

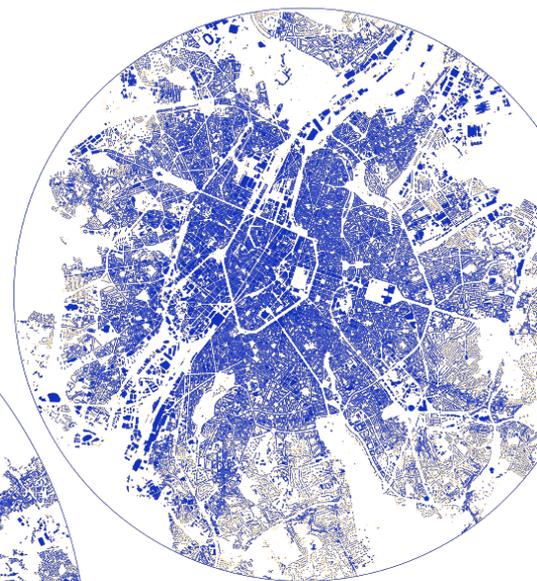
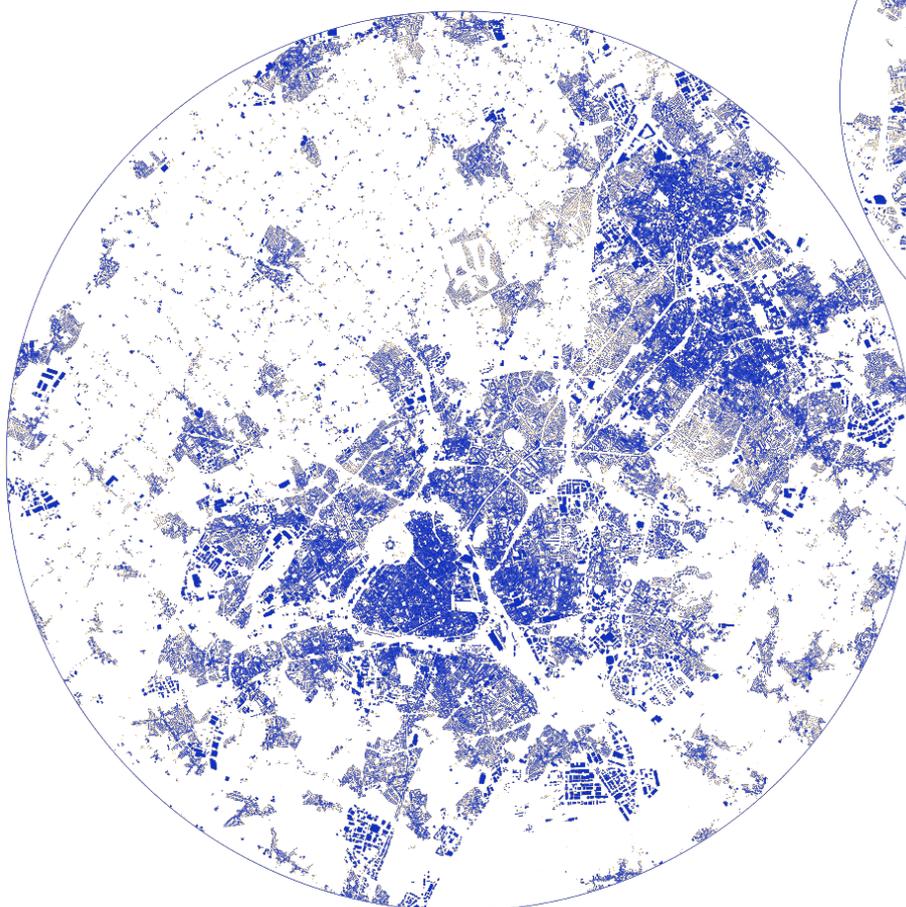
Synthèse réalisée par Didier Paris et Geoffroy Grulois

Lille, Bruxelles, villes productives

Expériences croisées

COMPLÉMENTARITÉS OU CONCURRENCES ET EXPÉRIENCES CROISÉES ENTRE TERRITOIRES VOISINS

ATELIER 2



SOMMAIRE

Avant-propos	4
Présentation des territoires	6
Introduction	8
Lille et Bruxelles : deux systèmes métropolitains complexes	10
L'implantation des activités productives au sein de l'aire métropolitaine transfrontalière de Lille	18
L'implantation des activités productives au sein de l'aire métropolitaine de Bruxelles	30
Conclusion	38
Institutions invitées	42
Crédits photographiques	48



**L'implantation des activités
productives au sein de l'aire
métropolitaine transfrontalière
de Lille**



**L'implantation
des activités
productive au
sein de l'aire
métropolitaine
de Bruxelles**



10

Lille et Bruxelles :
deux systèmes métropolitains
complexes

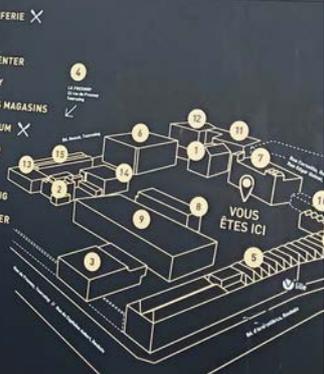


38

Conclusion

PLAINE IMAGES

- 1 LA CHAUFFERIE
- 2 LE CUBE
- 3 LE DATA CENTER
- 4 LE FRESNOY
- 5 LES GRANDS MAGASINS
- 6 L'IMAGINARIUM
- 7 LE JACQUARD
- 8 LE LINK
- 9 LE PETIT ATELIER
- 10 PICTANOVO
- 11 JEAN RENDIR
- 12 LE SECHOIR
- 13 LE STUDIO
- 14 LA TEINTURERIE
- 15 ANKAMA



ORIENTEZ-VOUS

Le projet proposé par l'Université de Lille (France)¹ et l'Université libre de Bruxelles (Belgique)² compare deux territoires de tradition industrielle : la Métropole européenne de Lille et la Région Bruxelles-Capitale. Ces métropoles ont néanmoins subi une désindustrialisation importante et une bifurcation vers l'économie de services, puis vers une économie de la connaissance et de la créativité. Comment les acteurs de la fabrique urbaine envisagent-ils, dès lors, de réintroduire dans les tissus urbains denses de (nouvelles) activités productives alors qu'elles ont été délaissées par les politiques publiques depuis quarante ans ? La notion de "ville productive" sous-entend un retour des activités de fabrication dans les villes, ce qui implique des flux de matières ou de déchets, des machines et du bruit, un foncier ou des loyers moins chers, la circulation de camions ou camionnettes. Mais au-delà de ces caractéristiques, quelles représentations les acteurs de l'urbain ont-ils de ces activités productives à réintroduire pour composer une ville dense et mixte ? Par ailleurs, ces acteurs doivent imaginer l'avenir de leur territoire dans un contexte d'incertitudes économiques, sanitaires ou géopolitiques, tout en gérant les divergences de temporalité entre stratégie, planification et programmation urbaine.

Dans ce contexte, le projet propose de revisiter la chaîne de production de la fabrique de la ville à partir des représentations et des pratiques des acteurs de l'urbain (publics et privés). Comment ces acteurs s'approprient-ils les modèles économiques et/ou urbanistiques qui circulent dans leurs sphères professionnelles respectives ? Comment les traduisent-ils d'un point de vue stratégique et opérationnel ? L'hypothèse est que des débats politiques, du croisement des expériences tech-



AVANT-1



niques, de la recherche de bonnes pratiques ou de la confrontation des imaginaires avec la réalité du terrain vont émerger des “villes productives” spécifiques aux contextes géographiques et aux rapports de force des acteurs en présence. Pour tester cette hypothèse, nous analysons les stratégies d’intégration des activités productives dans les territoires de la Métropole Européenne de Lille et de la Région Bruxelles-Capitale à trois échelles différentes : celle du grand territoire, celle du projet d’aménagement urbain et celle du projet immobilier.

Six ateliers d’échanges croisés entre les acteurs de Bruxelles et de Lille font chacun l’objet d’un livrable : 1) qu’entendent les acteurs urbains par activités productives ? ; 2) échelle et compétition territoriale ; 3) planifier la ville productive ; 4) ville productive et ville durable ; 5) Tissus et architecture de la ville productive ; 6) Enjeux fonciers de la ville productive.

L O LABORATORY
U S URBANISM
E INFRASTRUCTURE
ÉCOLOGIES

TVES TERRITOIRES
VILLES
ENVIRONNEMENT
& SOCIÉTÉ
ULR 4477

1 Laboratoire TVES (Territoires, Villes, Environnement et Sociétés).

2 Laboratoire LoUlsE (Laboratoire Urbanisme, Infrastructures, Écologies et Paysage).

PROPOS

PRÉSENTATION DES TERRITOIRES

Lille et Bruxelles constituent deux terrains particulièrement intéressants pour explorer, dans une logique d'expériences comparées, la question de la localisation intra-urbaine des activités productives. Ce choix apparaît d'autant plus pertinent que les deux territoires institutionnels ont récemment signé un accord de coopération pour favoriser les synergies et partager les bonnes pratiques. D'un point de vue géographique, ces deux territoires présentent un contexte démographique analogue : 1 143 572 habitants dans la métropole lilloise contre 1 187 890 habitants pour la Région Bruxelles-Capitale en 2016. La densité régionale de Bruxelles atteint 7 504,18 habitants/km² pour une superficie de 162,4 km². Le système urbain hétérogène de la métropole de Lille s'étend quant à lui sur une superficie de 647,8 km². Même si les terres agricoles représentent 46 % de la superficie métropolitaine, l'espace urbain polycentrique, concentré autour des villes de Lille, Roubaix et Tourcoing, accueille une forte densité de population : plus de 6 000 habitants par km² à Lille et Tourcoing et plus de 7 000 habitants par km² à Roubaix.

Deux autres caractéristiques renforcent la pertinence de la comparaison des deux terrains : leur histoire économique et urbaine, d'une part ; les relations avec leur environnement proche, d'autre part. Les deux agglomérations ont en effet un passé marqué par la révolution industrielle du XIX^{ème} siècle. Le tissu urbain de l'actuelle métropole lilloise s'est constitué à partir de trois pôles principaux, Lille, Roubaix et Tourcoing, reliés entre eux au début du XX^{ème} siècle par les grands boulevards. A Lille, l'industrie complète une vocation de ville d'État (Préfecture...) alors que Roubaix et Tourcoing sont essentiellement nées de la révolution industrielle. Bruxelles, capitale de la Belgique depuis 1830, apparaît plus dense et mono-centrique, les développements industriels les plus nombreux se localisant notamment sur le flanc ouest, le long du canal Bruxelles-Charleroi qui se prolonge vers l'Escaut et Anvers. Du côté lillois, les canaux (Deûle, Canal de Roubaix...) ont également joué un rôle important dans la structuration du tissu industriel. Tout cet héritage industriel constitue un patrimoine essentiel dans ces deux



agglomérations. La reconversion d'usines ou d'entrepôts en nouveaux sites économiques tertiaires, dès les années 1980, est alors un symbole du devenir post-industriel des deux agglomérations, à l'exemple de Tour & Taxis (ancien entrepôt royal) à Bruxelles, d'Euratechnologies (ancienne filature Le Blan) à Lille-Lomme ou de la Plaine Images (ancienne filature Vanoutryve) à Tourcoing. La question de la réintroduction d'activités productives en ville prend donc une charge symbolique particulière dans les métropoles de Lille et de Bruxelles.

INTROD



Depuis quelques mois, une équipe de chercheuses et chercheurs de l'Université de Lille (Laboratoire T.V.E.S.) et de l'Université Libre de Bruxelles (LoUlsE – Metrolab) est engagée dans un programme de recherche : Lille, Bruxelles, villes productives, expériences croisées en réponse à l'appel à projets de recherche sur la "ville productive" du PUCA, Plan Urbanisme Construction et Architecture. Après un premier thème, consacré à ce qu'entendent les acteurs institutionnels par «activités productives» (voir la synthèse de cet atelier consacré à cette approche), un second thème retient leur attention, celui des échelles et de la compétition territoriale.

En effet, les entités territoriales à Lille et Bruxelles sont organisées en fonction des niveaux de pouvoir respectivement définis par l'Etat français et le fédéralisme belge. Comment ces découpages politiques et administratifs influencent-ils la gouvernance de la ville productive ? Quelles compétitions territoriales ces découpages engendrent-ils à l'échelle métropolitaine ? Comment se distribuent les infrastructures de la ville productive en lien avec ces territoires et ces découpages politiques et administratifs ? Quels outils de coopérations existent à Lille et Bruxelles pour coordonner les niveaux communaux (municipaux), régionaux, métropolitains et les opérateurs sectoriels ?

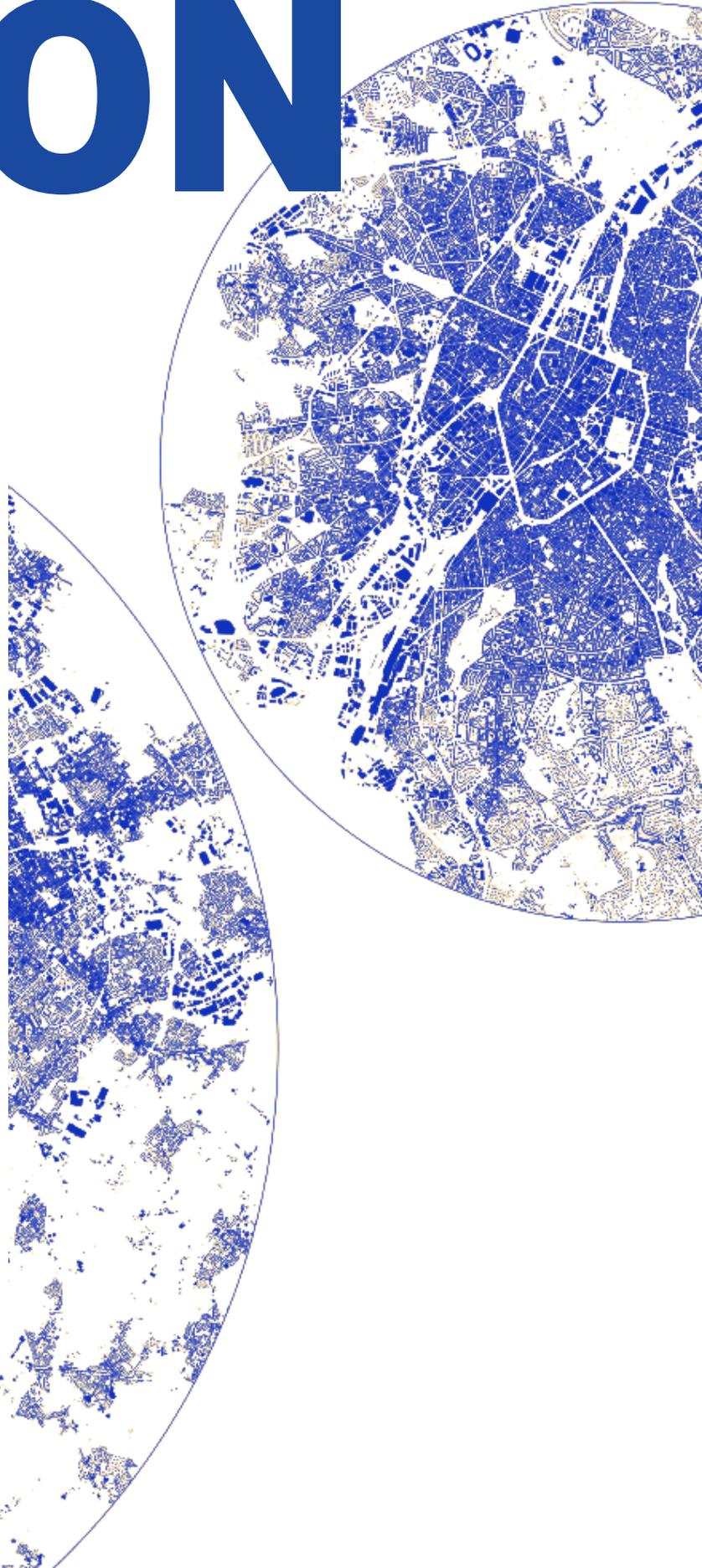
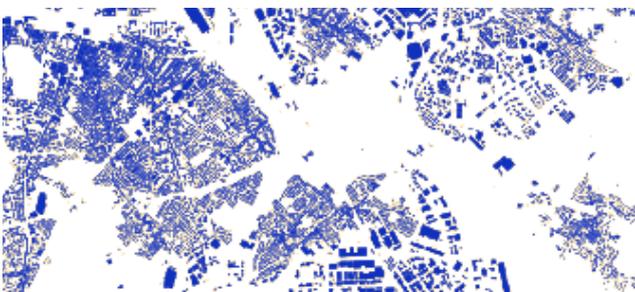
Le territoire de la MEL (672km²) est quatre fois plus étendu que celui de la région de Bruxelles Capitale (161km²). Celui de Bruxelles correspond au territoire de la planification : le PRAS (Plan Régional d'Affectation du Sol), le Plan Régional de Développement Durable (PRDD). A Lille, le territoire de la planification métropolitaine (le SCOT, le schéma de cohérence territoriale, 983km²) est

UCTION

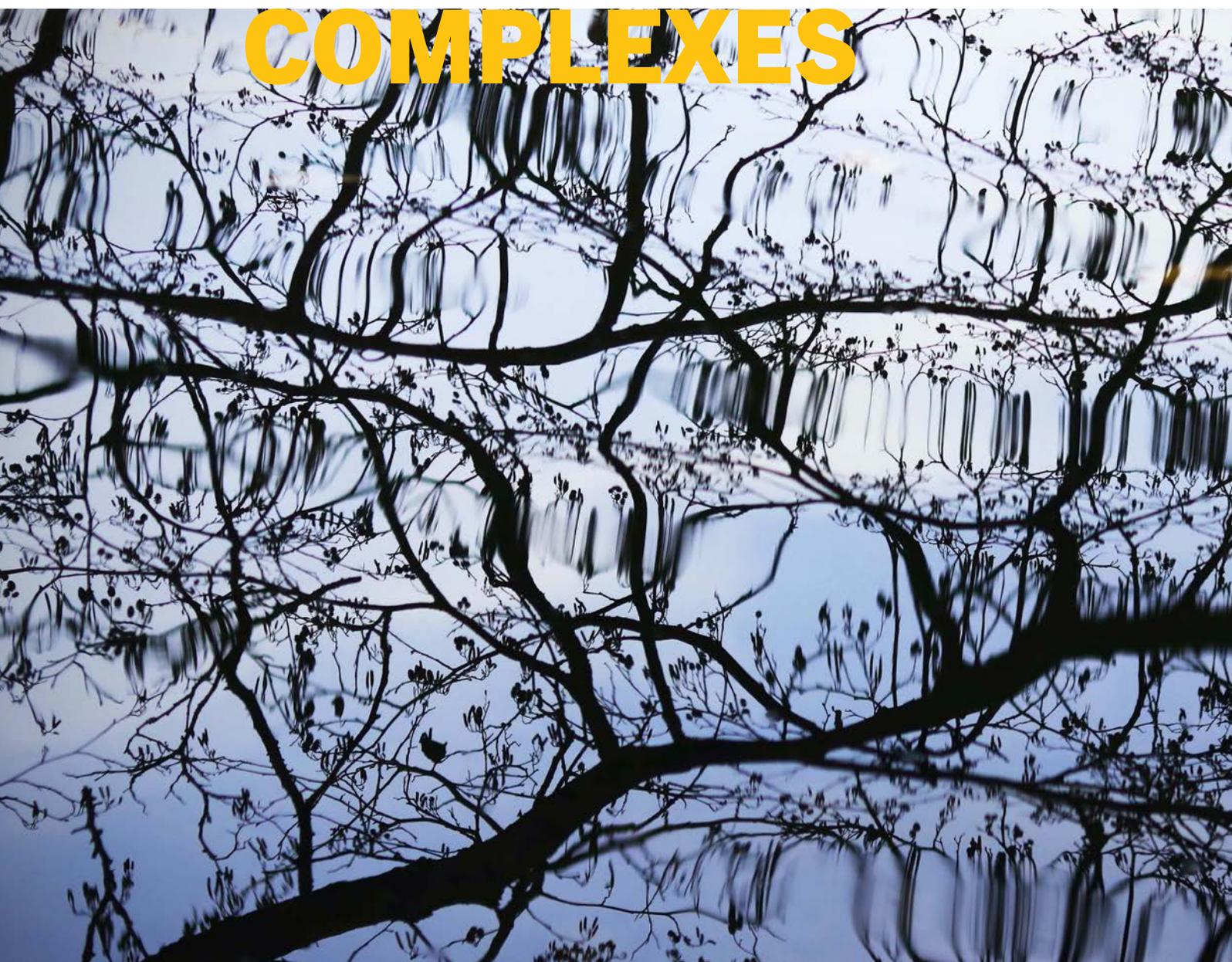
plus large que celui de la MEL, pour concerner également une communauté de communes de l'espace rural proche (la Pévèle-Carembault), au-delà des limites de l'arrondissement de Lille.

Le territoire métropolitain lillois s'inscrit dans un ensemble plus large incluant l'ancien bassin minier au sud (arc métropolitain sud Béthune-Lens-Douai-Valenciennes) ainsi que la partie belge de la métropole transfrontalière Kortrijk (Courtrai) en Flandre et Tournai en Wallonie. La compétition entre territoires pour attirer les activités joue à plein au sein de ce vaste espace. Le cœur métropolitain (la Métropole Européenne de Lille) y est concurrencé en raison de disponibilités foncières et donc d'un coût d'implantation moindre en périphérie. Il en va de même à Bruxelles, région capitale enclavée en Flandre et dont le Brabant wallon, au sud, est quasi contigu. Des parcs d'activités, de part et d'autre, sont prêts à accueillir les entreprises en quête d'une localisation métropolitaine.

Cette dialectique entre cœur de métropole et territoires voisins constitue ainsi une question importante en termes de planification, notamment dans une perspective de frugalité foncière liée à l'injonction d'un développement plus durable. L'entité métropolitaine systémique (le système lillois, le système bruxellois) se développe sur un espace plus large que le territoire politique spécifique (Métropole Européenne de Lille, Région de Bruxelles-Capitale) et englobe d'autres territoires politiques dont les objectifs de développement sont en concurrence. C'est la question de la régulation métropolitaine, qui est ici posée, sans qu'aucune réponse ne soit aujourd'hui proposée.



1 LILLE ET BRUXELLES : DEUX SYSTÈMES MÉTROPOLITAINS COMPLEXES



LILLE

Concernant le système métropolitain lillois, il convient de rappeler ici la géographie singulière de ce territoire fonctionnel, divisé sur le plan politique entre deux pays (la France et la Belgique) trois régions (les Hauts-de-France et les régions flamande et wallonne), deux départements (Nord et Pas-de-Calais) et deux provinces belges (West-Vlaanderen et Hainaut), plusieurs entités intercommunales, en France³ et en Belgique⁴, avec un statut différent de part et d'autre de la frontière, de nature plus intégré côté français, plus axé sur le développement économique côté belge. Cet espace s'étend également sur 8 périmètres de planification côté français (SCoT)⁵, selon les limites données au système métropolitain lillois, et deux en Belgique, correspondant à chacune des régions.

Ce fort morcellement « géopolitique » n'enlève rien à la réalité fonctionnelle de ce territoire, particulièrement bien irrigué sur le plan de transports - ferroviaires et routiers - que ce soit pour les marchandises (très importante offre de services logistiques) ou pour les personnes (bassin d'emploi métropolitain très intégré). Le foncier à vocation économique (zones industrielles, parcs d'activité) se déploie sur l'ensemble des territoires constitutifs du système métropolitain, chacune de ces intercommunalités jouant sa carte en matière d'attractivité des activités productives.

Du côté français, face à l'éclatement politique, une tentative de réaction avait consisté dans la seconde moitié des années 2000 à répondre à l'appel d'offre pour la coopération métropolitaine de la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale, devenue en 2005 la DIACT : Délégation interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires) avec la création, sous statut associatif, de l'Aire métropolitaine de Lille. Celle-ci devait promouvoir la coopération entre territoires à cette échelle interterritoriale mais faute de portage politique fort, elle fut dissoute en 2014. Un engagement qui aurait permis de mieux formaliser l'existence du système métropolitain et de porter des coopérations, par exemple en matière de développement économique et d'accueil des activités productives.

Dans le cadre transfrontalier, une autre réponse plus pérenne a été apportée en 2008 avec la création du premier GECT (Groupe Européen de Coopération Territoriale) en Europe, réunissant la Métropole Européenne de Lille - LMCU (Lille Métropole Communauté urbaine) jusqu'au 31/12/2014 - et les intercommunalités belges des deux régions. Cette arène de débats a pour vocation de faciliter la fluidité des coopérations de part et d'autre de la frontière ainsi que la mise en œuvre de projets communs. Ce nouveau cadre politique apparaît cependant davantage mobi-



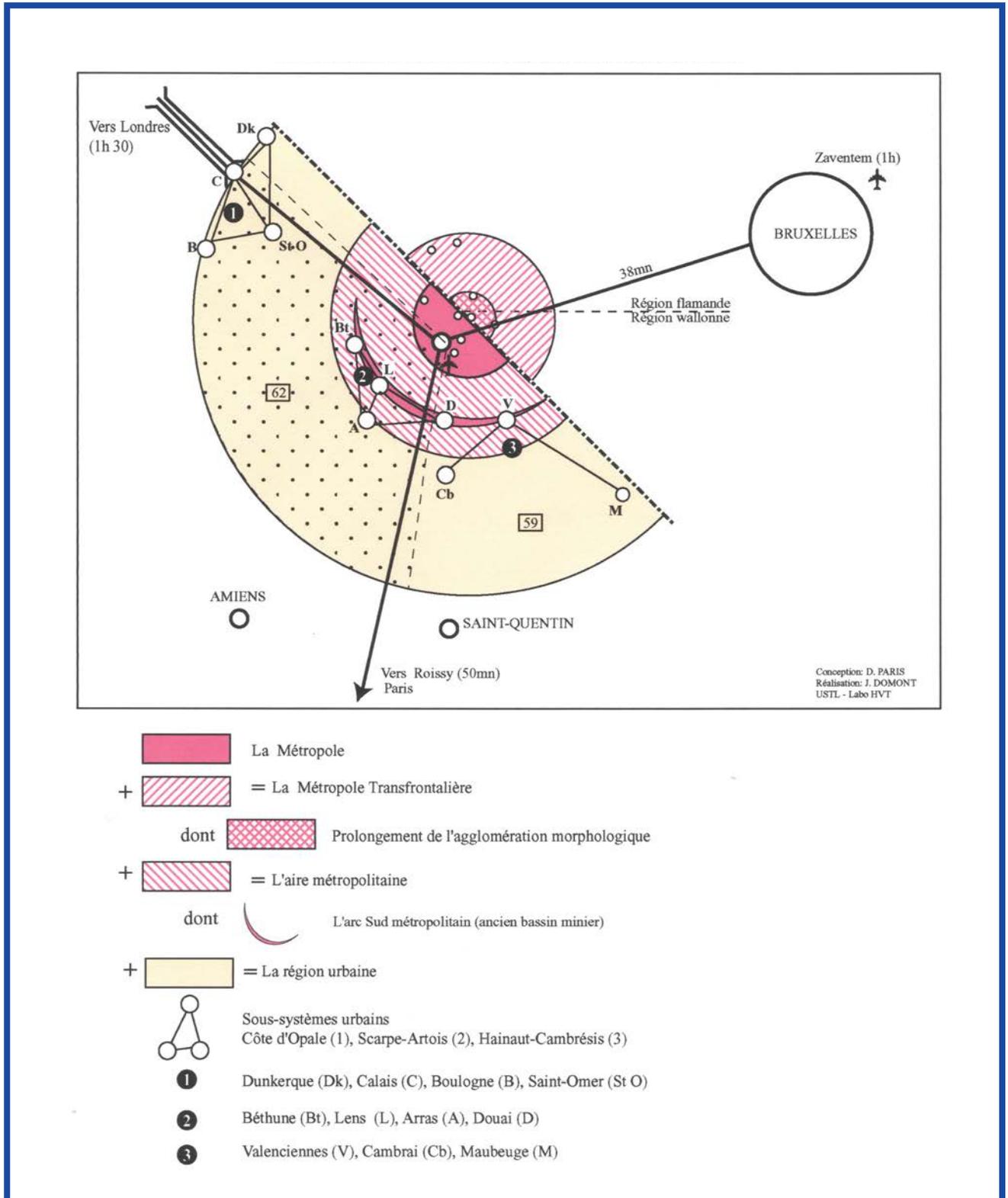


Figure 1-1 : Lille, de la métropole à la région urbaine

Source : Didier Paris (PARIS D., 2002, Lille, de la métropole à la région urbaine, revue Mappemonde, n°66-2/2002 édition Belin-Reclus, pp1-7.)

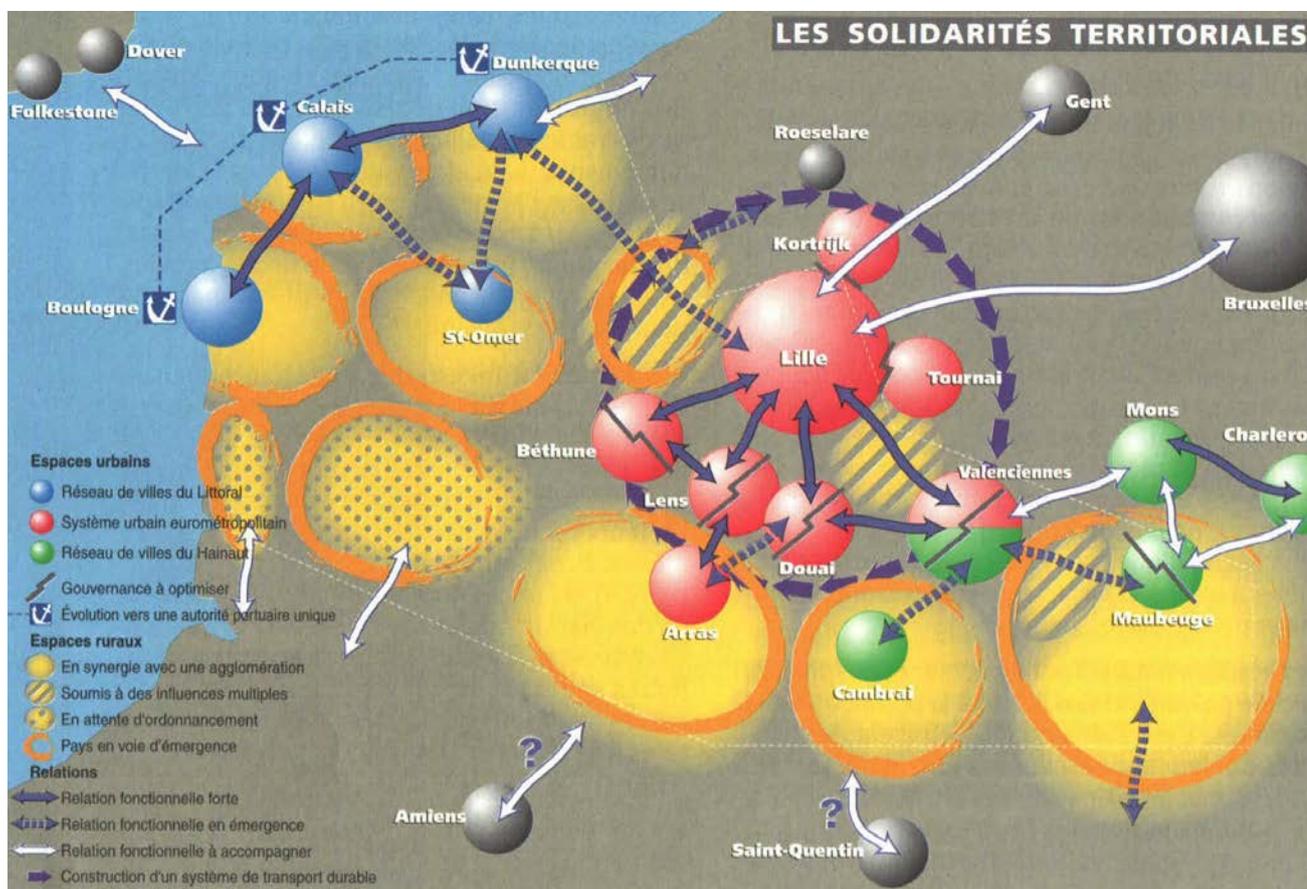


Figure 1-2 : Lille, de la métropole à la région urbaine

Source : Préfecture de région Nord-Pas-de-Calais, 2003, Les territoires de la région Nord-Pas-de-Calais., Lille, 100p.)

lisé sur des problématiques environnementales (trame verte et bleue), culturelles, de transport public que de développement économique, notamment par rapport à l'implantation d'activités, chaque territoire promouvant ses propres intérêts.

BRUXELLES

Le fédéralisme belge rend la question du territoire métropolitain bruxellois particulièrement complexe. Il faut rappeler qu'historiquement la Région de Bruxelles-Capitale est instituée lors de la troisième réforme de l'Etat de 1989. Elle est formée par un regroupement de 19 communes dont celle de la ville de Bruxelles. Dès sa création, la Région de Bruxelles-Capitale jouit d'une autonomie politique pour les questions d'aménagement du territoire et d'économie. Elle initie une réflexion au-

tour d'un Plan Régional de Développement (PRD, outil stratégique) articulé à un Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS, outil réglementaire). Cependant le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale reste relativement réduit et l'articulation de ces politiques économiques et urbanistiques avec l'échelle métropolitaine est rendue particulièrement difficile par la structure du fédéralisme belge et les tensions linguistiques. La prise en compte de l'échelle métropolitaine est d'autant plus importante que le développement des infrastructures autoroutières et de la mobilité automobile à partir des années 1960 entraîne un départ des classes moyennes et des activités économiques vers la périphérie.

Si la province du Brabant constituait historiquement l'arrière-pensée de Bruxelles, celle-ci est divisée en Brabant flamand et Brabant wallon avec la communautarisation (Communauté flamande, Communauté française, Communauté germanophone) et la régionalisation (Région

Flamande, Région Wallonne, Région de Bruxelles-Capitale) de l'État belge. En 1963, l'arrondissement de Bruxelles est divisé pour former l'arrondissement de Bruxelles-Capitale, qui formera plus tard la Région du même nom, l'arrondissement Hal-Vilvorde, exclusivement néerlandophone, et six communes flamandes à facilités linguistiques francophones autour de Bruxelles. Parallèlement, la Flandre développe des plans pour les communes autour de Bruxelles avec la volonté de mitiger l'extension de l'urbanisation autour de la capitale.

La sixième réforme de l'État initiée en 2011 donne lieu à la suppression de l'arrondissement Hal-Vilvorde et l'instauration d'une communauté métropolitaine de Bruxelles qui regroupe toutes les communes de la Région de Bruxelles-Capitale, du Brabant flamand et du Brabant wallon. Cette communauté métropolitaine de

Bruxelles est envisagée comme un instrument de régulation des politiques économiques et de l'aménagement du territoire. Dès lors, une étude prospective - Bruxelles 2040⁶ - est lancée par la Région de Bruxelles-Capitale afin d'appréhender l'avenir du territoire métropolitain bruxellois. Mais les réticences de certains partis flamands indépendantistes empêchent la mise en application de l'accord de coopération pour l'instauration de la communauté métropolitaine de Bruxelles. Conjointement, la rareté du foncier en Région de Bruxelles-Capitale exacerbe la compétition entre Bruxelles et la Flandre pour l'implantation des activités économiques. Si Bruxelles conserve un capital symbolique fort (renforcé par l'implantation des institutions européennes), les disponibilités foncières et les infrastructures logistiques (autoroutes, aéroport de Zaventem) de la périphérie flamande présentent des atouts indéniables.

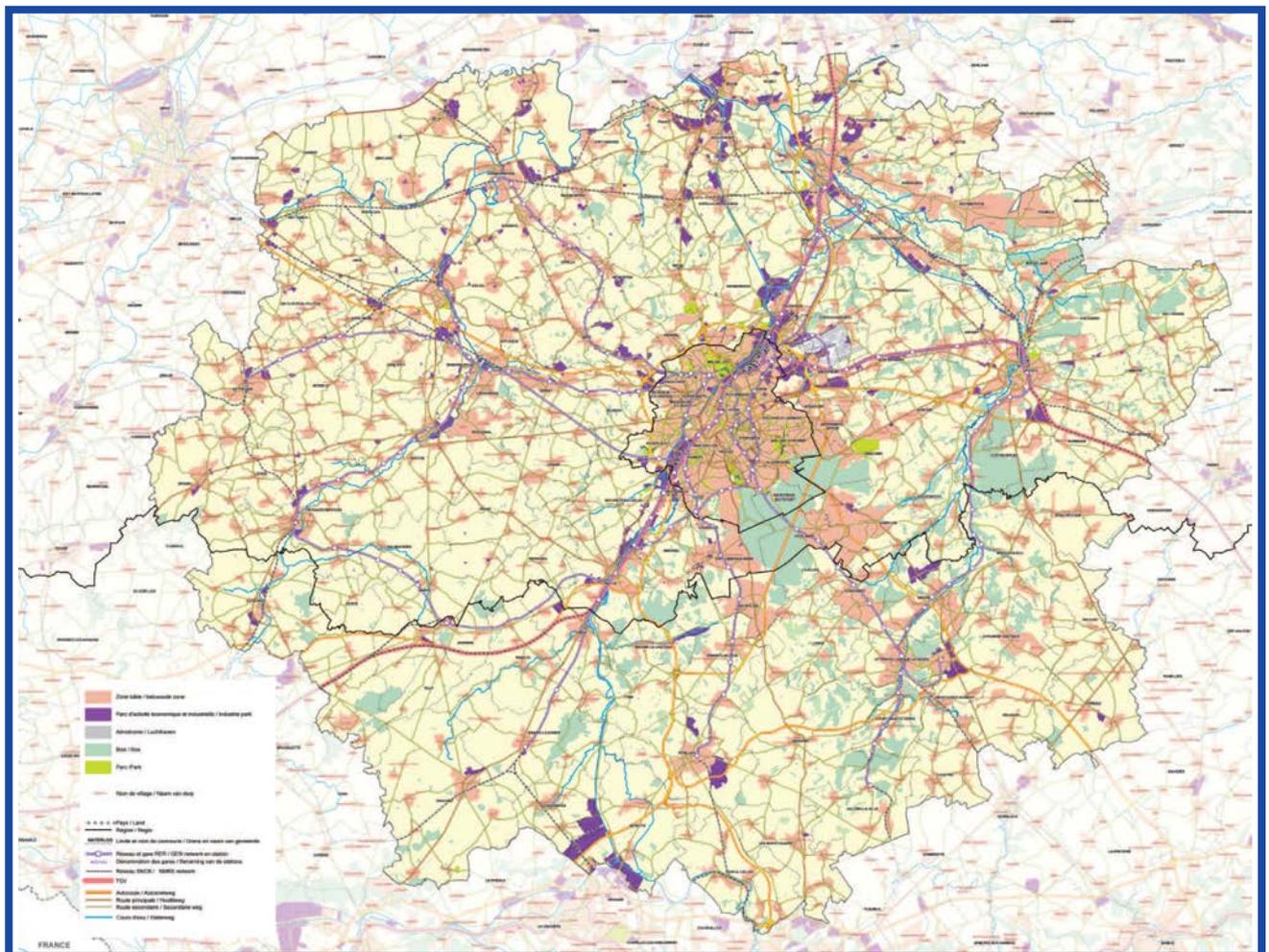


Figure 2 : Occupation du sol de fait. Source: Dejemeppe, Pierre, and Benoît Périlleux. Bruxelles 2040 : trois visions pour une métropole. Bruxelles: Région de Bruxelles-Capitale, 2012



2

L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES AU SEIN DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE TRANSFRONTA- LIÈRE DE LILLE



LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE FACE AUX OBJECTIFS DE FRUGALITÉ FONCIÈRE EN MATIÈRE ÉCONOMIQUE

Du côté de la MEL, avant que n'émerge la problématique nouvelle du ZAN (Zéro Artificialisation Nette), un effort a été affiché en matière de frugalité foncière dans les documents de planification (SCOT et Plan Local d'Urbanisme) autour d'un compte foncier volontariste. Un cycle d'aménagement commencé au milieu des années 2010 se termine, avec l'ambition d'une politique dite « des mille hectares » de zonage économique, essentiellement en extension. Cette époque s'achève progressivement pour donner la priorité au redéveloppement de sites en friche, une logique qui s'inscrit aussi dans une histoire ancienne de reconquête de friches industrielles autour de programmes mixtes associant logements, activités économiques et amélioration du cadre de vie. Il s'agit là d'une culture maintenant bien ancrée dans l'ADN des acteurs du territoire, publics et privés. Le quartier de l'Union, les Rives de la Haute Deûle en sont les illustrations les plus emblématiques. La plupart des grands sites dits « d'excellence » (Eura-technologie, Plaine images...) offrent ainsi des exemples de redéveloppement économique d'anciens sites abandonnés et souvent couplés à une programmation mixte.

La préservation des sols est ainsi réaffirmée dans les documents de planification (PLU), notamment en ce qui concerne la protection de la ressource en eau autour des champs captants (zone d'alimentation de la métropole au sud de la métropole), sur une aire englobant la communauté de communes du Pévèle-Carembault, partie prenante du SCOT métropolitain. La ressource en eau est maintenant sanctuarisée au détriment de la création de nouveaux espaces à vocation économique.

La nouvelle politique de développement économique est aujourd'hui inscrite dans le PSTET (Projet Stratégique de Transformation Economique du Territoire) couvrant les nombreux aspects dont le volet plus opérationnel de la stratégie d'accueil des entreprises (SAE), portée par le service aménagement économique de l'institution.

La crise liée au Covid et la guerre en Ukraine ont pointé la nécessité du réarmement industriel de l'Europe. Localement cette prise de conscience intervient alors que le PLU métropolitain est en cours de révision, ce qui redonne de l'importance à la question économique avec désormais la perspective du ZAN. Cela se traduit par la quantification et la justification des besoins en foncier à vocation économique dans le cadre de la révision du PLU mais passe aussi par la préservation des zonages économiques déjà inscrits (sanctuarisation dans le tissu urbain), à défaut par une



recomposition (création d'un foncier économique équivalent ailleurs) et un renforcement de la programmation économique dans les O.A.P. (Orientation d'Aménagement et de Programmation correspondant aux projets urbains). Enfin, au même titre que les autres thématiques comme le logement, le foncier économique s'inscrit également dans une orientation plus frugale du SCoT, affichant un objectif de 2/3 des nouvelles surfaces en renouvellement urbain et un tiers en extension.

L'injonction au développement économique est liée ici à la question du taux de chômage qui reste supérieur à la moyenne nationale. Pour ce faire, plusieurs initiatives ont été mises en place, comme un hub partenarial permettant les échanges avec le monde économique, la volonté affichée d'aller plus loin en matière d'intervention publique sur le foncier économique ; avec l'idée d'un portage métropolitain pour un « site vitrine » à définir ou d'identifier, au sein du tissu urbain, une offre de foncier à vocation économique « clefs en main » à l'issue d'appels à projets (A.A.P).

Le sujet de l'implantation d'activités économiques sur le territoire de la MEL s'inscrit bien en partie dans un contexte concurrentiel avec les territoires voisins : la création d'un nouveau parc d'activité dans les Weppes bénéficie aussi, pour l'emploi, aux territoires voisins du sud. Réciproquement, un développement économique dans l'ancien bassin minier a des retombées pour la Mel. Toutes choses égales par ailleurs, nous sommes plus dans une relation de réciprocité des effets et de complémentarité que de concurrence. C'est particulièrement vrai en matière de logistique notamment autour des perspectives liées au canal Seine-Nord, pour lesquelles la bonne échelle d'analyse est celle du grand territoire des Hauts-de-France et des territoires voisins belges et non celle du périmètre de la MEL. Cependant, concernant la disponibilité foncière, des élus précisent que la MEL serait allée très loin et très vite en matière de limitation de la consommation foncière en anticipant les évolutions législatives et réglementaires et qu'elle se trouve à présent dans une situation tendue quant aux stocks de foncier économique à commercialiser. Ce n'est pas le cas des territoires voisins qui ne se sont pas infligés les mêmes contraintes et disposent encore de grands tènements à vocation économique. En revanche, la Mel se doit désormais de reconstituer des stocks dans le tissu urbain. Néanmoins, avec la loi Climat et Résilience (22 août 2021) et la perspective du ZAN, tous les territoires seront bientôt logés à la même enseigne.

Cette relation entre métropole et territoires voisins se situe d'autant plus dans une logique de complémentarité que la MEL porte la question de l'attractivité face aux autres métropoles françaises et européennes. Le développement des filières d'excellence (pôle image, technologies de l'information et de la communication) depuis 20 ans participe au changement d'image de la métropole, mais aussi des territoires voisins, à l'exemple des métiers de l'image bénéficiant non seulement à la MEL, mais également au Dunkerquois (École Supérieure d'Art du Nord-pas de Calais /Dunkerque-Tourcoing) au Valenciennois (La Serre Numérique) et au bassin minier (Arenberg Creative Mine). Il peut en être de même pour les activités productives. Cependant, si la question de l'attractivité est importante, il convient de ne pas perdre de vue que 80% de la demande de foncier économique est d'origine endogène, émanant des entreprises déjà implantées, à l'occasion de leur processus de développement. C'est là que se situent les enjeux les plus importants en matière d'accompagnement du développement d'entreprises au fort ancrage local (bassin d'emploi, ressources territoriales) souhaitant rester dans leur territoire. C'est sans doute là que résident également des pistes de dialogue avec les territoires voisins.

L'ARC SUD MÉTROPOLITAIN : L'ANCIEN BASSIN MINIER ENTRE OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET LOGISTIQUE ET NOUVELLE NÉCESSITÉ DE PLUS DE FRUGALITÉ FONCIÈRE

Au sein du vaste système métropolitain, les territoires de l'arc sud de la métropole - correspondant à l'ancien bassin minier - ont connu depuis quelques années une certaine spécialisation sur le plan économique. Notons une présence de l'industrie plus prononcée sur Béthune et Bruay tandis que Lens-Liévin a davantage basculé sur les activités de services aux entreprises et que Hénin-Carvin est très marqué par la logistique et l'entrepôt impliquant des problématiques de thrombose sur le couloir de l'A1 qui impactent ce secteur d'activité. Il s'agit en partie de formes de redéploiement depuis la métropole lilloise comme l'illustre le projet de plateforme logistique de Dourges, issu des réflexions dans le cadre du schéma directeur de la métropole au début des années 2000.

Jusqu'à aujourd'hui ces territoires ont plutôt développé des politiques d'accueil d'entreprises avec, sur les dix

dernières années, une production d'environ 2 000 hectares de foncier à destination économique pour les deux SCOT concernés - 200 hectares par an pour moitié sur chaque SCOT Lens-Hénin-Carvin et Béthune-Bruay - soit une consommation massive de terre agricole. Si du côté de Béthune-Bruay, le volume du foncier économique équivaut à peu près à celui destiné à l'habitat, sur Lens-Hénin-Carvin - en particulier sur Henin-Carvin et le couloir de l'A1 - le foncier économique en extension est très largement dominant. Bien évidemment, à présent, il est nécessaire de revoir les politiques et les stratégies dans le cadre des révisions en cours des documents de planification.

Face à cette situation, l'agence d'urbanisme de l'Artois s'est lancée dans une recension exhaustive du foncier économique à travers un outil de connaissance de type SIG, également orienté sur les questions de transition. L'objectif est de mettre en évidence des écosystèmes locaux sur le modèle de la « toile industrielle »⁷ et de mieux comprendre les liaisons entre entreprises et le parcours des produits. Par cet accompagnement des territoires du pôle métropolitain de l'Artois, il s'agit à la fois d'aider à sortir des logiques de concurrence entre territoires et de mieux cibler le foncier disponible au sein de la tache urbaine afin d'éviter une extension qui tend à se poursuivre avec de récentes implantations (citons le site logistique européen de SEB pour 2023 sur la zone industrielle de l'Alouette). La consolidation de cet outil de connaissance mis à disposition des territoires constitue sans doute un préalable à une saine régulation entre ceux-ci, en objectivant les données pour permettre le dialogue entre les territoires et les acteurs.

Quelle gouvernance en matière de développement économique et implantation d'activités ?

Le pôle métropolitain de l'Artois fédère les trois agglomérations (150 communes) de l'ancien bassin minier du Pas-de-Calais autour de sujets comme l'environnement, les trames vertes et bleues, la transition écologique et, plus récemment, la coopération économique. L'ensemble regroupe 650 000 habitants, mais les structures de gouvernance restent très morcelées. La commune principale, Lens, ne pèse que 30 000 habitants. Ce morcellement politique génère des champs de concurrence plus intenses entre territoires, entre communes, et une capacité de portage collectif de projets moins forte. Il s'exprime par un éventail politique désormais très large, intégrant toute la palette nationale de l'extrême droite à la gauche (des couleurs politiques pas toujours compatibles entre elles) dans lequel s'ins-

crivent les acteurs locaux. Ainsi, pour deux des trois agglomérations, le chantier du PLU intercommunal n'est pas engagé. Seule la CABBLR (Communauté d'Agglomération de Béthune Bruay Artois Lys Romane) a fait ce choix.

Ainsi, la capacité d'orienter le développement économique ou de réguler est plus délicate. L'exemple le plus flagrant concerne la logistique, premier employeur du territoire avec plus de 18 000 emplois. La présence d'un vaste carrefour routier défini par un triangle entre trois autoroutes (A1, A26, A21) crée une très forte pression des opérateurs de logistique et du transport, avec une multiplication des opportunités d'implantation depuis trente ans et une facilité pour ce grand territoire en conversion. Ce qui n'est pas sans interroger quant aux effets sur le trafic routier, aux émissions de gaz à effet de serre et à l'importante consommation de foncier par unité d'emploi pour une activité ici plus en prise avec l'aval de la chaîne de valeur (distribution) que son amont (production). Les territoires subissent plus qu'ils ne décident, faute de pilotage politique fort. Même la grande zone industrielle emblématique de la reconversion post-charbon vers l'industrie automobile, la zone de Douvrin, avec la Française de Mécanique (moteurs) a dû faire de la place à la logistique, alors même que l'emploi dans l'industrie mécanique était menacé.

Ceci dit, l'industrie reste toujours très présente, avec un intérêt des élus pour une intensité à l'hectare plus forte en emplois que pour la logistique. Des implantations récentes donnent de nouveaux indices sur les orientations possibles : la relocalisation avec Safilin à Béthune qui réimplante en France une activité textile jusque-là développée en Pologne, le développement de l'économie circulaire avec Black-Star spécialisé dans le pneu réchapé, installé sur l'ancien site de Bridgestone à Béthune.

L'arrivée de la fabrique de batteries ACC à Douvrin donne également un signe fort, à la fois au niveau du redéveloppement de l'industrie sur un site en mutation, mais aussi sur l'évolution du tissu industriel, avec la perspective de développer une véritable filière. C'est ainsi qu'en amont, le CRITT M2A de Bruay-Laboussière, centre d'essais sur l'automobile, vient d'investir massivement sur la recherche en matière d'électromobilité. De même, à l'occasion du plan de relance covid, 170 industries du territoire identifiées « à potentiel d'innovation » sont accompagnées avec l'obtention du label « Territoires d'industrie ». Un autre signe positif pour le développement des activités productives.

ZOOM SUR LE PARC DES INDUSTRIES ARTOIS-FLANDRE À DOUVRIN ET BILLY-BERCLAU ET L'OFFRE DE FONCIER ÉCONOMIQUE DANS LE BASSIN MINIER

Il s'agit d'une vaste zone industrielle de 460 hectares, gérée par le Syndicat mixte du parc des Industries Artois-Flandre qui compte deux adhérents, la CABBLR (Communauté d'Agglomération de Béthune-Bruay, Artois-Lys Romane) et la CALL (Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin). La zone a été créée en 1967, dans le cadre de la politique de reconversion du bassin minier, pour accueillir notamment l'usine de moteurs de la Française de Mécanique sur 140 hectares au début des années 1970. C'est seulement à partir des années 1990, que d'autres entreprises s'installeront sur le reste du parc dont Draka Comteq France (fibre optique) et Baulieu (fibre synthétique pour moquette).

A partir des années 2000, le parc prend le virage du développement durable, avec une certification ISO 14001. Une attention particulière est portée aux questions environnementales, plus spécifiquement sur les rejets et les sols ainsi que sur les questions paysagères afin de faciliter l'intégration du site par rapport au tissu urbain environnant et au développement de mobilités douces (12km de voies cyclables et piétonnes). Ainsi, en 20 ans, ce choix a considérablement transformé le parc.

En 2009, une crise freine les nouvelles implantations et affecte les entreprises existantes. La Française de Mécanique - installée originellement sur 140 hectares - lance un plan de compactage à 40 hectares accompagné d'une baisse de la production et du nombre de salariés. Face à cette situation, la seule alternative du moment concernait des demandes d'implantations logistiques. Quatre grosses opérations d'implantation ont ainsi oc-



Figure 3 . SEQ Figure * ARABIC 4: Parc des industries Artois Flandres, La transformation de l'industrie automobile et la transition vers le véhicule électrique

Source : Syndicat Intercommunal de la Zone Industrielle Artois-Flandres

cupé les années 2017-2020, avec à la clef la création de 1 000 emplois. Ensuite, à partir de 2019, de nouveaux projets industriels voient le jour. Grâce à un schéma directeur élaboré avec l'aide de l'EPF (Établissement Public Foncier) sur les 90 hectares libérés par la Française de Mécanique, devenu Stellantis, il est possible d'offrir des solutions. Le projet le plus emblématique est A.C.C., le fabricant de batteries, qui ouvrira en 2023 sur 35 hectares (demande de permis à 75% de densité bâtie) et pourrait atteindre 2000 emplois en 2030.

Ce regain industriel pose la question de la requalification des parcs existants, nécessaire pour accueillir ces nouvelles industries, car les réunions publiques montrent que l'acceptabilité des nouveaux projets économiques est bien plus grande au sein de parcs existants qu'en consommation de foncier agricole. Il apparaît ainsi qu'un site de près de 500 hectares à 25 kilomètres de Lille constitue une opportunité unique. A l'avenir, il ne sera sans doute plus possible de créer de tels parcs industriels aussi près d'un pôle urbain métropolitain. De fait, la complémentarité entre l'arc sud métropolitain de l'ancien bassin minier et la métropole lilloise apparaît désormais évidente : A.C.C. bénéficiera de la proximité de Lille (marché de l'emploi des cadres) et Lille tirera avantage de l'image de cette usine. Ces grands tènements doivent donc être préservés pour l'industrie, face aux enjeux de réindustrialisation de l'Europe, plus que pour la logistique, et être densifiés.

Cette question de la densification des parcs se pose partout dans le bassin minier, en particulier sur Lens-Liévin et surtout Hénin-Carvin, où il n'y a plus de disponibilité, par rapport à Béthune-Bruay, où il reste encore du foncier économique. C'est ce qui rend ce territoire actuellement très compétitif en matière d'implantation. Avec l'arrêt de Bridgestone (pneu) se pose aussi la problématique de la conversion du site (arrivée de Black-Star, pneus réchapés, sur une partie).



Figure 4 : Schéma directeur retenu en 2017 de Parc des industries Artois Flandres

Source : Patriarche Hank et Projex, Syndicat Intercommunal de la Zone Industrielle Artois-Flandres

Pendant longtemps le foncier économique du bassin minier était très abondant et avait donc peu de valeur : il y a 20 ans, on ne vendait pas le foncier aux entreprises, on le donnait ! Par ailleurs, l'action publique palliait l'absence d'initiatives privées mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Il faut donc aussi prendre en compte les acteurs privés du marché foncier et faire évoluer la culture des acteurs publics. De fait, une coordination existe entre territoires quant aux prospects, avec la capacité de transférer un dossier chez un voisin ou d'éviter les concurrences relatives aux subventions demandées par les investisseurs.

Cependant, la difficulté pour les acteurs publics reste la maîtrise du foncier. Les industriels en restructuration, toujours propriétaires du foncier abandonné, (c'est le cas de Stellantis pour 30 hectares à Douvrin), peuvent vendre à la première offre alléchante, à une structure logistique plutôt qu'une activité industrielle. Par ailleurs, les opérateurs de logistique sont rarement propriétaires des entrepôts. En réalité, ils les louent (y compris Amazon) à des promoteurs spécialisés qui ont leur propre stratégie, tournée vers leur secteur d'activité, ce qui peut amener à bloquer des projets industriels. C'est la principale limite à l'élaboration d'une stratégie foncière publique.

Une réponse, apportée sur d'autres territoires est l'utilisation du bail emphytéotique (foncière créée à cet effet en Savoie), ce qui n'intéresse pas les promoteurs, mais plutôt les vrais utilisateurs. L'autre solution, utilisée sur ce territoire, est de travailler avec des promoteurs « logisticiens » pour les amener à entrer dans une démarche de promotion industrielle, avec des offres immobilières rapides à mettre en œuvre pour des entreprises de production qui ne souhaitent pas être propriétaires de leurs bâtiments.

En effet, un élément intéressant concerne la flexibilité des bâtiments logistiques, généralement modulaires, dont il est possible d'envisager une reconversion future, comme à Bully-les-Mines où un producteur de couches (Natuopera) vient de s'implanter dans une ancienne structure logistique. Cependant, les bâtiments industriels ne sont le plus souvent que l'habillage d'un process et dès que celui-ci s'arrête, l'édifice devient inutilisable. Il s'agit maintenant pour la logistique de s'orienter vers des bâtiments durables, souvent imaginés avec un architecte. Ce sera encore plus vrai avec les nouvelles réglementations sur les toitures (panneaux solaires ou végétalisation). Cependant l'accessibilité reste problématique. A l'origine le parc des industries d'Artois Flandre était connecté au rail, mais celui-ci a été abandonné il y a 20 ans. La seule alternative à la route est le canal, solution à l'étude pour ACC (Automotive Cells Company).

A la suite de l'appel d'offres à coopération métropolitaine lancé par l'État, le projet constitutif de l'aire métropolitaine de Lille s'est mis en place en 2005 sous forme associative. L'objectif était de rendre visible ce vaste territoire métropolitain de 3,5 millions d'habitants à moins de 30/40 minutes de Lille, classé dans les 20 premiers ensembles métropolitains européens. Cette entité réunissait tous les territoires concernés, du sud (bassin minier, Artois) au nord (Courtrai, Tournai) du système métropolitain régional, dans une démarche de coopération sur différents sujets d'aménagement et de développement. Malheureusement, faute de volonté politique, la structure a été dissoute après une dizaine d'années d'existence.

Si de nombreux travaux d'étude ont été réalisés, les initiatives les plus concrètes n'ont pu aboutir, notamment en matière économique. Ainsi, une cartographie des

zones d'activités de plus de 5 hectares a été produite, afin d'avoir une vision globale des capacités d'accueil d'entreprises.

Une charte du développement économique avait même été élaborée entre la métropole lilloise et certains territoires de l'Artois et du Douaisis, portant sur 14 engagements : qualité des zones, des dessertes, management environnemental, refus de cession de foncier à l'euro symbolique et mise en œuvre de prix planchers communs, harmonisation des taux de subvention applicables sur tous les territoires de l'aire métropolitaine, échange d'information sur l'offre et la demande en matière de foncier, prise en compte de l'existant avant toute création de nouvelle zone, interdiction de démarcher des entreprises déjà implantées dans l'aire métropolitaine.

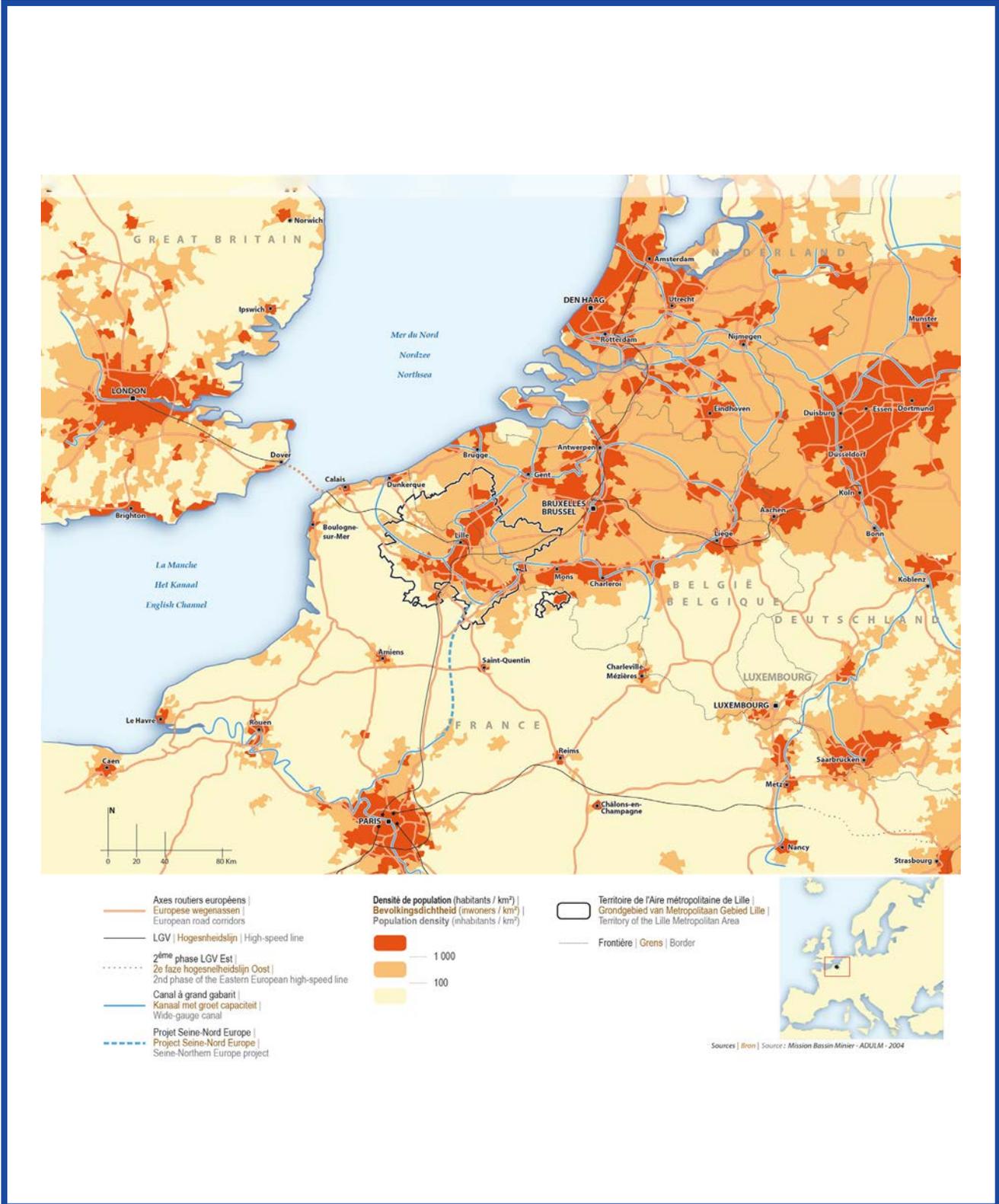


Figure 5: L'Aire Métropolitaine de Lille au cœur de l'Europe du Nord

Sources : Mission Bassin Minier, ADULM, 2004

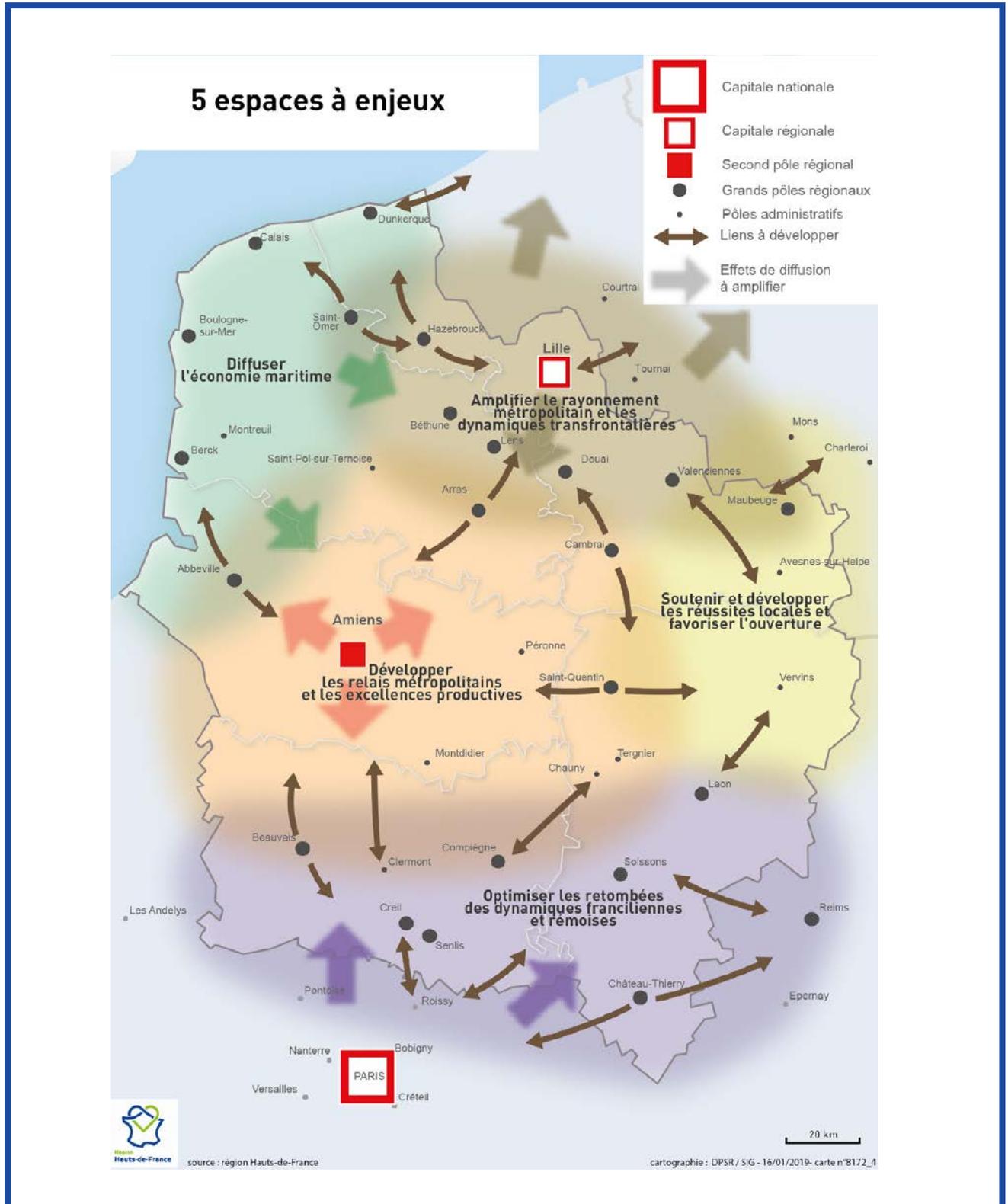


Figure 6 : Cinq dynamiques de développement
 Source : SRADDET Le rapport (2020), Région Hauts-de-France

Il s'agissait de mettre sur pied un dispositif non concurrentiel de bonne conduite entre les territoires, mais l'opposition virulente de ceux qui ne s'étaient pas engagés dans la démarche a conduit à l'échec. Cela pourrait devenir une source d'inspiration pour une éventuelle relance des coopérations sur le sujet. Mais depuis cet épisode, le contexte institutionnel a beaucoup changé : loi MAPTAM (loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles), SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires). Malgré tout, dans ce récent document de planification régionale (le SRADDET), l'aire métropolitaine reste toujours identifiée comme un territoire à enjeux. Si les représentations valident la pertinence des réflexions stratégiques, c'est bien de la volonté politique que dépendent les résultats concrets.

ENTRE CŒUR DE MÉTROPOLÉ ET ARC SUD DU BASSIN MINIER : LE POSITIONNEMENT DES ESPACES RURAUX PÉRIURBAINS FACE AUX DÉVELOPPEMENTS DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES ; LE CAS DU PÉVÈLE-CAREMBAULT

Situé entre le bassin minier et la métropole lilloise, au sud de celle-ci, et partageant le même territoire de SCOT, la Pévèle-Carembault (97 000 habitants, 38 communes regroupées en une seule communauté de communes depuis 2014) représente un territoire rural périurbain attractif, aussi bien du point de vue résidentiel que des activités économiques. La constitution du territoire s'est achevée avec la fusion de cinq anciennes intercommunalités et une commune (Pont-à-Marcq) qui avait jusqu'alors refusé toute intégration à un établissement public de coopération intercommunale car elle bénéficiait de la rente fiscale de l'entreprise Agfa-Gevaert (laboratoire de développement photographique) installée chez elle. Toutefois cette entreprise n'a pas survécu à la fin de la photographie argentique et à l'évolution technologique de l'imagerie médicale.

Longé à l'ouest par l'A1 Paris-Lille (accès par le diffuseur de Seclin) et traversé, vers l'est, par l'A23 Lille-Valenciennes, avec le diffuseur d'Orchies, son accessibilité représente un véritable avantage, au cœur du territoire. Il est tourné pour l'essentiel vers Lille, mais aussi vers Douai (sud-est) et Carvin (sud-ouest). Cette jeune institution n'a pas d'antériorité quant à une éventuelle stratégie économique. Par contre, dans le cadre du SCoT

de Lille Métropole de 2017, les choix relatifs à l'implantation de parcs d'activité ont permis une réflexion sur la nature de ce que l'on peut étendre : ceux d'ambition régionale implantés près des autoroutes et ceux de nature plus locale, destinés à répondre aux besoins des entreprises du cru récupérant de nouveaux marchés, dans le cas de relocalisation de productions avec un besoin en foncier pour se développer. Un troisième niveau d'intervention concerne l'accompagnement des activités économiques, notamment artisanales et PME, localisées dans le tissu urbain.

Du point de vue du foncier, ce territoire ne peut plus être considéré comme un réservoir, une ressource au service du redéploiement des activités de la métropole. D'une part, d'importantes contraintes en limitent l'artificialisation au droit des champs captants de la métropole, d'autre part, comme ailleurs, le ZAN constitue désormais un horizon définitif. Enfin, les habitants, dont beaucoup de néoruraux qui ont choisi ce territoire, font pression pour maintenir un cadre de vie rural agréable et expriment leur opposition par rapport à certains projets de développement. Nous sommes là dans des logiques de conflits d'usage. Par ailleurs, aujourd'hui, toutes les zones programmées pour le développement économique sont occupées. Pour l'avenir, on pourrait imaginer une stratégie organisée selon 3 strates : une consolidation des plus grands parcs, les mieux situés par rapport aux échangeurs, avec pourquoi pas une extension pour l'accueil des entreprises les plus grosses ; la poursuite de parcs plus petits, d'intérêt local, avec une réflexion éventuelle sur la densification des parcs existants ; enfin, la mobilisation d'anciens bâtiments industriels abandonnés au cœur des bourgs pour accueillir des activités plus légères, susceptibles de générer moins de nuisances.

Dans la perspective de frugalité foncière imposée par le ZAN, il apparaît, après plusieurs décennies d'implantation d'activités sur le territoire, que l'enjeu économique majeur du Pévèle-Carembault n'est plus tant d'accueillir de nouvelles entreprises que d'accompagner les extensions nécessaires au développement de celles déjà implantées.

Si l'intercommunalité est récente, elle veut néanmoins se doter d'outils nécessaires à la construction d'une stratégie, à commencer par l'élaboration d'un PLU intercommunal, dont le chantier est en cours depuis début 2022. Sur le plan économique, jusqu'à aujourd'hui et dans le prolongement des anciennes structures intercommunales - avant la fusion de 2014 - nous assis-

tons à une multiplication des petites zones d'activités dans les différentes communes sans vision d'ensemble, mais avec un retour fiscal local. Les perspectives de la réforme de la taxe d'aménagement jusque-là perçue par les communes, prochainement affectée à la communauté de communes, va changer la donne.

Du point de vue de la planification, le PLU intercommunal en cours d'élaboration constituera un atout indéniable pour déployer une vraie stratégie. Par ailleurs, elle pourra peser dans le débat sur la révision à mi-parcours du SCoT métropolitain, parallèlement à la mise en œuvre du ZAN.

L'ARC NORD TRANSFRONTALIER DE LA MÉTROPOLE : LE CAS DE L'IDETA

Sur le versant belge de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai, l'exemple de l'IDETA, Intercommunale de développement de Tournai-Ath, permet d'illustrer les tensions en matière d'usage du foncier à visée économique sur un territoire compris entre Lille et Bruxelles, en bordure, au nord, de la Région flamande, au sein de ce que l'on appelle aujourd'hui la Wallonie picarde (23 communes-186 anciennes communes avant la fusion de 1977 ; 1377 km² ; 330000 habitants), c'est à dire la partie occidentale de la province du Hainaut. Cet espace est donc fortement marqué par les dynamiques métropolitaines de Lille (Tournai, à l'ouest) et Bruxelles (Ath, à l'est), ainsi que par celle de l'une des régions les plus riches d'Europe, la Flandre. Depuis plus de trente ans, une stratégie de développement a été suivie le long des axes auto-routiers (E42, dorsale wallonne et autoroute Lille-Bruxelles) avec la création de 850 hectares de zoning industriel, dont les plus importants sont Tournai-ouest et Orientis entre Lessines et Ath. Ces zonings accueillent 600 entreprises pour 12 600 emplois, majoritairement des PME régionales, mais certaines sont issues des pôles économiques voisins cités plus haut. La logistique est très présente, et, du point de vue des activités productives, c'est l'agroalimentaire qui est prépondérant.

Actuellement, dans ce territoire semi-rural la plus grande commune est Tournai. Elle pèse 70 000 habitants avec un noyau urbain de 35 000 habitants, l'autre moitié étant dispersée entre les communes rurales regroupées administrativement avec la ville centre. La création d'un nouveau zoning n'est plus envisagée, eu égard aux contraintes et aux perspectives correspon-

dant au ZAN français, l'équivalent du « stop béton » en Wallonie. Par contre, le territoire est encore assez bien doté en matière de disponibilités foncières. L'extension de parcs existants demeure possible, ce qui représente 350 hectares à l'horizon 2025 pour 8 000 emplois estimés.

Par ailleurs, peu touchée par la révolution industrielle, cette partie occidentale de la Wallonie dispose de peu de friches industrielles à reconverter à la différence de Charleroi ou Liège. Il n'existe que quelques opportunités ponctuelles (4 ha à Tournai et 8 ha en bord de l'Escaut également à Tournai).

En ce qui concerne la gouvernance transfrontalière de cet arc nord métropolitain, depuis 2008, la Wallonie picarde participe au premier GECT (Groupements Européens de Coopération Territoriale) créé en Europe : Lille-Kortrijk-Tournai (LKT). Elle se considère, du point de vue stratégique, comme la porte d'entrée occidentale de la Wallonie, considérant sa proximité avec Lille comme un atout. C'est en 2006, pour se démarquer de l'image du reste de la province, en crise, que le Hainaut occidental a choisi l'appellation Wallonie Picarde. À l'exemple de Lille, un Conseil de développement a été créé afin d'associer la société civile à la démarche. Mais si la coopération avec Lille est maintenant bien établie, celle avec Bruxelles - nécessaire par rapport au contexte de l'est du territoire - reste encore à construire.

Les politiques et stratégies d'aménagement, aujourd'hui tournées vers plus de frugalité foncière, passent par divers documents au niveau de la région wallonne :

- Le Schéma de développement du territoire wallon (SDT, 2019) est un document d'orientation non contraignant. Il a pris la suite de l'ancien SDER (Schéma de développement de l'espace régional).
- Le Code du développement territorial (CoDT, 2017) regroupe les dispositions légales d'aménagement du territoire.
- La Déclaration politique régionale wallonne (DPR, 2019-2024) décline les orientations politiques. C'est elle qui, aujourd'hui, affiche les ambitions de la région en matière de politique dite « stop-béton ».
- Au niveau local, en revanche, les plans de secteur sont maintenant anciens et obsolètes, datant de 1977 à 1987 selon les cas, alors qu'ils déterminent l'affectation du sol.

Concernant la politique de « stop béton » mise en œuvre par la Wallonie, actuellement 12km² par an sont artifi-

cialisés (3 hectares/jour) contre 18km² il y a une quinzaine d'années à l'échelle régionale. La surface résidentielle a augmenté de 50% sur les 35 dernières années et celle des terrains artificialisés de 40% sur 40 ans. L'objectif politique est d'arriver à 6km² en 2020 et 0 en 2050. A contrario, la Wallonie compte 3 700 ha de friche industrielle avec un objectif politique de reconversion de 100 ha/an et 30% du stock reconverti en 2030. Mais la réhabilitation, qui est du ressort des intercommunales de développement, ici IDETA (Tournai-Ath) et IEG (Mouscron), est plus compliquée en milieu urbain où il faut prendre en compte l'avis des riverains, les choix des autorités locales, les questions d'accessibilité et de nuisance. Sur le territoire de la Wallonie picarde, qui possède peu de friches, deux exemples, à Tournai, apportent une illustration : Technicité (quartier Saint-Piat)

portant le hub créatif de Wallonie picarde ainsi que du coworking et le projet de Technopole des métiers de l'économie circulaire adossé à l'Escaut, proposé pour un financement FEDER (Fonds Européen de Développement Régional).

Nous constatons cependant que le sujet économique n'est pas substantiellement porté par le GECT, en tout cas en ce qui concerne les volets implantation d'activité, développement des parcs d'activités, versus frugalité foncière. Il n'y a pas, aujourd'hui, de vision partagée quant aux nouveaux enjeux de limitation de l'artificialisation des sols, notamment à destination économique. Au sein du GECT, les territoires restent concurrents en matière d'attractivité.



Figure 9 : Technicité, Tournai

Source : Site internet IDETA - Centre d'entreprise TechniCité - Lieu phare de la créativité



3

L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS PRODUCTIVES AU SEIN DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE BRUXELLES



L'ÉVOLUTION DES IMPLANTATIONS ÉCONOMIQUES DANS L'AIRE MÉTROPOLITAINE BRUXELLOISE

Depuis 1981, l'emploi industriel en Région de Bruxelles-Capitale a été divisé par quatre, alors qu'il l'a été par deux à l'échelle nationale belge. Parallèlement à ce phénomène, on a assisté à une augmentation de la valeur produite et à des reconfigurations et des spécialisations de l'industrie (comme la reconfiguration de l'industrie dans le Brabant Wallon vers le secteur pharmaceutique).

À l'échelle nationale, nous avons assisté à un développement de l'industrie dans le Courtrais qui prolonge celle de la métropole lilloise. Il existe dans le Hainaut une industrie lourde et vieillissante avec une très faible densité d'emploi. Au contraire, l'industrie bruxelloise se caractérise par un foncier rare et cher qui induit une concentration importante du nombre d'emplois. Il faut par ailleurs souligner qu'une partie importante de l'emploi industriel à Bruxelles est constitué de cols blancs travaillant dans des laboratoires et dans la gestion. C'est par exemple le cas de la multinationale Solvay bien implantée au nord de Bruxelles, mais qui aujourd'hui ne possède plus vraiment de réelle activité industrielle. Nous retrouvons les mêmes caractéristiques dans les communes flamandes autour de Bruxelles, à l'instar de Zaventem et Vilvoorde.

Mais il faut souligner qu'aujourd'hui les installations industrielles à Bruxelles font face à la concurrence d'autres fonctions urbaines. Ainsi, le long du canal - historiquement la colonne vertébrale du territoire industriel - près de 500.000 m² de surface ont disparu dont 400.000 reconvertis en logement. Cette réduction de l'espace industriel touche aussi la part de l'espace public dédié à la logistique puisqu'une grande partie de cet espace préalablement accessible aux camions est maintenant réaffectée aux mobilités actives. Or, il est important de conserver un accès logistique pour les camions sachant que les mobilités actives (vélo cargo etc.) ne peuvent pas résoudre toutes les problématiques d'approvisionnements.

Cette réaffectation des espaces industriels s'explique en grande partie par l'attrait d'une rente foncière plus importante. Au final, il semble que les seules implantations industrielles qui résistent à ce processus de réaffectation sont celles qui sont les propriétés des industries ou celles qui sont financées par les pouvoirs publics, notamment par Citydev. La maîtrise du foncier industriel s'avère ainsi très importante bien que cette question reste généralement secondaire dans les politiques économiques. Protéger l'industrie, c'est avant tout protéger le foncier industriel.



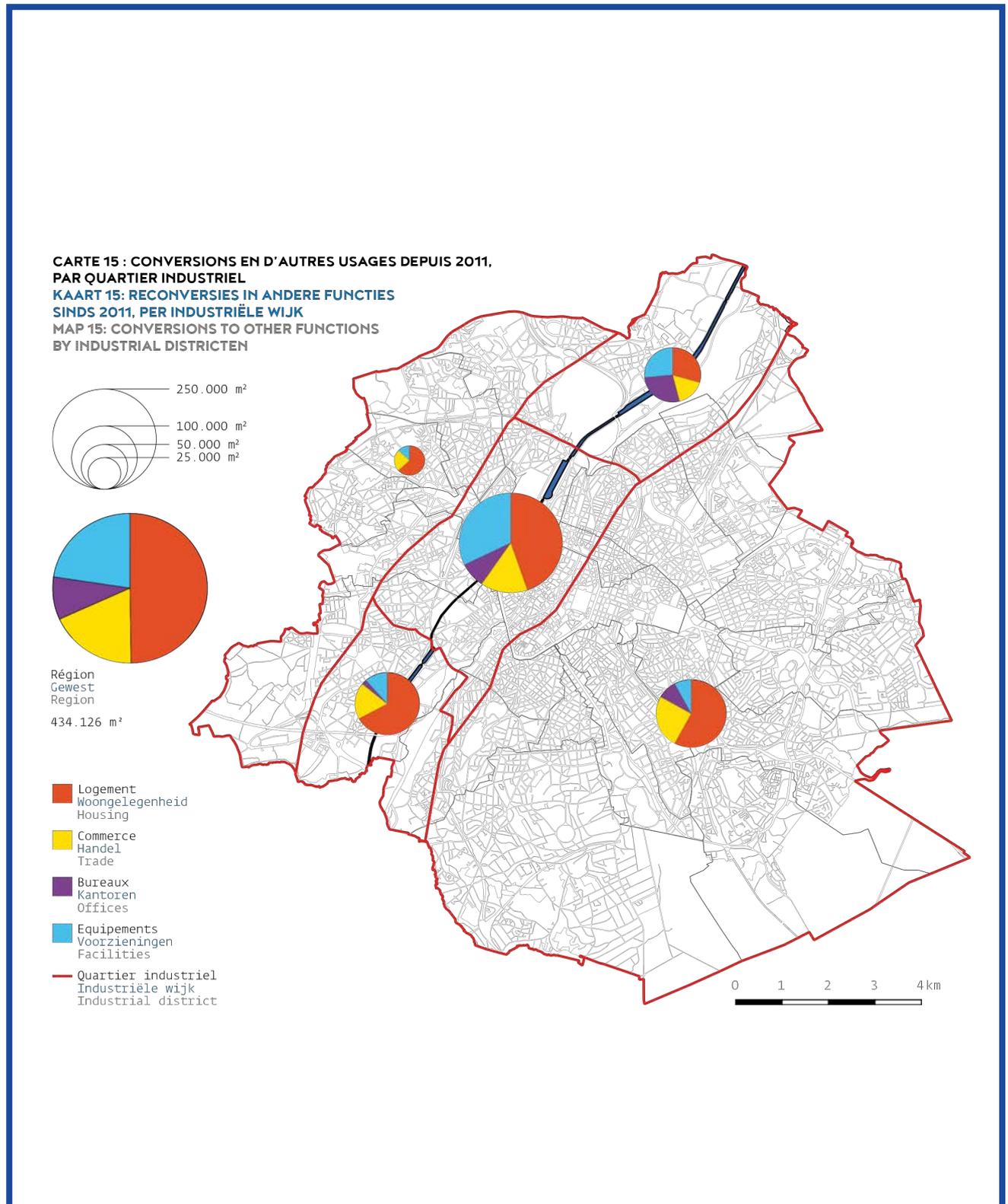


Figure 10 : Source : Figure 14 ; Soil, C., & Thiry, C. (Éds.). (2018). Observatoire des activités productives. Immobilier logistique et état des lieux 2017. https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/perspective-brochure_observatoire-04-2018_web.pdf, CIRB

LA STRATÉGIE DE LA FLANDRE EN TERMES DE ZÉRO ARTIFICIALISATION AUTOUR DE BRUXELLES

Le département Omgeving de la Région Flamande a réalisé une enquête sur les activités économiques en Flandre. Il s'agit d'une cartographie représentant le type d'entreprise par îlot réalisée à partir de la base de données « Carrefour des Entreprises ». La carte propose une typologie en six catégories en fonction du type d'activité économique dominante par îlot. La carte de Bruxelles et de ses environs montre une différenciation forte entre le sud-est, plutôt orienté vers les services et le résidentiel et le nord-est, plus axé vers des activités industrielles. La carte montre également que les logiques d'implantation industrielle se prolongent le long de la frontière régionale. Nous avons, entre autres, des continuités le long des anciennes chaussées (Gand, Ninove) qui se développent radialement. En outre, il faut souligner que nous avons désormais une industrie interconnectée avec les services.

Il est par ailleurs intéressant de revenir sur la politique flamande de zéro artificialisation nette des sols. Initiée par un groupe d'experts, une task force dénommée bouwshift (le stop béton) a été mise en place. Il y a une prise de conscience de l'importance de préserver la nature et les espaces ouverts. L'objectif de la Flandre est d'atteindre le zéro artificialisation en 2040 alors qu'aujourd'hui la Flandre a encore un taux de 5,1 ha d'artificialisation par jour. La stratégie consiste notamment à neutraliser toutes les zones qui sont déjà en affectation urbaine mais qui ne sont pas encore construites. Pour les activités économiques, la Flandre propose une politique régionale dans laquelle le territoire est divisé en 14 régions. L'objectif est de travailler à une échelle plus large que celle des communes pour pouvoir organiser le transfert des zones économiques entre communes, en favorisant les nœuds de mobilité, la concentration et la mixité quand c'est possible.

Dans les alentours de Bruxelles, il ne devrait pas y avoir de nouvelles zones économiques. Elles seront plutôt localisées loin de Bruxelles, le long du canal Albert, à



Figure 11 : Activités économiques à l'échelle de l'îlot, Région de Bruxelles Capitale

Source : Zaman, J., De Mulder, S., Penninx I. & Van Haute, G. (2022). Segmentatie VI: typing van ge-bieden met economische activiteiten, in opdracht van het Departement Omgeving, <https://archieef-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/813692>.

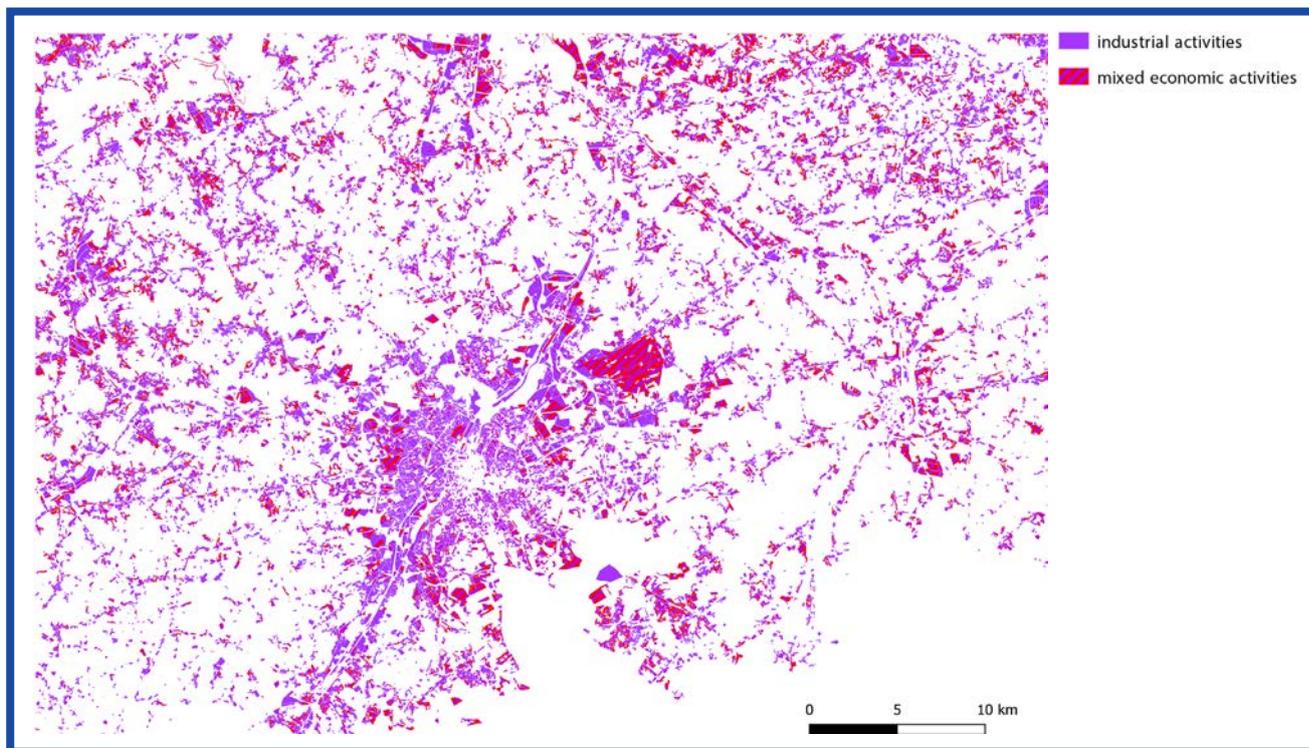


Figure 12 : Activités industrielles et mixité des activités économiques à l'échelle de l'îlot, Région de Bruxelles Capitale

Source : Zaman, J., De Mulder, S., Penninx I. & Van Haute, G. (2022). Segmentatie VI: typing van ge-bieden met economische activiteiten, in opdracht van het Departement Omgeving, <https://archieff-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/813692>

Courtrai ou à d'autres endroits où les besoins ont été démontrés. Cela signifie qu'en périphérie comme à Bruxelles, l'injonction au zéro artificialisation induit une mixité de plus en plus importante qui permet de garder les entreprises dans les zones urbanisées.

LE PORT, OPÉRATEUR DU DÉVELOPPEMENT D'ACTIVITÉS INDUSTRIELLES DURABLES À BRUXELLES

Depuis quelques années le Port de Bruxelles est identifié comme un opérateur foncier important pour soutenir une activité productive durable. Son domaine s'étend sur 107 hectares répartis le long de la zone du canal. Ces terrains sont affectés au PRAS en zone d'activités portuaires et de transports. Ce sont des terrains et des activités de plus grande envergure par rapport aux zones dédiées à l'industrie urbaine dont s'occupe Citydev. Près de 300 entreprises sont installées sur des terrains mis en concession par le port. Son rôle est aussi d'encourager le transport de marchandises par la voie

d'eau en favorisant des entreprises orientées vers ce mode de transport. Le Port est gestionnaire de quais et développe une politique d'infrastructure de transbordement de marchandises. L'ambition n'est pas d'attirer tous les types d'entreprises à Bruxelles mais bien les entreprises impliquées dans la transition écologique.

Conjointement à cette politique de transport de marchandises par la voie d'eau coordonnée par la Région, le Port cherche aussi à acquérir de nouveaux terrains le long du canal tout en continuant à optimiser l'usage de son foncier. Le domaine portuaire est donc identifié comme un vrai levier de la transition économique en Région de Bruxelles-Capitale. Cet objectif « d'outil de la transition » passe par l'adaptation des infrastructures portuaires en milieu urbain : électrification des quais, accès au train, décarbonation des trajets logistiques, etc. Au vu de la compétition foncière pour les activités, un des enjeux est celui de l'intégration urbaine du port. L'accroissement du nombre de logements aux abords du canal ainsi que les préoccupations des employés et des entreprises situées sur le domaine portuaire, pousse à envisager d'autres activités (commerce, équi-

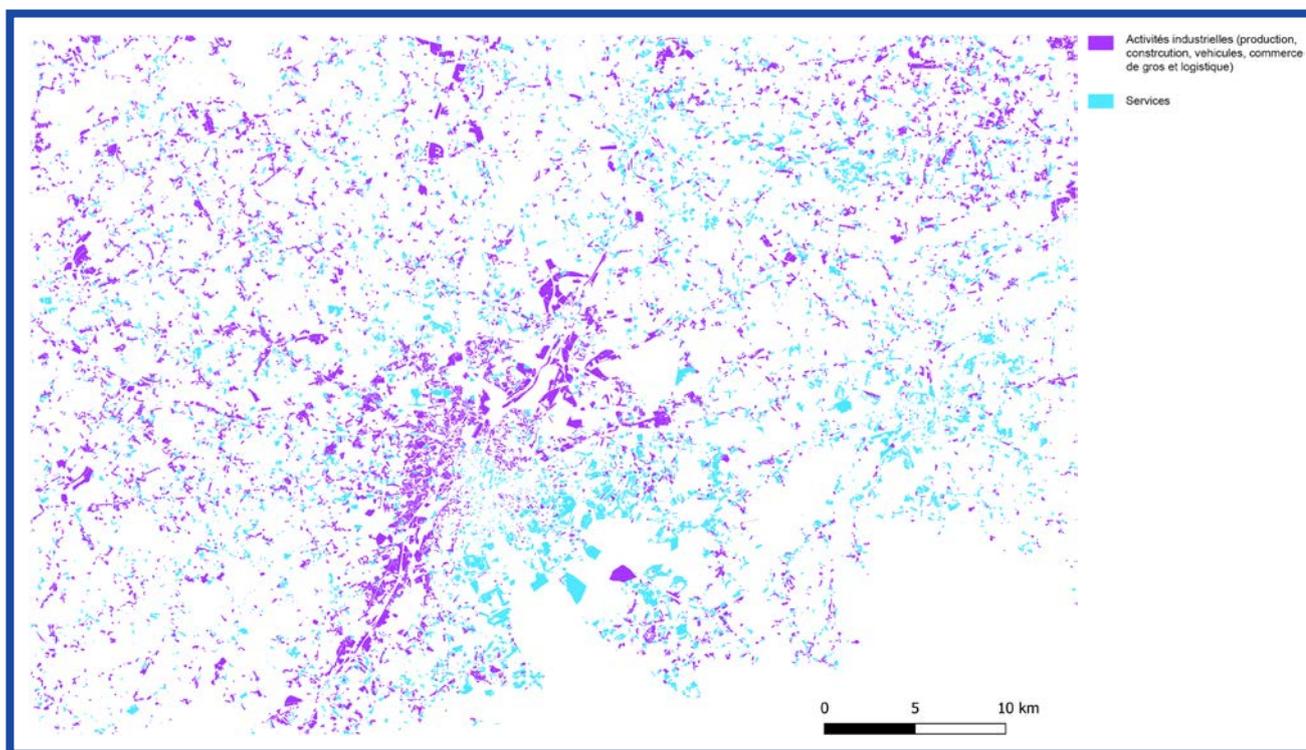


Figure 13 : Activités industrielles et de services à l'échelle de l'îlot, Région de Bruxelles Capitale

Source : Zaman, J., De Mulder, S., Penninx I. & Van Haute, G. (2022). Segmentatie VI: typing van ge-bieden met economische activiteiten, in opdracht van het Departement Omgeving, <https://archieef-algemeen.omgeving.vlaanderen.be/xmlui/handle/acd/813692>

pement) que celles qui sont strictement économiques. Un port attractif en milieu urbain doit pouvoir jouer la carte de la mixité fonctionnelle. Tous ces éléments démontrent que le territoire portuaire est un instrument de transition économique dans un contexte de compétition pour la localisation des activités économiques.

L'OPÉRATEUR CITYDEV COMME OUTIL DE REDÉVELOPPEMENT D'INDUSTRIE URBAINE À BRUXELLES

Le départ des grandes entreprises bruxelloises vers la périphérie pour des raisons fiscales et de disponibilité foncière est une réalité depuis plusieurs décennies. Cette question de la compétition territoriale est complexe car à côté du déménagement des entreprises en périphérie se superpose la question du lieu de vie des travailleurs (Bruxelles, Flandre ou Wallonie).

En ce qui concerne les industries, la compétition est encore plus en défaveur de la Région de Bruxelles-Capi-

tales au vu du manque de disponibilité foncière et du prix du terrain. Par contre, l'activité productive implique des entreprises de plus petite échelle (voir de l'artisanat) qui peuvent s'intégrer au milieu urbain. Avec la notion d'activité productive, la Région bruxelloise, et sa densité urbaine, retrouve des atouts liés à la proximité de services, de la mixité, aux lieux de vie et donc au développement de projets mixtes. Il est à nouveau concevable de mutualiser des services et des infrastructures tout en ayant une qualité urbaine adaptée aux activités.

En tant qu'opérateur régional, Citydev mise sur ces atouts en développant une politique d'acquisition foncière pour les activités économiques et en proposant des hébergements pour les entreprises. Si, au départ, l'objectif était de redévelopper l'emploi, l'activité de Citydev s'inscrit aujourd'hui dans le cadre des plans de transition économique et écologique de la Région de Bruxelles-Capitale : Go4Brussels 2030, GoodFood, GoodMove, etc. S'agissant des infrastructures, Citydev développe des centres d'entreprises (Greenbizz, etc.) pour accueillir des activités productives de taille restreinte mais il existe aussi une politique de valorisation

d'un foncier économique de taille importante. Les terrains de Schaerbeek Formation actuellement propriété de la SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belges) constituent un bon exemple. La Région bruxelloise a mandaté Citydev depuis 2018 pour piloter la négociation pour l'acquisition de ce territoire. Le projet prévoit de lotir la moitié des 40 hectares pour des activités productives et l'autre moitié pour une plateforme logistique de 15 hectares ainsi qu'une plateforme tri-modale connectant le ferroviaire, la voie d'eau et la route.

Les mouvements de protection de la nature se montrent de plus en plus vigilants pour garder les terrains en friche, afin de conserver et accroître la biodiversité. Les espaces verts constituent un des usages du sol qui entre aujourd'hui fréquemment en compétition avec les activités économiques.

Dans le cas de Schaerbeek-Formation, un choix a été fait, dès le départ, de remettre à ciel ouvert le cours d'eau de la Senne qui traverse ce territoire de 40 hectares. Cette coulée verte va réduire les surfaces disponibles pour les besoins logistiques ou les activités productives à concurrence d'un peu plus de six hectares. Cette coexistence est aujourd'hui nécessaire. Un accord politique est d'ailleurs proche afin de formaliser cet équilibre avec à la fois un maillage vert, un maillage bleu et de l'activité productive.





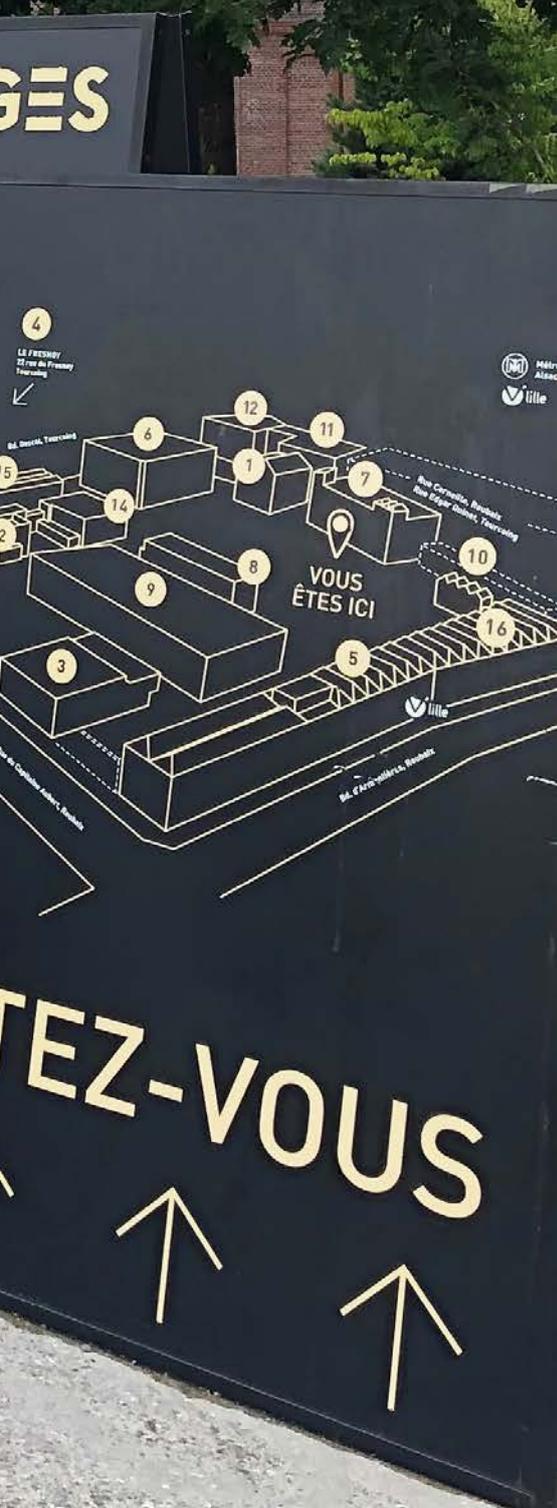
USION

Depuis plusieurs décennies, les logiques économiques qui président aux relations cœur/périphérie en matière de localisation d'activités sont à l'œuvre. Sur le long terme, elles ont façonné des systèmes spatiaux privilégiant plutôt la périphérie. Mais, aujourd'hui, leurs modalités sont au moins rediscutées, voire remises en question.

Il en est ainsi de la question des transports de marchandises. Alors que le développement industriel du XIX^e siècle s'était particulièrement cristallisé autour des infrastructures de transport lourd, comme les voies d'eau ou les infrastructures ferroviaires, supports majeurs du développement des espaces industrialisés, l'essor du mode routier à partir des années 1950, et surtout 1960-1970, a rapidement favorisé les localisations périurbaines. La souplesse d'usage, le faible coût des énergies fossiles utilisées, l'externalisation des coûts d'aménagement d'infrastructures pris en charge par les États ont donné un avantage concurrentiel direct au transport routier, non seulement pour le fret, mais aussi pour les personnes. Ainsi la main-d'œuvre peut se libérer d'un lien domicile-travail trop serré, au profit de son redéploiement générant de nouvelles formes d'habitat dans les territoires périurbains.

De même, des zones industrielles mais aussi des zones commerciales puis des parcs d'activités sont aménagés autour des agglomérations, selon un rayon plus ou moins large (échelle régionale dans les cas de Lille et Bruxelles), au-delà des limites institutionnelles établies. Elles le sont par les acteurs publics (communes, structures intercommunales, chambres de commerce et de l'industrie) compétents sur les territoires évoqués. Un foncier abondant - en tout cas considéré comme tel - et peu onéreux, principalement prélevé sur les terres agricoles d'excellente qualité, dans une logique plus prédatrice que raisonnée, permettait de boucler le système.

Ce mouvement générait en contrepartie un désintérêt croissant pour les sites industriels historiques, progressivement délaissés, le long des canaux et dans les espaces ferroviaires. Dans beaucoup de pays européens, ce processus était amplifié par les logiques de désindustrialisation, à commencer par la France, mais aussi en Belgique pour sa partie wallonne et bruxelloise (Renault



Vilvorde) au profit de l'Asie, en particulier la Chine. Une logique d'intérêt à court terme, fondée sur le différentiel des coûts, dont on commence à comprendre aujourd'hui qu'elle s'inscrit de fait dans une tectonique des plaques géopolitique qui a profondément bousculé l'Europe.

Aujourd'hui, le contexte a évolué avec l'accroissement du prix des carburants, conjugué à l'injonction de réduire l'usage des énergies fossiles. Il faut également prendre en compte la stratégie de l'Union Européenne en faveur des sols avec l'obligation de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, ce qui se traduit par le « ZAN » en France ou « le stop-béton » en Belgique. Tout ceci vient rebattre les cartes, au nom du climat.

Par ailleurs, l'épisode de la Covid, suivi de peu par la guerre en Ukraine nous révèlent aujourd'hui toutes les dépendances du « vieux continent ». La question de la réindustrialisation est ainsi remise au centre des débats. Toutefois, celle-ci doit nécessairement être accueillie en des lieux dédiés (Gigafactory de batteries).

Ce nouveau cadre d'action réinterroge ces tendances passées, en ramenant à nouveau l'intérêt sur le retour des activités productives dans les tissus urbains constitués (dans la perspective du ZAN) et la reconversion des anciens sites industriels (ex : Douvrin, du moteur thermique à la batterie).

Après plus d'un demi-siècle d'abandon progressif des sites de production urbains, les acteurs locaux en charge du redéveloppement et de la régénération urbaine ont souvent considéré - peut-on leur reprocher ? - que ces territoires n'avaient plus d'avenir industriel, une position consolidée par les analyses des économistes. L'idée d'une reconversion (après les indispensables phases de dépollution) sous forme de programmes immobiliers de logements, de bureaux ou mixtes a émergé parfois à l'occasion de grands projets urbains (Rives de la haute Deûle à Lille) ou de programmes plus circonscrits (rives du bassin Béco à Bruxelles, Sainte-Hélène Berkem ou Quai 22 à Lille). Ce sont autant d'anciens territoires industriels désormais inadaptés aux activités productives, sauf si des projets intègrent des activités de tailles limitées et dépourvues de nuisances.

La question des dimensions des agglomérations métropolitaines de Lille et Bruxelles se pose également : délimitées par leur périmètre institutionnel (Métropole Européenne de Lille, Région Bruxelles Capitale), mais

inscrites, de fait, dans des systèmes métropolitains élargis : aire métropolitaine depuis le bassin minier du Nord et du Pas-de-Calais au transfrontalier belge (Courtrai et Tournai) pour Lille et, a minima, le Brabant flamand et Brabant wallon pour Bruxelles, voire un plus, vers l'ouest : Ath en Wallonie.

S'agissant, entre autres, du développement économique et de la localisation des activités productives, force est de constater que les coopérations institutionnelles entre territoires d'un même système métropolitain ne vont pas de soi. Elles sont difficiles à mettre en œuvre, voire extrêmement compliquées. Pour Lille, la tentative de constitution d'une aire métropolitaine avec l'ancien bassin minier au sud sous la forme d'une association présidée par des élus - initiée à l'occasion de l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR en 2004 - a échoué dix ans plus tard faute de portage politique volontariste. Du côté nord, la coopération avec les voisins belges s'est concrétisée en 2008 avec la création du premier GECT en Europe, l'Eurométropole LKT, Lille-Kortrijk-Tournai. Ce groupement existe toujours, mais n'a, pour l'instant, pas répondu à tous les espoirs mis en lui lors de sa création.

Pour Bruxelles la mise en place de la communauté métropolitaine de Bruxelles prévue à la suite de la sixième réforme de l'Etat fédéral belge de 2012 et de la scission de l'arrondissement Bruxelles-Hal-Vilvorde n'a malheureusement jamais été mise en pratique. Cette communauté métropolitaine aurait constitué un organe de coordination métropolitaine impliquant les trois régions, les communes de la Région bruxelloise et des Brabants flamand et wallon.

La réalité du fonctionnement des bassins d'emploi et celle des bassins de vie (aire urbaine fonctionnelle) induit néanmoins la nécessité d'une action publique à cette échelle métropolitaine. Pourtant, en matière de localisation d'activités productives, les logiques fiscales qui prévalent ont souvent mené soit à des concurrences (en France, l'ancienne taxe professionnelle a été remplacée en 2010 par la contribution économique territoriale) soit au désintérêt (en Belgique, la fiscalité basée sur le lieu d'habitat prime sur celle du lieu de travail).

Mais, si au sein de chaque système métropolitain, les territoires « politiques » sont en situation de concurrence, des relations économiques s'établissent de fait à cette échelle étendue comme le montre le développement de la filière automobile dans le nord de la France ou la filière déconstruction/recyclage à Bruxelles, illus-

trant la structuration de systèmes productifs élargis sur le plan géographique. L'économie transcende les frontières politiques. Parallèlement à la politique de ré-industrialisation de l'Europe, il y a donc un intérêt croissant à dépasser la concurrence territoriale en coordonnant des politiques publiques permettant de réguler les systèmes économiques et la localisation des activités productives à l'échelle métropolitaine.

NOTES

³ Métropole Européenne de Lille, Communauté de Communes Pévèle-Carembault, Communautés d'agglomérations du bassin minier

⁴ IDETA, IEG, LEIEDAL...

⁵ SCOT de Lille Métropole, de Flandre-Lys, de l'Artois, de Lens-Liévin-Hénin-Carvin, du Grand Douaisis, du Valenciennois, Arrageois, Osartis-Marquion.

⁶ Dejemeppe, Pierre, and Benoît Périlleux. Bruxelles 2040 : trois visions pour une métropole. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale, 2012.

⁷ Concept développé par l'AGUR à Dunkerque.

BIBLIOGRAPHIE

Naomi BERGER, 2018, Bruxelles, Un territoire métropolitain à l'étroit, Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation, Analyse I # 339
<https://www.cpcp.be/wp-content/uploads/2018/09/bruxelles-territoire-etroit.pdf>

Didier PARIS, 2009, Aire métropolitaine et Eurométropole : la construction de nouveaux territoires de projets. In *Lille, laboratoire du renouveau urbain*. Editions Parenthèses, Paris pp 208-223



LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE (MEL)

Pôle développement économique de la MEL

La Métropole Européenne de Lille (MEL) rassemble 95 communes. En position transfrontalière avec la Belgique, le territoire est à la fois rural et urbain, autour d'un noyau de quatre grandes villes. Parmi les différents services de la MEL, le pôle "développement économique" a pour mission d'aider les entreprises à trouver des financements, de faciliter la mise en réseau des acteurs et d'accompagner les projets des acteurs économiques. En 2021, la MEL s'est dotée d'un Projet Stratégique de Transformation Économique du Territoire (PSTET), négocié avec l'ensemble des forces économiques du territoire. L'objectif est de relancer l'économie suite à la crise sanitaire mais aussi d'aider les entreprises à s'adapter aux transitions, économique, sociétale et numérique. Le G.A.M.E. (Groupe des Acteurs Métropolitains de l'Économie) est l'instrument de cette nouvelle gouvernance économique. La MEL vise à développer des partenariats gagnant-gagnant avec les grandes entreprises et les entreprises représentatives de l'écosystème du territoire, ainsi qu'avec des PME/PMI rayonnant au-delà des frontières ou des Startups en forte croissance. Le travail du pôle développement économique sur ces grands comptes et comptes clés (85 entreprises) consiste en une veille quotidienne sur les entreprises, au service du territoire et des acteurs économiques. Par ailleurs, un club Grands comptes organise des ateliers de travail collaboratif pour répondre aux grands enjeux de la transition par des actions concrètes.

L'AGENCE DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LILLE MÉTROPOLE (ADULM)

Outil d'aide à la décision et de prospective, l'ADULM accompagne les collectivités et les acteurs locaux dans l'élaboration de leurs stratégies territoriales et dans la mise en œuvre de leurs politiques publiques. L'Agence a pour missions - définies par le code de l'urbanisme - de réaliser des études et des diagnostics, tout en portant un regard sur les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement. Outil d'ingénierie, l'ADULM s'appuie sur la pluridisciplinarité d'une équipe composée d'architectes, urbanistes, cartographes, statisticiens, sociologues et économistes. Du quartier à l'échelle métropolitaine, l'Agence applique ses compétences au territoire du SCoT de Lille Métropole mais aussi à un périmètre d'étude élargi au département, à la région et à l'espace transfrontalier franco-belge.

AULA

L'Agence d'urbanisme de l'Artois fournit aux habitants et aux élus son expertise sur les questions de planification urbaine, de stratégie de territoire et de développement opérationnel. Depuis 2005, l'agence fait office d'outil d'ingénierie territoriale mais aussi de centre de ressource et de connaissance. Le périmètre d'action de l'AULA, constitué des Communautés d'agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane, de Lens-Liévin et d'Hénin-Carvin, ainsi que du Pôle d'équilibre territorial rural (PETR) comprenant les communautés de communes du Ternois et des 7 Vallées, compte aujourd'hui environ 720 000 habitants.

SIZIAF | PARC DES INDUSTRIES ARTOIS-FLANDRES

Le SIZIAF (Syndicat Intercommunal de la Zone Industrielle Artois-Flandres), Établissement public de coopération intercommunale, a vu le jour au début des années 70 dans le cadre de la création et de la gestion d'une zone industrielle de 460 hectares sur les territoires des communes de Douvrin et Billy-Berclau. L'objectif était d'entreprendre la reconversion des emplois du bassin minier. Au début, vingt communes des arrondissements de Lens et Béthune ont adhéré à ce syndicat. Suite à la création des agglomérations de l'Artois et de Lens-Liévin, le SIZIAF devient au 1er janvier 2014 un Syndicat Mixte composé de deux membres : la Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay, Artois Lys Romane et la Communauté d'agglomération de Lens-Liévin. Zone d'activités d'ampleur, le Parc des industries Artois-Flandres accueille principalement des entreprises industrielles à l'instar de la Française de Mécanique. En 2022, 98 entreprises (pour 5 500 salariés) étaient installées sur ce parc. Le site a accueilli en mars 2023, ACC, la première gigafactory de France (plus de 8 milliards d'euros d'investissement).

LE POLE METROPOLITAIN DE L'ARTOIS

Le Pôle Métropolitain de l'Artois est un syndicat mixte ouvert et une instance de gouvernance, regroupant trois communautés d'agglomération (Lens-Liévin, Hénin-Carvin, Béthune-Bruay Artois Lys Romane) et le Département du Pas-de-Calais. Les collectivités membres restent souveraines mais ont fait le choix de mettre en commun les analyses, les orientations et les actions sur un certain nombre d'enjeux. Parmi ceux-ci figure l'écotransition avec trois domaines d'intervention : la transition écologique, le développement économique et l'innovation ainsi que la Chaîne des parcs. Les mobilités, la santé et le rayonnement du territoire font également partie des prérogatives du Pôle Métropolitain.

MISSION BASSIN MINIER (MBM)

La Mission Bassin Minier Nord-Pas-de-Calais est créée dans le cadre du Contrat de Plan État-Région 2000-2006, suite à une décision interministérielle. C'est un outil d'ingénierie, de développement et d'aménagement du territoire. Elle a vocation à accompagner le déploiement d'un programme global de restructuration urbaine, sociale, économique et écologique du Bassin minier. Depuis 2013, elle est aussi en charge de la gestion de la prestigieuse inscription du Bassin minier sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

PERSPECTIVE BRUSSELS

Perspective Brussels est un organisme d'intérêt public créé en 2015 sous le nom officiel de Bureau bruxellois de la planification. Centre d'expertise multidisciplinaire et de prospective, Perspective collecte des données, produit des études socio-économiques à différentes échelles et réalise des diagnostics territoriaux afin de nourrir la réflexion des autorités publiques et le débat citoyen. Initiateur de la stratégie de développement territorial, le Bureau bruxellois de la planification propose une vision stratégique d'aide à la décision, accompagne sa mise en oeuvre à travers les outils de planification stratégique ou réglementaire, et réalise des évaluations de politiques publiques. Perspective Brussels comporte plusieurs entités, comme :

- L'Institut Bruxellois de Statistique, pour une approche statistique des phénomènes urbains;
- La Direction Connaissance territoriale, pour une approche d'aménagement du territoire en rapport avec la planification urbaine ;
- La Direction Stratégie territoriale, pour concevoir la vision du développement territorial et élaborer des outils stratégiques et réglementaires de planification.

CITYDEV BRUSSELS

Créé en 1974, année de la première crise pétrolière, la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) a été rebaptisée Citydev Brussels en 2013. C'est une institution publique où la région, les communes et les partenaires sociaux (travailleurs, employeurs) sont représentés de manière paritaire dans le conseil d'administration. L'espace d'action concerne 19 municipalités sur 162 km² délimités par le carcan institutionnel lié à la Région de Bruxelles-Capitale. Les missions, définies dans le contrat de gestion conclu avec le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, sont de trois ordres :

- Créer des logements accessibles à tous par la rénovation urbaine afin de maintenir ou attirer des habitants, y compris des ménages à revenus moyens.
- Créer des espaces pour entreprises afin de soutenir le développement économique et l'emploi. Pour répondre aux besoins des entreprises industrielles, semi-industrielles, artisanales et des services à haute valeur ajoutée, Citydev propose, à des prix attractifs, des parcs industriels, des parcs scientifiques, des parcs pour PME et TPE, des bâtiments pour entreprises, des incubateurs ou des FabLabs.
- Faire cohabiter logements et entreprises dans un même quartier ou au sein d'un même îlot multi-fonctionnel afin de remailler ou redynamiser la ville ou un quartier. Ces projets mixtes visent à offrir de l'habitat à proximité des lieux de travail pour construire une ville de proximité où il fait bon vivre, alliant la mobilité douce, les bâtiments zéro énergie, une gestion de l'eau responsable ainsi que des espaces publics et des équipements de qualité.

IDETA

Agence de développement territorial créée en 1991, IDETA exerce une mission d'utilité publique en collaboration avec les 25 communes partenaires et les entreprises de la Wallonie picarde. Cette intercommunale accompagne les projets communaux de développement rural, d'aménagement territorial et de revitalisation urbaine. Dans ce contexte, la mission principale de l'organisme réside dans la mise à disposition et la gestion des infrastructures destinées à accueillir les entreprises, notamment le foncier et immobilier industriel. Elle participe au soutien à la création d'entreprises (notamment par la gestion de centres d'entreprises et d'innovation), la promotion du tourisme, l'aménagement du territoire, et le développement de solutions énergétiques durables.

IGEAT

L'Institut de gestion de l'environnement et de l'aménagement du territoire de l'Université libre de Bruxelles conduit des recherches interdisciplinaires dans les champs de l'environnement, du développement territorial et du tourisme. Ses axes prioritaires sont : Développement territorial, Gouvernance territoriale et environnementale, Evaluations environnementales, Consommation et production durable, Energie et changements climatiques, Etudes urbaines, Occupation et utilisation du sol, Paysages, Tourisme, Transport, Inégalités sociales et environnementales. L'IGEAT gère les enseignements universitaires de 2ème et 3ème cycle en environnement et en tourisme.



TÉES UTIONS

CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE WALLONIE PICARDE

La Wallonie picarde est un territoire qui regroupe 23 communes sur 1377 km², elle réunit les ar-rondissements administratifs de Tournai-Mouscron et de Ath. Elle compte 355 000 habitants, ce qui représente près de 10% de la population wallonne. Les acteurs du territoire se sont fédérés à travers les organes de gouvernance territoriale suivants : un Conseil de Développement en 2006 et une conférence des Bourgmestres et élus territoriaux en 2008. Ces deux outils ont notamment pour objectif d'avoir une réflexion collective à l'échelle supracommunale et d'oeuvrer sur des perspectives communes comme les mobilités, le développement économique et énergétique, la mise en cohérence avec et entre les acteurs locaux et régionaux. Cette dynamique et cette vision partagée ont permis d'initier une nouvelle démarche de prospective : le « Projet de Territoire Wallonie picarde 2040 ».

DÉPARTEMENT OMGEVING

Le « Département Omgeving » est la structure responsable de la mise en place de la politique environnementale et spatiale au niveau de la région flamande et fait partie de dix domaines politiques de l'administration flamande. Elle prépare et évalue la politique et la réglementation. Le « Département Omgeving » traite notamment des permis d'environnement ainsi que des plans d'aménagement. Depuis le 1er janvier 2018, le décret relatif au permis d'environnement s'applique partout en Flandre. Il uniformise et fusionne toutes les procédures en matière de permis d'urbanisme et de parcellement ou d'autorisation environnementale.

PORT DE BRUXELLES

Organisme d'intérêt public régional, le Port de Bruxelles concentre les missions d'opérateur portuaire ainsi que d'entretien du canal et de ses infrastructures. Sur 8,67 kilomètres de quais, le long de la voie d'eau qui traverse la région bruxelloise du nord au sud, il s'étend en tant que second port intérieur belge. 350 entreprises trouvent leur place dans le cluster portuaire.

Les secteurs d'activité représentés sur le site sont surtout le transport, la logistique et l'industrie. C'est un vivier d'emplois accessibles aux moins qualifiés, aux moins de 25 ans et aux habitants de la ville. Le Port joue également le rôle d'expert logistique de la Région, afin d'aider au basculement du transport routier vers les modes de transport respectueux de l'environnement (voie d'eau, rail...).

REMERCIEMENTS

Tous nos remerciements aux participants de cet atelier :

- Philippe Antoine (Citydev),
- Thierry Baert (Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole),
- Catherine Bertram (Mission bassin minier),
- Carole Bogaert (Agence d'urbanisme de L'Artois),
- Elsa Colsado (Perspective Brussels),
- Alfredo Corbalan (Perspective Brussels),
- Toni Da Costa (Conseil de développement de la Wallonie Picarde),
- Anne-Gaëlle Dillies (Métropole européenne de Lille),
- Laurent Duquenne (Mission bassin minier),
- Gérard Flament (Ex-Président du Conseil de développement de Lille Métropole),
- Édouard Fleury (Métropole européenne de Lille/Institut d'aménagement, d'urbanisme et de géographie de Lille),
- Gilles Huchette (Pôle métropolitain de l'Artois),
- Rachel Linossier (Institut d'urbanisme de Lyon, Laboratoire Triangle),
- Frédéric Minier (Communauté de communes Pévèle Carembault),
- Lise Nakhlé (Port de Bruxelles),
- Frédéric Seynhaeve (IDETA),
- Corinne Valiton (ADULM),
- Johanne Vitse (SIZIAF/Parc des industries Artois Flandre),
- Benjamin Wayens (IGEAT),
- Jan Zaman (OMGEVING),
- ainsi qu'aux établissements qui nous ont ouvert leurs portes pour nous permettre de prendre des photos : Fashion Green hub, Banchemaille, Dagoma, Usine Cavois-Mahieu (le Non-lieu).

TÉES UTIONS



Équipe du projet PUCA Lille-Bruxelles

Laboratoire TVES, Université de Lille : Annette GROUX, Didier PARIS,
Christine LIEFOOGHE, Ana SCUTARI
Laboratoire LoUlsE, ULB : Geoffrey GRULOIS

Crédits photographiques

P.4 : Arnaud Deckmyn

P.6 : Arnaud Deckmyn

P.10-11 : Unsplash

P.15 : Unsplash

P.16-17 : Unsplash

P.18-19 : Arnaud Deckmyn

P.29 : Unsplash

P.30-31 : Unsplash

P.36-37 : Unsplash

P.38-39 : Arnaud Deckmyn

P.41 : Arnaud Deckmyn

P.45 : Arnaud Deckmyn

P.46 : Arnaud Deckmyn et Unsplash

P.48 : Arnaud Deckmyn

Directrice de la publication

Hélène Peskine, secrétaire permanente du PUCA

Conception graphique

Christophe Perrocheau, chargé de valorisation

Coordination éditoriale

Arnaud Deckmyn, IGE - TVES
Ana Scutari, doctorante des laboratoires LoUlsE,
Université libre de Bruxelles et TVES

Novembre 2023

ISBN : 978-2-11-138225-1

 @puca_gouv

 .puca

 Puca Popsu

www.urbanisme-puca.gouv.fr





Les évolutions du travail sont nombreuses et ont des incidences sur les pratiques urbaines qui devraient se traduire en évolutions des manières de fabriquer la ville. Pourtant, alors que le logement fait l'objet d'une quantité importante de réflexions et d'expérimentations, le travail semble un impensé alors même que les évolutions des usages y sont probablement plus fortes. Comment la perspective de la « ville productive » conduit-elle à repenser les rapports du travail à « la ville » ? Pour y répondre, le PUCA a initié en 2019 une réflexion partenariale qui réunit des représentants de l'industrie, de la logistique, de la promotion immobilière, de l'aménagement, des collectivités locales et de plusieurs laboratoires de recherche sur la ville et le travail, sous la forme d'une plateforme d'échanges. L'ambition est de définir utilement les besoins de connaissance au bénéfice des décideurs et concepteurs.

Ce programme se déploie en travaux de recherche, en événements, en publications et en un centre de ressources Web. Il se décline en cinq axes thématiques :

1. les conditions et stratégies du maintien et du retour de l'activité productive en ville ;
2. les lieux du « travail à distance » de l'entreprise ;
3. la ville productive comme projet environnemental ;
4. la logistique urbaine et l'évolution des pratiques commerciales ;
5. la ville des travailleurs et des travailleuses.



GOVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

