

NORD-PAS-DE-CALAIS: streek in expansie

J. BRUNOT DE ROUVRE, directeur, OREAM-Nord

De Nord, een verstedelijkte streek

De 'Nord' en de 'Pas-de-Calais' kan men het best typeren door ze te vergelijken met de overige gebieden in Frankrijk. De bevolkingsdichtheid van 308 inwoners per km² in 1968 ligt hoger dan het nationaal gemiddelde (91 inwoners/km²) en benadert deze van de buurlanden België en Nederland. Onder alle Franse provincies is de 'Nord' de enige die een dergelijke hoge bevolkingsdichtheid bereikt.

De 'Nord' neemt 2,2 % van het Franse grondgebied in en vertegenwoordigt 7 % van de nationale bevolking en bijna 10 % van de Franse stedelijke bevolking.

	Nord	Pas-de-Calais	Totaal
Telling 1968	2.417.088	1.398.027	3.815.115
Telling 1962	2.293.112	1.366.282	3.659.394

Het dichtstbevolkte gebied in de 'Nord—Pas-de-Calais' is de verlenging van de dichtstbevolkte Europese zones. Deze laatste vallen samen met de uitgebreide laagvlakte langs de Noordzee, die de gezamenlijke delta van Rijn, Maas en Schelde is. De bevolkingsconcentraties in de mijnstreek van de Pas-de-Calais, op de rand van Artois, in de Ardennen, en in het Rijnlands leisteenmassief, tot in het Ruhrgebied, geven de zuidelijke grens aan van deze dichtbevolkte streek.

De dubbele binding 'Nord' met Frankrijk enerzijds en met het geografisch, economisch en historisch geheel van de 'lage landen' van Europa geeft de 'Nord' een speciaal karakter. Meteen ligt dit ook aan de basis van de problemen waarmee deze marginale streek gekonfronteerd wordt. Sinds de 17e eeuw, door een artificiële grens afgesloten, verloor ze alle traditionele contacten en uitwisselingen. De streek leefde zo lange tijd teruggetrokken onder de bescherming van een protektionistische, centraliserende overheid, dat zij zich momenteel tegelijkertijd moet aanpassen aan de technologische wijzigingen in de basisnijverheid (steenkool - staal - textiel) en aan de mededinging van dynamische bureaus in een Verenigd Europa.

De 'Pas-de-Calais' heeft een voor Frankrijk unieke stedelijke structuur geërfd dank zij de van oudsher grote

dichtheid van de landbouwbevolking, door haar net van oude garnizoensteden, die ongeveer om de 30 km gespreid lagen en tenslotte door haar industriële en menselijke concentraties in de 19e eeuw. Zij bezit een uitgebreid stedelijk profiel, dit wil zeggen dat er een ganse gamma steden van diverse grootteklassen aanwezig is, daar waar een Frans departement over het algemeen slechts één grote stad bezit.

In 1968 telde de 'Nord' :

4 agglomeraties met meer dan 200.000 inwoners
14 agglomeraties met meer dan 40.000 inwoners
33 agglomeraties met meer dan 10.000 inwoners
57 agglomeraties met meer dan 5.000 inwoners
107 agglomeraties met meer dan 2.000 inwoners.

Bekijkt men de bevolkingsstructuur van de grote metropolen en de stedelijke gebieden daaromheen, dan stelt men vast dat de 'Nord' de enige streek is waar een Metropool in wezen aanwezig is, in tegenstelling met andere streken waar deze mogelijkheid alleen maar potentieel aanwezig is. In de 'Nord' heeft geen enkele stad dergelijke afmetingen dat zij de aangrenzende steden verplettert. Zo bestaat er binnen een straal van 40 km rond de miljoenenmetropool, een stedelijke gemeenschap van 2 miljoen inwoners.

Op het niveau waarop men Lyon-St.-Etienne-Grenoble benadert, kan men gerust gans de Nord—Pas-de-Calais als een metropolitane streek stellen.

Vijf stedelijke zones (Aires Urbaines) en zones met landbouwkarakter (Ensembles Ruraux)

Hoe zal deze streek aangepakt worden? De mijnstreek loopt van oost naar west; zo zou men de structuur in deze richting kunnen oriënteren. Maar er bestaat geen solidariteit tussen twee mijnsteden de momenteel met dezelfde problemen af te rekenen hebben: zij worden gekonfronteerd met de verdwijning van de steenkoolmijnen tegen 1980. Zij kunnen slechts uit het slop geraken door aan te sluiten bij de meer noordelijk en zuidelijk gesitueerde steden met hun eigen mogelijkheden. Ons voorstel van ruimtelijke ordening houdt rekening met deze noord-zuid samenhangigheid en verdeelt aldus de Bassin Minier in meerdere delen. Wij hebben 4 mogelijke zones bepaald:

NORD- PAS-DE-CALAIS:

streek in expansie

1) *In de kuststreek* is er de vlakte van Calais-Duinkerke. Deze vlakte vertegenwoordigt ongeveer 340.000 inwoners vooral gegroepeerd in de agglomeraties Calais en Duinkerke. De streek van Boulogne en de Opaalkust blijven iets meer afgezonderd sinds hun vroegere aansluiting met Picardië. Dit geheel telt bijna 200.000 inwoners, waarvan de agglomeratie Boulogne alleen al 93.000.

2) *In het binnenland* bevat de *centrale stedelijke gemeenschap* (Aire Urbaine Centrale) het voornaamste gedeelte van het steenkoolbekken van Béthune tot Douai, samen met Rijsel-Roubaix-Tourcoing en Arras. Dit vormt de werkelijke kern van de Metropool: zij telt meer dan 2.000.000 inwoners omheen een miljoenenmetropool; de gemiddelde bevolkingsdichtheid overschrijdt 700 inwoners per km². De metropoolagglomeratie strekt zich zelfs verder uit in België. Het geheel Roubaix-Tourcoing-Moeskroen dringt binnen tot in het centrum van de driehoek, met een zijde van 25 km, gevormd door Rijsel met Doornik en Kortrijk.

De *Scheldevallei* groepeerde een reeks op één lijn liggende agglomeraties. Van het zuiden naar het noorden treft men Cambrai, Denain, Valenciennes, en zelfs Bergen (België) aan. Deze stedelijke gemeenschap telt 600.000 personen.

In de vallei van de Samber, over 30 km van Aulnoye tot Jeumont, treft men een gelijkaardig verschijnsel aan als in de Scheldevallei. Dit geheel groepeerde 150.000 inwoners met Maubeuge als centrum.

Dit houdt verband met afwisselende migraties die reeds intens zijn tussen het centrale deel van het steenkoolbekken (Bassin Minier) en Rijsel. Deze samenhang wordt bevestigd door een analyse van de socio-professionele groepen. De traditionele garnizoensteden handhaven zich, terwijl de grote industriële agglomeraties (Lens, Liévin of Denain) niet uitgroeien daar het geen echte 'steden' zijn. Zij moeten dus typisch stedelijke functies krijgen. De Metropool Rijsel-Roubaix-Tourcoing daarentegen bevestigt een overwicht in de tertiaire sektor.

Naast deze stedelijke gemeenschappen, op basis van een economische samenhang, kan men ook landbouwzones afbakenen, homogene subeenheden die beschermd worden.

Wanneer men nu de zaak niet meer als ekonoom maar als urbanist beschouwt, dan bemerkt men dat de stede-

lijke zones toch beperkter zijn in omvang en dat zij duidelijk van de landbouwzones te onderscheiden zijn. Hun omtrek op de kaart weerspiegelt een wil om de urbanisatie en de zware industrie binnen duidelijk afgebakende grenzen te houden en bevestigt een afkeer van alle versnippering, overweldiging en algemene vernieling van het landschap.

Objektieven van een regionale ruimtelijke politiek

De essentiële opties van een regionale politiek, inzake ruimtelijke ordening zijn als volgt samen te vatten:

(1) In de 'Nord—Pas-de-Calais' zijn in feite twee totaal verschillende economische eenheden, die juist daardoor elkaar aanvullen.

In de eerste plaats is er de Kust: zeer dynamisch, beschikt zij nog over genoeg ruimte; de nabijheid van de open zee laat toe schepen van grote tonnenmaat te ontvangen en er is tevens een actief en dichtbevolkt Europees achterland, dat zich zelfs tot Groot-Brittannië uitstrekt, dat weldra gemakkelijker bereikbaar zal zijn via de Kanaaltunnel.

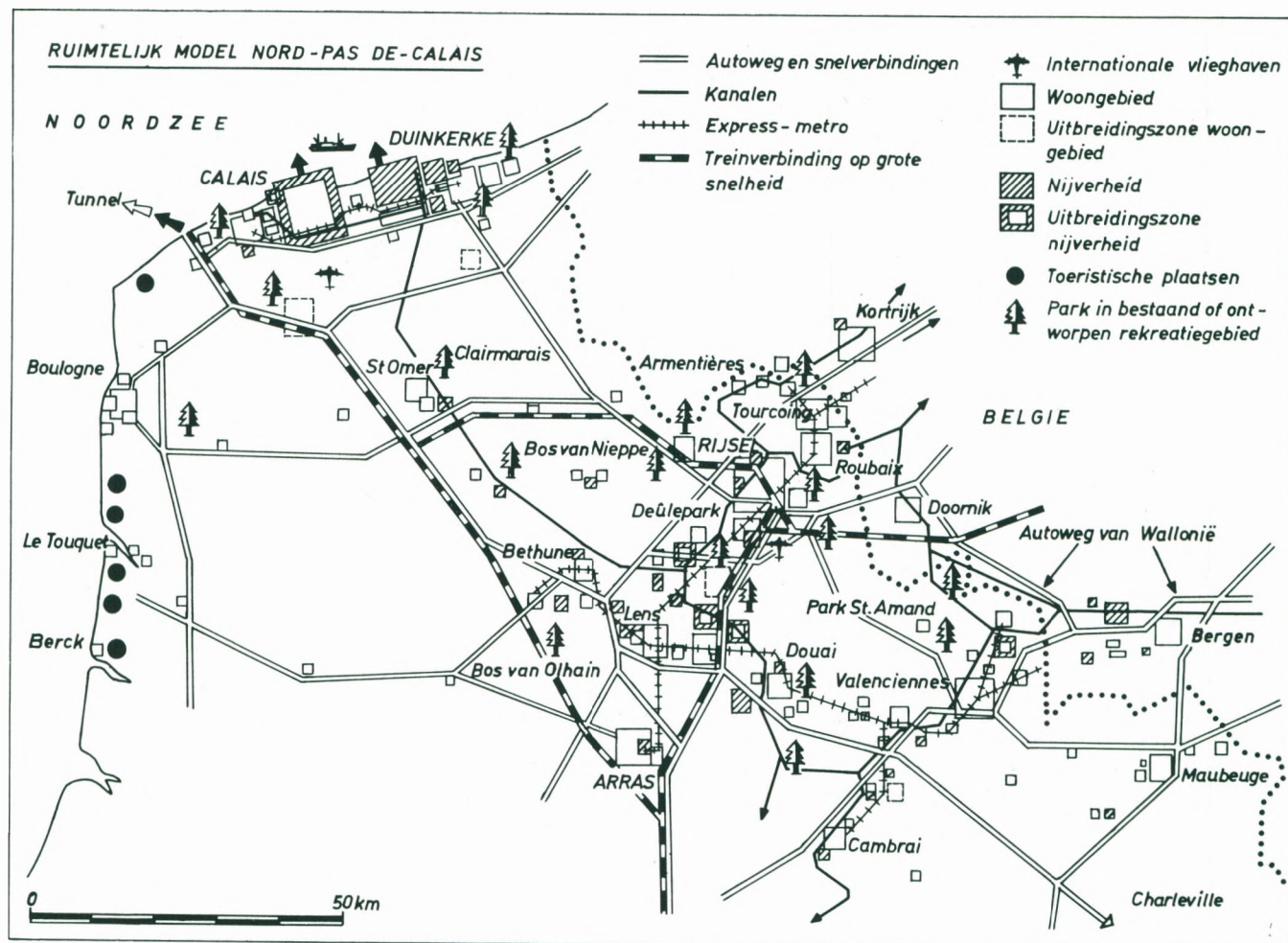
Het tweede geheel wordt gevormd door het binnenland, dat getroffen werd door een crisis in de steenkoolnijverheid en een achteruitgang van de textiel-, ijzer- en staalnijverheid; toch beschikt het over een industrie-gerichte bevolking, over een uitgebouwde infrastructuur en een dicht netwerk van bedrijven van diverse grootteklasse. Dit alles vormt een ideale 'voedingsbodem' voor nieuwe implantaties, voor onderaanneming en toelevering. Deze eigen ontwikkeling heeft een directe weerslag op de economische evolutie van de gehele streek.

Het samenbrengen van deze twee entiteiten heeft voorrang. Dit wil men realiseren door een oost-west verbinding tussen de Kust en het binnenland door middel van autowegen, een kanaal met grote diepgang, spoorwegen, pijpleidingen...

(2) De infrastructuur die de integratie van oost naar west tussen de Kust en het binnenland moet verzekeren, is dezelfde die op Europese schaal de verbinding mogelijk maakt van Groot-Brittannië met de economische centra van Parijs, Oost-Frankrijk en Duitsland. De streek kan dus voordeel halen uit het internationaal verkeer dat Calais aandoet om vanuit Engeland, de Benelux, Frankrijk, Rijnland en het Middellandszegebied te bereiken. De nijverheid zal zich aangetrokken voelen door deze oost-west-verbinding. Daarom moet de urbanisatie onderbroken worden door 'groene zones', die de opbouw een diskontinu karakter geven.

(3) De Nord—Pas-de-Calais' ligt op het kruispunt van noord-westelijk Europa. Maar zij moet haar eigen ontwikkeling onderhouden en aanwakken. *Tegenwoordig betekent ontwikkeling: de innovatie uitwerken en breed uitdragen.*

De tertiaire sektor die verbonden is met de ondernemingen, de onderzoekscentra, de puntnijverheden, de handelscentra en gespecialiseerde diensten: allen helpen zij om de creativiteit van de regionale economie aan te wakkeren en te onderhouden. De promotie van de Metropool Rijsel-Roubaix-Tourcoing en meer in het bijzonder van de 'nieuwe stad Rijsel-Oost' is daarbij van essentieel belang. Rijsel stelt zich niet dominerend op tegenover de randsteden en zijn metropoolfuncties kunnen binnen bepaalde grenzen gespreid worden dank zij de aanwezigheid van voldoende transportmogelijkheden. Alle steden



van de stedelijke gemeenschap zullen vermoedelijk mee genieten van de niveauverhoging inzake dienstverlening door de Metropool. Zodoende zal de promotie van de 'schakel-steden' zoals Arras en Valenciennes, een kuststad en een stad in het Bassin Minier, bijdragen tot de spreiding van de metropoolfuncties en leiden tot een evenwicht tussen steden, gedragen door een groot aantal gediversifiëerde polen.

(4) Metropool en 'schakel-steden' moeten aan de gehele bevolking van de Nord—Pas-de-Calais toelaten te genieten van gekwalificeerde diensten die momenteel alleen ter beschikking staan van de bewoners van het centraal stadsgebied.

Beter leven betekent gebruik kunnen maken van de voordelen die een stad kan bieden, zonder er al te veel hinder van te ondervinden. *Het kader waarin wij leven dient gewijzigd te worden.*

De industriële revolutie in de 19e eeuw vernietigde het stedelijk bindweefsel en de huisvesting in de stedelijke gebieden. In een gemeenschap die steeds meer aandacht moet besteden aan de verwachtingen van de mensen, is de herinplanting van het landschap binnen deze verstedelijkte gebieden zelf, waar het grootste gedeelte van de bevolking leeft, niet alleen een politieke en sociale noodzaak maar tevens een basisvoorwaarde voor een hernieuwde start van de economie van Nord—Pas-de-Calais.

Het Bassin Minier moet de 'Corons', dit zijn de typische huizenreeksen van de Noordfranse steenkolenbakkens en de mijnsteden revalueren, terwijl de Metropool zelf haar bindweefsel moet zuiveren van de oude bedrijven en 'koertjes'.

In vergelijking met het Frans gemiddelde beschikt iedere inwoner van de 'Nord' over 10-maal minder bebost gebied. Men moet dus nieuwe natuurgebieden aanleggen en uitrusten in de nabijheid van de steden. Het Deûle-park is de grootste realisatie in de centrale stedelijke zone. Halfweg tussen het steenkoolbekken en de Metropool biedt dit 2.500 ha groot park niet alleen recreatieruimte aan de stadsmens, maar verzekert eveneens de waterzuivering door een reeks opeenvolgende meren aan de rechter Deûle-oever. Andere onmisbare realisaties zijn: het regionaal park van St.-Amands en de Opaalkust.

De aanleg van een ultrasnelle spoorverbinding op *internationaal niveau* tussen Parijs en Rijsel zou een sterke stimulans betekenen voor buitenlandse realisaties als aanvulling van de eigen verwezenlijkingen. Deze lijn zou zeer snelle spoorverbindingen mogelijk maken tussen een 15-tal metropolen in de Europese Megapolis: Londen in Groot-Brittannië, Parijs en Rijsel in Frankrijk, Brussel, Antwerpen en Luik in België, Rotterdam, Den Haag en Amsterdam in Nederland, Keulen, Düsseldorf, Duisburg, Essen en Dortmund in Duitsland. De realisatie ervan en proefnemingen op de lijn Parijs-Rijsel zouden het probleem in de eerste plaats op het niveau van de interhoofdstedelijke verbindingen stellen.

Op *regionaal gebied* kan de luchttrein het nieuwe vervoermiddel bij uitstek worden om een snellere en betere verbinding tussen de steden te verzorgen. Een studie van de lijn Calais-Duinkerke-Rijsel-Valenciennes-Fourmies is in het vooruitzicht.

Nergens anders in Frankrijk komt zo duidelijk naar voren als in de Nord hoe groot de regionale interferentie is van een goed gestructureerd geheel van steden tot een bredere stedelijke zone waar de eenheid van arbeidsmarkt en van diensten gerealiseerd kan worden dank zij een aangepast transportnet. Daardoor wordt de organisatie van het reizigersverkeer, met integratiemogelijkheid van de stedelijke zone, op het voorplan gebracht.

Een werkgroep van openbare diensten en privétransportondernemingen neemt het transportsysteem in de centrale stedelijke zone in studie.

Een echte regionale ondergrondse expressverbinding kan gerealiseerd worden, vertrekkend van de lijnen van de SNCF en de HBNPC. Rijsel-Lens kan, als eerste gekadenceerde verbinding, een groot aantal huidige pendelaars opvangen.

Op *stedelijk niveau* dringt zich een coördinatie op van alle traditionele transportmiddelen (trein, autobus, tram) en nieuwe transportmogelijkheden zoals de minimetro 'Val' die de nieuwe stad Rijsel-Oost bedient.

Besluit

De Nord—Pas-de-Calais vertrekt van basisgegevens die zeker analoog zijn met de Belgische toestanden: het binnenland kent industriële rekonversieproblemen, zoals ook Wallonië deze heeft, terwijl de Kust doet denken aan wat Vlaanderen terzake ook te bieden heeft.

Maar de grens negeert de ruimtelijke eenheden, die zij willekeurig doorkruist. Men denke slechts aan de kuststreek, Binnen-Vlaanderen, de Metropool en zijn Belgische tegenhanger, de 'Tournaisis' en 'Pévèle', de Scheldevallei en het 'Bassin Minier', de Sambervallei, de Avesnois en de 'laars' van Henegouwen.

In feite moet West-Vlaanderen, Henegouwen en de Nord-Pas-de-Calais als één ruimtelijk geheel bestudeerd worden. Het is in deze optiek dat de Belgische en de Franse regeringen een commissie opgericht hebben, belast met de ruimtelijke ordening, de uitrusting en de urbanisatie. Maar het is even noodzakelijk het overleg over de grens heen aan te moedigen tussen de Franse gemeenschappen die hun stedelijke vraagstukken bestuderen en de Belgische interkommunale verenigingen die dezelfde opdrachten willen vervullen.