Étude

Avril 2016

Métropolisation & systèmes territoriaux au sein de la région Hauts-de-France

Premières réflexions
pour une approche renouvelée
des relations entre les territoires
de la nouvelle région

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
Avril 2016

Directeur de publication : **Oriol CLOS**
Responsable de publication : **Mathilde BALLENGHIEN**
Photographies & illustrations : **ADULM (sauf copyright en annexes)**
Rédaction : **ADULM et Nadine CATTAN**
Impression : **AD Concept**

Ces réflexions s'appuient notamment sur les travaux menés par Nadine Cattan pour la DATAR « Les systèmes urbains français et leur métropolisation » en 2012.

Nadine CATTAN est géographe, spécialiste des villes et des réseaux urbains en Europe et est directrice de Recherche en géographie au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS). Ses travaux portent en particulier sur l'analyse du fonctionnement interactif des espaces métropolitains et sur la façon dont la mobilité et les échanges modifient les rapports des sociétés à l'espace conduisant à produire de nouvelles représentations des territoires.

Étude

Métropolisation & systèmes territoriaux au sein de la région Hauts-de-France

Premières réflexions
pour une approche renouvelée
des relations entre les territoires
de la nouvelle région

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS 7

LA MÉTROPOLE LILLOISE, CAPITALE DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE 11

Quelques éléments de cadrage 13

La métropole au sein de la région 17

La métropole lilloise dans les classements européens 35

UNE NOUVELLE LECTURE DES RELATIONS AU SEIN DU TERRITOIRE RÉGIONAL 39

LES SYSTEMES URBAINS 41

Des systèmes urbains pour croiser la ville territoire et la ville réseau 41

Le cas de la région Hauts-De-France et du système urbain de Lille 46

LA MÉTROPOLISATION DES SYSTÈMES URBAINS FRANÇAIS : QUELS ENJEUX POUR LE SYSTÈME URBAIN DE LILLE ? 53

La métropolisation des systèmes urbains français 53

La métropolisation du système urbain de Lille 57

CONCLUSIONS – LE DÉFI DE LA CAPITALE DES HAUTS-DE-FRANCE 61

La métropole, capitale de la région Hauts-De-France - les défis 65

« Faire vivre » et co-développer le territoire régional 67

ANNEXES & SOURCES 69

Mons en Baroeul

Euratechnologies

Euralens – Le Louvre Lens

Loos en Gohelle

Aménagements de la traversée de Courtrai

Euralille

AVANT-PROPOS

Les récentes évolutions institutionnelles et notamment la constitution de la région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie mettent en évidence de nouveaux défis et de nouvelles chances pour le territoire. Elles lui offrent l'opportunité de mettre en œuvre des principes novateurs pour l'aménagement du territoire autour du couple Métropole Région.

Le présent document, qui synthétise les premiers travaux de l'Agence de développement et d'urbanisme sur ces questions, propose une nouvelle lecture de la métropolisation et des relations entre les territoires de la région. Il offre une vision dynamique du développement territorial basée sur les flux, réseaux et interconnections plus que sur l'analyse statique des territoires dans leur périmètres administratifs. La région faite de systèmes urbains multipolaires, remarquablement située et globalement bien connectée aux grands centres de ressources européens, se doit de bénéficier à plein de ces nouvelles dynamiques de développement.

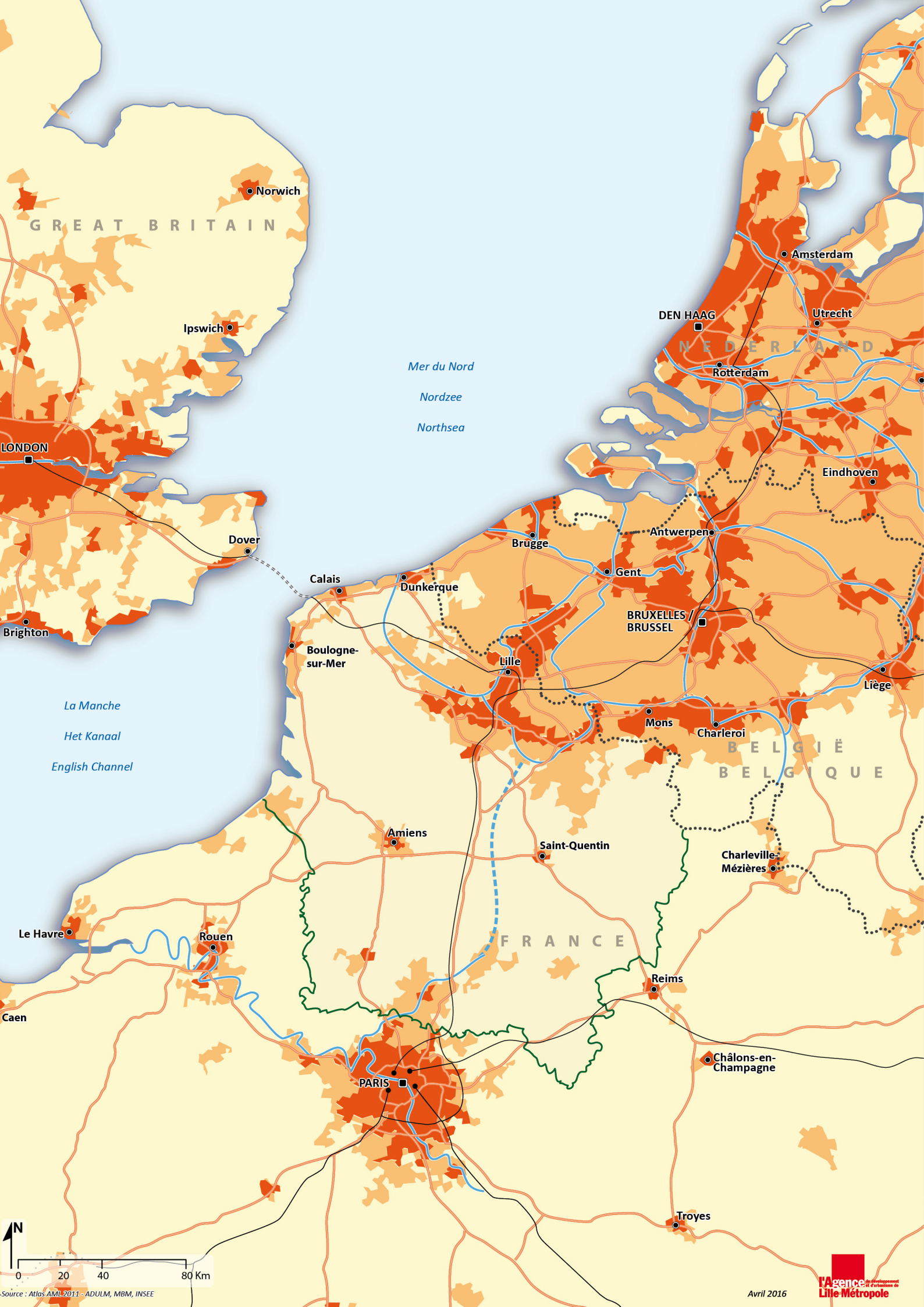
C'est l'opportunité pour la Métropole Européenne de Lille d'assumer pleinement au service de la région son rôle d'unique Métropole et de capitale régionale impliquant le choix de l'excellence et du partenariat avec les territoires voisins. Au-delà de son rôle institutionnel, c'est l'occasion pour elle d'objectiver son rôle singulier de « locomotive » régionale. Ce renforcement des fonctions centrales de la MEL est totalement compatible avec le développement des territoires voisins avec lesquels il faut développer un dialogue basé non seulement sur une logique d'équilibre, mais également sur une logique de projet commun.

L'enjeu du développement et du renforcement de l'attractivité est aujourd'hui crucial pour la Région. En effet, le manque de différenciation des profils des territoires est une de nos faiblesses dans la compétition internationale, car cela freine de développement des fonctions d'excellence. Pourtant, les facteurs de spécialisation, les niches « créatives » existent partout dans le Région ; encore faut-il pouvoir les identifier, les renforcer et les mobiliser au service de tout le territoire.

L'enjeu est de développer une stratégie combinant développement économique et responsabilité environnementale dans une perspective de requalification à la fois de l'image et de la qualité de vie de la Région et de la Métropole. Le déficit d'attractivité constitue aujourd'hui un des handicaps principaux d'une région qui dispose pourtant d'atouts majeurs qu'elle parviendra à mieux valoriser en s'affichant unie et déterminée autour des enjeux de la transition vers une économie bas carbone.

Il s'agit de garantir l'accès de tous aux ressources, ce qui ne doit pas se traduire par la dispersion des moyens et la compétition entre territoires pour l'accueil d'équipements ou d'entreprises, mais au contraire par l'identification et le développement de projets communs, le plus souvent structurants pour l'ensemble de la Région.

Marc Philippe DAUBRESSE
Président de l'Agence de développement
et d'urbanisme de Lille métropole


GREAT BRITAIN
Norwich
Ipswich
LONDON
Dover
Brighton
Calais
Boulogne-sur-Mer
Dunkerque
Mer du Nord
Nordzee
Northsea
La Manche
Het Kanaal
English Channel
Amsterdam
DEN HAAG
Utrecht
NEDERLAND
Rotterdam
Eindhoven
Antwerpen
Brugge
Gent
BRUXELLES / BRUSSEL
Lille
Liège
Mons
Charleroi
BELGIË
BELGIQUE
Amiens
Saint-Quentin
Charleville-Mézières
Le Havre
Rouen
Caen
FRANCE
Reims
Châlons-en-Champagne
PARIS
Troyes
N
0
20
40
80 Km
Source : Atlas AML 2011 - ADULM, MBM, INSEE
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 1

LA RÉGION DANS L'EUROPE DU NORD-OUEST

Densité de population (habitants / km²)

1 000

100

Axe routier européen

LGV

Canal à grand gabarit

Projet Seine-Nord Europe

Région Hauts de France
Nord Pas de Calais - Picardie

Frontière

01.
LA MÉTROPOLE LILLOISE, CAPITALE DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

QUELQUES ÉLÉMENTS DE CADRAGE

L'espace métropolitain lillois dans son acception large présente une structure multipolaire qui n'a guère d'équivalent en France sauf peut-être autour de Marseille et Aix, et l'apparente aux grands systèmes métropolitains d'Europe du nord-ouest (Carte 1). L'étalement résidentiel et le développement de larges zones industrielles ou commerciales ont conduit à la constitution progressive d'une nappe urbanisée presque continue d'Arras et Cambrai au sud, jusque Roulers et Waregem en Belgique. Les confins de cet ensemble se confondent avec ceux d'autres systèmes urbains de nature assez similaire, organisés l'un autour de Bruxelles, Gand et Anvers, l'autre autour de Mons et Charleroi ; le système littoral Calais, Dunkerque, Ostende est à peine plus éloigné.

Les relations internes au sein de cet ensemble vont croissant en intensité et s'étendent géographiquement ; elles concernent le marché de l'emploi et celui de l'immobilier, mais aussi ceux de la formation, du commerce, des services, des loisirs, etc. Elles sont complexes, multi-polarisées et présentent des variations sensibles suivant les thématiques et les territoires concernés. Aucune d'entre elles ne peut être définie comme un strict rapport centre-périphérie, même s'il s'agit indéniablement d'un phénomène croissant de métropolisation.

Au sud en revanche, l'urbanisation apparaît plus limitée, à l'exception de la vallée de l'Oise déjà inscrite dans la dynamique de l'Île de France. Les centres urbains sont généralement plus clairement identifiés, leur taille et leur influence territoriale apparaissent assez limitées à l'exception notable d'Amiens.

Au sein du territoire de la région Hauts-De-France Nord - Pas de Calais - Picardie, alors que de nombreuses villes petites et moyennes connaissent une évolution démographique préoccupante, la métropole lilloise occupe d'ores et déjà une place prépondérante. Sa montée en puissance se poursuit au travers du processus de métropolisation alors que les territoires métropolitain et régional sont actuellement confrontés à de fortes évolutions de la gouvernance locale.

Des évolutions institutionnelles :

- le passage au statut de métropole et les prises de nouvelles compétences de la Métropole Européenne de Lille (MEL)[1] depuis janvier 2015, la nouvelle adhésion de territoires (Communauté de communes des Weppes en 2017) ;
- la nouvelle région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie depuis janvier 2016 ;
- le développement en cours de nouveaux pôles métropolitains (Carte 5) :
  - « Pôle métropolitain Hainaut-Cambrésis » regroupant les trois communautés d'agglomérations de Valenciennes métropole, Maubeuge Val de Sambre et Cambrai et cinq communauté de communes (mais sans la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut) ;
  - « Pôle métropolitain Artois » regroupant les trois communautés d'agglomérations du Bassin Minier du Pas-de-Calais : ArtoisCom, Lens-Liévin et Hénin-Carvin (avec une possible fusion à terme de ces communautés d'agglomérations) ;
  - « Pôle métropolitain Artois-Douaisis » regroupant la communauté urbaine d'Arras, la communauté d'agglomération du Douaisis et quatre communautés de communes ;
  - Auxquels s'ajoutent la possible constitution d'un pôle métropolitain autour d'Amiens en cours de réflexion ;
- sur le littoral, le pôle métropolitain de la Côte d'Opale est constitué (29 EPCI), couvrant le territoire Flandre-Dunkerque, le Boulonnais, le Calaisis, l'Audomarois, le Montreuillois ;
- Le regroupement - en cours ou à l'étude - d'EPCI, dans le Pas-de-Calais (notamment autour de Saint Omer) et dans l'Oise.

Des évolutions politiques : notamment la mise en place de nouvelles majorités au sein de la MEL (04/2014), du département du Nord (04/2015) et de la Région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie (12/2015).

1- La MEL prend deux nouvelles compétences fondamentales en matière de solidarité et d'environnement, la politique de la ville et l'énergie. Elle pourra également, par convention, se voir déléguer certaines compétences de l'Etat, des régions et des départements.

Des évolutions partenariales :

› la fusion des Chambres de Commerces et d'Industrie ;
› les évolutions possibles des structures de coopération interterritoriale (Aire métropolitaine de Lille (AML), groupement européen de coopération territoriale (GECT) Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai) ;
› le développement des périmètres d'action de certaines ingénieries territoriales, la demande politique de coopérations accrues entre les ingénieries territoriales…

La réforme territoriale a par ailleurs affirmé la prédominance du couple institutionnel Métropole / Région (Encadré 2). Enfin, Lille a été reconnue capitale régionale (provisoire) et la MEL voit son rôle conforté par la loi MAPTAM et son nouveau statut de métropole (unique métropole régionale). Le contexte apparait aujourd'hui favorable pour une réflexion renouvelée sur la structuration des territoires, et plus largement la stratégie de développement régional.

Si la création de la nouvelle région ouvre la voie à de nouveaux partenariats, elle pourrait aussi être un facteur de tensions entre collectivités. Face à ces évolutions de la gouvernance et aux différentes compétences gagnées par la métropole de Lille, les villes moyennes de la nouvelle région et les territoires limitrophes craignent en effet l'apparition de nouveaux déséquilibres régionaux et un accaparement des ressources au profit de la seule Métropole. Les partenariats et complémentarités avec les autres systèmes urbains régionaux (littoral, réseau de villes moyennes, relation à Amiens en particulier) doivent dans ce contexte être renforcés et de nouveaux partenariats créés afin d'atténuer les risques de déséquilibre territorial et de blocage des gouvernances territoriales. La question de la métropolisation et de l'influence de la capitale sur l'ensemble du territoire régional a d'ailleurs été un des thèmes des dernières élections régionales (Encadré 3).

A cette complexité institutionnelle s'ajoute celle qui résulte du fonctionnement spécifique du territoire : le caractère transfrontalier ; la dimension multipolaire ; la proximité des centres urbains ; les mutations économiques brutales subies par le territoire. Au-delà des limites administratives et institutionnelles, les flux et les réseaux de toute nature génèrent de nouveaux liens, des systèmes et des coopérations à géométrie variable qui structurent les territoires.

Encadré 2 - LE COUPLE MÉTROPOLE / RÉGION EN QUESTION DEPUIS 20 ANS

« La qualité de la relation entre les régions et les métropoles conditionne la capacité de ces collectivités, véritables puissances publiques, à mobiliser les ressources territoriales au service du développement. »

« La relation entre les régions et métropoles doit permettre d'associer efficacement les acteurs concernés par leurs politiques publiques. L'implication d'acteurs tiers (chambres consulaires, universités, autres opérateurs de l'Etat, associations, entreprises, etc.) réclame une lisibilité et une ouverture auxquelles doivent veiller régions et métropoles. Il est indispensable que régions et métropoles prennent conscience ensemble de la nécessité d'animer un travail commun avec ces acteurs, sans quoi ceux-ci peuvent s'affranchir d'une concertation avec les collectivités. »[2]- Pierre Cohen

« La réflexion sur les relations entre la métropole et sa région conduit donc à revoir des idées classiques. Il en est ainsi également de la dynamique de construction de ces relations et par conséquent du réseau de villes « actif » car participant à l'émergence d'une nouvelle métropole, grâce au pragmatisme d'un système de partenariats par objectifs qui dépasse l'aire d'influence statistique en s'appuyant sur des solidarités d'intérêt entre les villes. »[3] - Charles Gachelin

La question de la coopération entre territoires reste ainsi au cœur des problématiques d'aménagement. Il convient donc de :

› comprendre comment s'articulent les différents territoires au sein de la région Hauts-De-France et avec les territoires voisins ;
› s'interroger sur les modalités de coopérations de la métropole avec les territoires sur lesquels elle exerce son influence directe ou indirecte ;
› mettre en perspective ces différents fonctionnements au regard des changements (administratifs, institutionnels, partenariaux) récents et à venir.

2- La relation entre les régions et les métropoles dans la nouvelle organisation territoriale de la République, Rapport à Marylise Lebranchu, Ministre de la Décentralisation et de la fonction publique - Pierre Cohen juin 2015

3- La Métropole et sa région - décembre 1994 - Charles Gachelin – ENVAR (Université des Sciences et Technologies de Lille)

D'autres questions se posent en parallèle : comment le fonctionnement institutionnel du couple Métropole-Région peut-il associer les autres systèmes urbains de la région ? Comment articuler le développement de la métropole avec l'ensemble du territoire ? Comment la métropole peut-elle être le moteur du développement régional ?

Pour répondre à ces questions, l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, dans le cadre de son programme de travail, a engagé de nouvelles réflexions sur les relations de la Métropole de Lille à la Région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie, et ce selon 3 axes :

- des **systèmes urbains** pour changer de perspective (approche réseaux, liens et flux versus périmètres, institutions et stocks, partant du constat que les mobilités et les technologies de communication ont et vont profondément modifier les relations entre les territoires) ;
- une **relecture du processus de métropolisation** (bilan et position de la métropole lilloise dans cette nouvelle approche territoriale vis-à-vis de ses homologues français) ;
- un **nouveau rôle de la métropole dans sa région** : 3 défis principaux à relever (innovation, solidarité et gouvernance).

L'approche des systèmes urbains et de la métropolisation propose « une nouvelle lecture de la structuration du territoire, fondée sur les flux de personnes et de biens entre les aires urbaines et non plus sur la géographie de l'urbanisation et la concentration des fonctions socio-économiques, comme c'est habituellement le cas[4] ».

Cette nouvelle lecture est complémentaire d'une approche plus classique du territoire. En préalable à la présentation détaillée de cette approche, les cartes et éléments qui suivent présentent des données de stocks et de flux structurants permettant une lecture de la région Hauts-De-France Nord Pas de Calais Picardie.

Encadré 3 - LA MÉTROPOLISATION FAIT DÉBAT

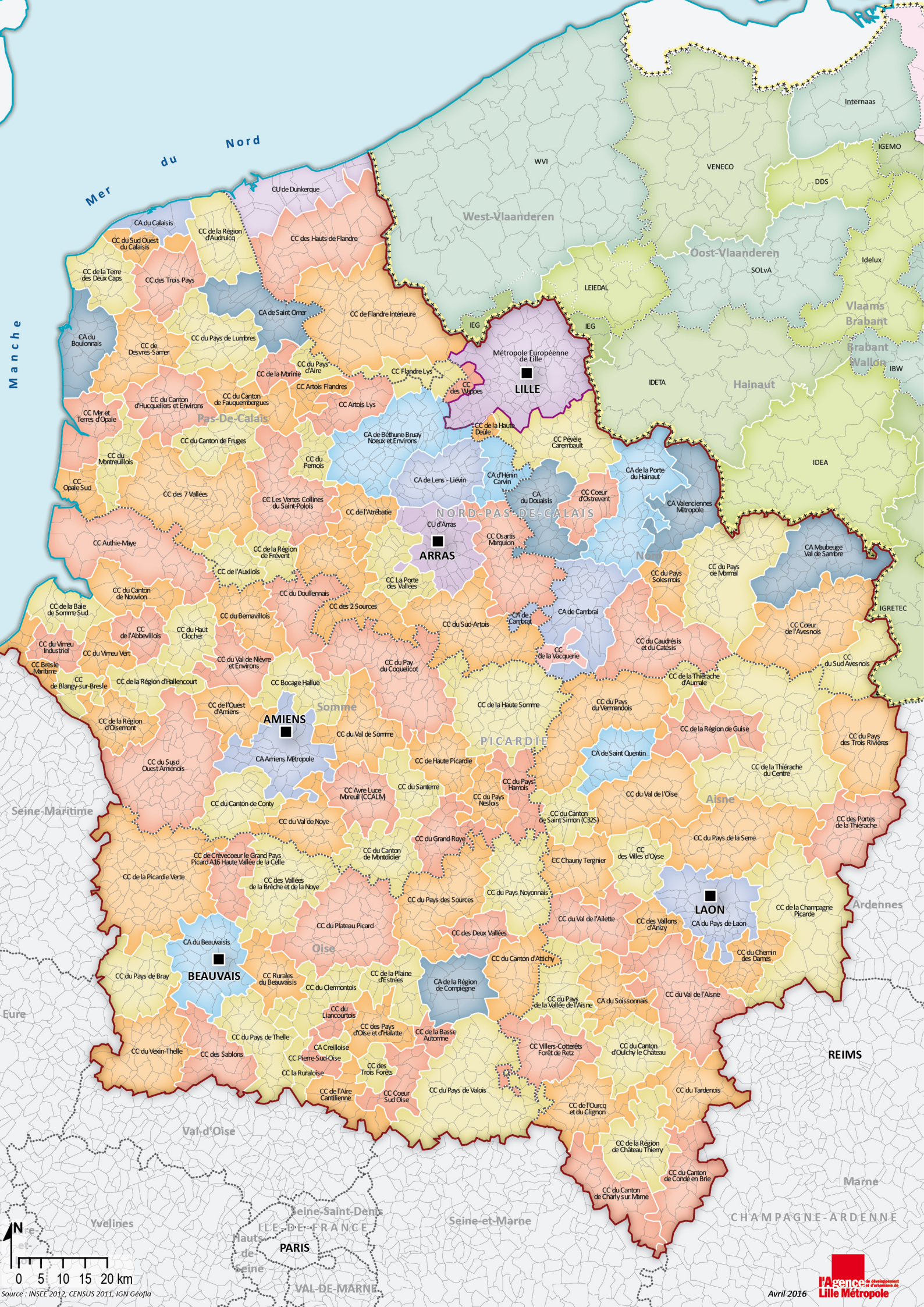
En France, l'acte trois de la décentralisation et notamment la fusion des régions, le choix de la capitale régionale, l'affectation des directions régionales, ou plus récemment le choix du nom des nouvelles régions a été l'occasion de nombreux débats. Comme ailleurs, dans la région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie, les échanges lors de la campagne des régionales ont été riches d'enseignements sur les enjeux à relever pour le territoire et la métropole en particulier en termes d'aménagement. Parmi les nombreux thèmes débattus, on note celui de la métropolisation.

En effet, s'il est reconnu à Lille un « statut particulier », un « rôle de locomotive économique » ou encore « une dimension européenne », les multiples débats ont été l'occasion d'exprimer des craintes liées à la dynamique de métropolisation du territoire lillois et aux déséquilibres entre les territoires régionaux qu'elle pourrait susciter. On note cependant que le périmètre de la métropole lilloise n'a pas été clairement défini. Il s'agit parfois du « Grand Lille », ou juste de « Lille » ou d'un territoire englobant aussi Valenciennes et Lens.

Le choix de la capitale régionale a également suscité de vifs échanges. Deux mouvements « Oui à Amiens Métropole » et « Arras, Au cœur de la grande région » se sont constitués en alternative au choix lillois. Pour revendiquer sa candidature, Amiens a rappelé la nécessité pour son territoire de conserver l'emploi public et a mis en avant son positionnement plus central au sein de la région, argument repris également par Arras. On remarque que ces discussions sur le positionnement ont porté essentiellement sur les limites régionales et françaises, et ont été peu alimentées par une vision plus vaste de la région au sein d'un bassin nord-européen pourtant très dynamique.

Dépassant les inquiétudes suscitées par le phénomène de métropolisation et le débat sur le choix de la capitale, des points de vue sur l'aménagement du territoire régional se sont exprimés à travers plusieurs notions : « l'équilibre », « la complémentarité », « le réseau de villes ». De même, de nombreux projets semblent partagés, « l'amélioration de certaines infrastructures ferroviaires », « la modernisation des voies fluviales », « la mise en valeur des ports maritimes », « le développement de l'infrastructure numérique », alors que d'autres sont plus controversés comme le « Réseau Express Grand Lille ». Pour mener à bien ces nouveaux projets d'aménagement de dimension régionale, la coopération entre territoires sera donc l'un des principaux défis à relever pour l'ensemble des partenaires.

4- Les systèmes urbains et métropolitains, Rapport de recherche pour la DATAR - Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C. (2012)



Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla

Avril 2016

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

LA METROPOLE AU SEIN DE LA REGION

Carte 4

CONTEXTE ADMINISTRATIF

Limite des intercommunalités
F : EPCI
B : intercommunale de développement

- Métropole européenne
- Communauté urbaine
- Communauté d'agglomérration
- Communauté de Communes
- Intercommunale de gestion

EPCI :
Établissement public de coopération intercommunale

Intercommunale de développement :
On appelle intercommunale une entreprise publique créée par des communes afin d'accomplir des missions de service public (développement économique, gestion des déchets ...)

- Région Hauts de France
  Nord Pas de Calais - Picardie
- Limite communale
- Limite départementale
- Frontière

Mer du Nord
Manche
CU de Dunkerque
CA du Calaisis
CC de la Région d'Audruicq
CC du Sud Ouest du Calaisis
CC des Hauts de Flandre
CC de la Terre des Deux Caps
CC des Trois Pays
CA de Saint Omer
CC de Flandre Intérieure
CA du Boulonnais
CC de Desvres-Samer
CC du Pays de Lumbres
CC du Pays d'Aire
CC de la Morinie
CC Flandre Lys
CU Lille Métropole
LILLE
CC Artois Flandres
CC du Canton d'Hucqueliers et Environs
CC du Canton de Fauquembergues
CC Artois Lys
CC des Weppes
CC Mer et Terres d'Opale
Pas-De-Calais
CA de Béthune Bruay Noeux et Environs
CC de la Haute Deûle
CC du Canton de Fruges
CC Pévèle Carembault
CC du Montreuillois
CC du Pernois
CC Opale Sud
CC des 7 Vallées
CA de Lens - Liévin
CA d'Hénin Carvin
CA de la Porte du Hainaut
CA du Douaisis
CC Coeur d'Ostrevent
CC Les Vertes Collines du Saint-Polois
CC de l'Atrébatie
NORD-PAS-DE-CALAIS
CA Valenciennes Métropole
CU d'Arras
CC Authie-Maye
CC Osartis Marquion
ARRAS
CC de la Région de Frévent
Nord
CC de l'Auxilois
CC du Pays de Mormal
CC du Pays Solesmois
CA Maubeuge Val de Sambre
IGRETEC
CC du Canton de Nouvion
CC La Porte des Vallées
CC du Doullennais
CC de la Baie de Somme Sud
CC des 2 Sources
CC du Bernavillois
CA de Cambrai
CA de Cambrai
CC de l'Abbevillois
CC du Haut Clocher
CC du Sud-Artois
CC Coeur de l'Avesnois
CC du Vimeu Industriel
CC du Vimeu Vert
CC du Caudrésis et du Catésis
CC de la Vacquerie
CC du Sud Avesnois
CC du Val de Nièvre et Environs
CC du Pays du Coquelicot
CC Bresle Maritime
CC de Blangy-sur-Bresle
CC de la Région d'Hallencourt
CC Bocage Hallue
CC de la Thiérache d'Aumale
CC du Pays du Vermandois
CC de l'Ouest d'Amiens
Somme
CC de la Haute Somme
AMIENS
CC de la Région d'Oisemont
CC de la Région de Guise
CC du Val de Somme
CC du Pays des Trois Rivières
PICARDIE
CA de Saint Quentin
CC du Sud Ouest Amiénois
CA Amiens Métropole
CC de Haute Picardie
CC de la Thiérache du Centre
CC du Pays Hamois
CC du Santerre
CC Avre Luce Moreuil (CCALM)
CC du Pays Neslois
CC du Val de l'Oise
Aisne
Seine-Maritime
CC du Canton de Conty
CC du Canton de Saint Simon (C32S)
CC du Val de Noye
CC des Portes de la Thiérache
CC du Grand Roye
CC du Pays de la Serre
CC de Crèvecoeur le Grand Pays Picard A16 Haute Vallée de la Celle
CC du Canton de Montdidier
CC des Villes d'Oyse
CC Chauny Tergnier
CC de la Picardie Verte
CC des Vallées de la Brèche et de la Noye
CC du Pays Noyonnais
CC du Pays des Sources
LAON
CC de la Champagne Picarde
Ardennes
CC du Val de l'Ailette
CC des Vallons d'Anizy
CA du Pays de Laon
CC du Plateau Picard
CC des Deux Vallées
CA du Beauvaisis
Oise
CC du Chemin des Dames
CC du Canton d'Attichy
BEAUVAIS
CC du Pays de Bray
CC Rurales du Beauvaisis
CC de la Plaine d'Estrées
CA de la Région de Compiègne
CC du Clermontois
CC du Val de l'Aisne
CC du Pays de la Vallée de l'Aisne
CA du Soissonnais
CC du Liancourtois
Eure
CC des Pays d'Oise et d'Halatte
CC de la Basse Automne
CC du Pays de Thelle
CC Villers-Cotterêts Forêt de Retz
CC du Canton d'Oulchy le Château
CA Creilloise
REIMS
CC du Vexin-Thelle
CC des Sablons
CC Pierre-Sud-Oise
CC des Trois Forêts
CC la Ruraloise
CC du Pays de Valois
CC du Tardenois
CC de l'Aire Cantilienne
CC Coeur Sud Oise
CC de l'Ourcq et du Clignon
Val-d'Oise
CC de la Région de Château Thierry
Marne
EPERNAY
CC du Canton de Condé en Brie
CC du Canton de Charly sur Marne
Seine-Saint-Denis
Yvelines
ILE-DE-FRANCE
Seine-et-Marne
CHAMPAGNE-ARDENNE
Hauts-de-Seine
PARIS
VAL-DE-MARNE
N
0 5 10 15 20 km
West-Vlaanderen
WVI
LEIEDAL
IEG
IEG
VENECO
ICW
DDS
VENCO+SOLvA
Oost-Vlaanderen
SOLvA
Vlaams Brabant
Brabant Wallon
IDETA
Hainaut
IDEA
Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 5

ÉVOLUTION INSTITUTIONNELLES ET PARTENARIALES

Métropole Européenne de Lille

Pôles métropolitains constitués ou en développement
F : commune
B : nouvelle comnune

Pôle métropolitain de la Côte d'Opale

Pôle métropolitain G10 (10 agglomérations (4 communautés d'agglomération et 6 communautés de communes) de Champagne-Ardennes et de Picardie.

Pôle métropolitain Artois - Douaisis (en cours)

Pôle métropolitain du Hainaut - Cambrésis (en développement)

Pôle Artois (en cours)

GECT Eurométropole

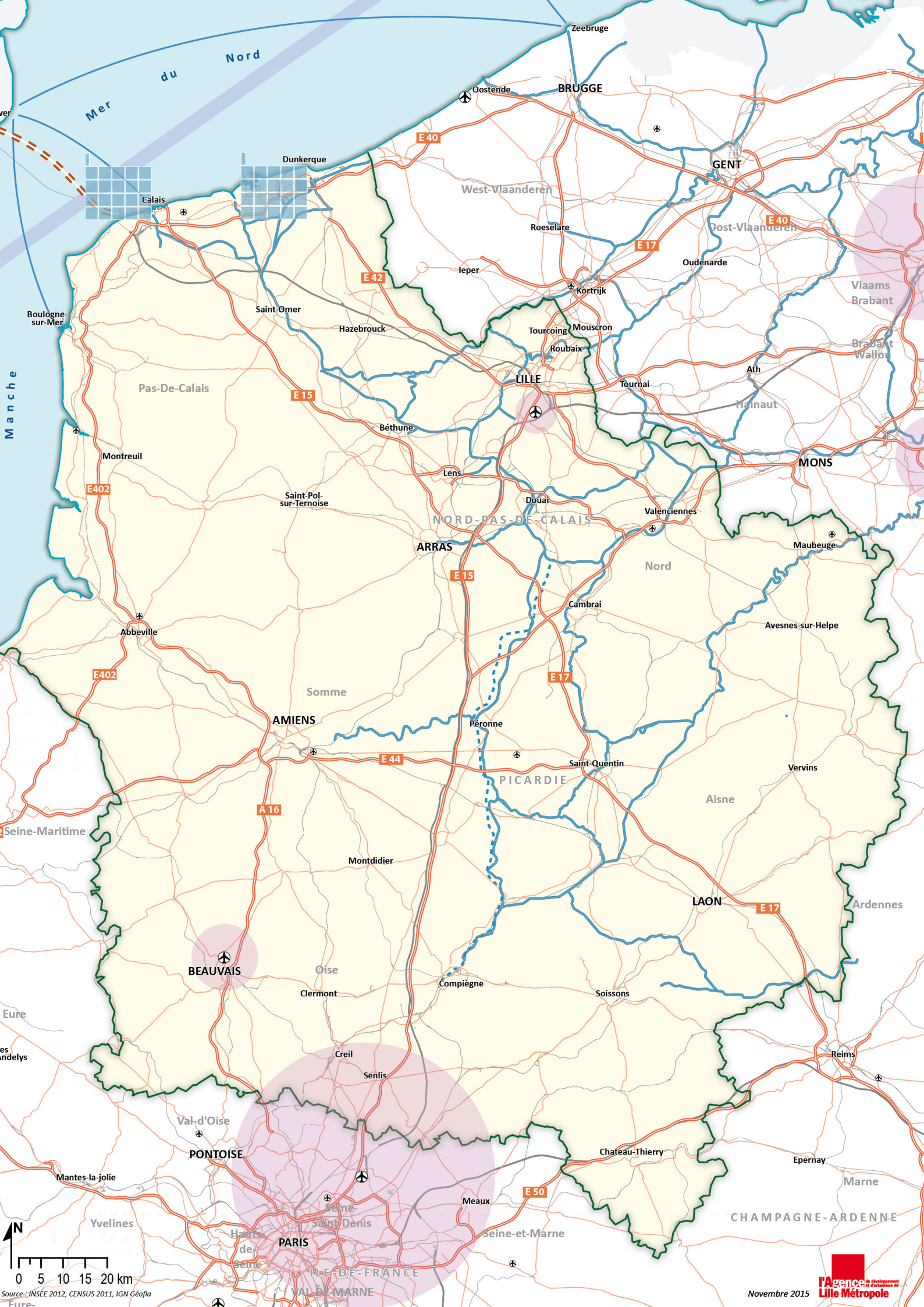
GECT West-Vlaanderen / Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale

Aire Métropolitaine de Lille

Région Hauts de France
Nord Pas de Calais - Picardie

Limite communale

Frontière



Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla

Novembre 2015

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 6

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Réseau routier

- Axe routier européen
- Axe routier majeur

Réseau ferroviaire

- LGV
- Autre voie

Réseau fluvial

- Canal à grand gabarit
- Projet Seine-Nord-Europe

Ports maritimes - Structure des trafics

Tonnage brut total en tonnes

Un carré = 2 millions de tonnes

	2014	2000
Boulogne-sur-Mer	225 915	*2 916 679*
Calais	41 168 538	*31 875 409*
Dunkerque	45 570 038	*45 283 464*
Le Tréport	300 443	

Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie - 2015

Aéroports - Trafic passagers par année

Nombre de passagers

	2015	2000
Paris Charles-de-Gaulle	65 766 986	*48 140 854*
Brussels Airport	23 460 018	*21 637 003*
Charleroi-Bruxelles-Sud	6 956 302	*255 317*
Beauvais Tillé	4 331 067	*387 962*
Lille Lesquin	1 541 894	*990 598*

Bulletin statistique annuel du trafic aérien commercial en France, Direction générale de l'aviation civile (DGAC) - 2015

- Région Hauts de France
  Nord Pas de Calais - Picardie
- Limite communale
- Frontière

Le territoire régional est irrigué par de multiples lieux d'entrée et de transit :

› les gares TGV de Lille-Europe, de Calais-Fréthun et de Haute Picardie ;

› les aéroports de Lille Lesquin et Beauvais et ceux jouxtant la région : Roissy, Bruxelles et Charleroi ;

› les ports maritimes de Calais et Dunkerque et les ports belge et néerlandais d'Anvers, de Zeebrugge, de Rotterdam et d'Amsterdam ;

› le port fluvial de Lille mais aussi celui de Gand (également port maritime) tout proche.

Avec le Canal Seine-Nord Europe, le territoire sera traversé par une liaison à grand gabarit directement connectée avec cinq des plus grands ports européens : Rotterdam, Anvers, Zeebrugge, Dunkerque et Le Havre. Avec ses gares (Lille Europe et Lille Flandres) et son aéroport, Lille est la principale « porte d'entrée » de la région.

Fréquentation TGV des gares[5]

En 2010, les gares lilloises accueillaient environ 10,6 millions de voyageurs TGV (9 millions en 2006) (40% pour Lille Flandres et 60% pour Lille Europe).

Les principales destinations des voyageurs TGV des gares lilloises :

› 45% vers Paris ;

› 14% vers le Sud-Est (Lyon, Marseille) ;

› 10% vers la Belgique ;

› 8% vers l'Ile de France (dont Roissy, Chessy, etc.) ;

› 8% vers le Royaume Uni ;

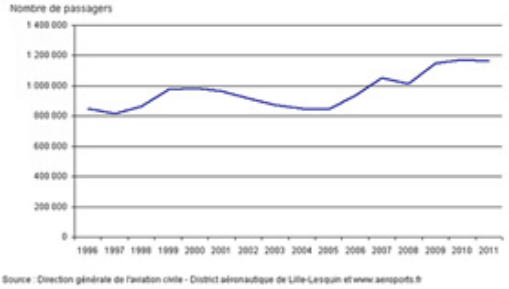
› 5% vers le Sud-Ouest (Bordeaux, Tours, etc.) ;

› 4% vers le Nord-Ouest (Nantes, Rennes).

Fréquentation TER (2012)[6]

Lille Flandres, première gare de province pour le trafic TER : 60 158 montées-descentes par jour et deuxième gare de province tout trafic confondu (TER + TGV).
Lille-Europe : 10 836 montées-descentes en TER-GV.

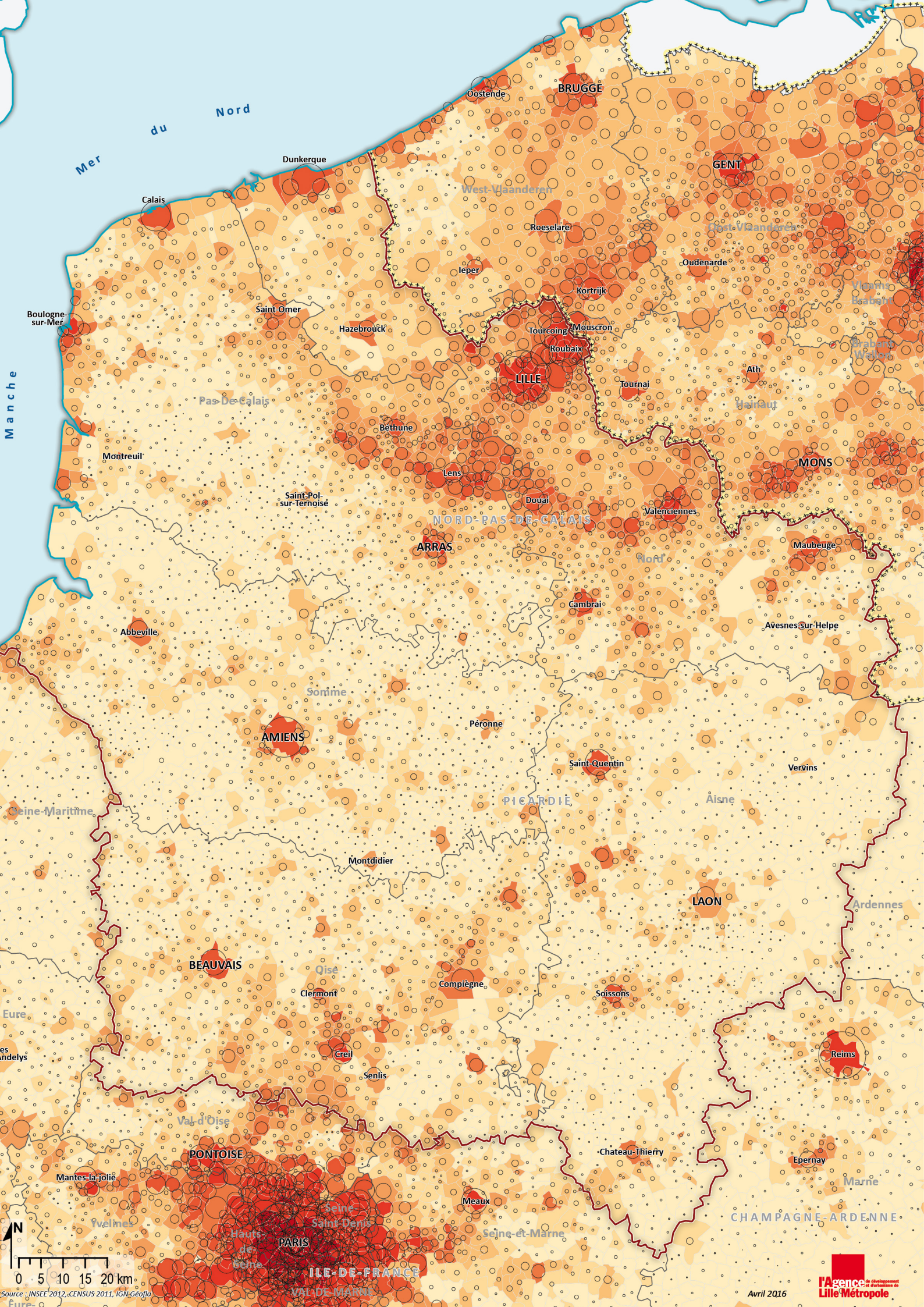
Evolution du trafic aérien de l'aéroport de Lille Lesquin[7]



Source : Direction générale de l'aviation civile - District aéronautique de Lille-Lesquin et www.aeroports.fr

5 & 7- Amélioration de la desserte ferroviaire à grande vitesse de l'Aire métropolitaine lilloise - Phase 2 - Prévisions de trafics - Note de synthèse - Egis Mobilité / Isis Trafic et Systèmes - Steer Davies Gleave - Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole - juillet 2011

6- Région Hauts-de-France Nord - Pas de Calais - Picardie - Atlas de la nouvelle région - tome 4 - novembre 2015


Mer du Nord
Manche
Oostende
BRUGGE
Dunkerque
GENT
Calais
West-Vlaanderen
Roeselare
Oost-Vlaanderen
Oudenarde
Ieper
Kortrijk
Vlaams Brabant
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Tourcoing
Mouscron
Roubaix
Brabant Wallon
LILLE
Ath
Tournai
Pas-De-Calais
Hainaut
Bethune
Montreuil
Lens
MONS
Saint-Pol-sur-Ternoise
Douai
Valenciennes
NORD-PAS-DE-CALAIS
ARRAS
Maubeuge
Nord
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Somme
Péronne
AMIENS
Saint-Quentin
Vervins
Seine-Maritime
PICARDIE
Aisne
Montdidier
LAON
Ardennes
BEAUVAIS
Oise
Compiègne
Clermont
Soissons
Eure
Creil
Reims
Senlis
Val-d'Oise
PONTOISE
Chateau-Thierry
Epernay
Mantes-la-jolie
Marne
Meaux
CHAMPAGNE-ARDENNE
Yvelines
Seine-Saint-Denis
Seine-et-Marne
Hauts-de-Seine
PARIS
ILE-DE-FRANCE
VAL-DE-MARNE
N
0 5 10 15 20 km
Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 7

UNE RÉGION DE PRESQUE 6 MILLIONS D'HABITANTS

Démographie communale 2012
Densité de population *(en nombre d'habitants / km²)*
F : commune
B : ancienne commune

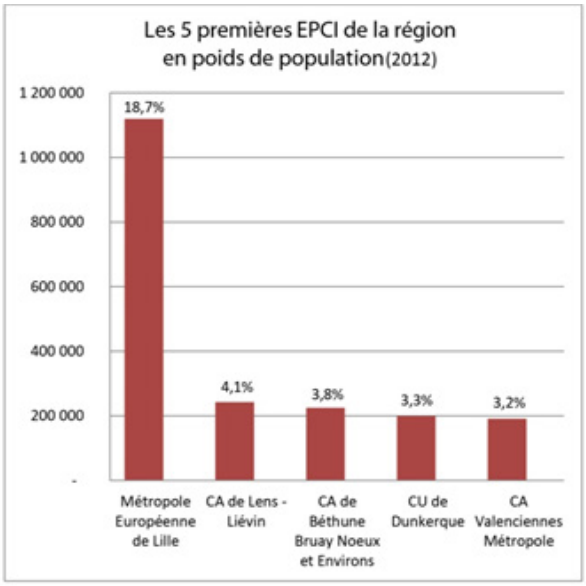
- moins de 40
- de 40 à 100
- de 100 à 250
- de 250 à 500
- de 500 à 1 000
- de 1 000 à 2 000
- de 2 000 à 4 000
- 4 000 et plus

Densité France: 118 (2015)
Densité Hauts de France : 188 (2015)
Densité Belgique: 373 (2015)

Nombre d'habitant par commune

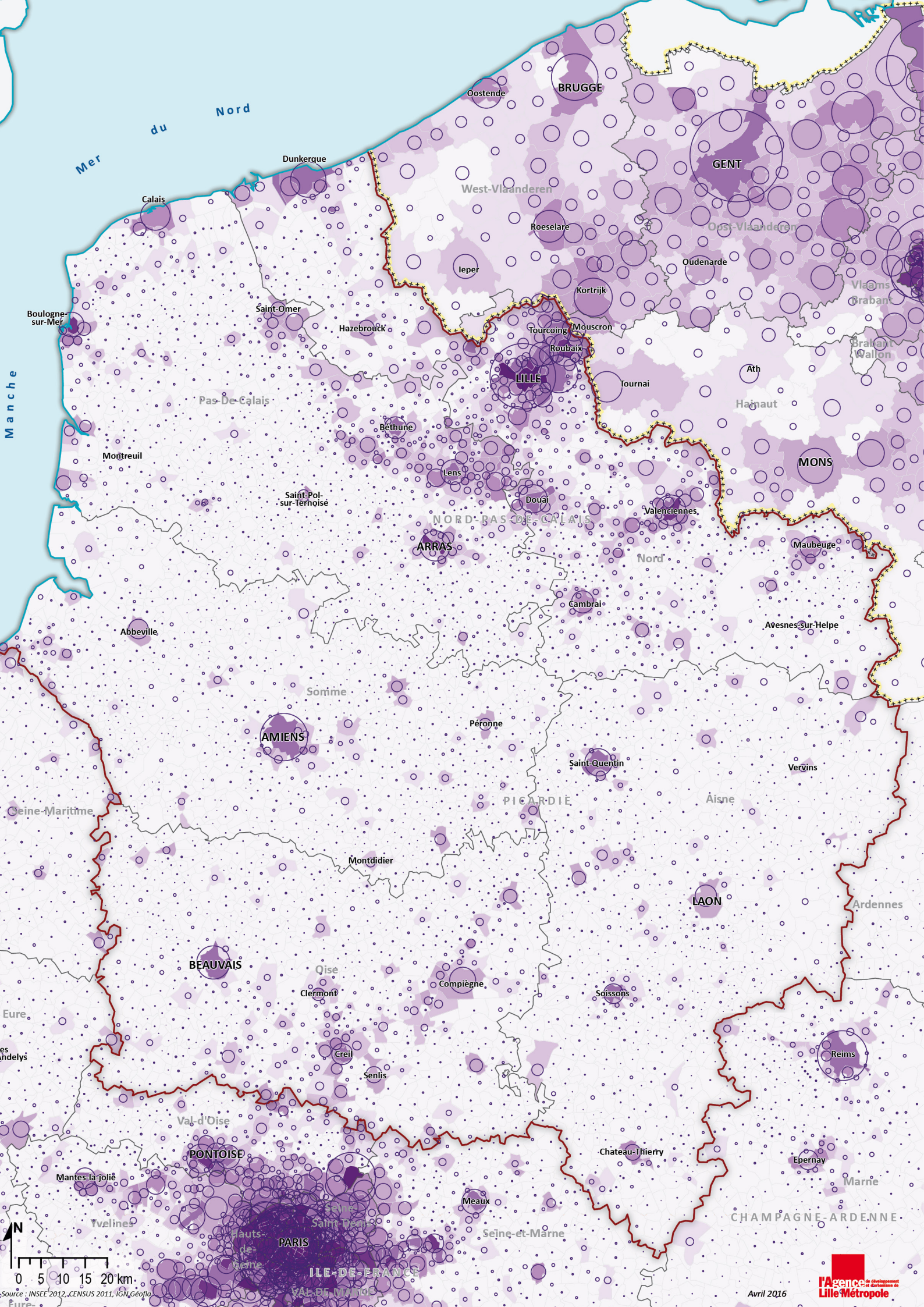
- 150 000
- 50 000
- 5 000

- Région Hauts de France
  Nord Pas de Calais - Picardie
- Limite communale
- Frontière



Troisième région la plus peuplée de France, la région Hauts-De-France compte 5 973 098 habitants (2012). Treize EPCI de la région concentrent plus de 100 000 habitants.

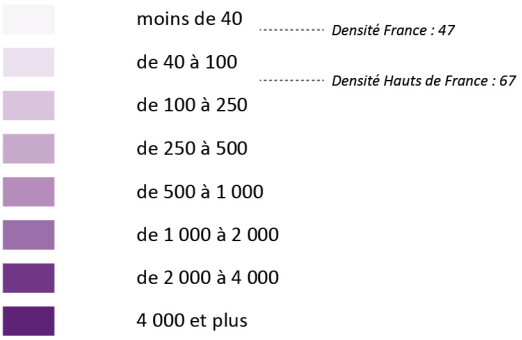
La Métropole institutionnelle (MEL) concentre à elle seule 18.7% de la population régionale (soit 1 119 877 habitants).


Mer du Nord
Manche
Oostende
BRUGGE
GENT
Dunkerque
Calais
West-Vlaanderen
Roeselare
Oost-Vlaanderen
Ieper
Oudenarde
Kortrijk
Vlaams Brabant
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Tourcoing
Mouscron
Roubaix
Brabant Wallon
LILLE
Ath
Tournai
Pas-De-Calais
Hainaut
Bethune
Montreuil
MONS
Lens
Saint-Pol-sur-Ternoise
Douai
Valenciennes
NORD-PAS-DE-CALAIS
ARRAS
Maubeuge
Nord
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Somme
Péronne
AMIENS
Saint-Quentin
Vervins
Seine-Maritime
PICARDIE
Aisne
Montdidier
LAON
Ardennes
BEAUVAIS
Oise
Compiègne
Clermont
Soissons
Eure
Creil
Reims
Senlis
Val-d'Oise
PONTOISE
Chateau-Thierry
Epernay
Mantes-la-jolie
Marne
Meaux
Yvelines
Seine-Saint-Denis
Hauts-de-Seine
PARIS
Seine-et-Marne
CHAMPAGNE-ARDENNE
ILE-DE-FRANCE
VAL DE MARNE
N
0 5 10 15 20 km
Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

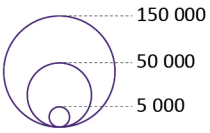
Carte 8

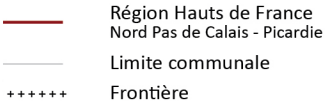
RÉPARTITION DE L'EMPLOI RÉGIONAL

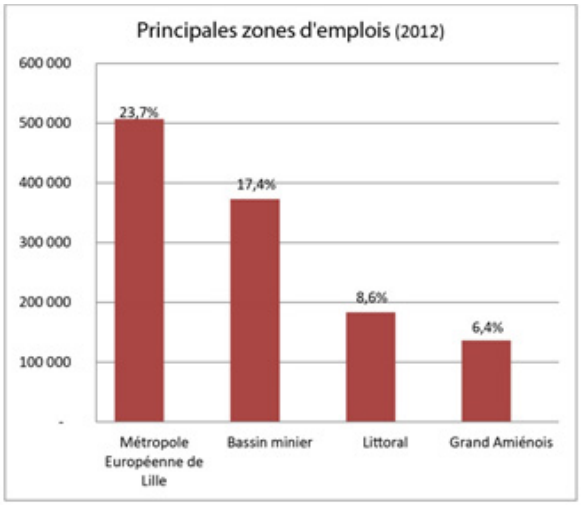
Densité d'emplois par commune *(en nombre d'emplois /km²)*
F : commune
B : nouvelle commune



Nombre d'emplois par commune
F : commune
B : nouvelle commune





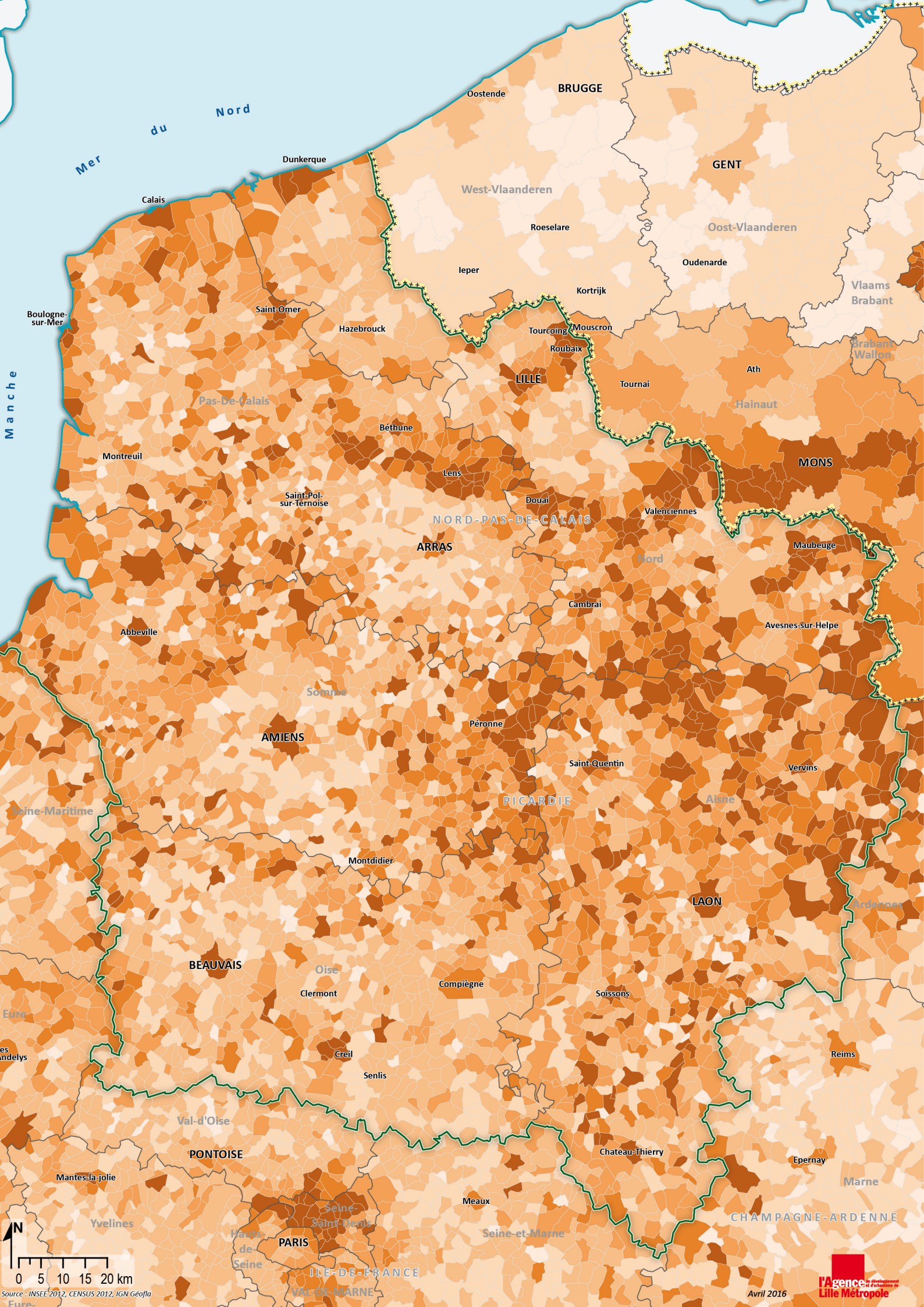


La région comptabilise 2 140 819 emplois (2012).

En termes de densité d'emploi, la nouvelle région se trouve à un niveau supérieur à celui de la France métropolitaine. Pour comparaison, on trouve près de 61 emplois par kilomètre carré dans la région contre près de 47 en moyenne à l'échelle nationale.

Espaces de plus de 100 000 emplois :

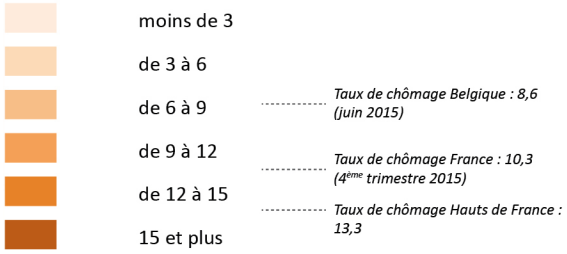
› **MEL :** 506 892 emplois ;
› **Bassin Minier :** 373 045 emplois (CA de Lens-Liévin, CA de Béthune Bruay Noeux et Environs, CA Valenciennes Métropole, CA de la Porte du Hainaut, CA du Douaisis [C.A.D.], CA d'Hénin-Carvin, CC Coeur d'Ostrevent [C.C.C.O.]) ;
› **Littoral :** 183 566 emplois (CA du Boulonnais, CU de Dunkerque, CC de la Région d'Audruicq, CA du Calaisis, CC du Sud-Ouest du Calaisis, CC de la Terre des Deux Caps) ;
› **Grand Amiénois :** 136 372 emplois (CA Amiens Métropole, CC du Pays du Coquelicot, CC du Sud-Ouest Amiénois, CC du Doullennais, CC Bocage Hallue, CC du Val de Nièvre et Environs, CC du Val de Noye, CC du Canton de Conty, CC de l'Ouest d'Amiens, CC du Val de Somme, CC de la Région d'Oisemont, CC du Bernavillois).


Mer du Nord
Manche
Oostende
BRUGGE
GENT
Dunkerque
Calais
West-Vlaanderen
Roeselare
Oost-Vlaanderen
Oudenarde
Ieper
Kortrijk
Vlaams Brabant
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Tourcoing
Mouscron
Roubaix
Brabant Wallon
LILLE
Ath
Tournai
Pas-De-Calais
Hainaut
Béthune
Montreuil
MONS
Lens
Saint-Pol-sur-Ternoise
Douai
Valenciennes
NORD-PAS-DE-CALAIS
ARRAS
Maubeuge
Nord
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Somme
Péronne
AMIENS
Saint-Quentin
Vervins
PICARDIE
Aisne
Seine-Maritime
Montdidier
LAON
Ardennes
BEAUVAIS
Oise
Compiègne
Clermont
Soissons
Eure
Creil
Reims
Senlis
Val-d'Oise
PONTOISE
Chateau-Thierry
Epernay
Mantes-la-jolie
Marne
Meaux
Yvelines
Seine-Saint-Denis
CHAMPAGNE-ARDENNE
Hauts-de-Seine
PARIS
Seine-et-Marne
ILE-DE-FRANCE
VAL-DE-MARNE
N
0 5 10 15 20 km
Source : INSEE 2012, CENSUS 2012, IGN Géofla
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 9

LE CHÔMAGE DANS LA RÉGION

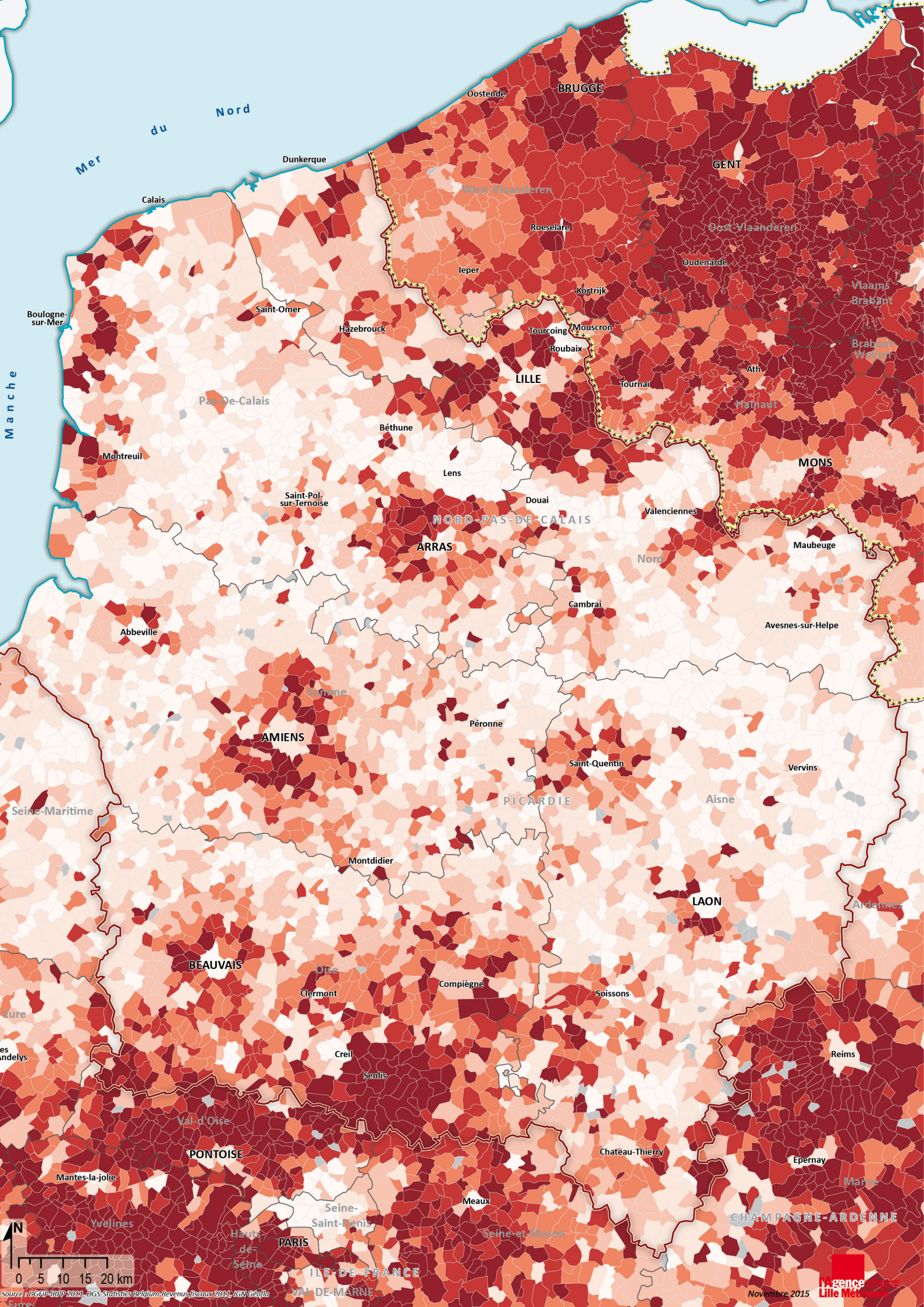
Taux de chômage dans la population des 25 à 64 ans en 2012 *(en %)*
F : commune
B : nouvelle commune



Taux de chômage :
Nombre de personne au chômage sur l'ensemble de la population active

Région Hauts de France
Nord Pas de Calais - Picardie
Limite communale
Frontière

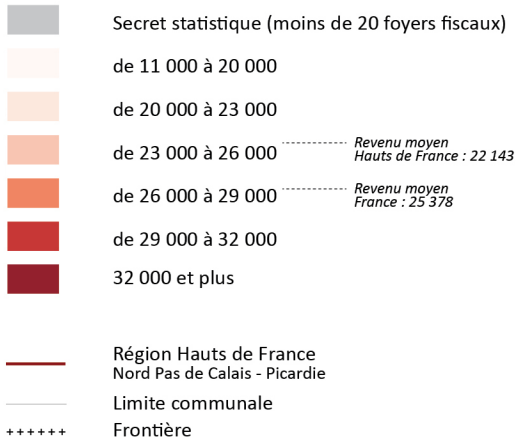
La moyenne régionale est de 13,3%, contre 10.8% au niveau national.


Mer du Nord
Manche
Oostende
BRUGGE
Dunkerque
GENT
Calais
West-Vlaanderen
Roeselare
Oost-Vlaanderen
Ieper
Oudenarde
Kortrijk
Vlaams Brabant
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Tourcoing
Mouscron
Roubaix
Brabant Wallon
LILLE
Ath
Tournai
Pas-De-Calais
Hainaut
Béthune
Montreuil
MONS
Lens
Saint-Pol-sur-Ternoise
Douai
Valenciennes
NORD-PAS-DE-CALAIS
ARRAS
Maubeuge
Nord
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Somme
Péronne
AMIENS
Saint-Quentin
Vervins
Seine-Maritime
PICARDIE
Aisne
Montdidier
LAON
Ardennes
BEAUVAIS
Oise
Compiègne
Clermont
Soissons
Eure
Creil
Reims
Senlis
Val-d'Oise
PONTOISE
Château-Thierry
Epernay
Mantes-la-jolie
Marne
Meaux
Seine-Saint-Denis
CHAMPAGNE-ARDENNE
Yvelines
Seine-et-Marne
Hauts-de-Seine
PARIS
ILE-DE-FRANCE
Val-de-Marne
N
0 5 10 15 20 km
Source : DGFiP-IRPP 2011, DGS-Statistics Belgium-Revenus fiscaux 2011, IGN Géofla
Novembre 2015
Agence Lille Métropole

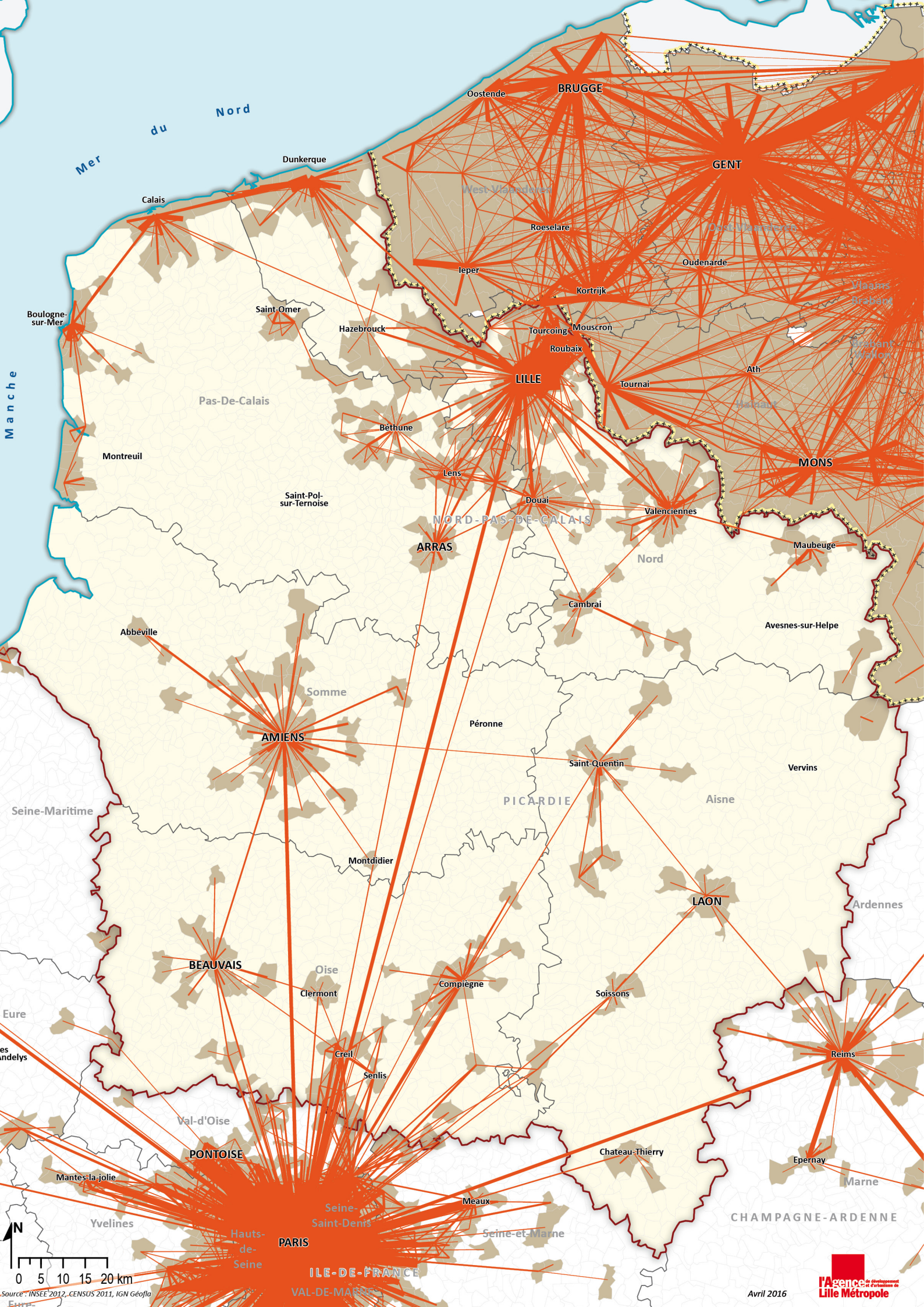
Carte 10

UNE RÉGION MARQUÉE PAR DE FORTES INÉGALITÉS SOCIO-SPATIALES

Revenu moyen net imposable déclaré par foyer (en euros)
F : commune
revenu moyen net imposable par foyer fiscal
B : ancienne commune
revenu moyen net imposable par déclaration



Le revenu net moyen déclaré par foyer fiscal de la région Hauts-De-France est de 22 143 €, il est nettement inféreur au revenu moyen national qui est de 25 378 €.



Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla

Avril 2016

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 11

LES DÉPLACEMENTS DOMICILE / TRAVAIL

Selon INSEE :
Nombre d'actifs de 15 à 64 ans effectuant les navettes entre le lieu de résidenc et le lieu de travail

Flux des actifs supérieur à 200 navetteurs
Cumul des flux d'origine et de destination
F : commune
B : nouvelle commune

10 000
1 000
200
Flux de la commune de résidence vers la commune de destination (lieu de travail)

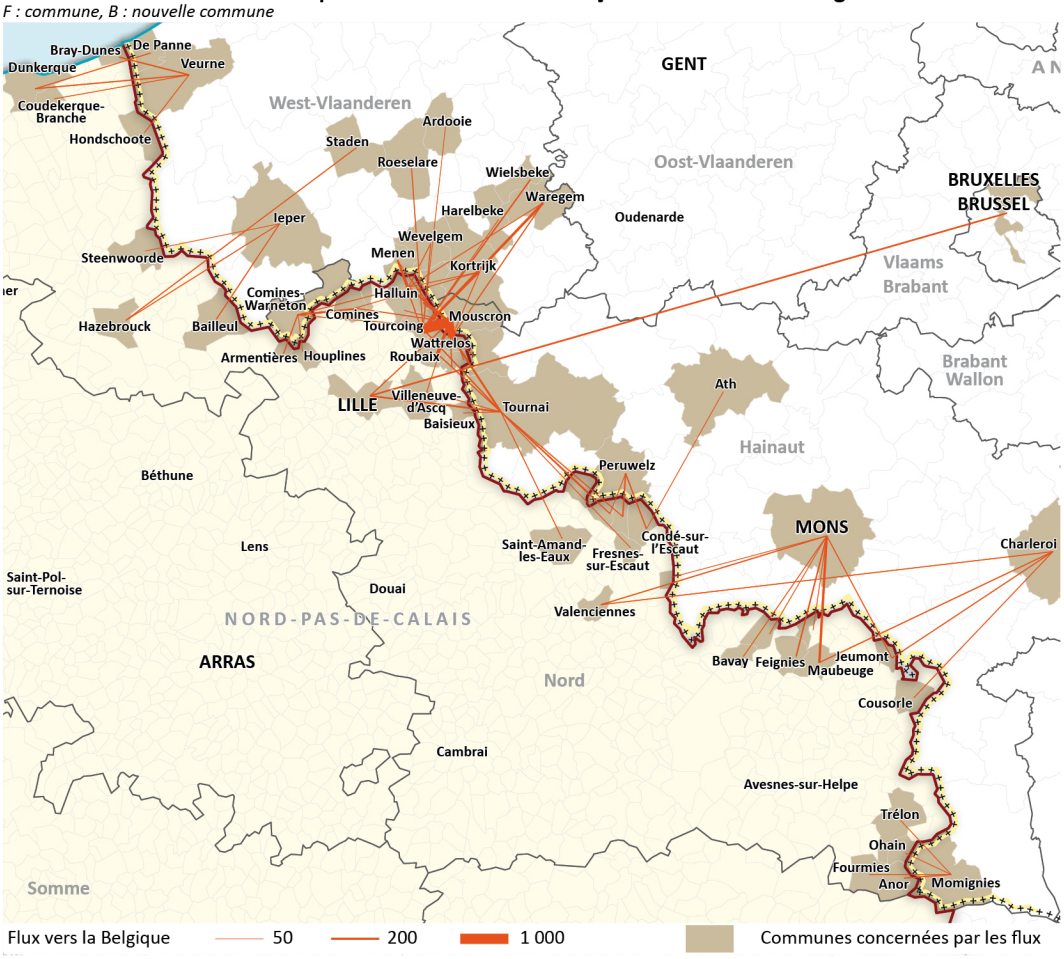
Commune concernée par les flux

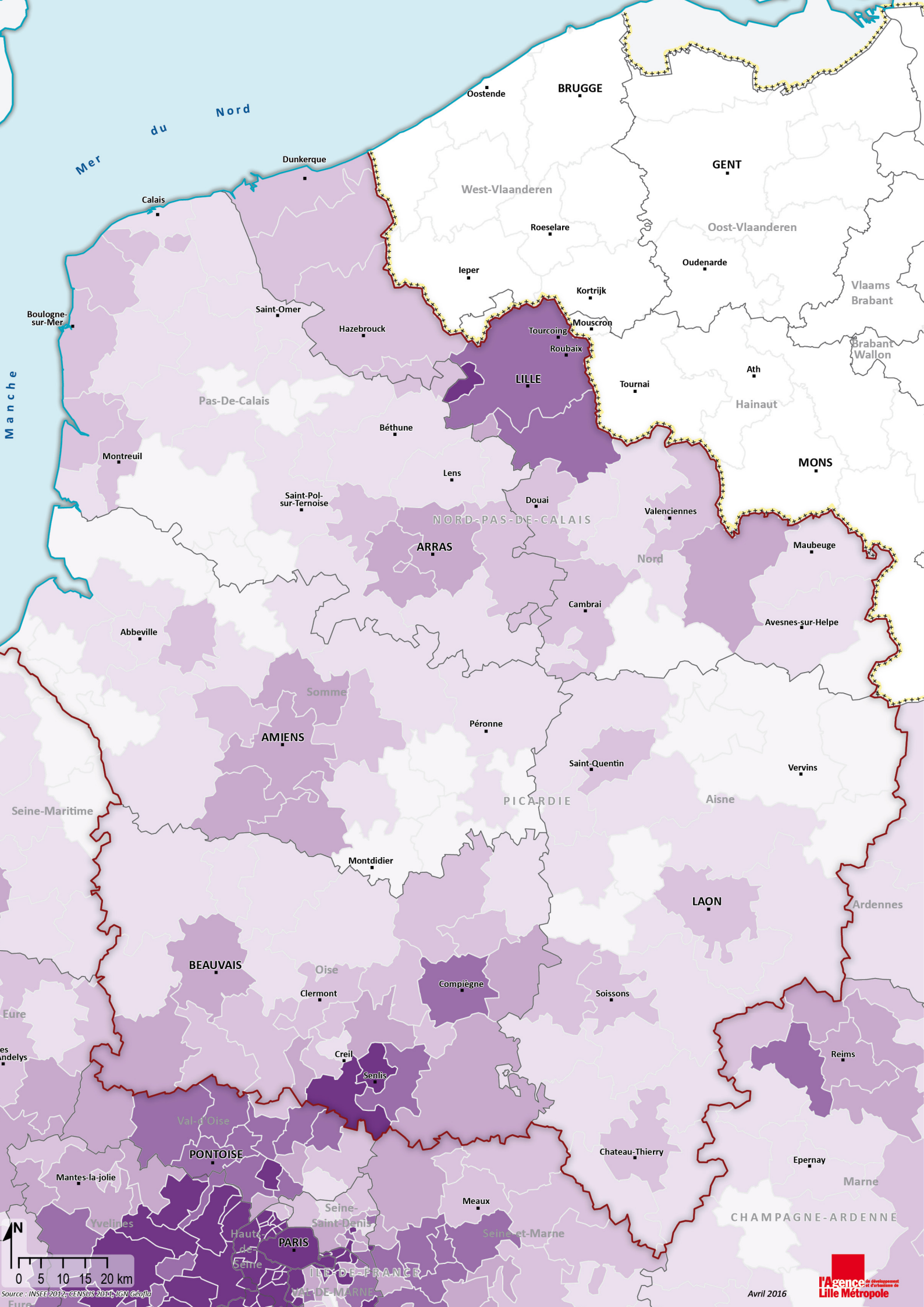
Région Hauts de France
Nord Pas de Calais - Picardie

Limite communale

Frontière

Flux transfrontalier des actifs supérieur à 50 navetteurs français vers le territoire belge
F : commune, B : nouvelle commune

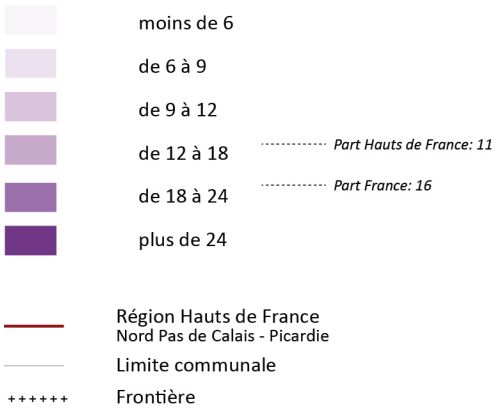



Mer du Nord
Manche
Oostende
BRUGGE
GENT
Dunkerque
Calais
West-Vlaanderen
Roeselare
Oost-Vlaanderen
Oudenarde
Ieper
Kortrijk
Vlaams Brabant
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Mouscron
Tourcoing
Roubaix
Brabant Wallon
LILLE
Ath
Tournai
Pas-De-Calais
Hainaut
Béthune
Montreuil
MONS
Lens
Saint-Pol-sur-Ternoise
Douai
Valenciennes
NORD-PAS-DE-CALAIS
ARRAS
Maubeuge
Nord
Cambrai
Avesnes-sur-Helpe
Abbeville
Somme
Péronne
AMIENS
Saint-Quentin
Vervins
Seine-Maritime
PICARDIE
Aisne
Montdidier
LAON
Ardennes
BEAUVAIS
Oise
Compiègne
Soissons
Clermont
Eure
Creil
Reims
Senlis
Val-d'Oise
PONTOISE
Chateau-Thierry
Epernay
Mantes-la-jolie
Marne
Meaux
Seine-Saint-Denis
CHAMPAGNE-ARDENNE
Yvelines
Seine-et-Marne
Haute-de-Seine
PARIS
ILE-DE-FRANCE
VAL-DE-MARNE
N
0 5 10 15 20 km
Source : INSEE 2012, CENSUS 2011, IGN Géofla
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole

Carte 12

PART DES CADRES DANS LA POPULATION ACTIVE

Part des cadres parmi la population active occupée de 15 à 64 ans en 2012 *(en %)*
F : EPCI
B : données non disponibles



Zoom sur l'évolution des fonctions métropolitaines[8]

Les fonctions métropolitaines sont les fonctions définies comme celles qui se concentrent davantage dans les plus grandes aires urbaines : fonctions de gestion, de conception-recherche, de prestations intellectuelles, de commerce interentreprises et de culture et loisirs.

L'analyse se fait ici par fonctions remplies par les actifs, résultant de la profession qu'ils occupent. Les fonctions sont transversales par rapport aux secteurs d'activité ainsi qu'au statut (indépendant ou salarié, public ou privé).

Evolutions de l'emploi des fonctions métropolitaines	**2012**	**1982**	**1982/2012**
Aire urbaine de Lille	30.6%	21.3%	+9.3
Région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie	20.8%	15.4%	+5.4
France métropolitaine	26%	19.8%	+6.2

L'AIRE URBAINE DE LILLE ET LES GRANDES AIRES URBAINES FRANÇAISES[9]

Evolution du poids de l'emploi dans les fonctions métropolitaines - *Aires urbaines de :*	**2012**	**1982**	**1982/2012**
Paris	38,3%	32,8%	+5,6
Lyon	32,3%	22,8%	+9,5
Toulouse	32,4%	22,3%	+10,1
Grenoble	31,7%	23,0%	+8,7
Nantes	31,4%	21,2%	+10,2
Lille (partie française)	30,6%	21,3%	+9,3
Strasbourg (partie française)	28,6%	22,2%	+6,4
Rennes	28,5%	16,9%	+11,6
Bordeaux	28,2%	21,4%	+6,8
Marseille- Aix-en-Provence	28,1%	22,9%	+5,2
Nice	27,1%	22,3%	+4,8

L'AIRE URBAINE DE LILLE ET LES AIRES URBAINES RÉGIONALES[10]

Evolution du poids de l'emploi dans les fonctions métropolitaines - *Aires urbaines de :*	**2012**	**1982**	**1982/2012**
Lille (partie française)	30,6%	21,3%	+9,3
Arras	23,1%	19,1%	+4,0
Compiègne	22,8%	16,4%	+6,4
Beauvais	21,5%	16,0%	+5,5
Amiens	21,1%	16,7%	+4,3
Creil	20,9%	16,9%	+4,0
Dunkerque	18,6%	13,9%	+4,7
Boulogne-sur-Mer	18,3%	14,7%	+3,5
Saint-Quentin	18,2%	16,4%	+1,9
Douai- Lens	18,1%	12,7%	+5,4
Valenciennes (partie française)	17,8%	14,4%	+3,4
Calais	17,6%	14,4%	+3,2
Maubeuge (partie française)	17,2%	15,2%	+2,0
Saint-Omer	17,0%	12,3%	+4,7
Béthune	16,0%	11,6%	+4,3

8- Cf. Annexe 4

9- Choix des aires urbaines au regard de leur degré de métropolisation – cf. étude Nadine Cattan ; Le choix a été fait d'inclure l'Aire urbaine de Paris dans les analyses.

10- Aires urbaines de la région Hauts-De-France Nord Pas de Calais Picardie concentrant plus de 30 000 emplois.

LA MÉTROPOLE LILLOISE DANS LES CLASSEMENTS EUROPÉENS

Les travaux sur les systèmes urbains en Europe et, depuis une vingtaine d'années, sur les réseaux urbains à l'échelle européenne, sont nombreux, et la question de leur structuration interroge scientifiques et acteurs de l'aménagement des territoires. Pourtant, dans la plupart de ces travaux, ce sont les métropoles qui sont au centre des questionnements parce qu'elles sont considérées comme les moteurs majeurs du développement.

Trois études récentes (Vandermotten 2009 ; Halbert et al. (Étude pour la Datar) 2012, GaWC 2012) montrent invariablement que Londres et Paris sont des métropoles majeures qui se détachent des autres villes européennes par leur très forte internationalisation et la diversité des fonctions de haut niveau. Aucune autre métropole française ne fait partie des 30 villes européennes les plus métropolisées. Lyon apparaît parfois dans ces comparaisons comme une métropole importante de « second » rang pour sa capacité à arrimer sa région aux réseaux mondiaux.

Dans tous les classements européens et mondiaux, Lille n'est pas qualifiée de métropole. Elle figure pour le GaWC[11] dans la catégorie des villes avec un niveau de services plutôt satisfaisant et rejoint des villes des régions traditionnellement industrielles ou des capitales régionales moyennes comme Southampton, Bilbao, Nurnberg et La Haye.

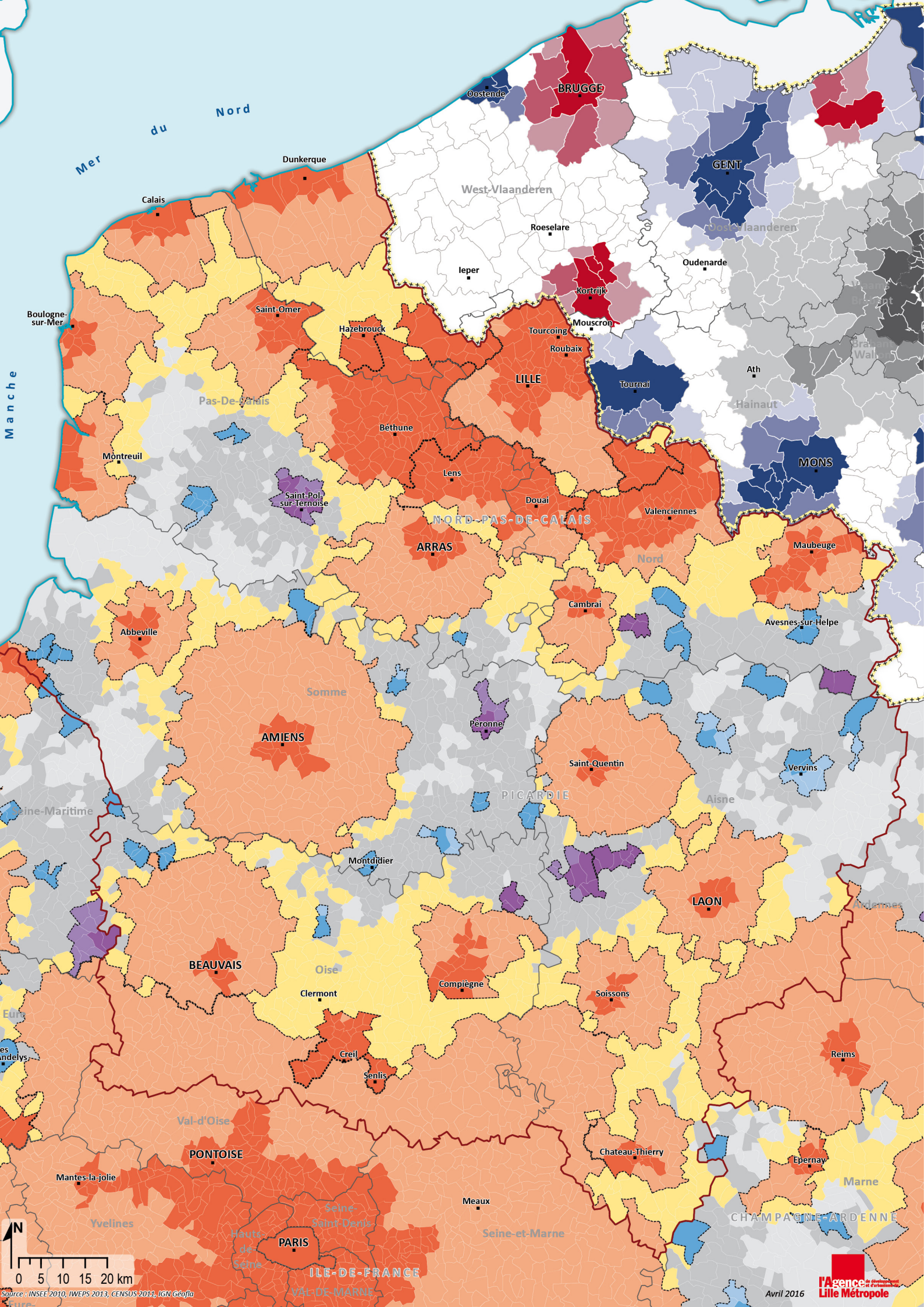
Dans l'étude pour la DATAR, Lille se retrouve dans une catégorie comparable avec des villes dont le profil d'activités est diversifié à dominante de services. Peu spécialisées, elles sont également peu insérées dans les réseaux européens Naples, Newcastle et Cardiff sont dans cette catégorie comparable par la taille à Lille et l'étude souligne pour ces grandes villes l'absence de fonction suffisamment remarquable pour les qualifier de métropole.

Les travaux de C. Vandermotten proposent non plus une gradation du degré de métropolisation mais une typologie en villes gagnantes et perdantes : Lille avec son ex Bassin minier partage une position de perdante avec d'autres villes de vieille tradition industrielle comme Manchester, Liverpool et La Ruhr.

Ces travaux fournissent certes des modèles intéressants pour comprendre comment les villes se positionnent dans les économies mondiales, nationales et régionales. Toutefois, ils offrent une vision incomplète et tronquée des systèmes urbains puisque seules les villes, les plus grandes, sont prises en considération. Les approches typologiques qui les sous-tendent occultent l'idée même de réseau urbain. Rien n'est en effet dit sur le rôle de ces villes et des pôles dans la formation des espaces concernés puisque les dynamiques qui concourent à la mise en réseau ne sont pas analysées.

Il est donc conseillé de ne pas sur-interpréter les résultats de ces classements dans les réflexions qui doivent guider la mise en œuvre de politiques publiques et de stratégies de développement.

11- GaWC : Globalization and World Cities - Réseau d'étude sur la mondialisation et les villes mondiales est fondé par le géographe Peter J. Taylor en 1998 (Université de Loughborough, Angleterre) et est notamment connu pour sa classification des villes mondiales.


Mer du Nord
Manche
Oostende
BRUGGE
GENT
Dunkerque
Calais
West-Vlaanderen
Roeselare
Oost-Vlaanderen
Ieper
Oudenarde
Kortrijk
Boulogne-sur-Mer
Saint-Omer
Hazebrouck
Mouscron
Tourcoing
Roubaix
LILLE
Ath
Tournai
Hainaut
Pas-De-Calais
Béthune
Montreuil
Lens
MONS
Saint-Pol-sur-Ternoise
Douai
Valenciennes
NORD-PAS-DE-CALAIS
ARRAS
Maubeuge
Nord
Cambrai
Abbeville
Avesnes-sur-Helpe
Somme
Péronne
AMIENS
Saint-Quentin
Vervins
PICARDIE
Aisne
Seine-Maritime
Montdidier
LAON
Ardennes
BEAUVAIS
Oise
Compiègne
Soissons
Clermont
Eure
Creil
Reims
Senlis
Val-d'Oise
PONTOISE
Chateau-Thierry
Epernay
Mantes-la-jolie
Marne
Meaux
Yvelines
Seine-Saint-Denis
CHAMPAGNE-ARDENNE
Seine-et-Marne
Hauts-de-Seine
PARIS
ILE-DE-FRANCE
VAL-DE-MARNE
N
0 5 10 15 20 km
Source : INSEE 2010, IWEPS 2013, CENSUS 2011, IGN Géofla
Avril 2016
l'Agence de développement et d'urbanisme Lille Métropole

Carte 13

PÔLES URBAINS ET RÉGIONS URBAINES

FRANCE
Espace des grandes aires urbaines (2010)

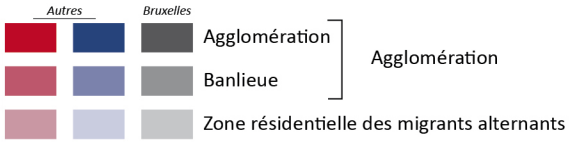
- Grands pôles
- Couronnes des grands pôles
- Communes multipolarisées des grandes aires urbaines

Espace des autres aires (2010)

- Pôles moyens
- Couronnes des pôles moyens
- Petits pôles
- Couronnes des petits pôles
- Autres communes multipolarisées
- Communes isolées, hors d'influence des pôles

---------- Contour des aires urbaines

BELGIQUE
Composantes des complexes résidentiels urbains (2001)



Région Nord Pas de Calais-Picardie

Limite communale

++++++ Frontière

Note méthodologique

Méthologie INSEE (France)

Les pôles urbains, appelés officiellement grands pôles dans la typologie de l'INSEE, recouvrent des situations géographiques et démographiques très diverses : certains regroupent plusieurs dizaines de communes et plusieurs centaines de milliers d'habitants, quand les plus petits ne rassemblent qu'une commune et moins de 20 000 habitants.

Sont appelés pôles moyens les unités urbaines comptant 5 000 à 10 000 emplois, et les petits pôles celles comprenant 1 500 à 5 000 emplois.

Les « communes multipolarisées des grandes aires urbaines » sont les communes dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Les « autres communes multipolarisées » sont les communes situées hors des grandes aires urbaines, des moyennes aires, des petites aires, hors des communes multipolarisées des grandes aires urbaines dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs aires, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Méthologie IWEPS (Belgique)

La région urbaine (RU) est « l'entité spatiale élargie où sont déployées la plupart des activités de base de la communauté urbaine, c'est-à-dire : habiter, travailler, éduquer, faire des courses, participer aux activités culturelles, se divertir. Il existe entre ces activités des relations intenses créant un ensemble fonctionnel qui, toutefois, reste orienté dans une large mesure vers la ville centrale traditionnelle. »

Comportant un minimum de 75 000 habitants, elle est spatialement structurée en différentes zones, déterminées sur la base de plusieurs critères. De manière simplifiée, elle est composée de l'agglomération et de la banlieue.

L'agglomération constitue la partie agglomérée du territoire de la région urbaine, depuis le coeur de la ville jusqu'àdes espaces où l'urbanisation devient discontinue.

Juste au-delà de l'agglomération, la banlieue est marquée par une utilisation plus extensive du sol. Toutefois, sa dynamique et ses relations privilégiées avec l'agglomération, notamment en termes d'emploi et de services, font d'elle une zone urbaine au niveau fonctionnel.

Enfin, au-delà de la banlieue est définie la zone résidentielle des migrants alternants (ZRMA). Elle se rattache à la région urbaine à la suite d'un développement considérable des navettes au départ de ces communes. Au niveau de l'emploi, cette zone s'oriente donc dans une large mesure vers la région urbaine. L'ensemble de ces zones constituent un complexe résidentiel urbain. (Luyten & Van Hecke, 2007)

02.
UNE NOUVELLE LECTURE DES RELATIONS AU SEIN DU TERRITOIRE RÉGIONAL

Répondre à la question de l'enjeu des villes dans un système mondialisé de flux et, en particulier de la place de Lille dans ce contexte, c'est revenir sur certains postulats qui sont au fondement des théories urbaines, des principes d'action de l'aménagement et du développement des territoires[12].

Aujourd'hui, ni la ville ni la métropole ne racontent plus les dynamiques territoriales et métropolitaines en cours. Dans un monde dominé par l'échange, un changement de perspective dans les savoir-faire et savoir-penser la métropolisation est nécessaire car les mutations territoriales questionnent le sens même d'espaces urbains et métropolitains définis dans des périmètres trop restreints, au principe d'une lecture et d'une gestion aréolaires des territoires, dans la contiguïté et la continuité.

Saisir les modifications qui traversent les systèmes urbains et métropolitains, c'est comprendre que nous sommes entrés dans l'ère des territorialités mobiles et des sociétés en réseaux. Seule une approche relationnelle des espaces permet d'intégrer les transformations qui traversent aujourd'hui les territoires dans les stratégies de développement et d'aménagement. Dans cette perspective, les territoires doivent être pensés en termes d'interdépendance et d'articulation et non plus en termes de répartition et de localisation. Cela permet de prendre toute la mesure du fait qu'un territoire, une ville, joue avec les autres territoires et non pas contre, dans la proximité mais également dans la connexité avec des territoires plus lointains.

La métropolisation est aujourd'hui avant tout une affaire de flux et d'échanges. La mobilisation de la notion de porte d'entrée - lieu privilégié de passage, de brassage, de circulation - et qui est aussi une porte de sortie donne du sens à ce que l'on qualifie d'espace-réseau et permet d'intégrer pleinement le changement de paradigme. Le terme de porte d'entrée (en anglais « gateway »), qui est d'ailleurs plus pertinent, permet :

› D'interpeller les dynamiques territoriales en général, la mondialisation et la métropolisation, par des stratégies qui mettent l'accent sur la connexion, la réciprocité, la complémentarité au lieu d'une focalisation sur l'accumulation des populations et des équipements, le principe hiérarchique et la concurrence.
› D'appréhender les systèmes territoriaux et urbains par une approche englobante de la réalité mobile qui tient conjointement compte de la grande diversité des formes de l'échange ; une approche qui va au-delà des analyses classiques, segmentées et sectorielles des fonctionnements territoriaux.

Cette posture conceptuelle conduit à positionner le débat sur les politiques publiques et les stratégies d'aménagement dans des systèmes territoriaux d'interface qui s'apprécient dans la combinaison du lieu et du lien, du réseau et du territoire, de portes et de couloirs.

› C'est dans ces systèmes, plus qu'ailleurs, que les nouveaux équilibres mondiaux se jouent ;
› C'est là que les dynamiques hybrides des sociétés contemporaines remettent en cause les représentations traditionnelles des territoires (nomade / sédentaire ; public / privé ; ailleurs / ici …)
› C'est là que se construisent aujourd'hui les cadres du développement et des stratégies de demain …

Dans ce nouveau paradigme, la question de la gouvernance des territoires se pose nécessairement à différentes échelles, et appelle à réfléchir à de nouveaux cadres d'action qui intègrent pleinement les réseaux et les partenariats multi-échelles qui sont partie prenante des dynamiques et du développement de chaque territoire.

12- Les travaux s'appuient sur le périmètre des aires urbaines telles que définies par l'INSEE (carte 13 p.36). Quelques éléments plus détaillés de méthode et d'approche des phénomènes de métropolisation figurent en annexe.

LES SYSTEMES URBAINS

DES SYSTEMES URBAINS POUR CROISER LA VILLE TERRITOIRE ET LA VILLE RESEAU

Intégrer pleinement la réalité mobile dans les stratégies de développement territorial

Tous les experts s'accordent à penser que l'espace est réseau mais force est de reconnaître que l'intégration de la mobilité et du lien reste encore incomplète dans nos conceptions des dynamiques territoriales et surtout dans nos savoir-faire et savoir-gouverner.

Quelle alternative proposer ? Il est proposé ici de réfléchir au développement territorial au prisme d'une approche par système urbain. Une approche où le fondement même de l'urbain est le lien, une approche qui conçoit les territoires explicitement par les relations qui articulent les villes entre elles. En termes de politiques publiques cela renvoie à une réflexion sur les partenariats, les complémentarités, les coopérations entre territoires.

Aujourd'hui, nos connaissances des configurations spatiales et territoriales des systèmes urbains sont partielles voire partiales. Les travaux sur la réalité des fonctionnements en réseau des villes françaises sont nombreux, il n'en demeure pas moins qu'ils sont épars et dispersés pour deux raisons :

› les travaux restent toujours segmentés selon la nature du lien entre les villes ou par l'échelle (à l'échelle locale, on privilégie les navettes domicile-travail ; à l'échelle mondiale, on observe les flux aériens). On reste donc focalisé sur une seule dimension de l'échange ;
› Les échanges sont appréhendés de manière sectorielle selon le mode de transport (on distingue souvent le transport routier du ferroviaire, etc.).

Un changement de perspective dans nos conceptions des territoires et de leur développement est nécessaire pour montrer que d'autres formes existent et participent des dynamiques spatiales. Des formes plus réticulées où les liens en connexité, à distance, joue aussi leur rôle de structuration territoriale. Pour cela, deux pistes sont proposées :

› Dépasser la prise en compte systématique des seuls flux considérés comme structurants au principe d'une lecture économique du développement territorial. Il est nécessaire de prendre en compte des flux souvent perçus comme non structurants pour changer de perspectives et modifier nos lectures des dynamiques territoriales ;
› Développer systématiquement des approches englobantes et intégrées qui prennent simultanément en compte la grande diversité de l'échange.

Changer de perspectives pour intégrer la pluralité des modèles d'organisation territoriale

Dans ces approches segmentées et sectorielles des organisations territoriales, les formes de l'intégration territoriale et en particulier celles relatives au territoire européen sont réduites à deux modèles de représentation classiques : le modèle centre-périphérie et le modèle hiérarchique de mise en réseau des systèmes urbains nationaux.

Or ces deux modèles réduisent systématiquement nos lectures des dynamiques territoriales à des catégories duales avec, d'un côté, des pôles dominants et, de l'autre, des espaces périphériques perçus toujours dans la dépendance et souvent en mal de visibilité (Cattan et Saint-Julien, 2007 ; Veltz, 1996).

Ces représentations ne sont, certes, pas une simple vue de l'esprit. Mais la force de leur simplicité leur confère une portée symbolique énorme qui fausse le regard.

Les systèmes urbains - nouveau paradigme pour penser le développement territorial et la métropolisation

La prise en compte de la grande diversité des types de liens et leur analyse conjointe permet de proposer un changement de paradigme pour appréhender les organisations des territoires, leur développement et les processus de métropolisation à l'œuvre.

Dans une étude récente effectuée pour la DATAR[13], a été mise en œuvre une approche relationnelle englobante en intégrant simultanément plusieurs types d'échanges. C'est une approche originale et inédite en France et également en Europe. Sept types de liens

13- *Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C., 2011. Les systèmes urbains et métropolitains, Rapport de recherche pour la DATAR.*

(tableau 14) ont été analysés conjointement entre toutes les 350 aires urbaines françaises. Il s'agit :
› des mobilités des populations avec les navettes domicile-travail, les migrations résidentielles, les mobilités de loisirs à travers les résidences secondaires ;
› des liens de la société de la connaissance via les partenariats scientifiques ;
› ceux de l'économie à travers les liens entre sièges et établissements d'entreprises ;
› et la grande vitesse avec un indice cumulé train-avion.

Ces mobilités sont représentatives des trois facettes de nos sociétés contemporaines[14] :
› la société mobile et de loisirs ;
› la société de la connaissance et de l'information ;
› et la société économique et financière.

Tableau 14 – DES INDICATEURS POUR 7 TYPES DE LIENS

Indicateurs	Société mobile et de loisirs	Société de la connaissance et de l'information	Société économique et financière
Mobilité domicile-travail	++		+
Migrations résidentielles	++		+
Système grande vitesse (offre aérienne + TGV)	++		++
Liens établissement(s)-siège dans les secteurs technologiquement innovants		++	+
Partenariats scientifiques européens	+	++	+
Liens établissement(s)-siège dans tous les secteurs d'activités		+	++
Liens résidences principales – résidences secondaires	++		++

++ : Indicateur qui renseigne fortement la dimension
+ : Indicateur qui renseigne la dimension

La sélection de ces indicateurs repose sur leur disponibilité à l'échelon national, mais aussi sur leur pertinence dans le fonctionnement contemporain des systèmes urbains.

Cette étude, qui part de l'aire urbaine pour définir des systèmes urbains, montre qu'une conception de l'aménagement et du développement du territoire basée sur la proximité est dépassé. En effet, trois échelons territoriaux (Figure 15) sont partie prenante de chaque système urbain :
› la proximité ;
› la transversalité (dynamiques inter-systèmes) ;
› la connexité à Paris.

Des systèmes urbains de proximité

Cette approche relationnelle englobante des systèmes territoriaux conduit à identifier vingt-six systèmes urbains de proximité, hors Paris (lorsque Paris est intégré vingt-deux systèmes sont identifiés). Le plus petit système regroupe cinq aires urbaines (Auxerre, avec 200 000 habitants), le plus grand trente (Lyon-Grenoble, avec quatre millions d'habitants).

Les configurations de ces systèmes de proximité s'inscrivent globalement dans les limites des vingt-deux anciennes régions. Cependant, d'autres systèmes dérogent à ce constat, structurés à l'intersection de plusieurs ensembles régionaux : des petites villes localisées aux frontières régionales qui se rattachaient au système urbain d'une région voisine, comme Angoulême, Royan et Cognac connectées au système bordelais et qui se retrouvent aujourd'hui dans une même région, ou Laval et Mayenne, reliées au système rennais ou encore Laon, Soissons et Château Thierry rattachées au système urbain de Reims.

A cette échelle des interdépendances de proximité, le

14- Cattan N., Frétigny J.-B. (2011). Les portes d'entrée de la France dans le système territorial des flux- processus et scénarios. La Documentation française, DATAR Territoires 2040, 4, 67-84.

système de liens entre les grands pôles des systèmes urbains de Besançon et de Dijon est le seul qui préfigure le périmètre de la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté du nouveau découpage en 13 régions (loi votée en janvier 2015).

Des relations transversales qui maillent le territoire

L'étude a montré aussi que les systèmes urbains ne peuvent se concevoir à ce seul échelon de proximité.

Une caractéristique majeure de l'évolution des systèmes urbains tient de la consolidation de relations horizontales entre les métropoles régionales. Bien qu'encore peu nombreux, ces liens peu polarisés et a-hiérarchiques se renforcent, soulignant l'importance des réajustements structurels en cours. Ces liens, encore très peu étudiés, constituent une dimension majeure des systèmes territoriaux car ils disent comment une ville donnée est en capacité de mobiliser, à distance, les ressources du territoire national. Les grandes villes du Sud apparaissent comme des pivots majeurs de ces relations transversales tandis que les villes du Nord de la France sont moins interconnectées entre elles. Le positionnement transfrontalier des unes, l'effet polarisant de l'Île-de-France pour les autres pourraient être une explication.

Ces liens connectent les systèmes urbains selon deux modalités :

- une première est de proche en proche, dessinant les contours de réseaux transversaux souvent étoffés et équilibrés. C'est le cas par exemple des liens entre Strasbourg et Nancy / Metz ; Toulouse et Montpellier ; Lyon et Clermont-Ferrand ; Lille et Amiens préfigurant ainsi le nouveau découpage régional en 13 régions. Ces réseaux transversaux de proche en proche concernent également des villes qui ne se retrouvent pas intégrées dans une même région comme Bordeaux et Toulouse ; Nantes et Rennes, où les liaisons inter-métropolitaines figurent parmi les plus diversifiées et les plus robustes à l'échelle du territoire national ;
- la seconde modalité des liens transversaux se déploie à plus grande distance et souligne combien la coopération entre les territoires se joue à plusieurs échelles avec les territoires les plus proches certes mais aussi avec les territoires lointains. Le système de Bordeaux par exemple est connecté à vingt et une autres villes de la façade atlantique, d'un grand sud-est et du centre. Si Bordeaux polarise les deux-tiers de ces liens transversaux, Angoulême et Saintes constituent des relais régionaux de cet arrimage inter-système, la première avec Poitiers et La Rochelle, la seconde avec Rochefort et La Rochelle.

Un système structurant de liens à Paris

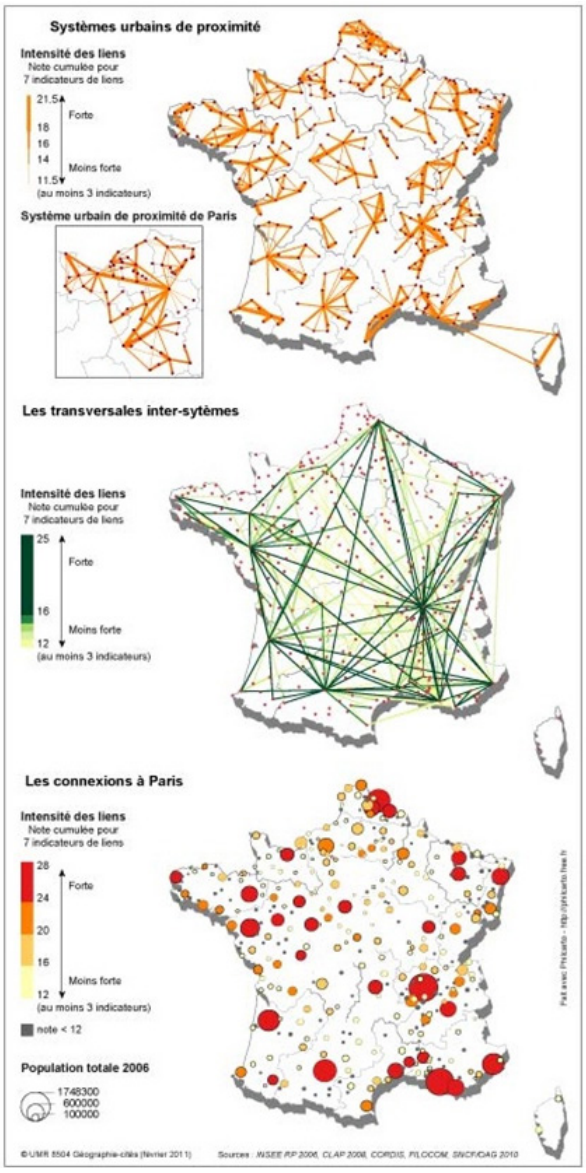
Ces systèmes urbains doivent aussi être mis dans le contexte de la polarisation nationale par Paris attestée également par des liens très forts. Le système urbain français, façonné sur le long terme par le poids dominant de la région capitale, est emblématique d'une organisation mono-polarisée souvent perçue comme inégalitaire. Il a maintes fois été comparé au système urbain allemand, qualifié de polycentrique, offrant des villes de tailles équivalentes qui assurent des fonctions complémentaires et qui maillent le territoire national de manière plus équitable voire égalitaire. Les discussions sur la polarisation, qui place la ville dans un jeu d'interdépendances multiples avec les autres villes, sont au cœur des débats académiques et également au cœur d'enjeux très concrets d'aménagement du territoire. Les bienfaits de l'un ou de l'autre modèle sont encore sujets à controverses. Les responsables des politiques publiques interrogent de manière récurrente les experts pour savoir s'il faut tout mettre en œuvre pour contrer et atténuer les dynamiques de polarisation ou à l'inverse s'il est légitime d'accompagner, voire de renforcer les tendances à la dispersion.

L'Île-de-France demeure le principal pôle national de concentration et de polarisation de l'échange. Le trafic aérien en restitue l'image la plus emblématique avec des aéroports parisiens qui polarisent plus de 70% du trafic aérien total de la France. Le trafic de la plupart des grands aéroports tels Bordeaux, Toulouse, Marseille et Nice est non seulement essentiellement national, mais il est également dépendant pour moitié environ des échanges avec Paris. L'Île-de-France est, de ce fait, une porte d'entrée pour le territoire national.

Ces relations à Paris constituent un élément moteur dans l'organisation du système urbain français et souvent un relais indispensable à son ouverture et insertion dans les échanges internationaux.

Cette analyse simultanée des sept types d'échanges entre toutes les aires urbaines françaises montre que la relation à Paris est une dimension constitutive de l'ensemble des systèmes urbains français. Elle se fait le

Figure 15 - LES SYSTÈMES URBAINS FRANÇAIS



Source : Les systèmes urbains français.
Travaux en ligne n°10. S. Berroir, N. Cattan, M. Guérois, F. Paulus, C. Vacchiani-Marcuzzo. DATAR 2012

plus souvent par plusieurs pôles des systèmes urbains de proximité et pas seulement par le pôle principal soulignant un arrimage polycentrique à Paris. Cinq systèmes urbains dérogent à cette règle : les systèmes niçois, marseillais, toulousain, bordelais et caennais en particulier sont essentiellement liés à Paris par le pôle principal du système de proximité.

La dynamique du système urbain français montre que le maintien d'une forte polarisation par la métropole francilienne est compatible avec la consolidation de relations horizontales entre les métropoles régionales d'une part et avec le renforcement des territoires de proximité autour de ces métropoles d'autre part.

Les aires urbaines de Lille, Douai-Lens, Valenciennes, Béthune, Amiens et Dunkerque sont parmi les 60 premières aires urbaines françaises en poids de population.

Anciens périmètres des aires urbaines, des modifications des périmètres effectués après 2010 ont amenés les changements suivants :

› Merville a intégré l'aire urbaine de Béthune ;
› Etaples a intégré l'aire urbaine de Berck ;
› Aulnoye-Aymeries a intégré l'aire urbaine de Maubeuge ;
› Bailleul a intégré l'aire urbaine d'Armentières.

LES AIRES URBAINES ET LES POPULATIONS CONSTITUTIVES DES SYSTÈMES URBAINS DE LILLE ET D'AMIENS

Aires Urbaines	Population 2012
Lille	**1 166 452**
Douai-Lens	540 981
Valenciennes	368 094
Béthune	334 618
Dunkerque	257 773
Boulogne-sur-Mer	133 062
Arras	129 784
Calais	126 266
Maubeuge	110 414
Saint-Omer	89 418
Cambrai	66 486
Armentières	60 240
Merville	34 015
Berck	30 083
Étaples	27 140
Hazebrouck	26 816
Aulnoye-Aymeries	19 517
Caudry	18 694
Bailleul	18 428
Fourmies	15 675
Saint-Pol-sur-Ternoise	10 794
Total	3 584 750

Aires Urbaines	Population 2012
Amiens	**293 671**
Beauvais	125 095
Creil	117 654
Saint Quentin	111 474
Compiègne	97 502
Abbeville	42 208
Tergnier	22 906
Clermont	21551
Chauny	20 196
Senlis	16 709
Noyon	15 696
Gournay en Bray	11 170
Péronne	10 674
Total	906 506

Figure 16 - LES AIRES URBAINES DES SYSTÈMES URBAINS DE LILLE ET D'AMIENS

LE CAS DE LA REGION HAUTS-DE-FRANCE ET DU SYSTEME URBAIN DE LILLE

Comment se positionne le système urbain de Lille sur les trois échelles des interdépendances ?

Le système urbain de proximité de Lille

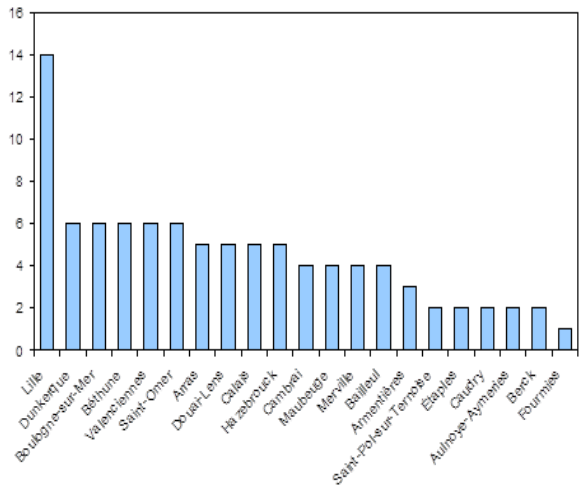
› Etendue du système

Le système urbain de proximité de Lille s'étend de Boulogne-sur-Mer à l'Ouest à Fourmies à l'Est et de Dunkerque au Nord à Cambrai au Sud. Le système s'insère dans le maillage régional du Nord - Pas de Calais. Neuf aires urbaines dépassent les 100 000 habitants ; le système lillois totalise dans son ensemble 3 600 000 habitants (Figure 16).

Ce système a une forte dimension transfrontalière tant en termes de fonctionnement que d'espace administratif transfrontalier. Toutefois, compte tenu de la grande variété des types de liens (sept types) pris en compte dans l'étude sur l'ensemble des aires urbaines françaises et la difficulté de collecte et d'harmonisation de ces échanges à l'échelle européenne, le système urbain transfrontalier de Lille n'a pas pu être analysé ni délimité sur des bases comparables.

Avec Rennes, Lille fait partie des grands systèmes urbains régionaux qui sont globalement moyennement polarisés (Figure 17). Le système urbain de Lille a, en effet, un degré de polarisation (ou d'influence du centre sur ses périphéries) qui correspond à la valeur moyenne des systèmes urbains français. Concrètement, bien que Lille totalise plus du double de liens (14) par rapport aux autres aires urbaines du système, les cinq aires urbaines de plus de 100 000, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer, Béthune, Valenciennes et Saint-Omer, apparaissent comme des relais dans ce système procurant à ce dernier un fonctionnement polycentrique. Les autres grandes aires urbaines comme Arras, Douai-Lens et Calais viennent en support de ce premier niveau de polycentrisme (Figure 18).

Figure 18 - CONNEXION DES PÔLES : NOMBRE DE LIENS PRÉFÉRENTIELS INTERNE AU SYSTÈME URBAIN

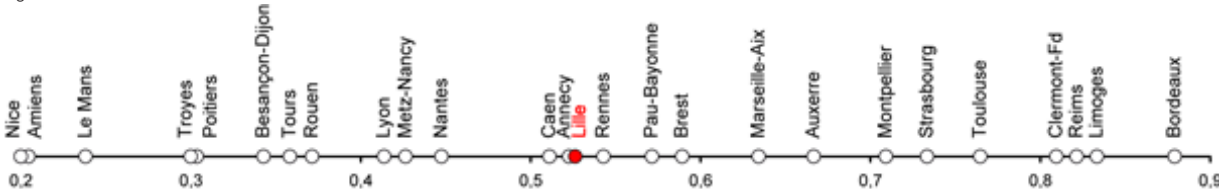


› Nature des liens qui font le système urbain de proximité de Lille- quels liens font système ?

Dans cette organisation territoriale, les liens entre Lille d'une part et Douai-Lens, Béthune et Valenciennes sont structurants puisqu'ils affichent de fortes valeurs sur au moins cinq indicateurs de l'échange pris en compte dans l'étude.

La prise en compte simultanée de l'ensemble des liens (Figure 19) permet d'avoir une vision synthétique de ce qui fait la spécificité du fonctionnement de ce système urbain. La grande majorité des liens du système est caractérisée par l'importance relative des relations économiques en particulier des liens sièges / établissements couplées avec une importance relative des navettes domicile-travail. Ce profil de liens est caractéristique des échanges transversaux entre un grand nombre de grandes aires urbaines du système. Les liens entre Lille et les autres pôles principaux du système sont plus diversifiés. En effet, les échanges avec Lille sont caractérisés par l'importance relative des

Figure 17 - DEGRÉ DE POLARISATION DES SYSTÈMES URBAINS DE PROXIMITÉ



liens grande vitesse (avec Calais et Boulogne sur Mer), celle des partenariats scientifiques avec Béthune, Douai-Lens (deux antennes de l'Université d'Artois) et Valenciennes. On retrouve l'association des navettes avec les liens entre sièges et filiales dans les échanges notamment avec Dunkerque ou Arras. D'autres liens moins intenses sont révélateurs de l'importance des échanges liés aux loisirs (résidences principale / secondaire) et des migrations résidentielles.

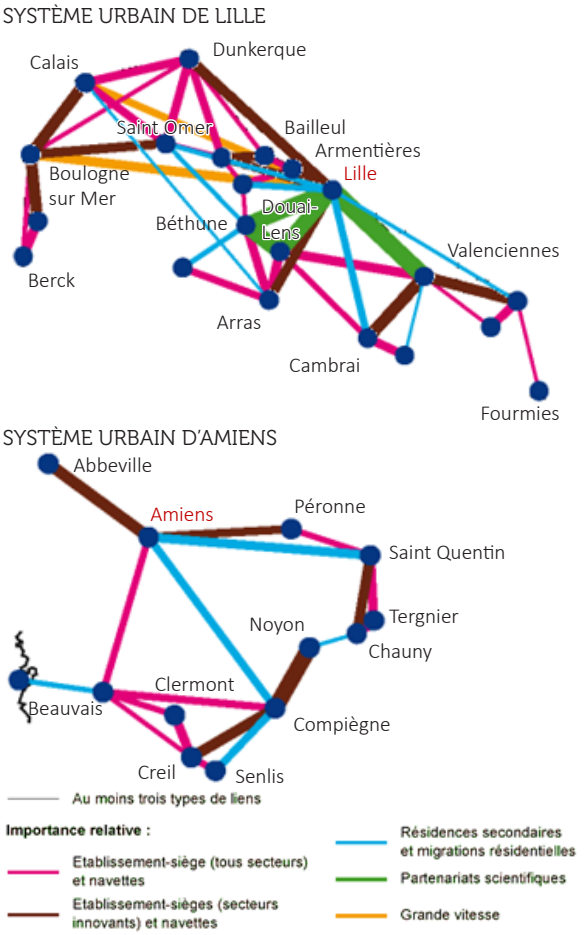
Les liens transversaux inter-métropolitains du système urbain de Lille

› Etendue des liens transversaux

A l'échelle nationale, Lille est connectée à 16 autres métropoles des systèmes urbains localisées principalement dans la moitié Sud de la France, notamment Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux, et Grenoble, Nice et Montpellier. Dans la moitié Nord, Lille est en lien avec Nancy, Reims, Strasbourg, Rouen, Rennes et Nantes.

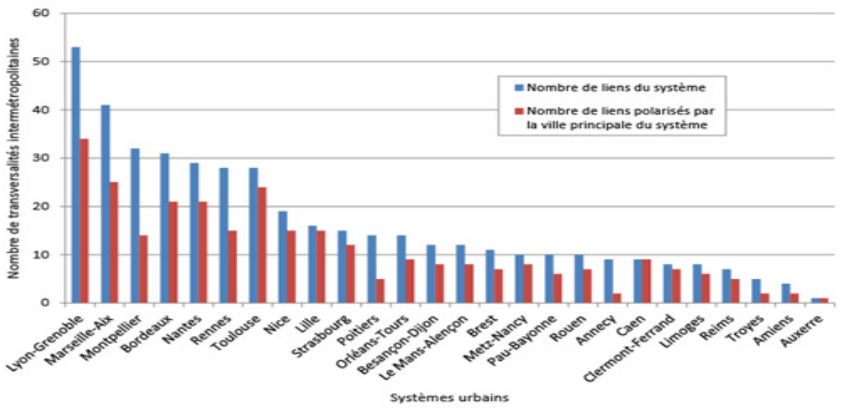
Lille est le passage obligé de l'arrimage inter-métropolitain à l'échelle nationale : les relations entre le système de Lille et les autres systèmes métropolitains français passent toutes directement par l'aire urbaine de Lille. Avec plus de 90% des liens transversaux polarisés par Lille, le système urbain se place parmi les grands systèmes dont l'arrimage national inter-métropolitain est le plus polarisé : avec ceux de Strasbourg, Toulouse, et Nancy-Metz (80%) (Figure 20).

Figure 19 - UNE TYPOLOGIE DES LIENS MAJEURS ENTRE LES AIRES URBAINES DES SYSTÈMES URBAINS DE LILLE ET D'AMIENS



Note de lecture : l'épaisseur du trait indique le nombre de type de liens et la couleur du trait l'importance relative de certains liens. Il s'agit des liens discriminants entre villes dans le contexte national.

Figure 20 - LA POSITION DU SYSTÈME URBAIN DE LILLE DANS LES LIENS TRANSVERSAUX - TOTAL DES LIENS TRANSVERSAUX PAR SYSTÈME URBAIN



› La nature des liens transversaux inter-métropolitains
Le système urbain de Lille se caractérise par des migrations résidentielles et des liens sièges-établissements qui sont le socle commun des relations transversales.

Avec Lyon et Marseille-Aix les liens sont les plus diversifiés et pourtant ils montrent une relative absence de relations dans les domaines de la société de la connaissance (avec Lyon peu de partenariats scientifiques) et de l'innovation (peu de liens sièges-établissements dans les secteurs d'activités innovantes avec Marseille-Aix).

Globalement les liens transversaux entre Lille et les autres métropoles des systèmes urbains accusent une relative faiblesse dans les activités innovantes (mise à part avec Bordeaux et Strasbourg notamment) et dans les coopérations scientifiques (avec Nice). Les liens grande vitesse, incluant le ferroviaire et l'aérien, sont également peu présents dans ces relations transversales (avec Toulouse, Nice et Nantes par exemple).

Pour résumer et comparativement à l'ensemble, dans ces configurations réticulées à grande distance, les mobilités des populations et les liens économiques sont le socle commun :
- **avec les régions voisines**, les liens du système urbain de Lille sont moyennement diversifiés notamment avec Rouen et Reims. À noter, l'importance des navettes domicile-travail, des migrations résidentielles et des liens économiques (établissements-siège) ; à l'inverse la relative absence de partenariats scientifiques et de liens économiques dans les secteurs innovants ;
- **à l'échelle nationale**, les liens majeurs et diversifiés se font avec Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux. A noter, là également, la relative absence de partenariats scientifiques et de liens économiques dans les secteurs innovants.

Les connexions à Paris du système urbain de Lille

Les connexions à Paris se font par l'intermédiaire de plusieurs pôles et pas seulement par le pôle lillois contrairement à l'arrimage transversal. La forte intensité des liens qu'entretient Lille avec Paris (couvrant les 7 types de liens différents) ne doit pas masquer les fortes interconnexions existant entre Paris et les autres aires urbaines du système. Ainsi, Douai-Lens et Valenciennes apparaissent comme des relais incontournables des liens avec Paris suivis de Béthune et Dunkerque. Entre ces dernières et Paris, les liens sont très structurants sur au moins quatre des sept indicateurs ; il faut souligner dans ce contexte aussi la faiblesse des liens économiques dans les secteurs innovants et des coopérations scientifiques.

Des aires urbaines plus moyennes comme Saint-Omer, Boulogne-sur-Mer et Calais sont également reliées à Paris par plus de trois types de liens différents. Cet arrimage polycentrique du système urbain de proximité de Lille à Paris conduit à conclure que Paris est un partenaire incontournable de ce système urbain et de chacune de ses villes et que ces liens forts avec Paris doivent être considérés comme un atout rejoignant ainsi les conclusions émises pour l'ensemble des systèmes urbains français.

Les liens inter-systèmes dans la région Hauts-De-France – Nord - Pas de Calais - Picardie

Les liens concernant les mobilités domicile-travail, les migrations résidentielles, les liens résidences principales-résidences secondaires, les liens sièges établissements (secteurs innovants et tous secteurs d'activité) dessinent globalement à l'échelle de la nouvelle grande région Hauts-De-France- Nord - Pas de Calais - Picardie plusieurs réseaux étoffés et équilibrés.

Par leur intensité et leur portée, ces liens mettent en évidence deux échelles territoriales qui définissent les modalités d'intégration des systèmes urbains de cette nouvelle région :
- des relations de proximité qui constituent le socle d'une organisation du territoire en système urbains intégrés par des échanges intenses et multidimensionnels ;
- des liens à grande distance entre les principales villes qui dessinent à l'échelle de la nouvelle région des réseaux transversaux denses et diversifiées.

Ces configurations sont complémentaires et montrent qu'une synergie relationnelle à l'échelle du vaste ensemble régional existe déjà.

› Les aires urbaines des systèmes urbains de Lille et d'Amiens

Les cartes qui suivent donnent un éclairage sur indicateurs :

› Les liens sièges – établissements dans tous secteurs d'activités (Figure 21) ;

› Les liens sièges – établissements dans secteurs innovants (Figure 22) ;

› Les mobilités de loisirs par les liens entre résidences principales et secondaires (Figure 23) ;

› Les migrations résidentielles (Figure 24) ;

› Les mobilités domicile-travail (Figure 25).

Elles apportent des connaissances nouvelles sur l'organisation des liens dans la région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie et, ce faisant, permettent d'ouvrir le débat sur les cadres des futures politiques régionales :

› quelle stratégie d'incitation économique pour favoriser les coopérations ?

› quel schéma de transport pour optimiser les mobilités à différentes échelles ?

› quelle modalité de gouvernance pour intégrer les dynamiques territoriales multi-échelles ?

Figure 21 - LES LIENS SIÈGES – ÉTABLISSEMENTS DANS TOUS SECTEURS D'ACTIVITÉS

Figure 22 - LES LIENS SIÈGES – ÉTABLISSEMENTS DANS SECTEURS INNOVANTS

Les liens économiques dessinent un réseau transversal à grande distance entre les principales villes. Des liens forts, souvent dissymétriques, relient Lille à Dunkerque, Douai-Lens et Valenciennes et d'autres de moindre intensité soulignent les liens avec Calais, Boulogne-sur-Mer, Arras, Maubeuge et Amiens. Ces liens confirment le rôle polarisant de Lille dans un système régional polycentrique. Douai-Lens est un pôle relais connectés à d'autres pôles de la proximité immédiate. Dans les secteurs innovants, Lille apparaît comme le pôle majeur de ces interrelations. Compiègne, par sa spécialisation, échange dans les secteurs économiques innovants avec les villes de son voisinage immédiat.

Figure 23 - LES MOBILITÉS DE LOISIRS PAR LES LIENS ENTRE RÉSIDENCES PRINCIPALES ET SECONDAIRES

L'attraction du littoral, de Boulogne-sur-Mer à Berck, est forte sur l'ensemble de la nouvelle région. Les populations urbaines des grandes aires urbaines de Lille, Valenciennes, Cambrai, Douai-Lens, Béthune, Amiens et Saint-Quentin ont massivement investi dans des résidences secondaires le long de la côte d'Opale.

Figure 24 - LES MIGRATIONS RÉSIDENTIELLES

Globalement symétriques, les migrations résidentielles mettent en évidence la force des liens transversaux entre les grandes aires urbaines. Ils dessinent un réseau de liens denses à l'échelle de la région Hauts-De-France – Nord - Pas de Calais - Picardie.

Figure 25 - LES MOBILITÉS DOMICILE-TRAVAIL

Les navettes domicile-travail dessinent d'abord un système multi-polarisé allant de Maubeuge à Boulogne-sur-Mer avec un réseau central très étoffé connectant Lille, Valenciennes, Douai-Lens, Béthune. Ces déplacements mettent aussi en évidence trois autres systèmes articulés autour d'Amiens, de Compiègne-Creil-Beauvais et de Saint-Quentin / Laon / Soissons / Chauny.

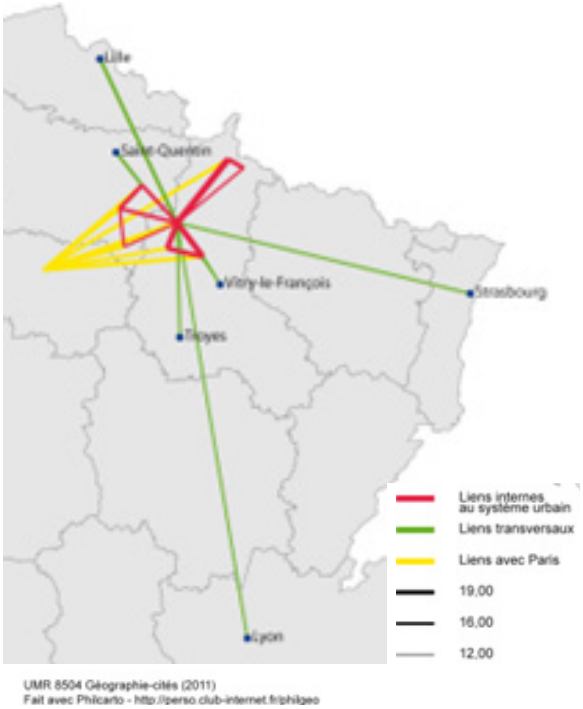
Des systèmes de la région Hauts-De-France connectés à des systèmes hors région

Il est à noter que les connections du système de Lille à la Belgique transfrontalière ne sont ici pas mises en évidence et prises en compte dans l'analyse.

Une connexion au système urbain de Reims

Les aires urbaines du sud-est de la région Hauts-De-France - Nord - Pas de Calais - Picardie : Laon, Soissons, Château-Thierry, se retrouvent dans une configuration originale qui les relient dès le premier niveau des interdépendances de proximité au système urbain de Reims (Figure 26). Ce système est lui-même connecté au système urbain Strasbourg Mulhouse de la région Alsace Champagne Ardenne Lorraine.

Figure 26 - UNE CONNEXION AU SYSTÈME URBAIN DE REIMS



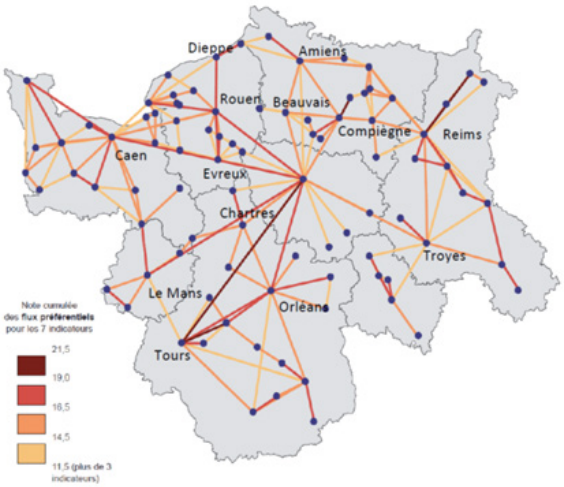
Une connexion au système urbain interrégional de Paris

Le système urbain de Paris compte 70 aires urbaines et totalise près de 17 millions d'habitants, intégrant les systèmes de Rouen, Caen, Orléans-Tours, Amiens et Le Mans-Alençon. Les systèmes de Reims, Troyes et Auxerre ne sont pas rattachés à ce système parisien car leurs villes ne présentent pas une forte diversité et intensité de liens avec Paris (Figure 27).

Dans ce système, globalement, les liens avec Paris sont caractérisés par l'importance relative des mobilités de population, quotidiennes, résidentielles et de loisirs comme pour Nemours, Provins, Montereau-Fault-Yonne, Chartres ou Beauvais, et des liens économiques entre siège et établissements dans les secteurs innovants, comme pour Orléans, Beauvais, Compiègne ou Rouen. Des liens plus spécifiques montrent l'importance des connexions à grande vitesse avec Le Mans et Tours, et celle des partenariats scientifiques avec Caen.

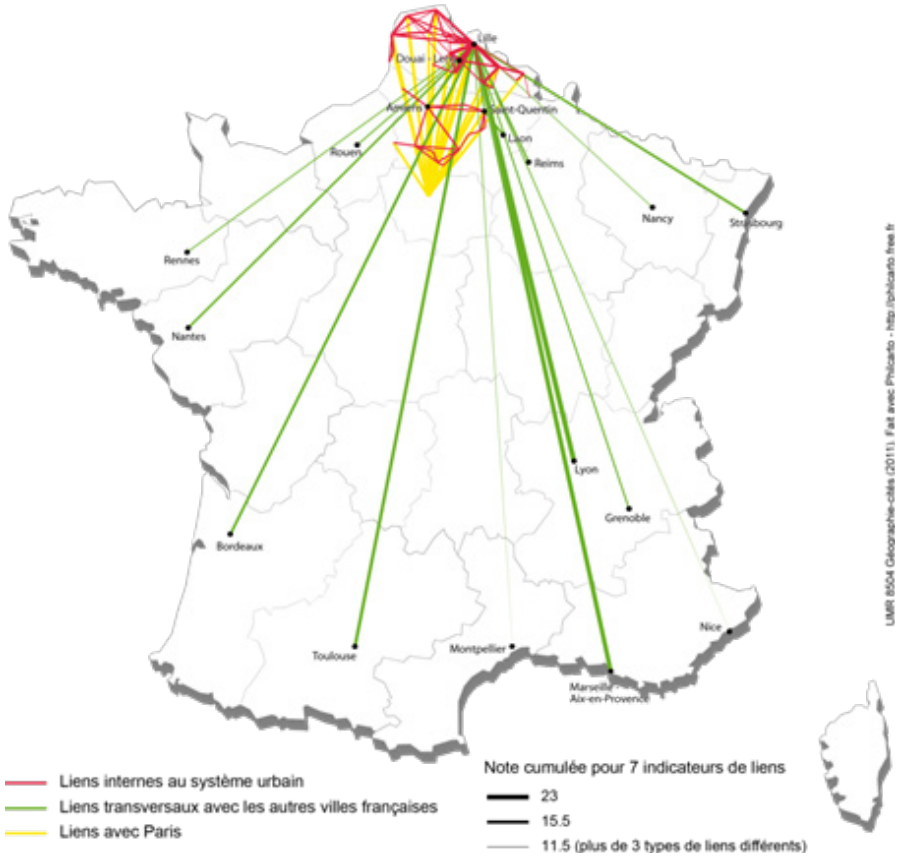
La géométrie du système urbain parisien montre tout l'enjeu de coopération métropolitaine et interrégionale avec la Normandie autour de l'axe Seine, la région Centre et le sud du Nord-Pas-de-Calais-Picardie.

Figure 27 - LES RELATIONS ENTRE AIRES URBAINES (1999) AU SEIN DU BASSIN PARISIEN : FLUX PRÉFÉRENTIELS SUR LE CUMUL DES 7 INDICATEURS



Source : UMR 8504 Géographies-cités, 2011

LES SYSTÈMES URBAINS DE LILLE ET D'AMIENS AU CROISEMENT DES TROIS ÉCHELLES DES INTERDÉPENDANCES



Ce qu'il faut retenir :

1/ Il apparait clairement 3 systèmes urbains à l'échelle de la région :
› un système qui couvre la majeure partie de l'ancienne région Nord Pas de Calais,
› un petit système (en poids de population) autonome autour d'Amiens,
› des villes attachées au système rémois (sud-est de l'Aisne).
Il y a par ailleurs confirmation que le sud de la région est dans l'aire d'influence de l'Ile de France.

2/ Lille est le passage obligé de l'arrimage inter-métropolitain à l'échelle nationale : les relations entre le système de Lille et les autres systèmes métropolitains français passent toutes directement par l'aire urbaine de Lille.

3/ On constate une faiblesse des liens entre les deux principaux systèmes régionaux ; mêmes s'il existe des liens entre les deux anciennes capitales régionales.

4/ Plusieurs échelles d'interdépendance et donc de coopération sont mises en évidence par les différents types de liens :
› l'échelle de la région Hauts-De-France, avec ses articulations transfrontalières,
› l'échelle des transversalités nationales, entre métropoles,
› l'échelle des connexions avec Paris, partenaire incontournable,
Si elle n'apparait pas dans les résultats de l'étude qui se concentrent sur le territoire national, l'échelle internationale, avec un focus sur les connexions avec Bruxelles, est également à prendre en compte.

LA MÉTROPOLISATION DES SYSTÈMES URBAINS FRANÇAIS : QUELS ENJEUX POUR LE SYSTÈME URBAIN DE LILLE ?

LA MÉTROPOLISATION DES SYSTÈMES URBAINS FRANÇAIS

Quel territoire et quels indicateurs pour dire la métropolisation ?

Les systèmes urbains pour combiner la figure de la ville-réseau et celle de la ville-territoire

La plupart des études menées sur les villes mondiales (Sassen, 1991) rendent compte de la métropolisation d'une seule ville, d'un seul pôle. Or, un des aspects majeurs de la métropolisation est le changement d'échelle des pratiques quotidiennes des acteurs qui se déploient dans des espaces plus vastes que la seule agglomération urbaine.

En conséquent, il est pertinent de considérer comme entité élémentaire pour l'évaluation du degré de métropolisation les systèmes urbains. Concrètement cela signifie que l'ensemble du système territorial est partie prenante de la métropolisation[15].

L'échange comme composante majeure de la métropolisation

Dans un très grand nombre de travaux, la métropolisation est appréhendée par la capacité des villes à concentrer des populations et des activités. Elle est également estimée par la nature et la qualité des fonctions présentes dans ces villes. La capacité de commandement (administratif, économique et financier par exemple) et surtout une offre d'emplois très qualifiée liée aux services avancés aux entreprises sont souvent considérées comme les meilleurs garants d'une visibilité européenne ou mondiale. Dans ces approches, la taille des villes est perçue comme un pré-requis : plus la ville est grande plus son potentiel métropolitain serait élevé.

Les dix dernières années ont pourtant montré que les situations métropolitaines étaient beaucoup plus contrastées et que les effets d'une spécialisation raisonnée ainsi que des effets de niches pouvaient contribuer à donner à des villes de taille moyenne une visibilité à l'international. Elles ont également montré combien la capacité d'insertion et d'animation de réseaux sont, encore plus, des atouts déterminants.

Dans cette perspective et tenant compte des interactions dialectiques entre dynamique métropolitaine et mondialisation, deux critères majeurs permettent d'évaluer le caractère métropolitain d'un système urbain :

- d'une part, le système urbain doit révéler des capacités de système productif de haut niveau en créant un environnement favorable à la compétitivité internationale des entreprises et à l'innovation ;
- d'autre part, le système doit montrer des potentiels d'attractivité à l'international en captant des facteurs les plus mobiles du développement territorial.

Dans cette perspective et afin d'intégrer les flux comme composante à part entière des dynamiques territoriales, il est nécessaire de dépasser les seules capacités de concentration et de polarisation des villes pour évaluer la dimension métropolitaine. Il est nécessaire de prendre en compte explicitement les composantes de l'échange comme une dimension incontournable de la métropolisation.

Le degré de métropolisation est ainsi évalué simultanément par la capacité du système à concentrer des fonctions et à polariser des flux.

Quatre dimensions complémentaires pour évaluer la métropolisation

Quatre dimensions du développement territorial peuvent être mobilisées pour évaluer le degré de métropolisation des systèmes urbains français. Et, dans ce cadre, 14 indicateurs donnent la mesure du lien entre mondialisation et métropolisation (Tableau 28).

1/ La capacité d'accumulation reste la première dimension à considérer pour évaluer le degré de métropolisation des systèmes territoriaux. Elle est confortée par la mondialisation de la production, de l'emploi et des échanges.

- La population totale des villes en constitue classiquement l'indicateur principal ;
- Elle peut être complétée par un indicateur qui privilégie la richesse produite en mobilisant les salaires versés par les établissements d'entreprises localisés dans ces systèmes ;
- Le volume de l'emploi est également une mesure habituelle de la métropolisation ;

15- cf. p46 pour les systèmes urbains de Lille et d'Amiens

› La sélection de l'emploi stratégique défini par l'Insee, prenant en compte la part des cadres des fonctions métropolitaines, permet de compléter et de qualifier les activités et les fonctionnalités des territoires étudiés.

2/ La capacité d'attraction est la deuxième dimension de la métropolisation. L'arrimage d'un système urbain aux réseaux de relations internationaux notamment européens et mondiaux constitue une condition majeure de sa métropolisation dans le contexte de mondialisation et d'unification des marchés. Il s'agit en effet d'apprécier à la fois le degré d'attractivité et la capacité d'ouverture des ensembles urbains. La connexion est alors un avantage décisif pour les lieux.

› Les quatre critères suivants : le transport, les institutions (entreprises et organisations internationales), la recherche et le tourisme rendent compte de l'insertion des villes à la fois dans une large palette de réseaux et aussi de réseaux spécialisés déterminants ;
› Dans la plupart des travaux, la capacité d'attraction est souvent évaluée par le volume des échanges et des liens ;
› Cette étude met l'accent sur un aspect complémentaire qui relève de la diversité et de la variété des partenaires en jeu. Pour en donner quelques exemples le transport aérien, atout d'une ouverture internationale réussie, est évalué par l'éventail des destinations internationales et non par le volume du trafic de passagers ;
› Dans le même ordre d'idée, l'éventail des pays étrangers investisseurs dans le capital d'entreprises localisées en France est pris en compte et non seulement le volume des investissements directs étrangers ;
› Le spectre géographique plus ou moins large des partenaires scientifiques, abordé via les programmes-cadres de recherche et développe¬ment européens (PCRD) est aussi préféré au nombre de projets européens obtenus par les laboratoires français.

3/ La capacité d'innovation est de plus en plus considérée comme un facteur majeur de compétitivité des villes à l'échelon mondial. Les villes sont des lieux par excellence de la créativité car elles maximisent l'interaction socio-spatiale. L'innovation constitue la troisième dimension de la métropolisation à prendre en compte.

Dans la lignée des travaux sur la ville créative, la proportion des services à forte intensité de connaissances et celle des industries de haute technologie dans l'emploi total, se basant en cela sur les définitions de l'OCDE et d'Eurostat sont pris en compte.

4/ La potentialité d'interconnexion, quatrième dimension, est un aspect très original de l'évaluation de la métropolisation. Elle est pourtant imparfaitement prise en considération dans la plupart des travaux. La métropolisation se caractérise aussi par la capacité des villes à se fédérer autour de projets, à animer un réseau à l'échelon national. Dans quelle mesure les systèmes urbains les mieux interconnectés aux autres peuvent-ils être des relais pour les autres espaces pour participer et s'intégrer à la mondialisation ? De ce point de vue, la mise en réseau des villes dans leurs espaces nationaux est un indicateur majeur pour évaluer le degré de métropolisation.

L'étude fait l'hypothèse forte d'un lien entre la capacité des systèmes urbains à animer et à fédérer, à l'échelon national, d'autres systèmes autour de projets communs d'une part, et le positionnement de ces systèmes dans les échelles de la mondialisation d'autre part.

Elle mobilise les réseaux nationaux multi-dimensionnels définis à la fois par les relations transversales entre les systèmes urbains et les relations avec Paris.

Concrètement les 14 indicateurs mobilisés dans chacune des quatre dimensions sont analysés par une méthode d'évaluation qui s'assimile au scoring attribuant un score global à chacun des systèmes urbains de proximité (Encadré 28).

Encadré 28 - UNE MÉTHODE POUR ÉVALUER LE DEGRÉ DE MÉTROPOLISATION DES SYSTÈMES URBAINS

Un système métropolitain doit émarger significativement sur au moins sept des quatorze indicateurs de la métropolisation précédents. Cette sélection a pour avantage de couvrir chacune des quatre dimensions du processus métropolitain (accumulation, attraction, innovation, interconnexion). Elles reflètent en conséquent la large palette des caractéristiques que doivent intégrer aujourd'hui les villes et les systèmes urbains dans les sociétés contemporaines mondialisées et en continuelle mutation.

Afin d'opérationnaliser cette définition de la métropolisation et d'évaluer chaque système urbain par un degré de métropolisation, une mesure englobante et cumulative est mise en place. La méthode reprend le principe d'un scoring valué.

Les 14 indicateurs sont pris en compte simultanément et définissent un degré de métropolisation par système urbain. La classe des valeurs les plus faibles est notée 0, celle des valeurs les plus fortes est notée 3. Compte-tenu du nombre d'indicateurs sélectionnés (14), la note maximale possible est de 42.

Concrètement les notes globales varient entre 2 et 37 lorsque Paris est exclu de l'analyse, respectivement pour le système urbain le plus faiblement métropolisé (Auxerre) et le plus fortement métropolisé (Lyon-Grenoble).

Tableau 29 - DIMENSIONS ET INDICATEURS POUR ÉVALUER LA MÉTROPOLISATION

		Dimensions		
Aspects de la métropolisation	**Indicateurs**	**Société mobile et de loisirs**	**Société de la connaissance et de l'information**	**Aspects économiques et financiers**
Capacité d'ouverture internationale	**Transport aérien :** › Nombre de destinations internationales (OAG 2010)	++		+
	Entreprises : › Nombre de têtes de groupe françaises avec effectifs à l'étranger (LIFI, 2008) › Part de l'emploi dans des établissements détenus par un groupe étranger (LIFI, 2008) › Nombre de pays étrangers investisseurs ayant des parts dans des établissements localisés en France	+		++
	Recherche/Université : › Nombre de pays partenaires dans les PCRD (CORDIS, 2002-06) › Part des étudiants ERASMUS entrants dans la population scolarisée >18 ans, (SOCRATES, 2005-06)	++	++	+
	Institutions internationales : › Nombre d'organisations internationales (source : MAE, INSEE)	+	++	
	Tourisme : › Nombre de chambres d'hôtel 4 * (INSEE)	++		++
Capacité d'innovation	**Créativité :** › Part de l'emploi dans les KIS (Knowledge Intensive Services) (OCDE-Eurostat 2009, INSEE, 2007) › Part de l'emploi dans les secteurs High-Tech Manufacturing (OCDE-Eurostat 2009, INSEE, 2007)		++	++
	Recherche dans les secteurs innovants : › Nombre de partenariats scientifiques dans les secteurs : Nanotechnologies et nanosciences, Biotechnologies, Recherche et Innovation, Sciences de l'Information, Sciences et technologies nouvelles et émergentes (CORDIS, 2002-06)		++	++
Capacité d'accumulation	**Richesse :** › Total des salaires versés (CLAP, 2008)	+		++
	Emplois métropolitains : › Part des cadres des fonctions métropolitaines (INSEE, 2007)	+	+	++
Capacité d'interconnexion nationale	**Relations entre les systèmes urbains :** › Nombre de liens transversaux avec les autres systèmes urbains de proximité et avec Paris (phase 1)	++	++	++

++ : Indicateur qui renseigne fortement la dimension
+ : Indicateur qui renseigne la dimension

« *La sélection de ces indicateurs repose non seulement sur leur disponibilité à l'échelon national, mais aussi sur leur pertinence dans le fonctionnement contemporain des systèmes urbains. En effet, chaque indicateur renvoie à sa manière aux trois facettes majeures de nos sociétés contemporaines et constitue un marqueur important de l'organisation en réseau des territoires* » : La société mobile et de loisirs, la société de la connaissance et de l'information, les aspects économique et financier.

LA MÉTROPOLISATION DU SYSTEME URBAIN DE LILLE

Le système urbain de Lille dans le processus de métropolisation - comparé aux autres systèmes urbains français

La qualification de la métropolisation est donc effectuée de manière inédite à l'échelon des systèmes urbains de proximité. L'analyse de la métropolisation s'effectue classiquement au niveau des villes, aires urbaines et agglomérations.

La spécificité des profils métropolitains conduit à distinguer sept groupes de systèmes urbains (Figure 30) :

- Sans surprise, le système urbain de Paris se distingue très fortement par son poids exceptionnel tant par son niveau de métropolisation que par la diversité des indicateurs couverts ;
- Le système urbain de Lyon-Grenoble affiche une position remarquable qui se détache nettement des autres systèmes urbains en émargeant sur tous les indicateurs, révélant ainsi un profil métropolitain complet ;
- Les systèmes de Marseille-Aix, Toulouse, Nice et Strasbourg arrivent en troisième position et présentent des modèles de métropolisation très différenciés : relativement complet pour Marseille et plus spécialisé pour les trois autres. Ce résultat montre que la construction d'une dynamique métropolitaine peut aussi bien se jouer grâce à une stratégie de développement diversifié qu'avec une spécialisation économique ;
- Les systèmes urbains de Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire et Lille correspondent au quatrième groupe et affichent des valeurs significatives sur plus de la moitié des 14 indicateurs. Lille présente un profil un peu plus spécialisé que les deux autres.

Le système urbain de Lille est caractérisé par une forte ouverture internationale pour les entreprises, aussi bien pour le contrôle d'établissements étrangers par les sièges français (groupes industriels et entreprises financières), que pour l'attractivité en termes d'investissements étrangers. Cette ouverture s'allie au poids du système, traduite ici par la masse salariale.

A l'inverse, le système urbain de Lille apparaît en net retrait dans sa capacité à s'inscrire dans la société de la connaissance, avec les faibles proportions d'emplois dans les industries de haute-technologie ou dans les services innovants et une faible attractivité pour les étudiants ERASMUS. Enfin, le système urbain de Lille est moins connecté aux autres systèmes urbains :

- Non loin derrière, le cinquième groupe, avec Rennes, Orléans-Tours et Montpellier, se caractérise par des valeurs moyennes sur l'ensemble des indicateurs et donc un degré de métropolisation plus faible.

Les autres systèmes urbains sont encore plus faiblement métropolisés. Deux groupes peuvent cependant être différenciés :

- le premier rassemble les systèmes de Dijon-Besançon, Metz-Nancy, Annecy-Chambéry, Rouen, Poitiers, Bayonne-Pau, Amiens, Le Mans-Alençon, Brest, Clermont-Ferrand ;
- le second, avec les plus faibles scores, comprend les systèmes de Caen, Troyes, Reims, Limoges et Auxerre.

Dans les théories socio-économiques classiques, la population est souvent considérée comme un indicateur synthétique de la métropolisation. Cela signifie que, potentiellement, plus une métropole est grande plus ses capacités d'accumulation, d'attraction internationale, d'innovation et d'interconnexion nationale sont élevées. Cette lecture macro-économique du processus est réductrice. Elle permet néanmoins de fournir un cadre de référence intéressant pour comparer les dynamiques de plusieurs systèmes relativement à leur poids démographique.

Les huit systèmes urbains les plus métropolisés montrent, en effet, que le poids démographique n'est pas suffisant pour « faire métropole » (Figure 31). En effet, Lille avec ses 3,3 millions d'habitants affiche un degré de métropolisation équivalent à celui de Bordeaux et Nantes-Saint-Nazaire pourtant bien plus petits (1,8 million).

A l'inverse, les trois systèmes urbains de Nice, Toulouse et Strasbourg se distinguent par un fort degré de métropolisation par rapport à des systèmes de taille identique comme respectivement Rouen, Bordeaux et Metz-Nancy. Ces systèmes tirent parti d'une forte spécialisation, le premier grâce à son ouverture internationale liée notamment au tourisme, le deuxième grâce à un profil spécifiquement technopolitain, modelé par le poids des emplois dans les industries aéronautiques innovantes et le troisième affiche une métropolisation plus institutionnelle soutenue par la forte présence d'organisations internationales.

Figure 30 - DEGRÉ DE MÉTROPOLISATION DES SYSTÈMES URBAINS

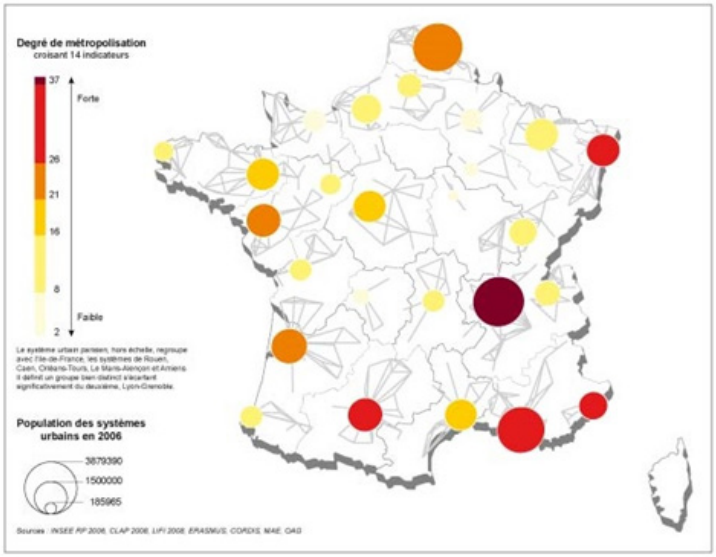
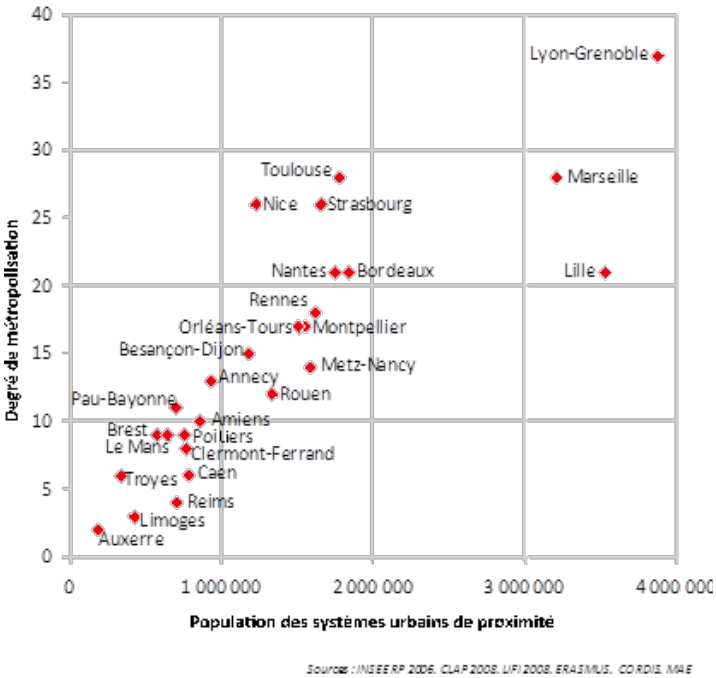


Figure 31 - DEGRÉ DE MÉTROPOLISATION ET TAILLE DES SYSTÈMES URBAINS



Sources : INSEE RP 2006, CLAP 2008, LIFI 2008, ERASMUS, CORDIS, MAE

Les groupes ont les mêmes contours que l'analyse inclus ou non le système parisien :

- Groupe 1 : Paris
- Groupe 2 : Lyon- Grenoble
- Groupe 3 : Marseille-Aix, Toulouse, Strasbourg, Nice
- Groupe 4 : Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Lille
- Groupe 5 : Rennes, Montpellier, Orléans-Tours
- Groupe 6 : Dijon-Besançon, Metz-Nancy, Annecy-Chambéry, Rouen, Poitiers, Bayonne-Pau, Amiens, Le Mans-Alençon, Brest, Clermont-Ferrand
- Groupe 7 : Caen, Troyes, Reims, Limoges et Auxerre

« *Le lien entre la taille des systèmes urbains et leur degré de métropolisation est assez fort (coefficient de détermination de 0,7), mais certains systèmes urbains se distinguent. Ainsi, Nice, Strasbourg et Toulouse affichent un degré de métropolisation plus élevé que ne le laisserait attendre le simple effet de la taille. Inversement, Lille et dans une moindre mesure Nancy-Metz, sont moins métropolisés compte tenu de leur taille.* »

Mise en regard des résultats avec les préconisations des travaux « Métropolisation » de C. Gachelin (1992-2000)

Une mise en regard de ces résultats avec les préconisations des travaux de C. Gachelin (1992-2000) relatives notamment aux dix critères de la métropolisation conduit à nuancer et compléter le propos (cf. encadré 32). On retient ici pour discussion prospective en particulier deux postulats qui sont souvent au fondement des théories urbaines et qui pourtant méritent d'être questionnés.

Le premier critère qui souligne l'importance des « effets de seuil », invariablement perçus comme nécessaire dans toutes les réflexions sur les stratégies métropolitaines, est aujourd'hui, dans un très grand nombre d'analyse, réinterrogé. En effet, la plupart des comparaisons urbaines internationales montre que la taille n'est pas une dimension suffisante pour développer des capacités de rang métropolitain. Beaucoup d'études réhabilitent une nécessaire spécialisation relative des fonctions afin que la ville et le territoire considérés puissent émarger de manière remarquable dans un domaine précis de prédilection à défaut de pouvoir couvrir, dans l'excellence, une plus grande diversité d'activité.

Un deuxième critère énoncé, « l'accessibilité », doit également être revisité et élargi de manière à intégrer la réalité mobile et les interdépendances territoriales au-delà de la seule infrastructure de transport. Dans cette perspective, la métropolisation se conçoit dans une vision relationnelle des territoires urbains afin de penser leurs dynamiques en termes d'articulation et non plus en termes de répartition. La notion de porte d'entrée, gateway, est très pertinente à ce propos. Elle est proposée dans le rapport Gachelin sous le terme de Métropole ouverte qui doit mettre en œuvre un hub global. Dans un contexte de métro-mondialisation qui se définit par la croissance continuelle des échanges et des mobilités, les portes d'entrée sont les lieux où se jouent les nouveaux équilibres mondiaux. C'est là que les dynamiques hybrides des sociétés contemporaines remettent également en cause les représentations traditionnelles des territoires (nomade / sédentaire ; public / privé ; ailleurs / ici). C'est là aussi que se construisent aujourd'hui les cadres du développement et des stratégies territoriales de demain. Mobiliser la notion de porte d'entrée et développer des stratégies adaptées pour sa mise en œuvre, c'est comprendre que les politiques publiques se confrontent à un nouveau paradigme. La question de la gouvernance des territoires se pose dans ce contexte naturellement à différentes échelles, et appelle à réfléchir à de nouveaux cadres d'action qui intègrent pleinement les réseaux et les coopérations multi-échelles qui participent du développement de chaque ville et de chaque territoire.

Le dernier point de cette mise en regard concerne les hypothèses émises par les travaux de C. Gachelin (1992-2000) sur les échelles pertinentes pour concevoir la métropolisation pour Lille. L'étude présentée sur les systèmes urbains et leur métropolisation[16] conduit à remettre en question le point de vue énoncé. Deux niveaux pertinents de métropolisation pour la métropole lilloise étaient identifiés : le niveau régional et le niveau international. Les liens avec Paris et le niveau national étaient jugés comme non pertinents pour la définition des objectifs de métropolisation de la métropole lilloise.

Pourtant, aujourd'hui, tout concourt à montrer et en particulier l'étude inédite réalisée pour la DATAR qui combine conjointement plusieurs indicateurs de l'échange, combien l'échelle nationale participe pleinement de la dynamique du système urbain de Lille. Ce niveau intervient d'une part dans les liens transversaux que Lille développe avec les autres métropoles régionales et d'autre part dans la force des liens avec Paris qui implique la plupart des villes qui constituent le système urbain de Lille. Ce sont ces réseaux en connexité qu'il faut aujourd'hui savoir présenter à des investisseurs pour leur montrer comment, à Lille, ils sont en réseaux avec les ressources du territoire national.

Placer Lille et son développement dans une perspective relationnelle des territoires, afin d'activer concrètement son rôle de porte d'entrée, c'est mobiliser les quatre niveaux d'interdépendances existants pour élaborer des stratégies pour l'action :

- l'échelle de la nouvelle région Nord - Pas de Calais - Picardie dans ses articulations transfrontalières ;
- l'échelle des transversalités nationales inter-métropolitaines ;
- l'échelle des connexions avec Paris ;
- l'échelle internationale avec un focus sur les connexions avec Bruxelles.

16- Les systèmes urbains et métropolitains, Rapport de recherche pour la DATAR - Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C. (2012)

Encadré 32

Les travaux réalisés par l'ENVAR (Charles Gachelin)- Université des Sciences et Technologies de Lille à la demande de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole dans les années 90 avaient notamment pour objet : « *est-il possible de découvrir comment une agglomération telle que celle de Lille peut déclencher une dynamique qui soit celle d'une métropole reconnue ? Existe-t-il, pour ce faire, des orientations d'actions qui puissent, dans cet objectif, inspirer l'élaboration du nouveau schéma directeur ?* » Ces travaux avançaient notamment qu'il « *existe actuellement des processus très puissants qui permettent à des agglomérations de la dimension de celle de Lille de connaître des mutations importantes et de devenir des métropoles en émergences. Ces processus expriment globalement la capacité de la ville-centre et de son aire de développement, dite aire de métropolisation, de saisir les opportunités qu'offrent la révolution économique et culturelle actuelle. Ces villes en émergence ont tout particulièrement en commun leur volonté d'insertion dans l'international : cette volonté implique des choix, et la capacité de faire ces choix annonce la mutation de la ville.* » Dans ces travaux, « 10 conditions d'un processus de métropolisation » étaient notamment mentionnées :

1. Les effets de seuil
2. Le choix de la qualité
3. Une nouvelle image urbaine
4. L'accessibilité
5. La mise en place d'une nouvelle structure spatiale
6. La création d'un grand événement
7. L'émergence d'un pouvoir métropolitain
8. L'affirmation d'une dimension internationale
9. L'enclenchement des dynamiques
10. La gestion de la métropolisation

A la question « à quelle échelle concevoir la métropolisation pour Lille ? » « 3 niveaux pertinents » étaient identifiés :

1/ Le niveau régional : « *A ce niveau, la réussite de la métropolisation à Lille est le symbole du succès de la mutation économique de la Région dans son ensemble. Tous les exemples montrent en effet qu'il n'est pas imaginable de concevoir un processus d'émergence de ce type en l'isolant ou même en le détachant du milieu dans lequel il s'insère. De façon nette, un ensemble de 4 millions d'habitants nécessitent un point focalisateur de haut de gamme dont le dynamisme soit l'image du dynamisme régional et qui doit diffuser sa propre croissance.* »

2/ Le niveau national, « *qui se situe dans la ligne des métropoles d'équilibre, positionne le processus de métropolisation par rapport à l'agglomération parisienne dont le récent schéma montre qu'elle réorganise sa croissance, notamment vers le Nord : les concurrents de Lille sont au Sud, comme le montre les programmes de Roissy. Dans les exemples étudiés, la métropolisation vise à prélever des éléments de la métropole dominante, notamment en créant les conditions de délocalisations volontaires et réussies, mais n'a pas comme objectif de lutter contre cette domination… Le niveau national, c'est-à-dire par rapport à la politique hexagonale centrée sur Paris n'apparait pas comme un niveau pertinent pour la définition des objectifs d'une véritable métropolisation de l'agglomération lilloise.* »

3/ Le niveau international : « *Comme fait commun à tous les exemples étudiés, le succès de la métropolisation se manifeste par le développement d'une véritable fonction internationale sortant la ville de l'anonymat : tel est le sens de la « porte d'entrée » ou « gateway », point commun de tous les exemples, de l'importance du grand événementiel bien géré et des grands équipements d'accessibilité.* »

L'hypothèse était qu'il existait « *deux niveaux pertinents de métropolisation pour la Métropole Nord : le niveau régional et le niveau international.* »

Ce qu'il faut retenir :

1/ Le système de Lille (c'est-à-dire l'essentiel du Nord et du Pas-de-Calais) présente un degré de métropolisation relativement faible au regard de son poids de population ;

2/ Le rôle de « gateway » (porte d'entrée) de Lille pour la région est mis en évidence (les relations entre le système lillois et les autres métropoles, à l'exception de Paris, passent toutes par la ville centre) ce qui légitime fortement le rôle spécifique de la métropole et un aménagement du cœur métropolitain au bénéfice de l'ensemble du territoire. Les autres aires urbaines du système lillois, tout comme celles du système d'Amiens et Amiens elle-même jouent un rôle limité en ce domaine.

03.
CONCLUSIONS – LE DÉFI DE LA CAPITALE DES HAUTS-DE-FRANCE

L'analyse proposée montre que le système lillois doit activer concrètement son rôle de porte d'entrée - gateway- et mobiliser les quatre niveaux d'interdépendances existants pour élaborer des stratégies pour l'action :

› l'échelle de la nouvelle région Nord - Pas-de Calais - Picardie dans ses articulations transfrontalières ;
› l'échelle des transversalités nationales inter-métropolitaines ;
› l'échelle des connexions avec Paris ;
› l'échelle internationale avec un focus sur les connexions avec Bruxelles.

Dans cette approche, l'existence d'une métropole forte, porte d'entrée du territoire, est tout à fait compatible avec l'existence d'un réseau de pôles dynamiques à l'échelle régionale. Le rôle spécifique de Lille est donc primordial. La connexion aux réseaux et l'accès aux ressources ainsi mobilisables et la qualité des liens peut se substituer à une logique d'implantation : accès aux services, à l'emploi, aux loisirs, etc. Pour le développement de ce réseau de pôles dynamiques, une faiblesse réside dans le caractère relativement indifférencié des territoires du système lillois. Cette situation freine la métropolisation, ce qui pose la question d'un développement économique plus ciblé territoire par territoire pour que chacun d'entre eux atteigne un seuil critique en terme de niveau d'excellence (et accéde ainsi aux réseaux internationaux).

LA MÉTROPOLE, CAPITALE DE LA REGION HAUTS-DE-FRANCE : APPROCHE STRATEGIQUE

› **Forces : une capitale incontestable**
- Une position de capitale par le nombre d'habitants, son poids économique, sa qualité de desserte, ses équipements, la présence de fonctions de commandement. Pas de concurrence en termes de poids de population - à l'exception du bassin minier qui n'est toutefois pas structuré comme une métropole – et une démographie plus dynamique que la plupart des villes de la région ;
- Un réel ancrage dans l'Europe du Nord-Ouest – connexion avec Bruxelles, Londres, Amsterdam, etc.
- Une dynamique entrepreneuriale locale et un engagement du monde économique vis-à-vis du territoire ;
- Un pôle de services et d'enseignement supérieur et recherche ;
- La tête de réseau / porte d'entrée majeure dans les réseaux nationaux et internationaux ;
- Une forte attractivité en termes d'investissement étrangers ;
- Une offre culturelle riche.

› **Faiblesses : une métropolisation inachevée**
- Une position géographique excentrée dans la nouvelle région, avec une forte influence de Paris sur le Sud de la région (Oise) et une partie belge de la métropole sous influence de Bruxelles (Kortrijk, Tournai) ;
- Un cœur métropolitain (lillois) réduit et sous-valorisé ;
- Un manque de services de haut niveau (standard international) : cabinets de conseil et d'audit, hôtels gros porteurs, etc. et une faiblesse des connexions internationales (aéroport), emplois dans services innovants ;
- Une faible qualité du cadre de vie, un manque d'attractivité vis-à-vis des autres métropoles ;
- Un déficit d'image (pauvreté, chômage, misère sociale, montée des extrêmes…).

› **Opportunités : le polycentrisme, une possibilité de renforcer et de développer les partenariats et réseaux**
- La proximité de l'Europe du Nord - porte d'entrée nationale vers l'Europe du Nord, proximité (géographique et culturelle) avec la capitale de l'Europe ;
- La proximité de Paris ;
- Un réseau dense de villes moyennes ;
- Une façade maritime.

› **Menaces : divisions et absence de projets communs**
- Un risque de faible développement du cœur de la Métropole au profit d'une dispersion sur plusieurs polarités ;
- Avec une concentration d'emplois plus forte, risque de saturation routière et risque de tensions sur le marché du logement ;
- Un renforcement du déficit d'image avec la nouvelle région ;
- Un système métropolitain lillois potentiellement très puissant, mais très divisé et peu articulé.

Une situation territoriale favorable au sein de la North Western European Megalopolis[17]

« La métropole lilloise jouit d'une situation géographique particulière et favorable qui l'inscrit directement dans l'échelle de « l'Eurocore », encore dénommé « Eurodelta » ou « North Western European Megalopolis ». Ce territoire représente la vaste région urbaine de 32 millions d'habitants (3e rang mondial) qui s'étend de Lille à Dortmund et d'Amsterdam à Cologne. Sa particularité, si on la compare à d'autres métropoles plus ou moins étendues vient de sa structure.

Contrairement à la côte Est des Etats-Unis, contrairement aux grandes mégalopoles asiatiques, la North Western European Megalopolis est faite d'une constellation de villes dont les tailles ne dépassent jamais celle du million d'habitants. La ville millionnaire, la ville moyenne sont les deux substances de cette région représentant l'inscription de l'Europe dans le tissu économique mondial.

Lille, parmi les grandes métropoles françaises, tient là une place particulière, puisqu'elle trouve un lien naturel avec ce monde du Nord – plus pragmatique, plus rhénan et probablement plus audacieux. Elle doit probablement trouver une part de sa destinée métropolitaine dans cette appartenance territoriale. »

Vers une structure à l'échelle régionale - Jouer avec les échelles : La nécessité d'un autre positionnement[18]

« Bien située au centre des principaux flux intra-européens, la métropole bénéficie d'une excellente desserte. Le revers de cet atout, que beaucoup de territoires envient, est l'augmentation des trafics de transit et d'échanges. Le positionnement de Lille sur l'un des principaux corridors européens, en fait un point de passage obligé pour le trafic de marchandises généré par les grands ports hollandais et belges et les économies dynamiques du nord-ouest européen. Dans ce domaine, la desserte à grande vitesse de Lille, nœud du réseau européen, est un atout majeur que viendront renforcer encore l'extension des réseaux et le recours accru aux déplacements par le train. »

La ville et l'université - Rechercher des synergies[19]

« En Europe, la première cause de migration est économique. Pour Lille la fabrication d'opportunités économiques est une condition sine qua non d'attractivité, c'est son plus grand enjeu. La chance de ce territoire est qu'il a déjà engagé un processus au-delà du redressement, qui est un réel développement économique. Et pour que le monde économique puisse se projeter dans la ville et dans le temps, il faut réaffirmer un plan d'action à long terme, fiable, pour faciliter les décisions d'implantation.

Nous identifions, à Lille, tous les ingrédients nécessaires pour mettre en synergie la société civile, la recherche et les entreprises. Nous localisons tous les ingrédients clés de départ du cluster : bâtiments universitaires, établissements d'enseignements supérieurs, résidences étudiantes (du CROUS et privées) et pôles d'excellence. »

17- Une situation territoriale favorable au sein de la North Western European Megalopolis - L'AUC - Bas Smets – Éléments pour une synthèse : LA CONSULTATION LILLE MÉTROPOLE 2030 / 2014

18- Vers une structure à l'échelle régionale - Jouer avec les échelles : La nécessité d'un autre positionnement - Studio 011 - Bernardo Secchi - Paola Viganò – Éléments pour une synthèse : LA CONSULTATION LILLE MÉTROPOLE 2030 / 2014

19- La ville et l'université - Rechercher des synergies - X. De Geyter – F. Alkemade – M. Desvigne – Éléments pour une synthèse : LA CONSULTATION LILLE MÉTROPOLE 2030 / 2014

LA MÉTROPOLE, CAPITALE DE LA RÉGION HAUTS-DE-FRANCE - LES DÉFIS

Lille et sa métropole, comme capitale régionale, doivent relever trois principaux défis :

› Le défi de l'innovation : entraîner le développement de la nouvelle région ;

› Le défi de l'équilibre territorial : être un territoire clé des partenariats de développement et des coopérations territoriales ;

› Le défi de la gouvernance : jouer un rôle de leader régional de systèmes de gouvernance intégrés à plusieurs niveaux et à plusieurs échelles.

Le défi de l'innovation - entraîner le développement de la région Hauts-De-France

› **Conforter le cœur métropolitain** en accueillant et développant services et équipements (importance de leur qualité, diversité et concentration). Lille doit être un « hub », une « gateway » (importance d'un accès performant à tous les réseaux dont les transports) ;

› **Impulser le développement des filières économiques régionales** en privilégiant notamment la recherche et l'innovation ainsi que les industries créatives, de même que les filières communes aux anciennes régions : agriculture et agro-alimentaire (le principal point fort du territoire) ; autres secteurs industriels (transports terrestres dont le ferroviaire, énergies renouvelables…) ; logistique ; tourisme ;

› **Poursuivre et développer au profit du territoire l'innovation dans le domaine du développement urbain et territorial** (lieu de conception et de mise en œuvre d'approche innovante en matière d'aménagement urbain) ;

› **Etre un levier d'attractivité en jouant un rôle-clef pour l'image et le rayonnement de la région** via notamment ses très grands équipements et les évènements qu'elle organise ou abrite ; sa propre identité, son image de marque, sa capacité à incarner « l'esprit du lieu » régional ; une politique de communication généralisée à tous les domaines et une politique de marketing territorial mobilisant les différents acteurs du territoire ;

› **Rendre opérationnelle la mise en réseau des acteurs et des territoires** (transfert d'expériences et de savoir-faire, etc.).

Le défi de l'équilibre territorial – être un territoire clé des partenariats de développement et des coopérations territoriales

› **Favoriser l'excellence et la différenciation des profils des territoires** en identifiant et en exploitant les potentiels de chacun (sélection contre dispersion ; entre spécialisation et spécificités) ; en recherchant un équilibre dans l'aire fonctionnelle de Lille avec les agglomérations du bassin minier, dont Valenciennes ; et en étant une métropole au cœur d'un système régional ;

› **Conforter le cœur métropolitain dans un système multi-polarisé ;**

› **Développer les liens entre les deux « systèmes urbains » celui de Lille et celui d'Amiens ;**

› **Considérer à l'échelle du système urbain les disparités sociales** en étant en capacité d'avoir une offre d'emplois qui permette l'intégration de tous et en développant une nouvelle approche des territoires en difficulté que ce soit dans les grands secteurs urbains ou ceux de pauvreté diffuse en milieu rural ;

› **Valoriser la capacité d'accès aux ressources plutôt que leur implantation territoriale ;**

› **Baser le dialogue et la coopération sur le projet plus que sur le territoire ;**

› **Exploiter les atouts de sa situation géographique particulière** (transfrontalier, proximité Belgique et Europe du Nord-Ouest) au bénéfice de la région notamment en jouant le rôle de « gateway » de Lille et de sa métropole ; en renforçant les connexions de transports internationales, régionales et internes à la métropole ; et en développant une politique d'attractivité et de marketing territoriale.

Le défi de la gouvernance - jouer un rôle de leader régional de systèmes de gouvernance intégrés à plusieurs niveaux et à plusieurs échelles

› **Construire des cadres multi-échelles pour le dialogue territorial ;**

› **Assumer un rôle spécifique dans l'animation du territoire, notamment dans le binôme avec la Région** en étant le lieu privilégié du débat politique, un lieu du dialogue avec la société civile (dont le monde académique) ; en devenant un laboratoire de prise de décisions stratégiques pour le territoire et en assumant un rôle de pionnier pour avoir valeur d'exemple et d'entraînement de l'ensemble de la région, notamment dans les domaines de la coopération transfrontalière (aux différentes échelles concernées) et demain de la TRI ;

› **Identifier les projets fédérateurs et devenir fer de lance de projets innovants ;**

› **Etre un lieu de la co-construction du projet avec les grands acteurs économiques** notamment en mobilisant l'ensemble des acteurs locaux (publics et privés) autour de projets communs pour faire de la région une réalité vécue plutôt qu'un simple découpage institutionnel et en fédérant les initiatives économiques sur les filières communes ou sur de grand projet ou de grand équipement (Canal Seine Escaut) ;

› Parvenir à mieux associer les citoyens ;

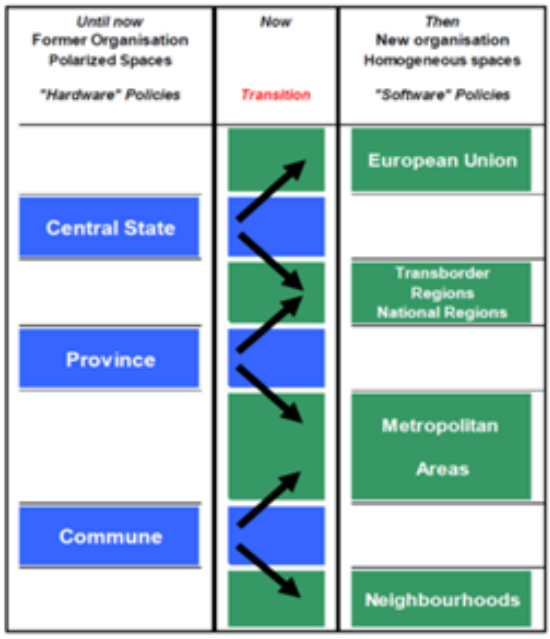
› Mieux communiquer (développer un marketing territorial, harmoniser, créer des liens, capitaliser sur les produits d'appel).

« *Depuis quelques années, de nombreux experts ont mis en évidence le passage d'une administration classique vers une forme d'organisation de la gouvernance pour les autorités publiques. Cela se traduit par l'émergence de nouveaux acteurs publics comme l'UE, les Régions et de plus en plus les aires métropolitaines et les quartiers, comme cela est décrit dans le diagramme suivant, emprunté à Claude Jacquier et adapté.* »[20]

20- *Les villes coopèrent au-delà de leurs frontières : la preuve par l'expérience de villes européennes / Cities cooperating beyond their boundaries: evidence through experience in European cities - Background paper - Eurocities Working Group Metropolitan Areas - Eurocities – Septembre 2011*

Une responsabilité spécifique pour les villes centres[21]

« *Généralement, les villes centres constituent le moteur économique, culturel et politique du développement des aires métropolitaines dans leur ensemble. Bien que ce fait soit largement reconnu, le rôle spécifique des villes centres dans la coopération au sein des aires métropolitaines n'est pas toujours évident pour les autres partenaires potentiels.*
Dans les cas où l'initiative provient des autorités nationales ou régionales, l'expérience montre que la ville centre (ou la plus importante) doit être prête à prendre l'initiative de mobiliser un partenariat local pour développer la coopération au sein de l'aire métropolitaine. Il appartient à cette ville centre de montrer son engagement ferme dans le processus en partageant certains de ses avantages (même s'ils sont symboliques) avec les collectivités voisines. »
« *Le rôle politique / administratif que la ville centre joue est un premier élément de contexte.* »



21- *Les villes coopèrent au-delà de leurs frontières : la preuve par l'expérience de villes européennes / Cities cooperating beyond their boundaries: evidence through experience in European cities - Background paper - Eurocities Working Group Metropolitan Areas - Eurocities – Septembre 2011*
JOINING FORCES - Gouvernance métropolitaine & compétitivité des villes européennes - Rapport Final – Conclusions & Recommandations – Groupe de travail URBACT (2008 – 2010) - Joining Forces / Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole – Mai 2010

« FAIRE VIVRE » ET CO-DÉVELOPPER LE TERRITOIRE RÉGIONAL

Ces travaux d'analyse amènent donc à s'interroger sur les nouvelles façons de « faire vivre » et de co-développer le territoire régional :

› Comment intégrer pleinement les évolutions récentes en termes de mobilités et de technologies de l'information et de la communication dans les stratégies de développement territorial ? Et de ce fait, comment appréhender les espaces urbains et métropolitains définis dans des périmètres forcément inadéquat et trop restreints ?

› Comment penser les dynamiques territoriales de la nouvelle région dans une approche relationnelle ? Quelles approches des espaces et des territoires en termes de systèmes ? Et ce à la fois :

- dans la proximité de gestion de l'aménagement du territoire voisin (proximité), mais aussi dans la connexité (discontinuité territoriale, liens entre territoires potentiellement éloignés), quels positionnement en particulier au regard des hubs portuaires et aéroportuaires ? Quelles interactions à la grande échelle ?
- en termes de type et de qualité de partenariats, comment valoriser la nature des liens et des échanges entre les territoires ?

Il apparaît important de renforcer les coopérations territoriales sur la base de projets et pas seulement de dispositifs de gouvernance territoriale. Cela propose une gouvernance de projets flexible, à plusieurs échelles et des territoires de coopération à géométrie variable.

Dans cette perspective, il importe de s'appuyer sur les dynamiques de grands projets existantes sans s'interdire d'envisager la mise en œuvre de nouveaux projets. Quelles que soient les formes que pourront prendre les projets, ils ne feront pleinement sens pour le territoire et ne seront susceptibles de produire du consensus que s'ils mobilisent le plus grand nombre - acteurs privés et universitaires autant que publics - et que s'ils portent clairement une forte dimension de développement au bénéfice du territoire régional (économique, marketing territorial, etc.).

ANNEXES & SOURCES

ANNEXE 1 : QUELQUES ÉLEMENTS DE MÉTHODE

Les éléments présentés ci-après s'appuient notamment sur les travaux menés par Nadine Cattan pour la DATAR « Les systèmes urbains français et leur métropolisation » en 2012. Cette approche originale basées sur les flux est complémentaire à une approche plus courante basée sur les stocks (notamment population ou emplois) et sur les flux dits structurants classiquement utilisés (flux domicile / travail et flux scolaires).

Échelles

Les travaux suivants s'appuient sur les Aires Urbaines[22] telles que définies par l'INSEE. Il est à noter que dans le texte les aires urbaines sont souvent appelées par le nom de la ville principale (Lille pour l'Aire urbaine de Lille…) (Carte 13).

Ce travail a été mené dans le strict périmètre national et ne prend donc pas en compte la particularité des territoires de la région : le transfrontalier[23] que ce soit dans son lien de proximité (GECT) ou dans les connexions avec les grandes villes belges comme Gand, Anvers ou encore Bruxelles.

« Un diagnostic sur les systèmes urbains transfrontaliers nécessiterait la mise en place d'une méthodologie ad hoc. En suivant l'objectif de définir le niveau d'intégration de villes étrangères limitrophes au système urbain français, trois dimensions de la mise en réseau pourraient être prises en compte :

› Quotidienneté et intensité des relations fonctionnelles à travers les navettes domicile-travail;
› Offre de transports collectifs transfrontaliers à partir d'une analyse des fréquences (transports ferroviaires et urbains);
› Degré d'ouverture institutionnelle des villes entre elles à partir d'une analyse des réseaux locaux de coopération. »[24]

Indicateurs

Les indicateurs choisis dans les travaux répondent au postulat de base qui est que les territoires doivent être pensés en termes d'interdépendance et d'articulation et non plus seulement en termes de répartition et de localisation. Ce qui implique une approche en réseaux, prenant en compte les liens et les flux versus une approche uniquement appuyée sur les périmètres, les institutions et les stocks.

La sélection des indicateurs repose sur leur disponibilité à l'échelon national, mais aussi sur leur pertinence dans le fonctionnement contemporain des systèmes urbains. L'étude initiale datant de 2012, certains indicateurs ont plus de 5 ans, ce qui est sans grande incidence pour les résultats de l'étude.

Il est à noter que d'autres indicateurs (stocks et flux) pourraient être mobilisés. La particularité de cette étude réside dans la mobilisation de différents flux souvent perçus comme peu structurants (comme les liens résidence principale résidence secondaire). La difficulté de ce type d'indicateurs est qu'ils sont difficiles à mobiliser : soit parce qu'ils n'existent que partiellement rendant difficile une approche globale et des comparaisons, soit parce qu'ils restent à créer (c'est le cas par exemple des flux liés aux loisirs).

Quelle définition donner à la métropolisation ?

Autrefois utilisée pour « désigner les grandes villes soumises à une urbanisation rapide qui avait pour conséquence de créer de nouveaux liens entre la ville et la banlieue »[25], la définition de la métropolisation s'est complexifiée. Sa définition et les indicateurs utilisés pour tenter de l'évaluer varient selon les travaux et les recherches.

Elle comporte cependant des constantes. La métropolisation :

› est directement lié à la mondialisation / globalisation ;
› est un processus socio-économique ;
› touche l'ensemble des territoires ;
› décrit un processus de restructuration des zones urbaines entourant les grandes villes qui entraîne des changements dans de nombreux domaines (changement quantitatif et qualitatif du processus d'urbanisation).

22- Définition INSEE – anciens périmètres des aires urbaines – le périmètre des aires urbaines a été modifié depuis 2010 cependant sans grande incidence sur les conclusions de l'étude.

23- Cf. Annexe 2

24- Les systèmes urbains et métropolitains, Rapport de recherche pour la DATAR - Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C. (2012)

25- Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », Quaderni, 73 | 2010, 25-33.

Le processus de métropolisation est souvent caractérisé par :

› une suburbanisation, l'élargissement des zones dépendant du centre urbain sur un plan fonctionnel ;
› un étalement urbain, un développement de la périurbanisation, une dispersion des centralités ; la généralisation du mode de vie urbain sur un territoire plus important ;
› des concentrations : de population, d'emplois, des fonctions dirigeantes (d'excellence - directionnelles, de recherche, d'innovation), des activités économiques les plus compétitives et de la croissance économique dans les plus grandes villes ;
› une augmentation des mobilités et échanges aussi bien en nombre qu'en distance ; dont l'une des conséquences est notamment l'engorgement des systèmes routiers ;
› Un accroissement parallèle de la fragmentation et de la ségrégation sociale et spatiale.

Une approche plus économique analysera les fonctions qualifiées de métropolitaines, s'attachera à la concentration des activités et des emplois, aux flux de population, financiers ou commerciaux, observera l'attractivité des territoires (investissements, cadres, etc.). Une approche plus spatiale analysera les problématiques d'étalement urbain, de développement de la périurbanisation, de dispersion des centralités, de la fragmentation et de ségrégation sociales et spatiales. L'une des difficultés étant l'articulation de ces deux approches : quelles évolutions économiques pour quelles traductions spatiales et / ou quelle organisation de l'espace urbain et quels éléments d'évolution de cette nouvelle organisation[26] ?

Le processus de Métropolisation soulève inévitablement une série de questionnements qui restent en débat et sont liés notamment :

› Aux effets de seuils et de concentration : y-a-t-il un / des effets de seuils ? Sont-ils qualitatifs et / ou quantitatifs ? Les notions de masse et de concentration sont-elles déterminantes ?
› Aux échelles : à quelle(s) échelle(s) se jouent ce processus et les effets qui lui sont liés ?
› A l'activité économique et à l'emploi : comment définir aujourd'hui les fonctions métropolitaines ? Pour être attractive doit-on développer des fonctions spécifiques (tertiaire supérieur, services, etc.) ? Ce type d'activité peut-il être / doit-il être développé dans toutes les métropoles ?
› A l'organisation du développement : quelles répartitions des activités et des fonctions ? Quel rôle pour la ville centre ? Polycentrisme ? Multipolarité ? Quelles mises en synergie et en réseau des territoires ?
› A la gouvernance : quelles nouvelles formes de gouvernance faut-il mettre en œuvre ?

« En établissant cette corrélation entre métropolisation et globalisation et en définissant la dynamique de la métropolisation comme la « traduction spatiale et infra-nationale de la globalisation » et à faire de la métropolisation le synonyme de « glocalisation » (Ghorra-Gobin, 2000, p.5) on saisit l'ampleur des mutations liées au local et l'intérêt de faire de la métropolisation un nouveau paradigme de l'urbanisation. La métropolisation ne se limite donc pas à l'étalement urbain (extension spatiale de la ville sans aucune notion de limite) même si celle-ci est reconnue comme l'un des symptômes les plus visibles de la restructuration urbaine en cours. »[27]

« Ce qui m'interpelle à vous entendre, c'est l'impression que la métropolisation, c'est-à-dire le renforcement d'une économie branchée dans des circulations de longue portée, va être la solution pour régler les difficultés sociales héritées de la désindustrialisation. Or, manifestement, vous ne vous en sortez pas si mal que cela au regard de ces critères-là, et les difficultés sociales que vous pointez sont précisément celles qui émergent dans toutes les métropoles ! Autrement dit, elles ne sont peut-être pas seulement un héritage. En endossant une dynamique de métropolisation, on s'expose à avoir de la congestion : toutes les métropoles ont ce problème-là ! On s'expose à avoir une ségrégation socio-spatiale accrue : ce sont dans les espaces métropolitains que l'on trouve les sociétés les plus inégalitaires dans les pays dits développés. Aussi, en même temps que vous épousez cette solution, n'oubliez pas qu'elle emporte avec elle des contraintes…

26- La question de la « Métropolisation » est l'un des thèmes de recherche et d'expérimentation en cours du PUCA. « L'enjeu de cette action est de clarifier les significations du terme « métropolisation », les questionnements sous-jacents à la mobilisation de cette notion, et les articulations implicites ou explicites entre les dimensions économiques et spatiales, plus précisément les modalités de cette articulation et les médiations qu'elle implique. »

27- Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », Quaderni, 73 | 2010, 25-33.

qui sont peut-être celles-là mêmes que vous cherchez à dépasser ! »

« *Ce qui fait l'originalité d'un développement économique métropolitain, c'est que celui-ci ne se produit pas dans une économie endogène, mais bien en relation avec des territoires différents et complémentaires.* »[28]

Mondialisation et métropolisation : approche croisée[29]

« *L'articulation entre les processus de mondialisation et de métropolisation n'est explicitée formellement qu'à partir des années 1980 (Bretagnolle, Le Goix, Vacchiani-Marcuzzo, 2011). La métropolisation, que l'on pourrait définir rapidement comme la concentration de la population et des activités les plus qualifiées dans les grandes villes, serait induite par la mondialisation et correspondrait, en quelque sorte, à sa traduction urbaine (Lacour, Puissant, 1999).* »

« *C'est ainsi une forme contemporaine du processus d'urbanisation (Lévy, Lussault, 2003), une adaptation des espaces urbains à la mondialisation des échanges, aux logiques économiques et sociales qu'elle sous-tend, notamment en termes de concurrence et de compétitivité des lieux. Telle qu'elle s'exprime dans sa phase actuelle, la mondialisation ne signifie plus seulement un processus d'extension des échanges à l'échelon planétaire mais aussi une réorganisation massive du système productif et financier (Veltz, 1996; Carroué, 2007). Les plus grandes villes sont indubitablement des acteurs de plus en plus puissants de cette transformation, en raison d'un affaiblissement des contrôles exercés par les États-nations, d'une implantation préférentielle des sièges sociaux des grandes firmes multinationales et d'une position de carrefour favorisant les mises en réseaux d'acteurs internationaux. Mais elles en subissent aussi les impacts, par des pressions démographiques et économiques accrues, des mécanismes de surenchères foncières, des politiques de grands travaux dans les centres et un bouleversement des périphéries proches marquées par le télescopage des échelles locales et mondiales.* »

Les classements européens

Dans la plupart des « ranking » des villes en Europe, l'accent est essentiellement mis sur la concentration des populations, des cadres, des activités tertiaires supérieures, des firmes internationales, des équipements internationaux. Pourquoi ? Parce que les approches économiques dominent largement les réflexions sur l'espace et ses dynamiques et, dans ces approches, les territoires et les réseaux sont appréhendés en terme concurrentiel où seuls les processus de production des richesses sont comptabilisés.

Ces approches apportent certes des connaissances sur les organisations spatiales des villes. Mais elles conduisent invariablement à reproduire les mêmes images toujours duales des fonctionnements territoriaux et urbains : des grandes villes toujours gagnantes et des petites villes en mal de visibilité. La plupart des analyses des réseaux de villes continuent donc à extrapoler les modèles traditionnels du territoire (Cattan, 2010). De ce fait, elles laissent échapper la véritable nouveauté qui fait que « le territoire des réseaux fait place à un véritable territoire en réseau » (Veltz, 1996) réalité qui est, d'après l'auteur, un défi à la représentation et à l'imagination. Comme en écho, Peter Taylor (2002) dénonce le paradoxe des recherches sur les villes : alors que l'essence même des villes mondiales réside dans leurs liens mutuels, il souligne que les travaux se réduisent trop souvent à des études de cas ou bien à des analyses comparatives évaluant les forces et les faiblesses d'une sélection de villes.

Une synthèse de la littérature existante sur les villes européennes conduit à confirmer le caractère très largement majoritaire et dominant des études qui relève du « benchmarking ». Il s'agit d'évaluer les forces et les faiblesses des villes à partir de différents critères socio-économiques concentrés dans les villes. Les grandes organisations internationales comme l'OCDE, de grands programmes européens comme ESPON[30] et les principaux instituts nationaux ou régionaux comme la DATAR, l'IAU, la FNAU y accordent la plus grande importance. Ils sont également relayés par les travaux des chercheurs qui souvent répondent à la demande d'évaluation de ces systèmes émanant des

28- *Intervention de Ludovic Halbert - Acte du séminaire 1 « Quels leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise ? » - Octobre 2015 - cycle de séminaires Agence d'urbanisme 2015 – 2016 sur l'attractivité économique*

29- *Les systèmes urbains et métropolitains, Rapport de recherche pour la DATAR - Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C. (2012)*

30- *ESPON : European Observation Network for Territorial Development and Cohesion ou programme ORATE en français Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen.*

organisations et institutions précités (Vandermotten, Taylor et GaWC, Cattan et al., Halbert et al. par exemple).

Dans ces études, les approches sont typologiques et basées sur des variables de stock. Elles conduisent à élaborer des catégorisations de villes gagnantes et de villes perdantes et à proposer des palmarès urbains, allant des villes les plus attractives (qualité de vie, résidence, etc.) aux villes les plus globales (sièges sociaux des multinationales, trafics aériens, investissements étrangers), ou parfois plus subtilement à développer des indices de métropolisation avec une gradation qui va des métropoles internationales aux capitales régionales en passant par les têtes de pont nationales.

ANNEXE 2 : GLOSSAIRE

Polarisation :
Source : Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés – Jacques Levy & Michel Lussault (travaux de François Perroux)
« Processus qui réalise sur une aire supposée au départ homogène une différenciation hiérarchique au profit d'un ou plusieurs lieux de cette aire. Ces lieux étant reliés entre eux, il en résulte la production d'un réseau, saillant sur le territoire pré-existant. »
« La polarisation consiste en des processus qui conduisent à la création ou au renforcement des pôles. Ceux-ci sont des lieux qui attirent fortement les investissements, les activités et la population, et qui, en retour, influent sur l'espace environnant. »

Polarité :
Source : Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés – Jacques Levy & Michel Lussault (travaux de François Perroux)
« La polarité est la caractéristique d'un espace où les pôles créent des « différences de potentiel » (au sens électrique du terme) entre les différentes localités du territoire au profit de quelques-unes. Ces polarités peuvent se manifester par ces mouvements visibles (déplacements de personnes, circulation des marchandises, mouvements de capitaux) mais aussi par des aspects moins facilement perceptibles par des mesures concrètes (diffusion culturelle, composante virtuelle de la mobilité). »
« Ainsi, la multipolarité caractérise le mode de fonctionnement de territoires possédant plusieurs pôles. »

Multipolaire :
Plusieurs pôles / centres de production ou d'organisation de la production ayant des effets d'attraction et d'entraînement sur les espaces qui les entourent.

Polycentrique :
Source : Les mots de la géographie : dictionnaire critique – Roger Brunet, Robert Ferras, Hervé Théry
Organisation du territoire autour de plusieurs centres dans un territoire dépendant au départ d'un centre « unique ».
« Qui a plusieurs centres, tels les réseaux urbains de certains pays (Allemagne, Canada, Italie). » « L'adjectif s'applique aussi à l'espace interne de certaines villes ou agglomérations (Los Angeles, Canberra). »

Les termes polycentrisme et multipolaire sont souvent utilisés de manière indifférencié ; ce qu'il faut retenir :
- **polycentrisme : présence de plusieurs centres (fait référence à la structure morphologique). On peut qualifier de polycentrisme relationnel une organisation et un fonctionnement multidirectionnel (cf. multipolaire).**
- **multipolaire : présence de plusieurs pôles avec un fonctionnement relationnel multidirectionnel.**

Sources : N. Cattan, 2016 & N. Cattan, 2007, Cities and Networks in Europe : A critical approach of ... - City planning

Aires métropolitaines :
Source : Les villes coopèrent au-delà de leurs frontières : la preuve par l'expérience de villes européennes / Cities cooperating beyond their boundaries : evidence through experience in European cities - Background paper - Eurocities Working Group Metropolitan Areas - Eurocities – Septembre 2011

« Les aires métropolitaines sont des espaces géographiques avec une ville, au sens administratif, en leur centre qui couvrent des espaces périphériques plus ou moins vastes (voir ci-dessous pour une analyse plus approfondie). Dans ce contexte, le terme est générique et n'évoque pas seulement les villes les plus grandes et les plus prospères, mais toutes les régions pourvues d'un centre urbain représentant le pôle central d'une région vaste et peuplée*.
... toutes les zones urbaines qui ont une ou des villes assez grandes en leur centre et qui ont un impact important au-delà de leurs frontières. Cette définition est plus large que celle de « zone bâtie contiguë » – ce que les spécialistes appellent les zones urbaines morphologiques – et correspond à ce qu'on peut appeler la « zone urbaine fonctionnelle ». Des échelles géographiques plus grandes peuvent être incluses dans une définition plus large permettant d'intégrer les flux et les liens qui en font partie intégrante et qui sont stratégiquement importants pour la région. »

** : « 100 000 à 200 000 habitants est probablement le seuil inférieur pour le développement de telles configurations, mais cela peut dépendre davantage du contexte que de la taille. Une ville satellite de 200 000 habitants située à l'extérieur d'une grande ville de 1 million d'habitants ne sera sans doute pas le centre*

d'une région métropolitaine distincte, tandis qu'une ville de 100 000 habitants ayant un arrière-pays vaste mais peu peuplé pourra être considérée comme le centre d'une région métropolitaine. »

Quatre interprétations possibles des « aires métropolitaines »

« Il existe plusieurs interprétations différentes des aires métropolitaines qui peuvent aider à comprendre et distinguer les situations que l'on peut trouver en Europe. Ces interprétations s'appuient largement sur les recherches disponibles.

› La première concerne ce que les experts appellent la « Zone urbaine morphologique » (ZUM, MUA en anglais), qui correspond à la zone bâtie, avec un niveau donné de densité et des fonctions relatives aux activités humaines comme le logement, l'emploi, les loisirs, les infrastructures et le commerce. Cette interprétation n'a de valeur que si elle concerne des structures bâties, des infrastructures et des services qui ont un caractère urbain avéré. Cette définition est très importante pour prendre en compte un certain nombre de problèmes techniques et politiques, mais elle est cependant insuffisante pour élaborer des stratégies efficaces de développement.

› La seconde correspond à ce que les experts appellent la « Zone urbaine fonctionnelle », (ZUF, FUA en anglais), qui se rapporte à un système urbain plus vaste, mais encore intégré fonctionnellement avec le centre urbain. La zone urbaine fonctionnelle comprend des villes et des villages qui sont physiquement séparés de la ville principale par des terrains non bâtis ou par des étendues d'eau, mais qui sont dans le même temps très dépendants économiquement et socialement du centre urbain. La manière habituelle, et la plus aisée, d'appréhender cette interprétation est d'examiner la zone de déplacements domicile / travail, qui comprendrait toutes les communes au-delà d'un pourcentage significatif (par exemple : 20%) des actifs résidant dans celles-ci et travaillant dans le centre-ville.
D'autres liens fonctionnels pourraient comprendre les déplacements pour le commerce, l'éducation ou les activités culturelles. Cette interprétation est importante, car elle sert communément de base pour une coopération officielle fondée sur des mécanismes négociés à « somme zéro », typiquement pour les entreprises offrant des services de transport ou d'autres coentreprises offrant des services importants.
Cette interprétation (FUA) est sans doute celle qui convient le mieux au terme d'« aire métropolitaine » pour les différentes situations que l'on peut trouver en Europe, même si elle ne peut être employée dans tous les cas.

› Une troisième interprétation correspond à la zone économique élargie, qui peut être considérée comme une même zone d'investissements ; elle pourrait prendre en compte l'accès aux aéroports et aux ports principaux qui desservent les grandes villes. Cette interprétation est importante pour la coopération sur des thèmes de développement économique plus larges, comme le marketing conjoint, les stratégies portant sur les compétences, etc., car la région peut englober un grand nombre d'activités économiques qui fonctionnent souvent entre elles.

› Enfin une interprétation encore plus large de la région rurale / urbaine est également possible. Elle pourrait inclure aussi l'arrière-pays rural qui est connecté indirectement par sa proximité avec l'aire métropolitaine.

Pour toutes ces interprétations, le rôle des aires métropolitaines est essentiel en tant que pôle pour le développement économique, social et culturel des régions, mais aussi en tant que vecteur des flux de connaissances, de marchandises et de services. Les aires métropolitaines sont ainsi les lieux-clés pour les décisions stratégiques, ce qui leur donne un rôle crucial pour l'intégration européenne. »

« Ces interprétations ne sont pas, en tant que telles, suffisantes pour donner une définition claire et opérationnelle des aires métropolitaines. Leur taille, mais aussi leur forme, ont une forte influence sur la définition qui peut être donnée et acceptée au niveau local. Cette forme peut être très différente selon les cas, car toutes sortes de facteurs entrent en jeu. Les deux plus importants sont :

› la taille relative de la ville / municipalité centrale comparée aux villes avoisinantes ;

› la nature monocentrique ou polycentrique du système urbain. »

ANNEXE 3 : POUR UNE PREMIERE APPROCHE DU SYSTEME URBAIN TRANSFRONTALIER

La carte, « les limites de FUA avec chevauchement, Métropole lilloise transfrontalière », est extraite de l'étude « Positionnement de villes européennes comparables à la métropole lilloise » réalisée par l'ULB / IGEAT[31] en 2011. Cette étude avait pour objectif de « comparer la métropole lilloise à d'autres métropoles françaises et européennes ayant des caractéristiques voisines, connaître le positionnement de la métropole dans son contexte national et européen ».

L'étude s'appuie notamment sur une définition commune des zones urbaines et métropolitaines, non plus basée sur les seules définitions politiques mais sur les caractéristiques de tissu urbain - aires morphologiques - ou sur les réalités économiques et les bassins d'emploi - aires fonctionnelles.[32]

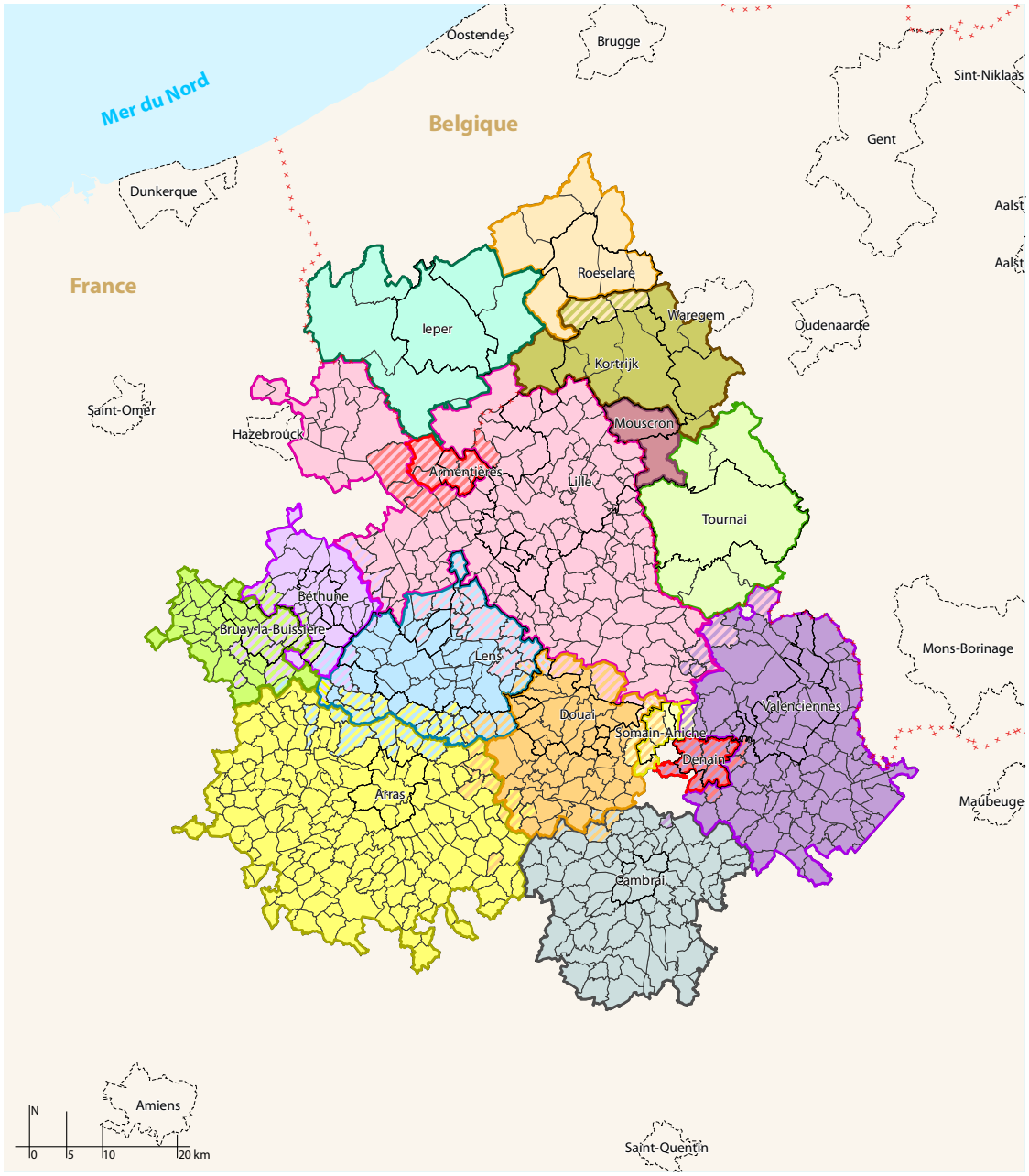
Elle permet de tenir compte des spécificités de l'agglomération et de la considérer dans sa dimension réelle ; sa structure atypique, polycentrique, et l'imbrication fonctionnelle croissante avec les territoires voisins (du Bassin minier en particulier).

La carte, « les limites de FUA avec chevauchement, Métropole lilloise transfrontalière », montre les zones urbaines fonctionnelles de Lille et de sa Métropole et les interpénétrations / interactions éventuelles avec les zones urbaines fonctionnelles voisines (les communes concernées sont hachurées).

Les Zones urbaines fonctionnelles (FUA - Fonctional Urban Area) sont le lieu de résidence des actifs travaillant dans les Zones urbaines morphologiques (MUA - Morphological Urban Areas), entités dont la densité de population est supérieure à 650 hab / km².

31- Service de Géographie Appliquée et de Géomarketing de l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire de l'Université Libre de Bruxelles - ULB

32- L'étude se réfère notamment aux concepts et définitions présentés dans l'étude Orate1 / Espon 1.4.3 consacrée aux fonctions urbaines. ORATE: Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (en anglais ESPON : European Spatial Planning Observatory Network) est un programme de recherche sur l'aménagement du territoire européen, financé par l'Union Européenne. Les indicateurs présentés pour donner une description structurelle et fonctionnelle des zones urbaines étudiées ont pour bases statistiques Eurostat.



Les limites de FUA, avec chevauchement, Métropole Lilloise transfrontalière

× × × Frontière nationale
MUA Région de Lille
Autres MUA

	Limite de FUA	Destination principale	Destination secondaire	Destination tertiaire
Armentières	☐	■	▨	
Arras	☐	■	▨	▨
Bruay-la-Buissière	☐	■	▨	
Béthune	☐	■	▨	
Cambrai	☐	■	▨	
Denain	☐	■	▨	
Douai	☐	■	▨	▨
Ieper	☐	■		
Kortrijk	☐	■	▨	
Lens	☐	■	▨	
Lille	☐	■	▨	▨
Mouscron	☐	■		
Roeselare	☐	■	▨	
Somain-Aniche	☐	■	▨	
Tournai	☐	■		
Valenciennes	☐	■	▨	

Définitions :
- MUA (Morphological Urban Areas) : Zone urbaine morphologique Entités dont la densité de population est supérieure à 650 hab/km²
- FUA (Fonctional Urban Area) : Zone urbaine fonctionnelle. Lieu de résidence des actifs travaillant dans la MUA
- Destination principale, secondaire, tertiaire : Destinations liées aux mouvements de navettes

Juillet 2010

Sources : ADULM, 2010

ANNEXE 4 : LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

La répartition de l'emploi sur le territoire est le plus souvent analysée en fonction de l'activité principale exercée par les établissements. L'analyse se fait ici par fonctions remplies par les actifs, résultant de la profession qu'ils occupent. Les fonctions sont transversales par rapport aux secteurs d'activité ainsi qu'au statut (indépendant ou salarié, public ou privé). Elles peuvent associer plusieurs niveaux de qualification.

Répartition de l'emploi

La comparaison de la répartition de l'emploi est faite :

› dans 4 grandes fonctions[33] :

- fonctions métropolitaines : fonctions définies comme celles qui se concentrent davantage dans les plus grandes aires urbaines : fonctions de gestion, de conception-recherche, de prestations intellectuelles, de commerce interentreprises et de culture et loisirs ;
- fonctions présentielles (« au service de la population ») : fonctions de distribution, de services de proximité, d'éducation et formation, de santé et action sociale et d'administration publique. Pour la fonction culture et loisirs, la priorité a été donnée à son caractère métropolitain par rapport à son caractère présentiel ;
- fonctions de production concrète : fonctions qui assurent la production des biens matériels : l'agriculture, le BTP et la fabrication ;
- fonctions transversales : fonctions transport et logistique et entretien et réparation. Ces fonctions sont présentes dans tous les secteurs de l'économie. La gestion est également une fonction transversale mais son caractère métropolitain a été privilégié par rapport à son caractère transversal ;

› entre l'aire urbaine de Lille, la région Nord - Pas de Calais - Picardie et la France métropolitaine en 1982 et 2012.

FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

Evolutions de l'emploi des fonctions métropolitaines	1982	2012	1982/2012
Aire urbaine de Lille	21.3%	30.6%	+9.3
Région Nord Pas de Calais Picardie	15.4%	20.8%	+5.4
France métropolitaine	19.8%	26%	+6.2

FONCTIONS PRÉSENTIELLES, « AU SERVICE DE LA POPULATION »

Evolutions de l'emploi des fonctions présentielles	1982	2012	1982/2012
Aire urbaine de Lille	29.5%	41.4%	+11.9
Région Nord Pas de Calais Picardie	28.3%	42.2%	+13.9
France métropolitaine	30.1%	40.9%	+10.8

FONCTIONS DE PRODUCTION CONCRÈTE

Evolutions de l'emploi des fonctions de production	1982	2012	1982/2012
Aire urbaine de Lille	29.2%	12.8%	-16.4
Région Nord Pas de Calais Picardie	37.8%	19.4%	-18.4
France métropolitaine	34.1%	17.9%	-16.2

FONCTIONS TRANSVERSALES

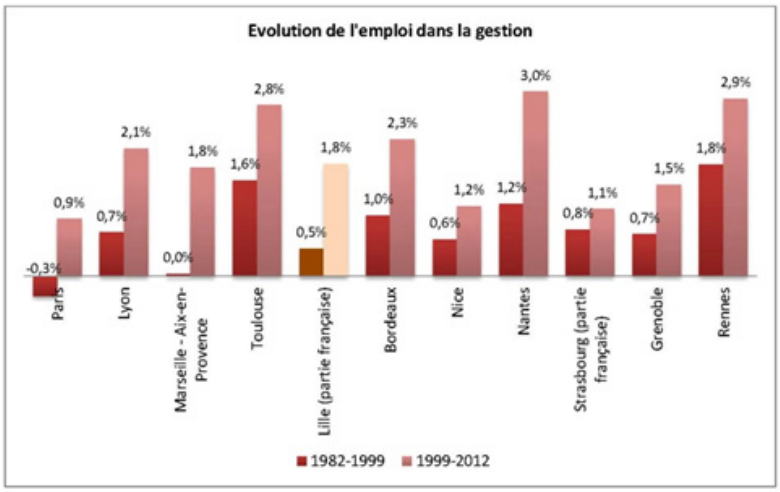
Evolutions de l'emploi des fonctions transversales	1982	2012	1982/2012
Aire urbaine de Lille	20%	15.2%	-4.8
Région Nord Pas de Calais Picardie	18.6%	17.6%	-1
France métropolitaine	16.1%	15.2%	-0.9

33- Les évolutions de l'emploi par fonction (entre 1982 et 2007) sont à prendre avec précaution, certains concepts ayant évolué. Le changement de nomenclature des professions a entraîné une hausse significative pour les fonctions gestion (professions techniques des assurances), fabrication (métiers du contrôle qualité et méthode de production), prestations intellectuelles (une partie des informaticiens) et entretien et réparation (métiers de l'environnement) et un effet à la baisse sensible pour la conception-recherche et le commerce interentreprises.

Zoom sur les fonctions métropolitaines

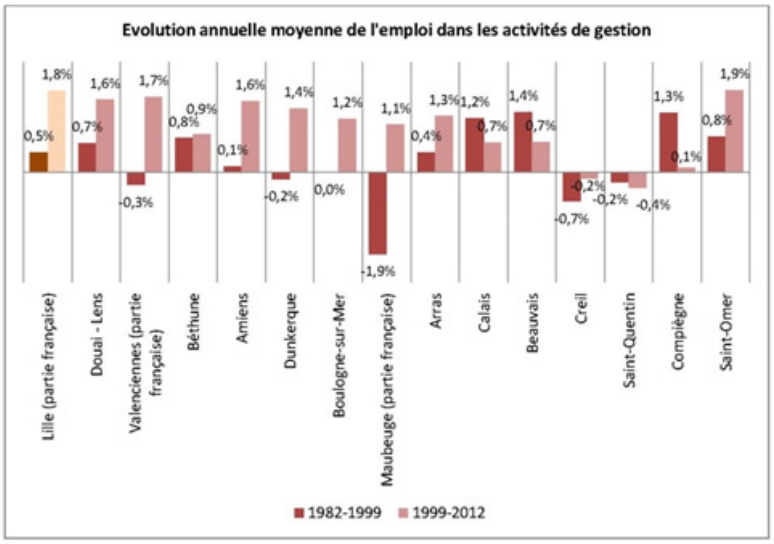
Zoom sur l'évolution de l'emploi dans la gestion[34]

L'AIRE URBAINE DE LILLE ET LES GRANDES AIRES URBAINES FRANÇAISES



Note de lecture : entre 1999 et 2012, l'emploi dans les fonctions de gestion croît de 1,8% en moyenne chaque année dans l'aire urbaine de Lille. Ce rythme est plus élevé que sur la période 1982-1999, où la croissance de ces emplois était de 0,5%.

L'AIRE URBAINE DE LILLE ET LES AIRES URBAINES RÉGIONALES

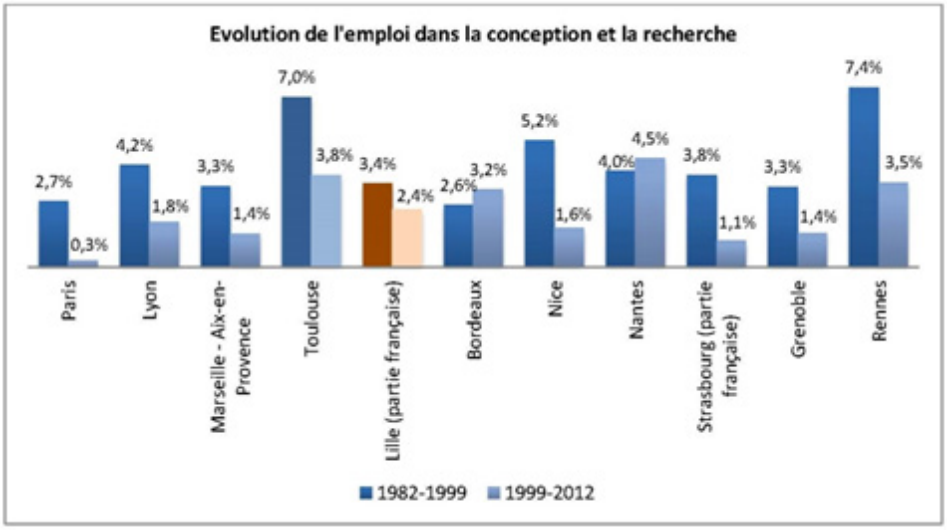


Note de lecture : Entre 1999 et 2012, le nombre d'emploi dans les fonctions de gestion progresse de façon plus importante dans les aires de Saint-Omer et de Lille. Concernant Saint-Omer, la croissance de ces fonctions est à relativiser puisque le volume de ces emplois est peu élevé en 1999. En 13 ans, le nombre d'emploi augmente de plus de 18 000 pour l'aire lilloise contre un peu plus de 800 pour celle de Saint-Omer.

34- Détails des libellés des professions constituant les activités, cf. point 3

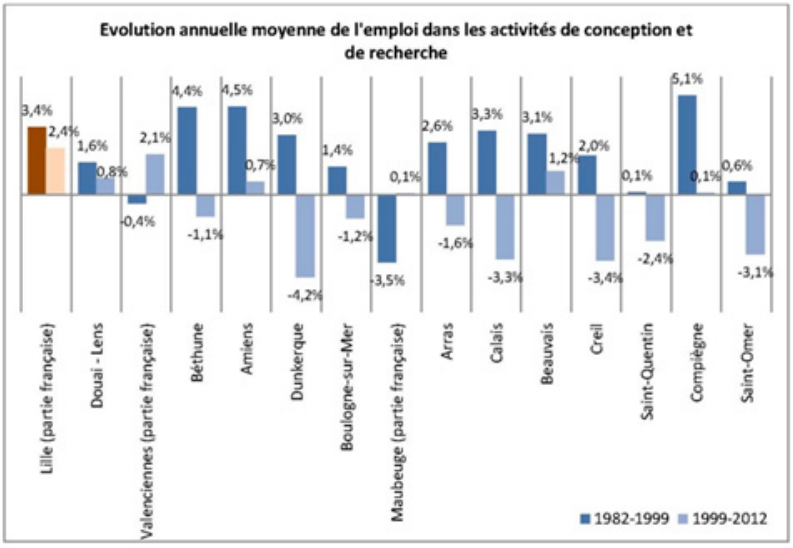
Zoom sur l'évolution de l'emploi dans la conception recherche[35]

L'AIRE URBAINE DE LILLE ET LES GRANDES AIRES URBAINES FRANÇAISES



Note de lecture : entre 1982 et 1999, dans l'Aire urbaine de Lille, le nombre d'emploi dans la conception et la recherche augmente de 3,4% chaque année en moyenne. Entre 1999 et 2012, cet accroissement est de 2,4%.

L'AIRE URBAINE DE LILLE ET LES AIRES URBAINES RÉGIONALES



Note de lecture : Entre 1999 et 2012, on observe une dynamique contrastée concernant l'emploi dans la conception recherche entre l'aire urbaine de Lille et les 14 autres grandes aires urbaines régionales, 8 d'entre-elles connaissent une diminution marquée de ces emplois, les 6 autres une croissance plus faible qu'à Lille. L'aire urbaine de Lille renforce sa position de pôle dans les activités de conception et de recherche au niveau régional.

35- Détails des libellés des professions constituant les activités, cf. point 3

Libelles des professions des activites de gestion et de recherche

GESTION
Indépendants gestionnaires d'établissements privés (enseignement, santé, social), de 0 à 9 salariés
Chefs de grande entreprise de 500 salariés et plus
Chefs de moyenne entreprise, de 50 à 499 salariés
Chefs d'entreprise du bâtiment et des travaux publics, de 10 à 49 salariés
Chefs d'entreprise de l'industrie ou des transports, de 10 à 49 salariés
Chefs d'entreprise commerciale de 10 à 49 salariés
Chefs d'entreprise de services de 10 à 49 salariés
Aides familiaux non-salariés de professions libérales effectuant un travail administratif
Cadres administratifs de France Télécom (statut public)
Cadres d'état-major administratifs, financiers, commerciaux des grandes entreprises
Cadres de l'organisation ou du contrôle des services administratifs et financiers
Cadres spécialistes des ressources humaines et du recrutement
Cadres spécialistes de la formation
Cadres de la documentation, de l'archivage (hors fonction publique)
Cadres des services financiers ou comptables des grandes entreprises
Cadres des autres services administratifs des grandes entreprises
Cadres des services financiers ou comptables des petites et moyennes entreprises
Cadres des autres services administratifs des petites et moyennes entreprises
Cadres des marchés financiers
Cadres des opérations bancaires
Cadres commerciaux de la banque
Chefs d'établissements et responsables de l'exploitation bancaire
Cadres des services techniques des assurances
Cadres des services techniques des organismes de sécurité sociale et assimilés
Cadres de l'immobilier
Directeurs techniques des grandes entreprises
Sous bibliothécaires, cadres intermédiaires du patrimoine
Professions intermédiaires administratives de France Télécom (statut public)
Personnel de secrétariat de niveau supérieur, secrétaires de direction (non cadres)
Maîtrise et techniciens des services comptables ou financiers ; comptables
Maîtrise et techniciens administratifs des services juridiques ou du personnel
Maîtrise et techniciens administratifs des autres services administratifs
Chargés de clientèle bancaire
Techniciens des opérations bancaires
Professions intermédiaires techniques et commerciales des assurances
Professions intermédiaires techniques des organismes de sécurité sociale
Maîtrise de restauration : gestion d'établissement
Employés de France Télécom (statut public)
Agents et hôtesses d'accueil et d'information (hors hôtellerie)
Standardistes, téléphonistes
Secrétaires
Dactylos, sténodactylos (sans secrétariat), opérateurs de traitement de texte
Employés des services comptables ou financiers
Employés administratifs divers d'entreprises
Employés administratifs des services techniques de la banque
Employés des services commerciaux de la banque
Employés des services techniques des assurances
Employés des services techniques des organismes de sécurité sociale et assimilés

CONCEPTION RECHERCHE
Chercheurs de la recherche publique
Ingénieurs et cadres d'étude, recherche et développement en électricité, électronique
Ingénieurs et cadres d'étude, recherche et développement en mécanique et travail des métaux
Ingénieurs et cadres d'étude, recherche et développement des industries de transformation (agroalimentaire, chimie, métallurgie, matériaux lourds)
Ingénieurs et cadres d'étude, recherche et développement des autres industries (imprimerie, matériaux souples, ameublement et bois, énergie, eau)
Ingénieurs et cadres d'étude, recherche et développement en informatique
Dessinateurs en électricité, électromécanique et électronique
Techniciens des méthodes de fabrication en électricité, électromécanique et électronique
Dessinateurs en construction mécanique et travail des métaux
Techniciens de recherche-développement et des méthodes de fabrication en construction mécanique
Techniciens de recherche-développement et des méthodes de production en industries de transformation
Techniciens des laboratoires de recherche publique ou d'enseignement
Agents qualifiés de laboratoire (sauf chimie, santé)

ANNEXE 5 : SOURCES ET CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Sources

› Mobilités résidentielles et paupérisation – Objectiver la contribution des mobilités résidentielles à l'appauvrissement des quartiers – Synthèse – 2016 – Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole.
› Intervention de Ludovic Halbert - Acte du séminaire 1 « Quels leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise ? »- 2015- Cycle de séminaires Agence d'urbanisme 2015 – 2016 sur l'attractivité économique
› Enseignement supérieur et recherche – Eléments de diagnostic, Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole – 2015
› La relation entre les régions et les métropoles dans la nouvelle organisation territoriale de la République, Rapport à Marylise Lebranchu, Ministre de la Décentralisation et de la fonction publique –Pierre Cohen juin 2015 Governing the City – OCDE – 2015
› Atlas régional des effectifs étudiants – Ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche- 2015
› L'aire urbaine de Lille : un rayonnement métropolitain, une intégration régionale – INSEE –2015
› The Metropolitan century – Understanding urbanization and its consequences – OCDE- 2015
› OCDE Regional Development Working Papers – Ahrend R and A Schumann - « Does regional growth depend on proximity to urban centres? »- 2014
› Éléments pour une synthèse : LA CONSULTATION LILLE MÉTROPOLE 2030 - Studio 011 - Bernardo Secchi - Paola Viganò / X. De Geyter – F. Alkemade – M. Desvigne / L'AUC- Bas Smets – Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole- 2014
› Metropolitan areas in action - Concluding report – Eurocities – 2013
› « Le processus de métropolisation et l'urbain de demain »- CERTU - Synthèse - les deuxièmes Entretiens du Certu - janvier / février 2012 – Collection essentiel n°15 – 2013
› Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence
› Les systèmes urbains et métropolitains, Rapport de recherche pour la DATAR- Berroir S., Cattan N., Dobruszkes F., Guérois M., Paulus F., Vacchiani-Marcuzzo C.- 2012
› Les villes de demain – Défis, visions et perspectives, Commission Européenne, Direction Générale de la politique régionale- 2011
› Les villes coopèrent au-delà de leurs frontières : la preuve par l'expérience de villes européennes / Cities cooperating beyond their boundaries: evidence through experience in European cities - Background paper - Eurocities Working Group Metropolitan Areas- Eurocities – 2011
› Les portes d'entrée de la France dans le système territorial des flux- processus et scénarios - DATAR Territoires 2040 - Cattan N., Frétigny J.-B.- 2011
› Amélioration de la desserte ferroviaire à grande vitesse de l'Aire métropolitaine lilloise – Phase 2 – Prévisions de trafics – Note de synthèse – Egis Mobilité / Isis Trafic et Systèmes – Steer Davies Gleave – Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole – 2011
› Positionnement de villes européennes comparables à la métropole lilloise » réalisée par l'ULB / IGEATpour l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole - 2011.
› Intervention de Lise Bourdeau¬Lepage - La métropolisation - Approches économiques – Séminaire PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture) – Séance du 28 mars 2011- Compte rendu du séminaire- 2011
› Cynthia Ghorra-Gobin, « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », Quaderni, 73 | 2010, 25-33.
› JOINING FORCES- Gouvernance métropolitaine & compétitivité des villes européennes- Rapport Final – Conclusions & Recommandations – Groupe de travail URBACT (2008 – 2010) – Joining Forces / Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole – 2010
› Tendances actuelles de la métropolisation application à Lille Métropole - Charles Gachelin – Grand Lille Créativité - 2010
› L'Ambition des Eurocités - Charles Gachelin – ENVAR (Université des Sciences et Technologies de Lille)- 1999
› Métropolisation Acte II - Après la candidature aux JO : le défi- Charles Gachelin – ENVAR (Université des Sciences et Technologies de Lille)- 1998
› La Métropole et sa région - Charles Gachelin – ENVAR (Université des Sciences et Technologies de Lille)- 1994
› Métropolisation une nouvelle géographie du développement - Hors-série Urbanisme - Charles Gachelin – ENVAR - réalisé par l'ENVAR - Université des Sciences et Technologies de Lille à la demande de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole- 1993
› Métropolisation (Rapport de synthèse)- Charles Gachelin – ENVAR - réalisé par l'ENVAR - Université des Sciences et Technologies de Lille à la demande de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole- 1992

Crédits photographiques

Page 5 :
› Mons en Baroeul : © Vincent Lecigne
› Euratechnologies : © Max Lerouge
› Loos en Gohelle : © Hélène Decarnin CPIE Chaîne des Terrils
› Aménagements de la traversée de Courtrai par la Lys : © Leiedal
› Euralens – Le Louvre Lens : © TB ADULM
› Euralille : © DL ADULM

l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
Centre Europe Azur
323 Avenue du Président Hoover
59000 LILLE