

De stedelijke gemeenschap Rijsel: verkenning van een Metropool

F. THIERRY, Adjunkt-Directeur, Communauté Urbaine de Lille

De agglomeratie Rijsel werd in 1964, in het kader van een uitgesproken nieuwe politiek van de Franse nationale overheid, uitgekozen om een evenwichtsmetropool (*Métropole d'Equilibre*)¹ te worden. Deze metropool ligt aan de invalspoort van noordwest Europa, in de flank van België gedrukt en in de nabijheid van Nederland, Luxemburg en Engeland.

Voorheen kon de agglomeratie moeilijk aanspraak maken op de titel van Metropool, gezien zijn gebrek aan structuur en aan voldoende invloed op de streek. Sinds 1964 streeft de agglomeratie ernaar inderdaad uit te groeien tot de Metropool: het werd een doel, een objectief en een uitdaging. Vandaar dat de agglomeratie ging zoeken naar de nodige middelen.

Ingevolge de wet op de Stedelijke Gemeenschappen (les Communautés Urbaines) van december 1966 werd Rijsel verplichtend als Metropool aangeduid; de aanduiding werd in december 1967 effectief door de benoeming van de 90 leden van de Raad en de verkiezing van de eerste Voorzitter, de heer A. Laurent, Burgemeester van Rijsel. De opbouw kon beginnen; het politiek en administratief kader was gereed.

Ongeveer gelijktijdig gaf de wet inzake grondbeleid (Loi d'Orientation Foncière) een nieuw impuls aan de urbanistische studies zoals deze inzake de agglomeraties gevoerd moeten worden.

Ook te Rijsel kende de urbanisatie sinds een vijftiental jaren een groeikrisis: de uitbouw ontwikkelde er zich zonder voldoende steun van de bewust-georganiseerde stedenbouw.

Door de oprichting van de stedelijke gemeenschap, met haar referentiekader, kunnen de lokale groepen (les Collectivités Locales) een beter inzicht krijgen in de problemen en in de noodzaak van een aangepaste oplossing. De stedelijke gemeenschap herneemt stelselmatig de vroeger doorgevoerde studies; het Urbanistisch Bureau (Agence d'Urbanisme) herneemt of controleert in een multidisciplinaire aanpak alle urbanistische studies om te

komen tot concrete voorstellen inzake het te voeren beleid. Momenteel worden de architecten, ekonomen, geografen, ingenieurs, juristen, sociologen en tekenaars aangeworven en gaan een na een aan de arbeid.

In mei 1969 werd het eerste Witboek van de Stedelijke Gemeenschap aanvaard. 'Construire une Métropole' omvat een gedetailleerde analyse van de bestaande toestand met haar licht- en schaduwzijden, haar zwakheden en haar sterke kanten, haar interne en externe mogelijkheden. Een akurate diagnose van elk probleem moet uitmonden in een voorstel inzake ruimtelijke ordening, met het doel een Metropool uit te bouwen.

Het vertrekpunt is een verzameling van 87 gemeenten, samengebracht in de Stedelijke Gemeenschap, met een oppervlakte van 62.000 ha. Maar van daaruit wil men komen tot een nieuwe inwendige structuur, tot de opbouw van een waarachtige regionale hoofdstad met ook een Europese roeping.

Welke hindernissen moeten daartoe nog genomen worden?

Belangrijke economische moeilijkheden

De agglomeratie was gedomineerd door een mono-industrie: de textiel. Tot in 1950 de kronische moeilijkheden in deze bedrijfstak begonnen. De crisis werd nog versterkt door diverse andere omstandigheden: technische uitrusting van de Derde Wereld, afsluiten van buitenlandse markten, concurrentie van de kunstvezel enz. Dit alles had een massale afdanking van de ongeschoolden tot gevolg.

Komt daarbij dat de gemaakte winsten dikwijls geïnvesteerd werden buiten de streek, soms zelfs in het buitenland; de industriële beleden dikwijls een Malthusianistische politiek tegenover andere potentiële bedrijven van de streek, onder de motivering dat een concurrentiële loonpolitiek niet gunstig zou zijn. Dit om de belangrijkheid van de crisis te onderstrepen die de agglomeratie aantastte.

De gevolgen waren merkbaar op alle fronten: lage lonen, kleine koopkracht, laag leefniveau, beperkte belastingopbrengsten, vertraagde overheidsinvesteringen.

De kring moest worden doorbroken; maar acht jaar geleden beschikte de agglomeratie slechts over enkele hek-

¹ Métropole d'Equilibre. Tegenover Parijs, dat een te groot economisch en sociaal aandeel heeft, werden in 1964 acht grote steden aangeduid die, op Europese leest geschoeid, een stedelijke pool moeten worden, voorzien van belangrijke produktie- en verzorgende eenheden, waardoor een menselijker en evenwichtiger verdeling van de Franse bevolking mogelijk moet worden. (Noot van de vertaler).

Verkenning van een Metropool

taren uitgeruste industriegronden; de verzorgende functies lagen ver beneden de nationale gemiddelden en het bouwprogramma inzake bureelruimte was praktisch onbestaande.

En tenslotte was er nog dit: de agglomeratie leverde wel onafgewerkte produkten aan gans Frankrijk, maar sinds haar verovering door Lodewijk XIV werd de streek nog steeds beschouwd als een wingewest, in de militaire betekenis van het woord: bij een inval lag men er — en dit werd bij herhaling bewezen — in de vuurlinie, zodat het geen zin had er hoogwaardige technische bedrijven in te planten die van bij het begin in handen kunnen vallen van de vijand.

Snelle en anarchistische urbanisatie

De streek heeft een stedelijke kultuur die reeds dateert uit de late middeleeuwen, terwijl een ganse gamma van dichtbevolkte steden in de loop van de eeuwen tot ontwikkeling kwam. Dergelijke ontwikkeling is enig in Frankrijk, maar is wel gelijklopend met wat in België, Nederland en noordwest Duitsland gebeurde.

De industriële revolutie brak in het midden van de 19e eeuw uit en bracht een anarchistische urbanistische groei met zich.

Met de invoering van de stoommachine vermenigvuldigden de fabrieken zich, en daaromheen werden in allerijl woningen opgetrokken, op goed geluk, naargelang de percelen landbouwgrond vrijkwamen.

Rijsel kent een stijging van 50.000 inwoners naar 150.000 in 50 jaar; Roubaix groeit aan van 15.000 inwoners naar ongeveer 120.000 tussen 1850 en 1900.

Er zijn geen natuurlijke hindernissen, zodat de steden zich in alle richtingen uitbreiden. Ook heden ten dage is dit nog zo: eerst bouwt men langs de axiale wegen, daarna worden de bressen gedicht; de ringvorming rond de eerste kern geeft een geheel van onontwarbare voorsteden die daarenboven onvoldoende uitgerust zijn, waar bedrijven en bewoning elkaar overlappen en waar iedere architectuur en iedere landschappelijke opbouw totaal afwezig zijn.

Deze twee basisfouten kunnen slechts opgeheven worden, mits het toepassen van een diepgaande actie, die genoemd wordt: renovatie of herstrukturatie. De agglomeratie moet op alle terreinen en bij iedere actie als

essentieel objectief meer de kwaliteit dan de kwantiteit vooropstellen. De kwantiteit, 1.100.000 inwoners, is reeds aanwezig. Deze groep groeit in 1990 wellicht zelfs aan tot 1.400.000 inwoners. Maar de eerste opdracht bestaat erin het lot van deze inwoners te verbeteren; dit zal zeker de beste troef worden van de agglomeratie.

De andere troef, door het Witboek naar voren geschoven, is de gunstige ligging van de streek en de agglomeratie tegenover de vitale streken van noordwest Europa. Deze ligging zal morgen nog gunstiger zijn, dank zij de Tunnel onder het Kanaal en de daaruit voortvloeiende trafiek tussen de industriële centra (het Londens Bekken, het Ruhrgebied, enz.).

Het Witboek schetste een doctrine en stelde een beleid voorop: deze moesten nog worden omgezet in konkrete dokumenten die toegepast worden op de agglomeratie. Dit gebeurde in het eerste dokument dat door het Urbanistisch Bureau werd opgesteld onder de titel: 'Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme' (Richtplan voor Ruimtelijke Ordening en Urbanisme). Zonder een tegensprekelijk dokument te zijn betekent het toch een charter waarop allen die eraan hebben meegewerkt, plaatselijke gemeenschappen en de administratie, willen doorwerken.

Voor twintig à dertig jaar worden de hoofdlijnen van het te voeren ontwikkelingsbeleid van de agglomeratie erin vastgelegd, waarbij rekening dient te worden gehouden met het feit dat alles gezien wordt met onze ogen en uitgewerkt volgens de technieken die wij nu beheersen.

Zo gezien mag gesteld worden dat de invloedssfeer van het 'Richtplan' (le SDAU) niet beperkt blijft tot de 87 gemeenten van de Stedelijke Gemeenschap, maar dat hij zich uitstrekt tot de 126 gemeenten van gans het arrondissement Rijsel.

Niet alleen de huidige agglomeratie wordt erdoor bestreken, maar alle gebieden worden bestudeerd waar de agglomeratie zich kan uitbreiden of die rechtstreeks kunnen beïnvloed worden door een snelle groei in hun omgeving. Dit sluit nauw aan bij de idee dat de binding stad-platteland en de komplementariteit van stedelijke en rurale activiteiten een realiteit zijn.

Urbanistische krachtlijnen

De toekomst van de agglomeratie moet rekening houden met de drie specifieke maar niet los van elkaar staande 'gezichten'.

Het eerste is dit van een multipolaire agglomeratie (Rijsel, Roubaix, Tourcoing, Armentières, enz...) op zoek naar haar eenheid. Op dit niveau biedt de oprichting van de Stedelijke Gemeenschap technisch en administratief een oplossing. Maar de eenwording op het vlak van de beslissingen en van het hart moet nu volgen. Dit is echter een werk van lange duur, dat slechts geleidelijk tot stand komt langs het dagelijks groeiend bewustzijn van een gezamenlijke bestemming.

Het tweede gezicht is dit van een agglomeratie die, gelegen in een sterk verstedelijkte streek, haar rol van hoofdplaats moet uitbouwen: haar roeping als kommandopost in de streek en haar mogelijkheden om een bredere uitstraling te geven aan deze streek moeten meer benadrukt worden.

Als derde gezicht is er tenslotte dit van een agglomeratie die ingevat zit in de geografische, economische en menselijke ruimten van noord-west Europa. Men kan toch niet ontkennen dat de agglomeratie over 180 graden in de Belgische flanken duwt? En hoe kan men de gevolgen



Centre directionnel de Lille — Gebouw 'Le Forum'.

voorbijzien van de toekomstige Tunnel onder het Kanaal? Geen enkele inspanning kan op het lokaal of regionaal vlak geleverd worden, zonder dat deze ligging als draaischijf op economisch en cultureel gebied haar weerslag heeft. De Metropool moet dan ook uitgroeien tot een ware ontvangst- en ontmoetingsplaats.

De voorgestelde wijze van ordenen steunt op een concept dat, schematisch uitgedrukt, lineair genoemd wordt. Daarbij maakt men gebruik van een bevoorrechte as, die de nagestreefde urbanisatie kan schragen.

De keuze van een lineair Richtplan is ingegeven door urbanistische en economische criteria die bruikbaar zijn voor meerdere agglomeraties, maar die voor de agglomeratie Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Armentières bijzonder aangewezen zijn. Dit multipolair geheel, vooral sinds de industriële revolutie, wacht op de intekening van een hoofdas waarrond een politiek van herstructuratie, van evenwicht en van verbindingen kan worden gevoerd, ten einde een evenwichtige groei te realiseren. Het nieuw verkeersnet met banen, spoorwegen en ander openbaar vervoer moet hier een structurerende rol spelen voor het bestaande stedelijk weefsel.

Deze as is geen starre basis voor nieuwe stedelijke bindingen die in een bepaalde richting moeten uitgebouwd worden; het is integendeel een preferentiële as voor een stipte urbanisatie. Ieder stedelijk geheel, op deze as gesitueerd, zal van de andere gescheiden liggen, zodat het zijn eigen evolutie zal kunnen gaan. Iedereen moet in zijn eigen omgeving tewerkstellingszones vinden, gekoppeld aan de woonzones, zodat de verplaatsing tussen

Verkenning van een Metropool

woon- en werkplaats minimaal kan blijven. Tussen de diverse gehelen liggen groenzones, ontspannings- of sportcomplexen of worden eenvoudig de natuurzones of de landbouwactiviteiten bewaard.

De verbinding tussen deze nieuwe stedelijke eenheden en de vroegere steden op de as zal gebeuren via een aangepaste infrastructuur: banen, spoorwegen en gemeenschappelijk vervoer, dit alles op een wijze dat de langere verplaatsingen uiteindelijk toch minder tijd zullen vergen.

Zo zal ook de kohesie gerealiseerd worden van het geheel met de grotere uitrustingselementen die slechts eenmalig kunnen voorzien worden: universiteit, sportstadion enz... Dit Richtplan laat dus een soepele en diskontinue urbanisatie toe.

Dergelijk organisatietype heeft ontegensprekelijk economische en financiële voordelen: de markt van de gronden wordt erdoor ontspannen, tenminste voor zover ook verder afgelegen terreinen in de agglomeratie vatbaar worden voor urbanisatie, dank zij een minimale verbinding. Het Richtplan laat daarenboven ook toe de overheidsinspanningen te groeperen en de niet-onuitputtelijke bronnen te sparen voor uitgelezen en beperkte objectieven. Zo zullen de privé- en openbare investeringen ook een maximale behoeftenbevrediging kunnen bereiken.

De keuze van de as

Regelmatig werpt men op dat de gekozen ontwikkelingsas niet de enig mogelijke was. Zo was er ook de as Armentières-Rijsel-Doornik. Waarom dan de huidige as gekozen werd?

Er was een eerste, *geografische reden*: deze in hoofdzaak noord-zuid gelegen as heeft alles wat voor de menselijke activiteiten nodig is.

Deze rug loopt overigens door tot in België en zij beheerst de twee lage en vochtige valleien van Leie en Schelde tot aan hun samenvloeiing. Boven de moerassige valleien gelegen, zijn deze terreinen gezond en uitermate geschikt voor urbanisatie.

Daarnaast zijn er *financiële redenen*: deze as omvatte reeds heel wat infrastructuurwerken. Gezien de kostprijs en de belangrijke rol van de infrastructuur in de stedelij-

ke ontplooiing ware het onvergeeflijk deze niet te gebruiken. Als verkeerswegen zijn er de autosnelweg A1 en de Rijkswegen 25, 41, 17, 350 en 350 A (de 'Nouveau Boulevard'); inzake waterwegen beschikt men over het Deûlekanaal, van La Bassée tot Wattrelos met groot profiel tot Marquette; er zijn talrijke spoorlijnen, waaronder Rijsel-Lens, Rijsel-Parijs, Rijsel-Béthune en Rijsel-Roubaix-Tourcoing-Halluin. Vóór enkele jaren werd er ook beslist op deze as op de grens van het arrondissement Rijsel, het industriepark Douvrin-Billy-Berclau uit te rusten. De andere richtingen beschikken ook wel over dergelijke infrastructuur, maar de samenbundeling van de drie elementen is er niet op dezelfde wijze gerealiseerd.

Ook de *ekonomische redenen* werden verrekend. Niemand kan de ekonomische moeilijkheden wegdenken waarmee de twee grote bevolkingscentra in de Nord te kampen hadden: teloorgang van de textielnijverheid in de agglomeratie en van de steenkolenijverheid in het Bassin Minier.

De som maken van twee verarmde streken had weinig zin; wel konden beide gehelen, bij een herlevingsprogramma, best zeer nauw op elkaar afgestemd worden. Deze verbinding moest, ook reëel, de mobiliteit van mensen en goederen binnen één arbeidsmarkt realiseren. Op deze wijze kon de Centrale Stedelijke Zone (l'Aire Urbaine Centrale) in een optiek van het jaar 2000 en in een geest van samenwerking uitgebouwd worden.

De keuze van een as Armentières-Doornik zou daarentegen als grootste negatieve faktor de rivaliteit tussen beide parallele agglomeraties tot gevolg hebben gehad: hun demografisch gewicht is evenwaardig, beiden hebben belangrijke ekonomische moeilijkheden en de gezochte oplossingen konden konkurrentieel liggen. In een dergelijke krachtmeting zouden de ganse streek én de Metropool verliezende partij zijn geweest.

Sommigen zullen wellicht het hoofd schudden bij de hier volgende argumentatie, maar één argument is zeer belangrijk, zelfs al is het a posteriori gebruikt: gedurende de zes jaar van studie heeft de agglomeratie er alles op gezet om deze lijn te eerbiedigen. Overheids- en privé-investeringen gingen in de richting van het Richtplan en van de studies. Nu van richting veranderen en deze ruimtelijke ordening opnieuw in vraag stellen zou een ekonomisch, financieel en zelfs psychologisch uiterst-gevaarlijke gok betekenen.

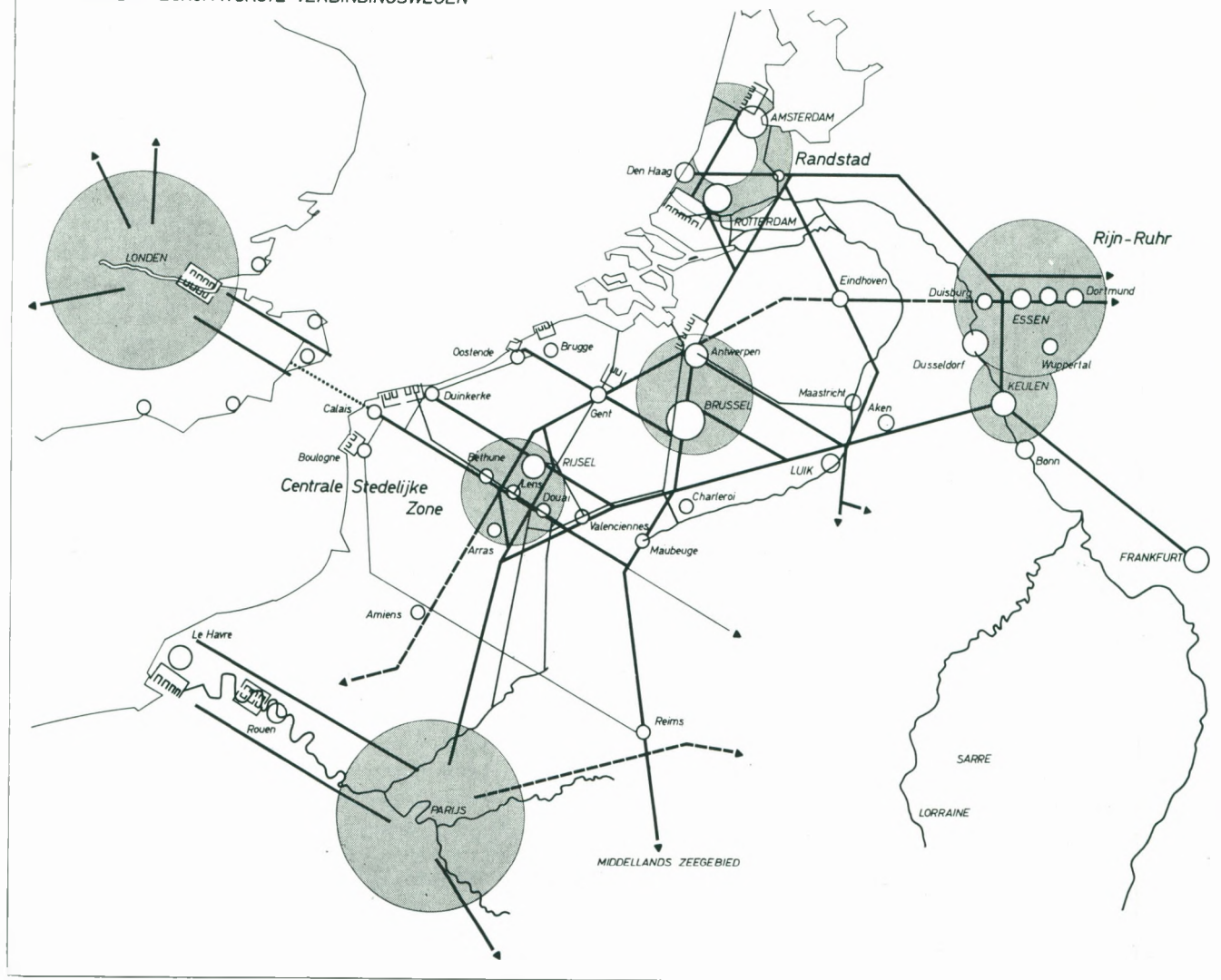
Beschrijving

Het Richtplan werd ontworpen voor een ruimte met een opvangcapaciteit van méér dan 400.000 personen. Binnen deze ruimte moeten de diverse stedelijke funkties evenwichtig en funktioneel kunnen worden ingeplant.

De ruime infrastructuur moet toelaten, binnen de agglomeratie en in de Centrale Stedelijke Zone, te komen tot een zekere graad van pendelarheid, tot een betere toegankelijkheid en een komplementariteit van de stedelijke centra en tot de promotie van het centrum van Rijsel tot een waar regionaal handels- en zakencentrum.

In het Richtplan komt de oprichting voor van grote wooncomplexen, de enige oplossing om de ordeloze uitbreiding van de steden tegen te gaan. Deze woongehelen moeten worden voorzien van een zeer brede waaier van stedelijke uitrustingen. Tevens is er nog heel wat opzoekingswerk te leveren om de kwaliteit van de stad te verbeteren en de koördinatie van de uitrustingsprogramma's inzake woningbouw en dagelijkse voorzieningen te verzekeren.

NOORDWEST EUROPA: GROTE VERBINDINGSWEGEN



Verkenning van een Metropool

Aangezien geen rekord-groei wordt nagestreefd, draagt het Richtplan in hoofdzaak een vernieuwend en herstrukturierend karakter. Geleidelijk zal het stedelijk bindweefsel de plaats innemen van de onvoldoende-geachte woningen en van de industriële gebouwen die door hun omvang of hun onaanvaardbare activiteiten niet meer verantwoord zijn in deze sektor; tevens zal een strikte zonering de woon-, produktie- en dienstenverlenende functies beter laten inplanten.

Tenslotte voorziet het Richtplan de promotie van deze kollektieve voorzieningen, die ieder individu een maximale ontplooiing garanderen en dit op een niveau, een Metropool waardig.

De verbindingswegen

Een goeddoordachte infrastructuur volstaat niet; er moet ook een samenhangend en efficiënt transportnet uitgebouwd worden, dat dient te beantwoorden aan twee vereisten :

(1) De conurbatie moet geïntegreerd zijn in grotere economische gehelen : de Centrale Stedelijke Zone, de regio, noordwest Europa. Dit kan slechts geschieden via de nationale en internationale verbindingen en via de lijnen die er specifiek op gericht zijn de Metropool haar eigen animatierol te laten spelen;

(2) De interne coherentie van de agglomeratie moet verrekend zijn, waardoor een maximum aan lijnen, van centrum tot centrum en tussen de woonplaats, de arbeidsplaats en de openbare voorzieningen tot stand kan komen.

Daarbij dient vooral gedacht te worden aan het openbaar vervoer, gezien de privé-wagens — de Verenigde Staten zijn er een duidelijk bewijs van — geen volledige oplossing kunnen verzekeren.

Men moet komen tot een hiërarchische opbouw van de wegen, door een verbetering van het oud net en door de oprichting van nieuwe wegen.

Ook inzake autosnelwegen is de promotie reeds begonnen. De noord-zuid verbinding die Parijs-Antwerpen en verder verbindt, bestaat reeds onder de naam A1. Hij is reeds voltooid ten zuiden van Rijsel; de werken naderen hun voltooiing tussen Croisé Laroche en de Belgische grens en hij zal afgerond worden met de strook tussen

de verkeerswisselaar van Wasquehal en de zuidoostelijke poort van Rijsel, dwars door Fives-Rijsel.

De oost-west-as die de verbinding Duinkerke-Brussel uitmaakt is ook in aanbouw : het betreft de A25 Rijsel-Duinkerke en de A27 Rijsel-Brussel, beiden verbonden door de zuidelijke ringlaan.

Deze autosnelwegen dreigen snel verzadigd te zijn, vooral dan in de agglomeratie. Daarom wordt van nu af de ontubbeling bestudeerd, met de bedoeling te komen tot een scheiding van het verkeer tussen doorgaand verkeer of verkeer op lange afstand en het intern of het plaatselijk verkeer. Vandaar dat in het Richtplan ook andere, later te realiseren trajecten zijn ingeschreven.

De A1 bis, in de westelijke flank van de agglomeratie, bereikt de A1 te Arras en heeft een aftakking naar Rouen en naar de Beneden-Seine. Zij zal een afvloeiing van het transitverkeer toelaten, terwijl de A1 in de agglomeratie de rol van stedelijke autosnelweg zal kunnen vervullen.

De oost-west-as lijkt, in eenzelfde optiek, ontoereikend te zullen worden eenmaal de Tunnel onder het Kanaal wordt opengesteld, wat berekend is voor binnen een tiental jaren. Alle berekeningen voorzegen een enorme toename van trafiek, als gevolg van een snelle verbinding tussen twee zware industriestroken van noordwest Europa : het Londens Bekken en de Ruhr. Het is van enorm belang voor de ganse streek dat deze trafiek tot in het hart van de Centrale Stedelijke Zone kan komen.

Daarom moet de nodige ruimte voor deze verbindingen zo snel mogelijk gereserveerd worden. Volgens het plan moeten de A1 en de A1bis ten zuiden van Seclin verbonden worden om dan, ten zuiden van de vlieghaven van Lesquin, de A27 en Brussel te bereiken. De openstelling van de Kanaaltunnel mag voor onze streek niet verloren gaan.

Tenslotte moet een autosnelweg naar het zuidwesten van de verbinding Rijsel-Brussel afwijken om een verbinding te geven met Valenciennes, met het regionaal park van St.-Amand en verderop met de vallei van de Sambre en van Avesnois.

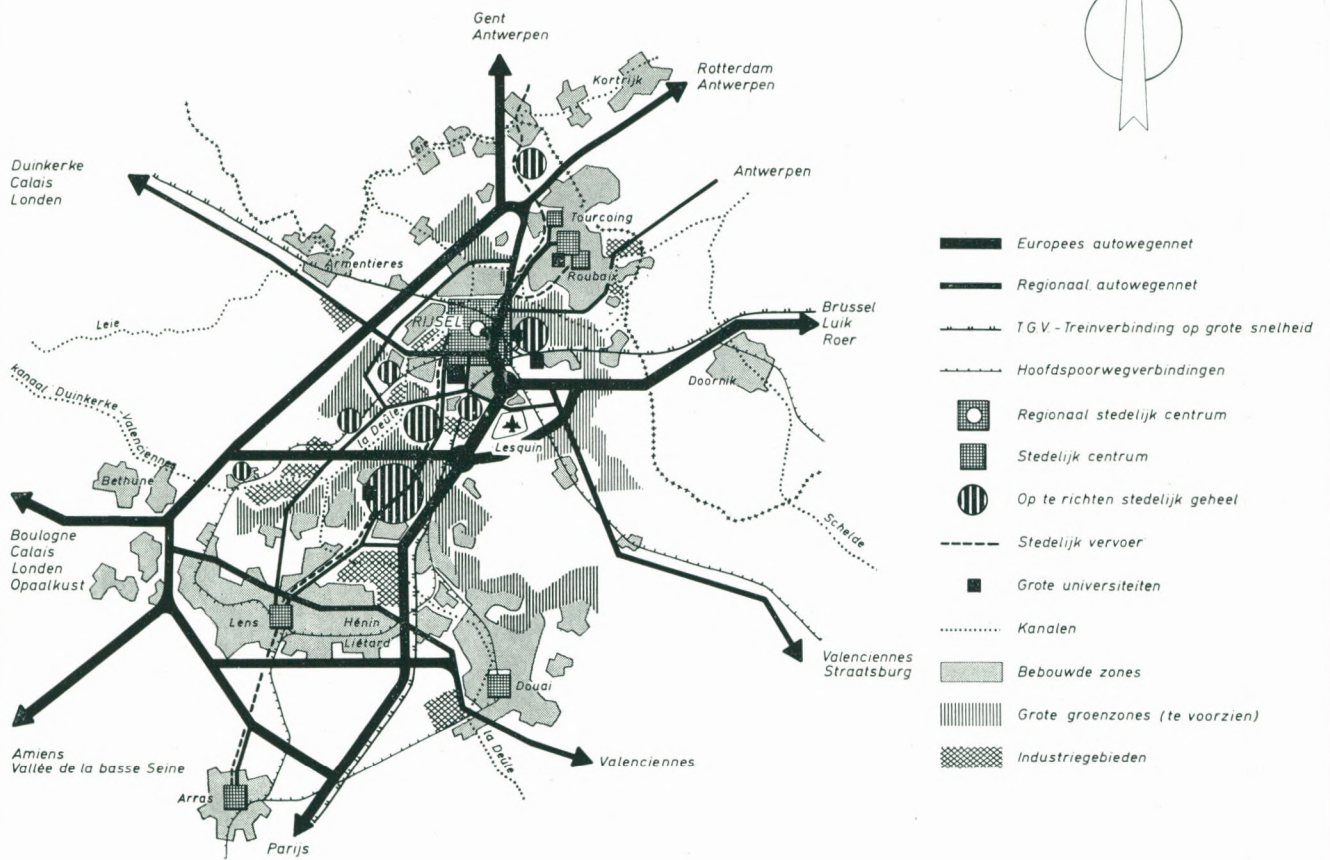
De interne verbindingen omvatten twee komplementaire systemen :

(1) Een direkte verbinding van centrum tot centrum is zeer belangrijk voor het verder bestaan van de bestaande stedelijke centra, waarbij de geprivilegieerde rol van deze steden veilig moet worden gesteld. Het meerhoofdige karakter van de agglomeratie maakt de uitbouw van de structurerende assen zeer dringend.

(2) Daarnaast bestaat er behoefte aan parallele banen, niet te verwarren met ontlastingswegen. Deze parallele banen kunnen niet ingetekend worden in het stedelijk weefsel van de voorsteden, waar zij een herstructuratie zouden kunnen ondergaan; zij moeten volledig rond de periferie van de steden liggen, waarbij zij zo volledig mogelijk met de bestaande agglomeratie samengaan.

De verbetering van het wegverkeer kan slechts ten volle renderen, wanneer zij gepaard gaat met een intensifiëring en een modernisering van het openbaar vervoer. De studies zijn in volle gang. Zij moeten de organisatie van het systeem zeer gedetailleerd vastleggen. In afwachting hiervan kan men echter reeds de grote lijnen voorstellen. In functie van de gekozen ontwikkelingsas, noord-noordwest, zuid-zuidwest zal een moderne hoofdverkeersader in eigen bedding uitgebouwd worden, ten dele in openlucht, ten dele ondergronds, of beiden na elkaar.

EEN METROPOOL, EEN HOOFDSTAD IN NOORD-WEST EUROPA



Voorstel ruimtelijke ordening 1985-2000

0 5 10 15 20 km

Verkenning van een Metropool

De agglomeratie beschikt over een uitgebreid treinnet, dat met vertrekpunt Rijsel, gans het arrondissement bestrijkt. Deze lijnen zijn echter ongelijk belast, maar kunnen wel voor het merendeel uitgebouwd worden tot een pendelspoor van het type dat de Parijse voorsteden verbindt.

Deze konkrete halten en de uit te bouwen lijnen moeten nog verder worden bestudeerd, met bepaling van hun regionaal of plaatselijk belang.

Het Richtplan heeft wel getracht een maximum aan stedelijke gehelen aan de bestaande spoorwegen op te hangen.

Tenslotte is er nog het probleem van de treinen met hoge snelheid. De Metropool eist de doorgang van de verbindingen Parijs-Brussel, Parijs-Rotterdam en London-Brussel over haar grondgebied.

Wonen en leven

Een goede organisatie van de moderne steden sluit een hergroepering in van de voornaamste zinvolle functies rond bepaalde attractiepolen, waaruit een hoge densiteit ontstaat.

Het Richtplan stelt voor zeer homogene en dichtbevolkte wooneenheden te creëren voor de nieuwe bevolking. Op deze wijze kan iedere eenheid beschikken over zijn eigen uitrusting die een dagelijks leven op een autonome wijze toelaat. De kern bestaat uit kollektieve woongebouwen, gegroepeerd rond de voorzieningen; daartussen zullen individuele woningen in kleine groepen gebouwd, een wijkleven mogelijk maken. Bij een juiste spreiding van de stedelijke functies zal ook de organische eenheid van deze nieuwe stedelijke entiteiten verzekerd zijn. De produktieve of industriële functie moet in de nabijheid gelokaliseerd worden, al dan niet gegroepeerd in gespecialiseerde zones.

Volgens het Richtplan zijn zij uitgespreid langs de hoofdontwikkelingsas.

Deze belangrijke eenheden van 7.000 tot 10.000 woningen, wat neerkomt op 20 à 30.000 bewoners, zullen zeer grote oppervlakten vergen die liefst nog niet bebouwd waren en die gemakkelijk te bereiken zijn. Teneinde hun ontwikkeling mogelijk te maken zullen zij niet aan de rand van de bestaande voorsteden worden opgericht,

maar los daarvan. Zo zal iedere stedelijke eenheid zijn eigen leven, zijn autonomie, zijn eigen groeiritme en zijn eigen vrije ruimte hebben, waar sommige diensten kunnen ingeplant worden.

De ontwikkeling mag de belangrijkheid van de vernieuwing niet doen vergeten. Deze vernieuwing moet aan drie objectieven beantwoorden :

(1) Het oud en onaangepast woningpatrimonium, zoals het groeide uit de ongeordende bouw van de 19e eeuw, moet vernieuwd worden. Rijsel, Roubaix, Tourcoing, Armentières, Halluin en alle andere hoofdplaatsen hebben een massa te vervangen woongebouwen.

(2) Ook moeten de steden aangepast worden aan de nieuwe vereisten van het autoverkeer en van de moderne levenswijze. De 'doorsteken' van de toekomstige stedelijke expresswegen of van de snelle spoorlijnen zullen de sloping meebrengen van gebouwen die daar 15-20 jaar geleden nog niet voor in aanmerking kwamen.

(3) Ook de bestendig nieuw op te richten moderne voorzieningen vragen ruimte. Vervangingsgebouwen, gebouwen die beantwoorden aan nieuwe behoeften of die in bestaande tekorten voorzien, vragen grote terreinoppervlakten. In dit perspectief is de stadskernvernieuwing een essentiële opdracht voor het modern urbanisme.

2.000 ha worden gereserveerd voor industriële activiteiten, die toch de basis vormen voor de ontwikkeling van de tertiaire sektor. Dikwijls palen deze industriezones aan de woonzones. Zij zijn middelgroot, gezien de roeping van de Metropool niet zozeer ligt in de uitrusting van grote industrieparken, dan wel in het beschikbaar stellen van terreinen voor activiteiten met een hoge graad van techniciteit, die slechts weinig plaats innemen.

De tertiaire activiteiten zullen bij voorkeur in de hernieuwde stadscentra ondergebracht worden of in uitbreidingen daarvan, naar het voorbeeld van het Bestuurscentrum van Rijsel, dat reeds een eerste fase realiseerde. Ook de centra van de nieuwe stedelijke gehelen komen daarvoor in aanmerking. Als voorbeeld geldt hier de 'Ville-Est'.

De voorzieningen

Alhoewel een hedendaagse grootstad zonder een degelijke industriële infrastructuur niet kan bestaan, volstaat dit niet om deze stad tot Metropool te verheffen. Om dit doel te bereiken moet ze ertoe komen alle aspecten van dienstenverlening samen te brengen : veelvuldigheid, overvloed en kwaliteit.

Ook al zijn sommige sectoren, zoals het financieel centrum en de medische uitrusting degelijk uitgebouwd, toch blijven enkele sectoren ten achter. Het is vaak zo dat de vertegenwoordigde sectoren zeer streekgebonden zijn, met een kennelijk tekort aan uitstraling. De weinig of slecht ontwikkelde sectoren liggen breed uit elkaar en spreken de mensen minder aan.

De dienstenverlenende sektor moet gestimuleerd worden. Voor enkelen zou een hernieuwde waardering, een bijwerking of een grotere ontwikkeling kunnen volstaan; voor anderen moet een nieuwe uitstraling nagestreefd worden; sommigen tenslotte moeten uit de grond worden gestampt.

Het gaat er dus geenszins om rekordhoogten te bereiken, maar om de kwaliteit van de uitrusting te verbeteren, door uitbreiding en aanvulling.

Groene zones

Het Richtplan stelt een rechtlijnige zone voor. Dit veronderstelt dus dat de gebieden aan beide zijden van de agglomeratie hun landelijk karakter bewaren, en dat de landbouwactiviteit op de eerste plaats blijft.

Maar in het betrokken gebied moet een strikt toegepaste urbanisatie leiden tot een nieuwe politiek: de groene ruimte moet doorlopen tot in het stadscentrum.

Om te verhinderen dat de agglomeratie tot één conglomeraat uitgroeit, heeft het Richtplan twee uitgebreide groene zones voorzien die de ontwikkelingsrichting dwarsen.

Een eerste groene zone vormt een scheiding tussen de twee agglomeraties Rijsel en Roubaix-Tourcoing. Zij maakt een verbinding tussen diverse recreatieve uitrustingen gaande van het vliegveld van Bondues, tot aan Pévèle Mélantois met inbegrip van Croisé Laroche en van sommige kulturele en sportieve realisaties van de oostsektor.

Een tweede zone maakt gebruik van de uitloper van het kanaal te Seclin en verbindt de landbouwzone van Wepes met Phalempin. In dit gebied werd een strook voorbehouden aan de hoogspanningsleidingen komende van Gravelines die de centrale van Avelin bevoorraden en zo de ganse Metropool.

Het Deûlepark vloeit voort uit eenzelfde bezorgdheid. Deze realisatie op metropoolniveau, die een oppervlakte van 2.000 ha beslaat, moet instaan voor de toekomstige waterbevoorrading van de agglomeratie. De 'Agence Financière de Bassin Artois-Picardie' stelde voor om het Deûle-water op te pompen tot op het niveau van Bauvin; na een eerste behandeling zou het water dan over een reeks spaarbekkens lopen tot Houplin-Ancoisne-Seclin, zodanig dat het water de zuiverende invloed van zon en lucht ondergaat. Na een laatste behandeling kan het water teruggebracht worden in de krijtlagen om de ondergrondse waterlagen te bevoorraden die instaan voor de waterbedeling van een groot deel van de agglomeratie. Experimentele studies zijn terzake momenteel aan de gang, en de eerste resultaten zijn aanmoedigend.

Na het Richtplan...

De toepassing van een dergelijk richtplan kan voor sommigen onuitvoerbaar lijken, vooral ten opzichte van de financiële moeilijkheden van de plaatselijke gemeenschappen.

Het is echter ondenkbaar de zaak op te geven. Daarom moet worden overeengekomen om de akties niet te versnipperen maar zeer nauwkeurig te coördineren.

Men moet alles in het werk stellen om de hoogst mogelijke rentabiliteit te bekomen van de openbare investeringen, die niet los te maken zijn van de ruimtelijke ontwikkeling van de agglomeratie. Ook de privé-investeringen die er direkt mee verbonden zijn, moeten eveneens zo opgevat worden, dat er een maximaal globaal resultaat kan bereikt worden.

Een politiek van ruimtelijke ordening en een briljante strategie is één zaak, maar de reële uitbouw moet nog volgen.

Buiten een gebrek aan financiële middelen die zelfs een goed berekende aktie in gevaar zou kunnen brengen, blijft het grondbeleid een essentieel probleem. De op-

richting van een Bureau voor Grondbeleid (Agence Foncière), voorzien van de nodige financiële middelen op het niveau van de Metropool, is onvermijdelijk.

Vanaf 1971 kan men rekenen op minimaal 200 ha te verwerven grond per jaar indien de gemeenschap niet een gedeelte van zijn investeringswinsten wil verliezen.

Er moeten gronden verworven worden in de bebouwde zones, om de stedelijke centra te beschermen en om moderne voorzieningen te kreëren en in de natuurgebieden om de ontwikkeling in bedwang te houden.

Wanneer dergelijke conflicten tussen de noden en de financiële middelen nog mogelijk zijn en dit niettegenstaande een stel reglementaire beschikkingen en instellingen (Plan d'occupation des sols - POS, zone d'aménagement différé - ZAD, zone d'aménagement concerté - ZAC), moet men zich opnieuw de vraag stellen of er geen opeising of zelfs een kommunalisering van de gronden moet worden doorgevoerd?

Tot slot, bij ontstentenis van een speciale budgettaire steun in het kader van de 'contracts de plan', vereist de huidige situatie dat de Staat dringend een oplossing brengt voor deze problemen; zoniet zou alles vastlopen en zou men alle hoop moeten opgeven om eens als agglomeratie zijn rol van hoofdstad van het noorden te spelen, zoals enkele andere grote steden in hun eigen streek dit wel kunnen doen.