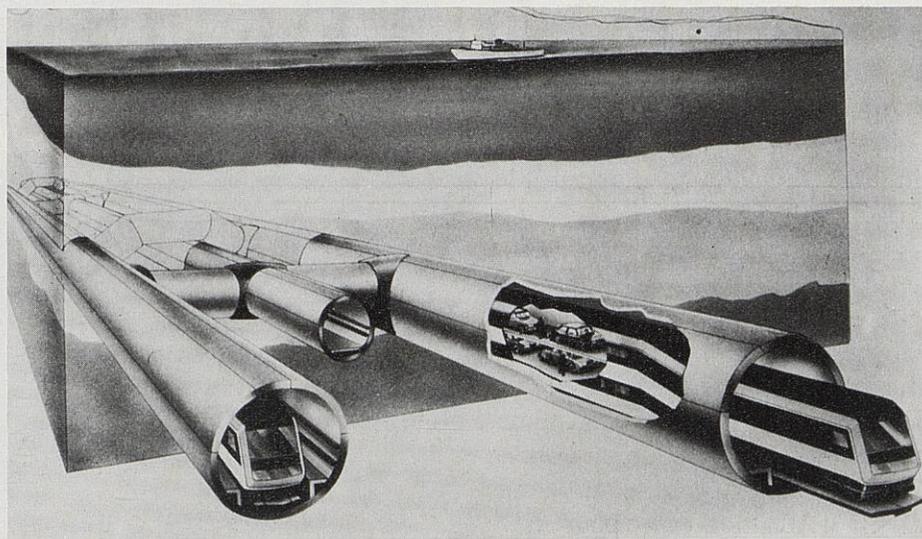
1988 verra également le lancement des travaux gigantesques d'aménagement des 2 terminaux français et anglais, semblables par leur taille et leurs fonctions à de véritables aéroports internationaux. Ainsi que le lancement des consultations internationales pour les grands équipements: matériels roulants, système électro-mécaniques, automatismes...

Avec la compagnie EUROTUNNEL, le Tunnel sous la Manche devient réalité... à pas de géant: son ouverture en 1993 inaugurerà de façon concrète et tangible l'avènement de la nouvelle Europe sans frontière.

nels du monde entier, et du public français et anglais. Plus de 300 000 particuliers sont devenus actionnaires d'EUROTUNNEL lors de l'émission publique organisée en novembre 1987...

- 50 milliards de francs de prêts (dont 10 milliards de crédit stand-by) accordés par un syndicat international de près de 200 banques avec une participation de la Banque Européenne d'Investissement pour 1/5<sup>e</sup> de ces financements...

EUROTUNNEL a bénéficié de la confiance de la communauté financière internationale.



Texte: EUROTUNNEL.

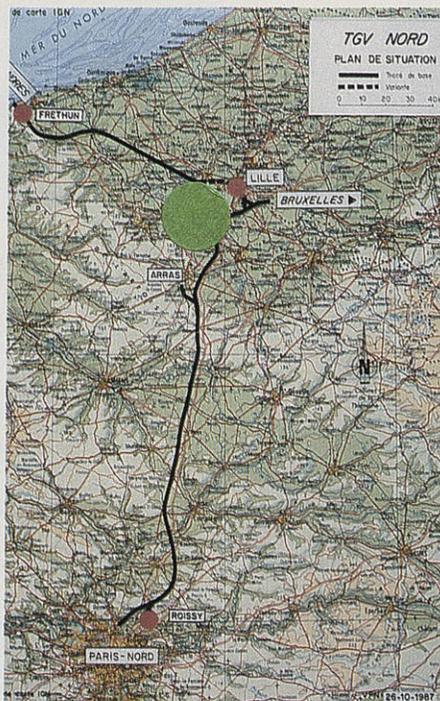
**RENCONTREZ  
L'AVENIR**

# RENCONTREZ L'AVENIR

## AVEC LE TGV LA FRANCE RÉTRÉCIT

**L**e TGV est la synthèse de vingt ans d'innovation continue dans le domaine de la technologie ferroviaire. Ces innovations rassemblées sur un même engin font apparaître le TGV comme le train de l'an 2000 arrivant avec 20 ans d'avance. Les résultats commerciaux et économiques de ce système de transport montrent la compétitivité du rail sur des distances de l'ordre de 500 km.

Le TGV, c'est un train mais aussi une voie dont la qualité était indispensable à une performance de 51 000 km/jour à une vitesse de pointe de 270 km/h. Cette voie est réalisée en rails entièrement soudés et ne comporte aucun passage à niveau. Son tracé minimise les coûts de terrassement, tout en respectant les sites traversés et s'insère bien dans le milieu environnant.



## 112 TGV EN 1993

Le matériel roulant prévu sur les lignes du TGV Nord comprendra 112 rames pouvant circuler à 300 km à l'heure : 2 rames internationales de grande capacité (2 motrices et 17 voitures pouvant accueillir 800 voyageurs), et 70 rames nationales, plus petites (2 motrices et 8 voitures susceptibles de transporter 370 passagers).

Le matériel au gabarit britannique sera construit par neuf entreprises européennes (deux belges, quatre britanniques et deux françaises). La fabrication des trains sera répartie de la manière suivante : 12% pour la Belgique, 44% pour la France, 44% pour l'Angleterre.



# LILLE, L'EUROCITÉ DES COMMUNICATIONS

Avec 60 millions de voisins dans un rayon de 300 km, un réseau de communication dense qui sera renforcé par la mise en service du lien fixe Transmanche et des TGV, Lille doit amplifier son rôle de capitale régionale et s'ouvrir toujours plus aux échanges avec ses partenaires européens.



**E**TRE une ville toujours plus innovante, une ville toujours plus dynamique, une ville toujours plus accueillante doit être son destin et son ambition légitime à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle.

C'est au commerce et aux échanges que Lille doit d'avoir figuré, dès la fin du XII<sup>e</sup> siècle, parmi les cinq premières cités du riche Comté de Flandres. Aujourd'hui, Lille renoue avec son passé d'échanges et son histoire marchande, perturbée pendant un siècle et demi par la première révolution industrielle. Nous redécouvrons les bienfaits d'une situation géographique privilégiée au carrefour des grandes voies de communication de l'Europe du Nord, et de la renaissance d'un axe ouest-est, Londres-Lille-Bruxelles-Cologne.

L'ouverture du marché unique européen, en 1992, est pour Lille, en situation frontalière, plus encore que pour d'autres villes de France, un défi et une chance. Lille sera en effet l'une des premières concernées par ce nouveau pas dans l'interpénétration des

économies. Lille, la métropole lilloise, mais aussi toute la région doivent être prêtes à résister à la concurrence de ses voisins, mais aussi être à même de porter l'offensive. Le Transmanche et le TGV sont les deux atouts maîtres.

Lille doit, dès aujourd'hui, se donner les moyens de tirer tout le bénéfice des opportunités qui se présentent. Le Centre international d'affaires regroupera des activités de négoce et de transports, intéressant toute l'Europe du Nord-Ouest. La réalisation de ce Centre est volontairement limitée à une première tranche de 17 hectares, rendant possible la construction de 300 000 m<sup>2</sup> de logements, bureaux et commerces. Les autres opérations s'enchaîneront autour de ce premier maillon : aménagement de la Foire, de la gare Saint-Sauveur, de la place Philippe-le-Bon, du secteur Winston-Churchill-Hospice Général et, enfin, des abattoirs. Une cohérence architecturale sera donnée à ces projets, dont la réalisation s'étalera sur une vingtaine d'années.

Ce Centre, fruit d'une volonté collective des milieux politiques et économiques, fonctionnera aussi comme le signal de la renaissance de l'ensemble de notre région.

## LILLE-LESQUIN : UN AÉROPORT INTERNATIONAL

Inauguré en 1963, l'aéroport de Lille a connu un développement considérable : 20 000 passagers en 1963, 171 000 en 1973, près de 550 000 en 1987.

Ses atouts :

- une infrastructure technique maîtrisée par des spécialistes compétents : l'aéroport, grâce à ses deux pistes, peut accueillir tous les types d'avions ceci par tous les temps. La tour de contrôle fonctionne 24 h/24 ;
- un réseau de lignes nationales et internationales qui relient Lille à 4 centres d'affaires européens très importants (Francfort, Londres, Milan, Bâle), aux grandes villes de France et à l'Afrique du Nord (Lille-Alger).

**RENCONTREZ  
L'AVENIR**

# RENCONTREZ L'AVENIR

Auchan, les 3 Suisses, la Redoute, Damart, DMC, Prouvost, Bonduelle, Fériel, Crédit du Nord, Générale de Chauffe, le groupe hôtelier Accor, la Mondiale, Scalbert-Dupont, tous ces groupes de renommée internationale sont nés dans la Métropole de Lille.



**D**ES entreprises plus récentes atteignent aujourd'hui l'envergure nationale et même internationale. SEGIN, pour l'informatique, en est un exemple. Mais le tissu économique de notre métropole, c'est aussi 27 000 entreprises.

La Métropole, c'est encore l'une des plus fortes concentrations de centrales d'achat d'Europe, grâce à la vente par correspondance. Une fonction

## LA MÉTROPOLE



commerciale vouée à l'international. La Métropole, c'est enfin un secteur "de hautes technologies nouvelles" en pointe : RITA, le système de communication adopté par l'armée américaine ; le VAL, métro automatique ; le nano-réseau informatique qui équipe le milieu scolaire français. Tous les grands projets de la métropole comportent aujourd'hui une dimension internationale et nombreuses sont les formations supérieures qui intègrent cette préoccupation (grandes écoles de commerce, IUT, BTS) et des filières spécialisées (mastères en marketing direct, formation d'expor-

tateurs ou d'ingénieurs d'affaires, management de la distribution). Cinq grands projets vont préparer la métropole du troisième millénaire : — Le centre international d'affaires de Lille : le TGV est le moteur de l'ambition européenne de Lille. La nouvelle gare, près de l'actuelle gare de voyageurs, s'intégrera totalement au centre ville. 65 hectares de terrains permettront le développement d'un Centre International d'Affaires, comportant des bureaux, des hôtels, des commerces et une Foire internationale, plus adaptée à la dimension des nouveaux objectifs. Ce centre devrait

## LILLE, PLACE FINANCIÈRE

La Bourse de Lille est la seconde bourse de province, après celle de Lyon. 71 sociétés y sont cotées pour une capitalisation totale, à fin juin 1987, de plus de 18 milliards de francs. L'activité d'introduction de nouvelles valeurs au second marché, indice de la capacité d'innovation d'une place, est croissante après Dubois-Investissement (Castorama), ont été introduits la Ségine et Cellatose, puis Sodis-Expansion, en novembre dernier.

L'équipement bancaire est très étendu, plus de 20 banques exercent leurs activités à Lille.

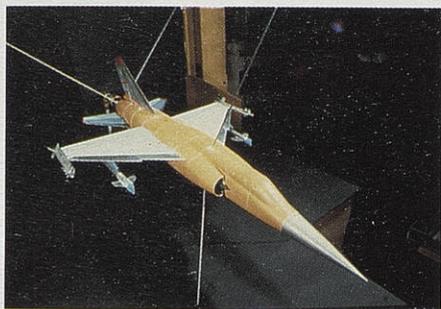


# DES GRANDS PROJETS

## AVEC LA FIBRE OPTIQUE, LILLE PREND 20 ANS D'AVANCE

Trois ans de négociations auront été nécessaires pour aboutir à la signature de l'avenant qui donne le top départ de la construction du réseau câblé de Lille. La première tranche de 30 000 prises sera mise en service en 1990 et l'ensemble des 140 000 prises commandées sera livré d'ici 1995. Lorsque le réseau de Lille sera achevé, il aura une avance technologique d'une vingtaine d'années sur les réseaux en câble coaxial. Lille a, en effet, opté pour la fibre optique aux nombreux avantages : choix d'un programme individualisé, achat et formation à distance, services aux entreprises, paiement à la consommation...

Les premières prises seront installées dans le centre de Lille, à Fives, dans certains secteurs d'Hellemmes, de Faches-Thumesnil, de Ronchin, de Villeneuve-d'Ascq et de Lezennes. Ce réseau performant devrait être ensuite rapidement connecté aux autres réseaux de la Métropole et aux réseaux nationaux.



enrichir la Métropole de nouveaux sièges sociaux d'entreprises venant de l'extérieur, de la création d'activités nouvelles, de l'apport de matière grise.

— Grâce à son association avec Hellemmes, Lille va participer à l'accueil d'une trentaine de micro-entreprises de pointe qui seront hébergées, dès 1988, au Centre d'Innovation Technologique d'Hellemmes. Situé sur le chemin qui va des universités au centre de la capitale régionale, elle-même riche en grandes écoles de haut niveau, le Centre d'Innovation a la double mission de diffuser les nouvelles technologies vers les PME et d'accueillir des créateurs d'entreprises novatrices.

— Villeneuve-d'Ascq, une technopole attractive : la ville nouvelle accueille un ensemble d'activités de recherche, 70 laboratoires, 2000 chercheurs créant de l'intelligence, la transférant à d'autres par l'enseignement ou

l'échange, et l'incorporant dans des produits ou des procédés auprès de sociétés industrielles ou de services ; 1 500 entreprises sont directement implantées sur la technopole, de toutes tailles, des plus traditionnelles, aux plus "high tech".

— Le Centre international de Communication de Roubaix sera tout à la fois un outil professionnel, un instrument de formation, et un lieu ouvert au grand public. Il offrira un pôle de services pour le commerce international, permettra l'enseignement des langues, appuyé sur des technologies nouvelles et créera un nouveau type de lieu d'échanges, établi sur les moyens les plus performants de télécommunication (téléport).

— Le pôle logistique de Tourcoing-Vallée de la Lys, au carrefour de l'axe Lille-Anvers-Rotterdam et du futur axe Londres-Lille-Ruhr (grâce à l'achèvement de la rocade nord-ouest de Lille, reliant l'A1 et l'A25 vers Dunkerque et le Transmanche) comprendra le Centre international de transports de Roncq (dédouanement et entreposage) et le Centre Mercure de Tourcoing (activités de haut niveau, conseils et services).

Cinq grands projets qui feront de la métropole lilloise, le cœur de "L'Europe des Affaires T.G.V."

Parce que le premier métro automatique du monde a été réalisé dans la métropole lilloise, celle-ci est devenue le point de passage obligé de tous les décideurs confrontés à des problèmes de transports urbains.

C'est en mars 1974 que la Communauté urbaine de Lille adoptait un nouveau mode de transports publics, basé sur la réalisation de quatre lignes d'un métro entièrement automatique.

La ligne n° 1, mise en service en mai 1984 permet de relier très rapidement le CHR et le cœur de Lille à la technopole de Villeneuve-d'Ascq et aux universités.

La ligne dite 1bis assurera dès 1989 la liaison vers Lomme à l'ouest, puis la ligne n° 2 reliera Lille à Roubaix et Tourcoing, desservant ainsi le Centre international de Communication et le Centre Mercure.

Les performances du métro de Lille, sa grande sécurité son faible coût d'exploitation ne sont plus à démontrer et ce mode de transport constitue, sans contexte, une totale réussite en matière d'organisation et de développement des transports en commun.



# RENCONTREZ L'AVENIR

# RENCONTREZ L'AVENIR

## HORIZON 1992 : LE MARCHÉ UNIQUE

### *Le Marché commun existe*

Depuis 1957, date de la création de la Communauté Économique Européenne, sans coup d'éclat, presque à l'insu du public non averti, le marché commun s'est progressivement réalisé et a permis un essor indéniable. Les pays membres ont supprimé une bonne partie des barrières qui les séparaient : ils ont aboli entre eux les droits de douane et les restrictions quantitatives aux échanges ; cela a permis, en 30 ans, de multiplier par sept le commerce entre les pays de la Communauté ; en 30 ans, la productivité de l'industrie européenne a triplé alors qu'elle doublait aux États-Unis. En même temps, les Pays membres adoptaient un tarif douanier commun vis-à-vis de l'extérieur et jetaient les bases de certaines politiques communes, notamment dans le domaine agricole. Ces développements, la Communauté européenne les conduit avec les États membres, avec les entreprises et bien sûr les citoyens.

Grâce à ce coup d'accélérateur donné à l'économie, le niveau de vie des Européens a doublé ; le nombre et la variété des produits mis à leur disposition se sont accrus. En outre, de nombreux Européens peuvent déjà s'installer dans un autre pays de la Communauté des Douze et y travailler avec les mêmes droits que les citoyens du pays.



### *C'est encore trop peu pour l'Europe d'aujourd'hui*

Cependant, des obstacles subsistent au sein de la Communauté européenne et ces obstacles nuisent à la croissance économique, à l'emploi et à la compétitivité des entreprises. On voit toujours des douaniers aux frontières entre les États membres : cela s'explique notamment par les différences entre les systèmes nationaux de taxes, à commencer par la TVA. Par ailleurs, il existe encore une foule de réglementations nationales divergentes ; c'est pourquoi l'impérieuse nécessité d'aller plus loin dans l'union européenne implique l'existence d'un grand marché unique, c'est-à-dire un marché européen sans frontière, un espace élargi de liberté et de dynamisme pour les citoyens et les entreprises.

### *Douze pays, un marché unique sans frontières*

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1987, l'Europe des Douze a une "constitution" rajeunie par l'Acte Unique européen. Par cet acte, les Douze s'engagent à construire en 1992 un grand marché sans frontière, à décider mieux et plus vite, à développer la solidarité entre régions et entre catégories sociales.

L'objectif 1992 concrètement c'est l'ouverture des marchés publics ; ces marchés représentent près de 10% du PIB pour les seuls achats relevant du budget des États et près de 20% si on y ajoute ceux des entreprises publiques. C'est le rapprochement des taux de TVA. C'est un droit européen

des sociétés, facilitant la constitution de filiales, les rapprochements, les fusions. C'est la liberté totale d'établissement aussi bien pour toutes les catégories professionnelles que pour les entreprises. C'est l'ouverture totale du marché des capitaux permettant à chacun d'emprunter et d'investir n'importe où dans la Communauté. C'est assurer la reconnaissance de tous les diplômes entre pays membres.

Le monde est à un tournant technologique et aucun pays européen ne dispose, à lui seul, de tous les chercheurs dans tous les domaines et de tous les moyens financiers. Ensemble, les Douze ont cependant toutes les compétences et toutes les ressources nécessaires. Il y a des secteurs où l'Europe a pris du retard : il faut se mobiliser pour le combler. Sur dix ordinateurs personnels vendus en Europe, huit viennent des États-Unis, sur dix magnétoscopes, neuf viennent du Japon. Il y en a d'autres où l'Europe a pris de l'avance : il faut la maintenir et l'accroître, dans l'aérospatiale, dans certaines techniques de télécommunication par exemple. En réunissant douze pays parmi les plus développés du monde et plus de 320 millions d'habitants, le Marché unique européen sera le plus important du globe.

Seul un espace de cette envergure permettra aux Européens d'exploiter au mieux leur capacité concurrentielle, chez eux comme au-dehors : on produit moins cher pour 300 millions de personnes que pour 50 millions.

### *Une étape vers l'Union Européenne*

La réalisation du Marché unique européen : la Communauté y travaille tous les

jours. Pour abattre tous les obstacles aux échanges qui subsistent entre leurs pays, les Douze doivent prendre ensemble près de 300 mesures ; plusieurs dizaines d'entre-elles ont déjà été adoptées. Mais la construction de l'Europe ne se limite pas au Marché unique. Une vraie Communauté a d'autres dimensions, humaine et culturelle, par exemple. Le rapprochement entre les pays et les peuples de l'Europe des Douze ne doit pas s'arrêter à l'objectif 1992 : le moment venu, le grand espace sans frontières pourra se transformer en un grand ensemble politique, l'Union Européenne.

La garantie d'un avenir commun de paix, de liberté et d'une certaine prospérité partagée passe par un espace européen soudé. L'Europe notre avenir ? Oui, s'il s'agit de cette Europe de 1992 et non celle des discussions et égoïsmes stériles.

# LES INSTITUTIONS DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

## La Commission

La Commission propose, met en œuvre, gère et fait respecter la législation communautaire. Elle est composée de 17 membres, deux pour chacun des pays les plus peuplés (Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume-Uni) et un pour chacun des sept autres pays. Le Président est désigné pour 2 ans et les Commissaires pour 4 ans, par accord unanime entre les gouvernements. Les Commissaires se partagent les principales compétences mais leurs décisions sont prises collectivement, en toute indépendance des

gouvernements nationaux et dans le seul intérêt de la Communauté.

## Le Conseil des ministres

Le Conseil est chargé de prendre les décisions sur la base des propositions de la Commission. Il est composé de ministres représentant les gouvernements nationaux, choisis en fonction des sujets à discuter. Au sein du Conseil, les décisions se prennent, en général, suivant le principe de la majorité qualifiée mais certaines décisions plus importantes peuvent requérir l'unanimité. Le Conseil est présidé par chaque pays à tour de rôle, pour une durée de six mois.

## Le Parlement européen

Le Parlement européen représente les citoyens de la Communauté Européenne. Il joue un rôle important dans l'élaboration du budget communautaire qu'il adopte en dernier ressort et il participe activement à l'élaboration de la législation communautaire, en rendant des avis sur les propositions de la Commission au Conseil.

Il dispose en outre du pouvoir de contrôler la Commission et le Conseil, et il peut renverser la Commission.

Les 518 "euro-députés" sont élus au suffrage universel tous les cinq ans. Ils ne siègent pas par groupes nationaux : ils se répartissent au sein de groupes politiques dans lesquels toutes les nationalités sont confondues.

## La Cour de justice

La Cour de justice est composée de treize juges nommés d'un commun accord entre les gouvernements et est assistée de six avocats généraux. La Cour, dont l'indépendance est garantie, tranche les litiges que l'application du droit communautaire peut susciter entre les États et les institutions de la Communauté Européenne, de même qu'entre ces institutions, les entreprises et les particuliers.

Texte : C.E.E.

## LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE AIDE LE NORD - PAS DE CALAIS

Pour stimuler l'équipement et les investissements des entreprises, le Fonds européen de développement régional consacre à la région Nord - Pas de Calais des centaines de millions de francs sur la période 1986-1990 afin, notamment, de redonner vie au Bassin minier, à l'Avesnois, au Cambrésis et aux zones du textile et de l'acier.

La Banque Européenne d'investissement a déjà prêté un milliard de francs pour le développement des réseaux de téléphone et de télex et plus de 900 millions de francs pour les investissements des PME.

Pour développer l'emploi, le Fonds social européen appuie financièrement des programmes nationaux. En 1986, par exemple, le Fonds social a permis à 6 500 personnes de la région de s'initier aux nouvelles technologies ou de suivre une formation pour chômeurs de longue durée. Pour moderniser les exploitations agrico-

les de la région et faciliter l'installation des jeunes, le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) a accordé des aides de plus de 7 millions de F en 1986. Le FEOGA aide en même temps la rénovation d'usines alimentaires, d'entrepôts et de marchés.

## Le Nord - Pas de Calais, région ouverte sur l'Europe

Marque concrète de l'ancrage de l'économie du Nord - Pas de Calais à l'Europe : la région réalise près de 60% de ses échanges extérieurs avec les pays de la Communauté Européenne. Ses cinq premiers clients et ses cinq premiers fournisseurs sont tous des pays de l'Europe des Douze.

### Principaux pays fournisseurs

1. Belgique/Luxembourg	22%
2. Pays-Bas	12,5%
3. Rép. Féd. d'Allemagne	12%
4. Royaume-Uni	7%
5. Italie	6%
6. Norvège	4,5%
7. États-Unis	4%

### Principaux pays clients

1. Belgique/Luxembourg	19,5%
2. Rép. Féd. d'Allemagne	15%
3. Royaume-Uni	10%
4. Italie	9,5%
5. Pays-Bas	6,5%
6. États-Unis	5,5%
7. U.R.S.S.	3%

**RENCONTREZ  
L'AVENIR**

# 1 ENFANT, 1 CARTE KIWI ET ON VOYAGE A MOITIÉ PRIX



**SNCF**  
**C'EST POSSIBLE!**

Renseignez-vous dans les gares et agences de voyages et par Minitel : 36.15 Code SNCF. Prix de la carte au 26.10.87 : 350 F