

Marcello Balbo, coordinador

Europa: La ciudad central en el sistema urbano



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general
Fernando Carrión M.

Coordinador editorial
Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial
Eusebio Leal Spengler
Fernando Carrión
Jaime Erazo Espinosa
Mariano Arana
Margarita Gutman
René Coulomb

Coordinador
Marcello Balbo

Editor de estilo
Alejo Romano

Diseño y diagramación
Antonio Mena

Impresión
V&M Gráficas

ISBN: 978-9978-370-28-5
© OLACCHI
El Quinde N45-72 y De las Golondrinas
Telf: (593-2) 246 2739
olacchi@olacchi.org
www.olacchi.org
Primera edición: noviembre de 2012
Quito, Ecuador

Contenido

Presentación	7
Ciudad y centralidad en Europa <i>Marcello Balbo</i>	9
La metamorfosis del concepto de ciudad en tiempos de globalización: El caso de Ámsterdam	39
<i>Willem Salet</i>	
Centralidades en transformación y regeneración urbana en Bilbao	63
<i>Arantxa Rodríguez y Pedro Abramo</i>	
Bruselas: Ciudad, región, capital	105
<i>Victor Brunfaut</i>	
Copenhague: Centro y ciudad regional	143
<i>Jens Kvorning</i>	

Edimburgo: Un ejemplo de las tendencias y tensiones en el “renacimiento urbano” del Reino Unido	159
<i>Harry Smith y Emilio José Luque Azcona</i>	
La compleja centralidad de Cracovia	189
<i>Jacek Purchla</i>	
Lisboa: Tensiones entre la ciudad y la metrópoli	209
<i>Isabel André y Mário Vale</i>	
Centralidad, proyecto metropolitano y mutación urbana: El ejemplo de la metrópoli de Lille	241
<i>Didier Paris</i>	
La persistencia y el cambio en la edad de la turbulencia: El caos y la complejidad del desarrollo de Praga	277
<i>Karel Maier y Luděk Sýkora</i>	
Milán, retos sin solución de la ciudad europea contemporánea	315
<i>Valeria Fedeli</i>	

Centralidad, proyecto metropolitano y mutación urbana: El ejemplo de la metrópoli de Lille

Didier Paris*

Introducción

Como objeto geográfico, la ciudad puede ser definida como un sistema territorial. Ello alude a la relación que los hombres mantienen con un espacio dado, aquel en el cual viven y se desplazan, y que forma su marco de vida. Esto es particularmente cierto en las ciudades europeas, en las que este proceso de territorialización aparece, además, como un constructo histórico antiguo que le permite identificar sus raíces. Los corazones históricos de las ciudades adquieren así un doble valor, cultural y simbólico, que nos obliga a considerar la cuestión de la centralidad bajo todos sus aspectos (político, social, económico...) y a tomarla en cuenta en los proyectos y estrategias de ordenamiento de las ciudades.

Un buen ejemplo de la evolución de la ciudad europea lo constituye, desde este punto de vista, la ciudad de Lille, caracterizada por su pasado mercantil durante la Edad Media y la época moderna; marcada, durante el siglo XIX y principios del siglo XX, por la explosión industrial —aquí principalmente alrededor de la industria textil, pero no de manera exclusiva—; atravesada por una crisis de mutación económica en la segunda mitad del siglo XX; y que se orienta, finalmente, hacia

* Es profesor de Ordenamiento y Urbanismo en la Universidad de Lille.

una nueva dinámica a finales del siglo XX, a partir de la oportunidad que representan la construcción del túnel bajo La Mancha y la red noroeste europea de TGV¹ entre París, Londres y Bruselas, un triángulo dentro del cual se posiciona Lille. Hoy en día, la reflexión prosigue y se inician los proyectos para inscribir la ciudad de Lille en el movimiento de la ciudad europea del siglo XXI, alrededor de conceptos nuevos como el de “ciudad intensa”, que, después de una reflexión acerca de la forma urbana, quiere promover el lazo social y la intensidad de la vida en la ciudad en un marco sostenible.

Este enfoque plantea evidentemente la cuestión de la centralidad y de lo que su reforzamiento induce como valores para la ciudad y la sociedad urbana. Sin duda, todavía hace falta un poco de tiempo para armarlo, pero bien podría tratarse de un cambio de paradigma profundo en la representación de las ciudades y el modo de producción urbano, después de un período de casi medio siglo durante el cual la centralidad se había vuelto a veces un valor secundario, ya fuera para los teóricos de la carta de Atenas y sus epígonos o para los desarrolladores de zonas residenciales (lotizadas, urbanizadas) periféricas, de zonas industriales sobre intercambiadores de autopistas o de planificadores que consideraban el territorio agrícola periférico como una reserva disponible para todo tipo de desarrollo, aun cuando este estuviera desconectado de las infraestructuras de transporte que lo unen a la ciudad y su corazón.

Es a través de esta pregunta que queremos analizar aquí el caso de la metrópoli de Lille —con Lyon y Marsella, una de las grandes aglomeraciones francesas después de la región parisina—: ¿cómo la cuestión de la centralidad, después de décadas de desarrollo urbano periférico, vuelve a representar una llave de entrada para el ordenamiento y la reflexión sobre el porvenir de la ciudad?

De la ciudad al sistema metropolitano: Las escalas de la metrópoli de Lille

Como otros territorios similares en Europa, la realidad de la metrópoli de Lille nos remite a un sistema complejo fundado en un encajamiento de escala en el que cada nivel de análisis tiene sentido con relación al concepto mismo de metrópoli; esto es, una realidad institucional.

- Está, por un lado, Lille, la ciudad-centro, rica en patrimonio urbano, como ejemplo de la “Ville-Bourse”, simbolizada en su dimensión metropolitana por el barrio Euralille, desarrollado alrededor de la estación TGV; “Lille Europa”, a partir de los años 90.
- Por otro lado, está Lille **Metrópoli Comunidad Urbana (LMCU)**, la institución política impuesta por el Estado en 1966 al mismo tiempo que Lyon, Bordeaux y Estrasburgo (comunidad urbana), que, desde 1997, introdujo la dimensión metropolitana en su propia apelación. Otras comunidades urbanas han sido creadas, sobre todo después de la Ley Chevènement acerca de la intercomunalidad en 1999. La LMCU agrupa 85 comunas y 1,1 millones de habitantes. Es, hoy en día, un poderoso nivel de gobernanza territorial².

2 La cuestión de la agrupación intercomunal es una cuestión antigua en Francia, donde las comunas –36 mil– son numerosas y las aglomeraciones urbanas están troceadas entre las que las componen. La reforma de 1966 aparece como decisiva. Impone cuatro comunidades urbanas y cuatro grandes aglomeraciones. Creaciones voluntarias vendrían posteriormente con una decena de aglomeraciones más pequeñas antes de que la reforma Chevènement (por el nombre del ministro del Interior de esa época) modificara un paisaje institucional que se había vuelto complejo (otros tipos e estructuras intercomunales habían sido creadas a lo largo del tiempo) alrededor de tres niveles: las comunidades urbanas para las aglomeraciones de más de 500 mil habitantes (y para las más pequeñas que habían sido creadas y fueron confirmadas), las comunidades de aglomeración (más de 50 mil habitantes alrededor de una ciudad-centro de más de 15 mil habitantes) y las comunidades de comunas en los territorios rurales. Las competencias políticas de esas estructuras intercomunales (“establecimientos públicos de cooperación intercomunal” –EPCI–) son hoy en día muy extensas, sobre todo para los dos primeros tipos. Esos EPCI se impulsieron en el paisaje institucional francés, especialmente

- El **distrito de Lille** es un poco más amplio (1,2 millones de habitantes). Constituye el perímetro en el cual se desarrolla la planificación metropolitana a través de su documento rector de referencia, ya sea que se trate de los antiguos esquemas rectores (de 1973 y 2002) o de los futuros esquemas de coherencia territorial (SCOT –por sus siglas en francés–, desde la reforma nacional introducida por la Ley SRU del 2000³) que se encuentran en preparación (objetivo 2012 –¿o 2013?–). Este documento se impone a los planes locales de urbanismo (PLU) de las comunas y constituye, por lo tanto, un documento de orientación esencial para el porvenir de la metrópoli. Agrupa a la comunidad urbana y, más al sur, a algunas comunidades de comunas de carácter rural periurbano. Generalmente, es esta escala la que señala hoy en día el territorio de la “metrópoli” de Lille.
- La **Eurometrópolis o metrópoli transfronteriza** reúne en la primera agrupación europea de cooperación transfronteriza (GECT, por sus siglas en francés)⁴ creada en Europa (enero del 2008) a Lille

frente a las comunas; esto es aún más cierto para las cuatro más antiguas, Bordeaux, Lille, Lyon y Estrasburgo, que, en 40 años de funcionamiento, han adquirido una verdadera cultura de la intercomunalidad. Ello fue sin duda decisivo en Lille y en Lyon, desde los años 80, para desarrollar una estrategia metropolitana, y en Bordeaux y Estrasburgo en los años 90. El peso de los antiguos primeros ministros transformados en “patrones” de comunidades urbanas (R. Barre en Lyon, P. Mauroy en Lille y A. Juppé en Bordeaux) no estuvo desprovisto de importancia. La cuestión de la elección en sufragio directo de los consejeros comunitarios fue planteada (Reporte Mauroy de 2007), pero, hoy en día, una reciente reforma territorial (2010) podría redistribuir parcialmente los naipes (creación de las “metrópolis” y los “polos metropolitanos”, aun sí, al momento de escribir estas líneas, es difícil todavía evaluar su alcance).

- 3 Ley de Solidaridad y Renovación Urbanas del 13 de diciembre del 2000, que, entre otras cosas, usó y transformó las herramientas de la planificación urbana (los antiguos planes de ocupación de los suelos –POS– a nivel comunal y los esquemas rectores de ordenamiento y urbanismo –SDAU, por sus siglas en francés–) provenientes de la antigua Ley de Orientación Territorial (LOF) de 1967, que habían sido retocadas de manera parcial posteriormente, sobre todo en los años 80, en el momento de las leyes de descentralización, que habían atribuido más competencias políticas a las colectividades locales.
- 4 Las GECT son una nueva herramienta europea para favorecer el desarrollo de proyectos transfronterizos.

Metrópoli Comunidad Urbana y a los distritos fronterizos belgas en continuidad urbana (de 350 mil habitantes, como Mouscron-Comines o Courtrai) o en casi continuidad (como Tournai, de 140 mil habitantes). Con, más allá, Ypres y Roulers, la población belga de la metrópoli transfronteriza sobrepasa los 700 mil habitantes. La GECT constituye la herramienta técnica soporte del proyecto de construcción de una metrópoli transfronteriza de casi dos millones de habitantes.

- El **área metropolitana** se extiende en el corazón de la región y sobre la vertiente belga. Constituye el sistema funcional en el cual se extiende plenamente el sistema metropolitano. En su parte francesa, se extiende hasta Béthune, Lens, Douai, Valenciennes, Arras y, por motivo del programa de “cooperación metropolitano” lanzado en el 2004, la DATAR⁵, es decir, los territorios más periféricos del valle de la Sambre (Maubeuge), en la parte oriental de la región Nord-Pas-de-Calais, en realidad menos integrados a la dinámica metropolitana. En el plano institucional, el dispositivo del área metropolitana corresponde hoy en día a una asociación sin fines de lucro que reúne las estructuras intercomunales de este vasto territorio de aproximadamente seis mil kilómetros cuadrados y 2,8 millones de habitantes (en la parte francesa; más 3,5 millones en la parte belga) y asocia también como observadores a los territorios belgas vecinos. En este marco asociativo, se trata de un nivel de gobernanza débilmente consolidado, muy apartado con relación a las estructuras intercomunales (comunidades urbanas y comunidades de aglomeración, principalmente) que la componen.
 - Asimismo, está la **región urbana de Lille-Nord-Pas-de-Calais**, que, más allá de la parte belga de la metrópoli transfronteriza, inte-
- 5 La DATAR (siglas en francés de Delegación para el Ordenamiento del Territorio y la Acción Regional –un tiempo rebautizada DIACT, siglas de Delegación Interministerial para el Ordenamiento y la Competitividad de los Territorios–) fue creada en 1963 y asegura la coordinación de las políticas de ordenamiento del territorio en Francia. En el 2004, lanzó un programa de “cooperación metropolitana” con ocasión de un llamado a proyectos que desembocó en el establecimiento de territorios de cooperación metropolitana. Véase sobre este tema la obra de Motte (2007: 272).

gra el litoral de la Costa de Opale (Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Le Touquet) y el este del departamento del Nord (valle de la Sambre, Avesnois), formando, a más o menos una hora u hora y media de la metrópoli, un sistema funcional regional de fuerte densidad urbana (más de 300 habitantes por kilómetro cuadrado). De manera burda, esto corresponde a la región Nord-Pas-de-Calais y al sector transfronterizo belga. Del lado francés, la región Nord-Pas-de-Calais representa un nivel institucional importante (el concejo regional) que reúne dos departamentos (Nord y Pas-de-Calais), dos niveles institucionales históricamente bien identificados, pero que interfieren menos con la cuestión metropolitana. En efecto, la región ha desarrollado un esquema de desarrollo territorial, el Esquema Regional de Ordenamiento y Desarrollo de los Territorios (SRADT, por sus siglas en francés). Se trata más de un documento de orientación, la representación de una visión compartida de la evolución del territorio regional, que de un documento de planificación anual, dado que no se impone a los de planificación local. Este documento toma en cuenta la cuestión metropolitana. Sin embargo, el concejo regional es también el espacio de debates en el que se expresan posicionamientos y visiones de todos los territorios que lo componen, tanto aglomeraciones como territorios rurales. No todos los actores referidos comparten una visión metropolitana del desarrollo regional, es decir, de un desarrollo en el cual la metrópoli de Lille jugaría, en un contexto europeo, un rol motor aceptado por todos. Clásicamente, como para otras regiones europeas, las visiones se oponen entre un corazón metropolitano y los territorios vecinos que no aceptan su rol de líder. No obstante, el hecho metropolitano se sigue imponiendo en Europa (Jouve y Lefèvre, 2002: 203), y el diálogo político entre centro y periferia constituye sin duda un elemento clave para una buena gobernanza en la escala de los territorios metropolitanos ampliados. En el caso de Lille, región (concejo regional) y metrópoli (LMCU) están condenados a discutir y a entenderse sobre un sinnúmero de temas decisivos, comenzando por el del transporte,

en particular el ferroviario, un campo de competencia de la región (Transporte Express Regional –TER–), pero en el que la metrópoli representa un actor ineludible.

Así, la primera dificultad de la cuestión de la centralidad, planteada con relación al objeto metropolitano, concierne esta dificultad para definir el objeto metropolitano de una manera distinta al juego de escalas encajadas que superpone espacios funcionales desprovistos de capacidad de gobernanza efectiva (el área metropolitana) y territorios institucionales fuertes (LMCU, región), para los cuales la cuestión metropolitana no es analizada a través de la misma ficha.

Historia: Valorización del patrimonio de los corazones de ciudad y la lógica metropolitana

La comprensión de lo que está en juego con la centralidad justifica en un primer momento una aproximación histórica que vuelva a poner en perspectiva la historia de la ciudad y de su aglomeración, y la manera en que esta ha sido movilizada al servicio del refuerzo de una centralidad simbólica, sobre todo a través de la revalorización del patrimonio. Desde este punto de vista, lo que pasó en Lille es bastante emblemático de la situación general de las ciudades francesas.

A partir de su surgimiento inicial (siglo XI), en algunos siglos Lille se transformó en una de las ciudades más activas de Flandes: participó en los intercambios animados por Brujas y luego por Anvers e, iniciada a partir del negocio de los trigos destinados a Flandes, el comercio de Lille fue luego llevado adelante por la producción de sábanas. Lille se benefició durante un tiempo de las funciones de Estado durante la época borgoñona, ligando su destino al de los Países Bajos del sur, en el movimiento de Bruselas. La región está naturalmente orientada hacia el norte, según el curso de sus vías fluviales, Deûle y Lys Escaut, pero, en 1667, esos Países Bajos francófonos se hicieron franceses y el destino de Lille viró hacia el sur. Así, hasta el siglo XVIII, es en la ciudad de Lille

que se debe buscar la raíz urbana más antigua de la Lille metrópoli de hoy. La identidad urbana de Lille viene entonces de su aptitud para realizar la síntesis entre dos culturas, la flamenca y la francesa, que se van a amalgamar en el siglo XVIII. En este aspecto, Lille es históricamente más una ciudad de contacto que un cruce de vías, estatus que la metrópoli reivindica hoy en día.

En materia de desarrollo urbano, el siglo XIX marca en Lille una ruptura profunda con relación a la ciudad preindustrial, circunscrita en sus muros (la muralla de 1670 de Vauban) y que se desborda a veces en suburbios, pero en todo caso bien individualizada con relación al *plat pays*⁶. Esta ciudad preindustrial forma hoy esencialmente el barrio central alrededor de la plaza central, el barrio Saint-Sauveur, del cual no queda gran cosa de la época, y el barrio del "Viejo Lille". En la segunda mitad del siglo XIX, el relleno urbano prosiguió en los límites extendidos de la nueva muralla de 1858, lo cual no impidió el auge de un suburbio a partir de la red de tranvías y de nuevas implantaciones industriales. La ciudad pasó de 52 mil habitantes en 1800 a más de 200 mil al final del siglo.

En el corazón de la ciudad encontramos los elementos simbólicos del patrimonio local, que, al mismo tiempo, dan cuenta de una historia y alimentan el discurso contemporáneo acerca del desarrollo metropolitano. La Vieja Bolsa del siglo XVII recuerda así el pasado de la ciudad mercante. La fortificación y la Puerta de París (siglo XVIII) recuerdan la anexión a Francia. Los campanarios de la Cámara de Comercio, de principios del siglo XX, y la alcaldía, terminada en 1932 bajo el mandato de Roger Salengro, ministro del Frente Popular⁷, dan cuenta del antagonismo de entonces entre representación del mundo económico y representación política. Es en ese perímetro que se despliega la gran "Braderie" de septiembre, que ofrece en un fin de sema-

6 Se llama *plat pays* a Bélgica; significa, literalmente, 'país plano' (N. del T.).

7 Gobierno de izquierda que duró de 1936 a 1938. R. Salengro, alcalde de Lille, ocupó allí las funciones de ministro del Interior. Luego de un ataque difamatorio de la prensa de extrema derecha, que lo acusó de haber desertado durante la Primera Guerra Mundial, Salengro se suicidó, al no soportar este atentado a su honor.

na un recorrido urbano original en medio de los vendedores de antigüedades, que tienen más de un millón de visitantes, y participa de la imagen distendida y festiva de la ciudad.

Pero, más allá de Lille, en algunas décadas de la segunda mitad del siglo XIX se formó una vasta aglomeración que incluía a los polos industriales nacientes del noreste, cercanos a la frontera belga. Antes de la Revolución industrial, Roubaix y Tourcoing no eran más que dos grandes pueblos de ocho mil y 12 mil habitantes, en 1806, y que aprovecharon el auge de una artesanía textil rural preindustrial. Al final del siglo sobrepasarán los 120 mil habitantes, la primera, y los 70 mil, la segunda. La explosión urbana que acompañó la industrialización se realizó entonces de manera espontánea a partir de este entramado rural. Lo que pasa aquí ilustra el proceso de formación de conurbaciones en la Europa del noroeste. En Francia, Lille-Roubaix-Tourcoing aparece como el arquetipo de este nuevo modelo. Sin embargo, había que esperar el censo de 1968 para que el Instituto Nacional de Estadística y de Estudios Económicos (INSEE, por sus siglas en francés) integrara en una sola entidad las dos aglomeraciones de Lille, por una parte, y de Roubaix-Tourcoing, por otra. Sin embargo, desde el fin de los años 60, con el crecimiento de la movilidad permitida por la difusión del uso del automóvil, la urbanización concierne espacios situados en los márgenes más alejados, y ya no se hace en la continuidad urbana de la aglomeración. El desarrollo periurbano se amplifica a partir de los años 80 y 90.

Hoy en día, en el marco de la producción de un discurso metropolitano, es el pasado mercantil de la ciudad el que es solicitado; por ejemplo, cuando la Vieja Bolsa, en el transcurso de los años 80 y 90, fue objeto de un importante programa de restauración sostenido por el mundo económico metropolitano en asociación con los actores públicos. La historia constituyó entonces una referencia movilizadora para el mundo económico alrededor de la ciudad mercantil, a fin de validar el discurso metropolitano. Una eurociudad debe poder hacer referencia a su pasado y a su cultura: ese también es el sentido que podemos dar a la distinción de “capital europea de la cultura”, obtenida en

el año 2004. La historia y la cultura son vectores de la imagen metropolitana, lo que de paso puede también tomar un valor económico a través del turismo urbano. En los años 60, mientras las operaciones de renovación brutal hacían *tabula rasa* con lo esencial del barrio Saint-Sauveur y amenazaban al Viejo Lille (con la construcción, por ejemplo, del nuevo Palacio de Justicia), la toma de conciencia acerca de la importancia del patrimonio urbano de la ciudad se cristalizó alrededor de la acción de la asociación Renaissance du Lille Ancien, creada en 1964. En 1980, se definió un perímetro de sector salvaguardado⁸ cuyo “plan de salvaguardia y de valorización” fue aprobado en 1994. El barrio histórico del Viejo Lille participa hoy de la animación comercial del centro de la ciudad, a la vez que permite a la ciudad y a la metrópoli anclarse en las raíces de su historia y participar así en el hecho urbano europeo.

Entre los años 70 y 80, también se redescubrió el patrimonio del siglo XIX en Lille, Roubaix y Tourcoing, sobre todo en las fábricas textiles (como Hilatura Le Blan, en Lille, rehabilitada por Reichen y Robert) y en los verdaderos castillos de la industria (como la fábrica Motte Bossut, en Roubaix): su transformación de uso (en universidades, oficinas, teatro, viviendas, comercios...) estuvo acompañada, gracias a la intervención de los urbanistas, por una nueva puesta en escena urbana, finalmente bastante diferente de la situación original. Roubaix (en el 2001) y Tourcoing (en el 2002 y el 2003) definieron así, en el corazón urbano, zonas de protección del patrimonio arquitectural urbano y paisajístico (ZPPAUP)⁹ que permitían la enmarcación del patrimonio, sobre todo el proveniente de la historia industrial, y su valorización. El pasado industrial es así movilizado en tanto que momento histórico del desarrollo de la ciudad –de la aglomeración– y de la construcción de su potencia, aun cuando esta ya no descansa hoy sobre la industria (reafectación de uso).

8 El “sector salvaguardado”, en el marco de la Ley Malraux de 1962 sobre la salvaguarda del patrimonio, ofrece ventajas fiscales a los actores privados que rehabilitan el patrimonio construido de un sector geográfico definido.

9 Las ZPPAUP, instauradas en 1983 y extendidas a la noción de protección paisajística en 1993, tienen como objetivo asegurar la protección del patrimonio.

Ciudad nueva y tentativa de creación de una nueva centralidad

En los tres centros “históricos” de la aglomeración, Lille, Roubaix y Tourcoing, el último tercio del siglo XX está marcado por el intento de crear una cuarta centralidad alrededor de la nueva ciudad¹⁰ de Lille-Este, transformada en Villeneuve d’Ascq después de la fusión, en 1970, de las tres comunas concernidas directamente dentro del perímetro de ordenamiento: Annappes, Flers y Ascq.

Fue sobre todo para recrear la ciudad alrededor de las universidades —que acababan de salir del antiguo “barrio latino” en el corazón de Lille para irse a un campus aislado— que, en 1967, el Estado decidió el lanzamiento de la nueva ciudad de Lille-Este. En efecto, en los años 60, cuando los locales de las facultades de Lille aparecían como inadaptados, un nuevo campus, la “ciudad científica”, fue creada en Annappes. En 1964, año en el cual la Universidad de Ciencias hizo su primera entrada, el Estado tomó una decisión idéntica para la Universidad de Letras y para la Facultad de Derecho en el sitio de la comuna vecina de Flers. El campus científico significó enseguida un problema de relación con la ciudad-centro. Es en el prolongamiento de esta transferencia que luego se decidirá el lanzamiento de un nuevo programa urbano destinado a traer de regreso la ciudad cerca de las universidades (Baudelle, 1984: 198). Por otro lado, este proyecto también sirve a la política de refuerzo de la metrópoli de equilibrio y debe permitir controlar el crecimiento urbano.

El Establecimiento Público de Ordenamiento de Lille-Este (EPALE, por sus siglas en francés), encargado a partir de 1969 de poner en marcha el proyecto, tuvo entonces que definir la afectación de los suelos, comprar y comercializar los terrenos. Las autoridades locales son representadas en el consejo de administración, cuyo presidente es

10 Al final de los años 60 y durante los 70, Francia se lanzó en una política de nuevas ciudades en la región parisina (Cergy-Pontoise, Marne-la Vallée, Evry, Melun-Sénart y Saint-Quentin, en Yvelines) y en las provincias (Lille-Est/Villeneuve d’Ascq; L’Isle d’Abeau, entre Lyon y Grenoble; Rives de l’Etang de Berre, cerca de Marseille; y Le Vaudreuil, rebautizada Val de Reuil, en el valle del Sena, más arriba de Rouen).

también presidente de la comunidad urbana de Lille. Tras empezar con 28 500 habitantes, la nueva ciudad debía alcanzar las cien mil almas, pero el programa se detuvo en 70 mil. A finales de 1983, el EPALE fue disuelto y Villeneuve d'Ascq entró en el derecho común, con lo cual su municipio empezó a ejercer plenamente todas sus competencias en el marco comunitario.

En su momento, este proyecto de nueva ciudad provocó numerosas críticas por parte de las autoridades de las "ciudades-centro". La crítica señalaba sobre todo el principio en sí de la nueva ciudad dentro de una aglomeración industrial en la cual ciertos sectores conocían ya en los años 60 serias dificultades. En Roubaix, particularmente, el trabajo a ser emprendido en materia de recalificación urbana era inmenso. Sus autoridades criticaron el haber escogido a la nueva ciudad, que orientaba masivamente las inversiones públicas hacia el este de Lille, en detrimento de lo que convenía entonces llamar la "vertiente noreste" de la metrópoli. La comparación con la política de las nuevas ciudades en Inglaterra es tentadora: son cerca de 30 las implantadas alrededor de Londres y, a la vez, en las inmediaciones de aglomeraciones industriales cuyo corazón, el *inner city*, se degradaba durante la profunda crisis en la cual se hundían las ciudades británicas. Al final de los años 70, el proyecto se detuvo a causa de la toma de conciencia del interés que tenía una política urbana reorientada hacia la cuestión de la regeneración urbana (*urban renewal*).

De hecho, en la metrópoli de Lille, mientras el crecimiento demográfico se debilitaba, el mercado habitacional se polarizaba masivamente sobre Villeneuve d'Ascq. Sin embargo, fue más de Lille que de Roubaix o Tourcoing que la nueva ciudad tomó su población: un quinto de la nueva población venía de Lille, ¡que perdió más del 10% de la misma entre 1975 y 1982! Ciertos actores de la época evocaron entonces el rol facilitador del programa de la nueva ciudad en el lanzamiento de operaciones de renovación en varios barrios de Lille (Fives, Wazemmes, el Viejo Lille o Moulins), por medio de la transferencia espontánea de habitantes, que permitió y que liberó, así, las viviendas en los perímetros a ser renovados (Baudelle, 1984: 192).

De la misma manera, en el campo de las oficinas, los parques de actividades de la nueva ciudad pudieron contrariar en los años 70 y 80 el nuevo Centro Direccional de Lille, centro de negocios deseado por el Estado en el marco de su política de las “metrópolis de equilibrio”¹¹ e implantado en el corazón de la ciudad, cerca de la estación de Lille-Flandes, que se llenaba en ese momento difícilmente. Agregando a todo esto la transferencia de las universidades, se puede efectivamente pensar que fue ciertamente la ciudad de Lille la que más contribuyó al auge de la nueva ciudad, y que la idea pensada un tiempo por las autoridades de la capital de Flandes de una fusión entre las dos entidades descansaba en algunos datos objetivos.

La función de centralidad ejercida por la nueva ciudad se expresó durante mucho tiempo por el centro comercial que hace las veces de centro en este tejido de ciudad de los años 70, caracterizado por la yuxtaposición de barrios repartidos en los cuatro rincones de sus 2 746 hectáreas (cerca de cuatro veces más que la ciudad de Lille). La nueva ciudad es desmembrada en cuatro pedazos entre la línea ferroviaria oeste-este de Lille en Tournai y la autopista norte-sur de París a Gand (A-22), en el lugar y puesto del bulevar urbano previsto originalmente. El centro propiamente dicho se reduce al centro comercial V2 y a los almacenes de gran distribución cercanos. Desde hace una decena de años, el polo comercial de Villeneuve se reforzó, sobre todo gracias al nuevo parque comercial desarrollado por la operadora británica Heron. Cuando esto se decidió, este parque —y, especialmente, su complejo cinematográfico— provocó una polémica con la ciudad de Roubaix, que recién terminaba su operación de renovación del centro de la ciudad y temía la competencia para su propio complejo cinematográfico.

11 En los años 1960-1970, Francia desarrolló una política llamada “de las metrópolis de equilibrio”. Se trataba de reforzar una decena de polos metropolitanos en las provincias, para reequilibrar el territorio frente al creciente peso de la región parisina. Entre las medidas tomadas, se puede citar especialmente la creación de centros direccionales en Lyon (La-Part-Dieu), Lille (Le Forum), Bordeaux (Meriadeck) y Marsella (Centre Bourse), el menos bien logrado.

De cualquier forma, después de más de 40 años de existencia, y luego de este proceso de refuerzo de un polo comercial poderoso, Villeneuve d'Ascq constituye hoy en día el cuarto punto de apoyo del desarrollo de la metrópoli, a la vez que un espacio de respiración gracias a los vastos espacios verdes (el parque urbano) y sus equipamientos culturales (el teatro La Rosa de los Vientos, el LAM y el Museo de Arte Moderno y de Arte Bruto de Lille metrópoli).

Frente al esparcimiento urbano: Lo que está en juego en la renovación urbana del corazón de la aglomeración y de la "ciudad intensa"

En el transcurso de los años 50 y 60 (Bruyelle, 1976: 51-68), se construyeron conjuntos colectivos en la periferia y donde existían, en el tejido urbano de la aglomeración, los últimos grandes espacios disponibles: en Lille, en el lugar de la antigua muralla y en Annappes o Flers antes de la construcción de la nueva ciudad. En los años 60, el procedimiento de las zonas a urbanizar con prioridad (ZUP)¹² fue utilizado en la metrópoli de Lille, así como en las otras grandes ciudades francesas. Más de 15 mil viviendas fueron entonces construidas en este marco, en cinco operaciones, entre las cuales se encuentra la ZUP de Mons-en-Barœul, la más importante, con más de 5 600 viviendas. Aunque no son despreciables, estos programas de grandes conjuntos tienen en definitiva una importancia limitada en la metrópoli de Lille en comparación con otros. La región parisina, evidentemente, y también numerosas grandes metrópolis regionales que conocieron un fuerte crecimiento urbano en los años 60, tuvieron programas mayores. Estos cesaron con la publicación de la circular Guichard de 1973, que puso fin a esta política.

12 Las ZUP eran parte de un proceso de planificación operativa utilizado para crear de forma rápida, desde 1958 hasta la década de los 70, los barrios nuevos en forma de grandes conjuntos habitacionales, para satisfacer la alta demanda de vivienda que vivía Francia en el momento.

Por otra parte, las urbanizaciones en Roubaix o en Lambersart completan el relleno. Desde los años 60, mientras el relleno empieza a saturar el tejido ya existente, las urbanizaciones se multiplican en el espacio suburbano cercano. Este movimiento prosigue al final de la década con el lanzamiento de algunas grandes operaciones de *standing*, como la de Brigode, 230 hectáreas en Ascq alrededor de un golfo, el Domaine de la Vigne en Bondues –también alrededor de un golfo– o el Bois d’Achelles entre Bondues, Roncq y Tourcoing. Esta redistribución espacial de la función residencial proseguirá a lo largo de los años 70, para el provecho de un espacio rural periurbano cada vez más alejado pero que hasta el principio de los años 80 se mantenía más bien circunscrito al perímetro de la comunidad urbana de Lille. Progresivamente, los sectores rurales extracomunitarios serán afectados. Así, en este sistema, los principales sectores, caracterizados a la vez por las ganancias migratorias más importantes y por un fuerte crecimiento del parque de residencias principales entre 1975 y 1990, se localizaron en función de los intercambiadores de autopista y de las vías rápidas en el norte (Bondues-Roncq), en el noroeste (Quesnoy-sur-Deûle), en el oeste (Weppes), en el sur (Seclin y el sector de la autopista A1) y en el sureste (Pévèle-Mélantois), según un ritmo que ha variado en el transcurso del tiempo en función de la apertura a la urbanización de los nuevos terrenos a ser construidos.

Pero el esquema director adoptado en 2002¹³, después de una docena de años de un largo procedimiento, afirmó una nueva prioridad en favor de la renovación urbana, al proponer limitar la producción de viviendas en las zonas periurbanas a un tercio del crecimiento urbano, contra dos tercios para una producción ubicada en el tejido urbano existente, sobre todo en los sectores llamados “de renovación urbana”,

13 Los SDAU (véase la nota 3 de este artículo) eran en Francia los documentos de planificación introducidos en 1967 por la Ley de Orientación Territorial. Habían sido reformados en los años 80, bajo la denominación simplificada de “esquemas directores”, después de las leyes de descentralización que otorgaban más competencias en urbanismo a las comunas. Orientaron la urbanización de Francia durante más de 30 años. En el año 2000, fueron reemplazados por los esquemas de coherencia territorial (SCOT).

que correspondían a antiguos barrios industriales del siglo XIX y principios del siglo XX o a los barrios populares degradados. El mensaje era fuerte, pero no fue puesto en marcha en su totalidad en los documentos locales PLU¹⁴ de las comunas.

Hoy en día, este esquema director del 2002 está siendo revisado para elaborar un SCOT en conformidad con la Ley SRU. El debate evolucionó hacia un concepto nuevo, el de “ciudad intensa”. Esta denominación afirma especialmente la necesidad de fabricar una ciudad más densa, con el fin de optimizar mejor un territorio enrarecido, que el desarrollo periurbano desperdició demasiado durante los últimos 30 años. Subraya, además, que esta ciudad densa (una idea que, en Francia, puede asustar a ciertas autoridades locales) representa la oportunidad de promover una ciudad más intensa en términos de relaciones sociales y más “sostenible”, si esta densidad se apoya en los sistemas de transporte colectivo. En consecuencia, esta “ciudad intensa” juega entonces, evidentemente, en el sentido del reforzamiento de las centralidades existentes en la aglomeración. La densificación de lo urbano alrededor de las infraestructuras de transporte ha llevado a definir lo que Lille Metrópoli Comunidad Urbana llama, en su plan de desplazamientos urbanos (PDU)¹⁵, los “discos de valorización de los ejes de transporte” (DIVAT, por sus siglas en francés). Se trata de círculos de 500 metros alrededor de las estaciones ferroviarias y de metro y de las paradas de tranvía y de bus. La idea es optimizar el uso del

14 Al nivel local, desde la Ley de Orientación Territorial de 1967, las comunas de un territorio de esquema director adoptaban un plan de ocupación de suelos (POS), documento que fijaba las reglas locales de urbanismo. El POS debía ser compatible con el esquema director de referencia. En el año 2000, la Ley SRU reemplazó el POS por el plan local de urbanismo (PLU), que conservó la misma vocación que el antiguo POS con modalidades un poco diferentes, sobre todo la adopción de un proyecto de ordenamiento y de desarrollo sostenible (PADD, por sus siglas en francés), que expresa los objetivos y el proyecto local en materia de desarrollo.

15 Los PDU fueron instituidos en Francia en 1996 para las aglomeraciones de más de cien mil habitantes. Algunas, más pequeñas, también adoptaron este tipo de documentos. Tienen como objetivo definir los principios de la organización de los transportes de personas y de mercancías, de la circulación y del estacionamiento en el perímetro de los transportes urbanos, en una perspectiva de desarrollo sostenible.

territorio de estas zonas y densificar tanto en cuanto a hábitat como en cuanto a materia de oficinas.

Desarrollo de polaridades comerciales periféricas y nuevas dinámicas comerciales de los centros de ciudad

Es en el contexto de aceleración del desarrollo periurbano a partir del final de los años 60 que conviene reubicar la emergencia de los centros comerciales periféricos. Esta época representa un tiempo fuerte en la redistribución de los naipes en el comercio metropolitano (Bondue, 1987: 11-18), sobre todo bajo el impulso del grupo Auchan, emanación del grupo textil Mulliez, de Roubaix, que empieza entonces su diversificación en la gran distribución. Desde 1961, el concepto se afina de manera experimental en el barrio de los Hauts-Champs, en Roubaix. Pero, en un contexto de débil regulación, la apertura del primer gran hipermercado periférico de la marca en Roncq en 1967, seguida de las de Englos y Leers, llega a desequilibrar brutalmente el comercio tradicional local. Auchan desarrolla entonces una estrategia de cerco de la metrópoli y, luego, de desarrollo sobre los puntos fuertes de la red urbana regional, antes de proseguir con el desarrollo nacional e internacional que sabemos. La estrategia de implantación se acompaña de una estrategia territorial que permite constituir importantes reservas alrededor de los hipermercados, lo que permitirá asegurar su desarrollo o la implantación de otras insignias de la nebulosa Mulliez. En el Nord-Pas-de-Calais, frente a Auchan, la competencia se organiza, y, como en otros lugares, es más bien la anarquía la que preside las localizaciones, bajo el ojo más bien condescendiente de los poderes públicos. La Ley Royer llega a cambiar el juego en 1973, al reforzar el rol de las autoridades locales y de los comerciantes en las instancias de decisión (CDUC). Es entonces el momento, ante la rareza nueva de las ubicaciones, en que la gran distribución va a ser incitada a insertarse en proyectos iniciados por el poder público.

En este nuevo contexto, marcado además por la crisis económica y social en la cual se hundía entonces la región, el grupo Mulliez va a proseguir su desarrollo. Toma a la vez el control de hipermercados de la competencia e insignias nuevas que van a contribuir a su diversificación (Leroy-Merlin, Boulanger) y a la constitución de una red de grandes almacenes especializados: Kiloutou, Decathlon, Kiabi, Pic-Wic, Flunch... Es en la metrópoli de Lille que los conceptos son iniciados y desarrollados. Si bien es cierto que la influencia comercial local del grupo se reforzó considerablemente, su desarrollo nacional e internacional también fue aprovechado por la metrópoli de Lille, que, por el momento, conservó las sedes y los empleos calificados que estaban ligados a ella.

En definitiva, como para las otras grandes aglomeraciones francesas, los centros comerciales se multiplicaron en la periferia alrededor de los hipermercados: Roncq, Englos, Leers, Wattignies, Lomme y también Faches-Thumesnil, donde Auchan abrió un último hipermercado en el mismo momento en que su competidor Carrefour se implantaba en Euralille (1995) y marcaba la llegada de la gran distribución al centro de la ciudad.

Hoy en día, la distribución a gran escala ha afinado su estrategia con relación a los centros de ciudad, sobre todo en el campo de lo alimentario, con la multiplicación de comercios de mediano tamaño, que corresponde a una concepción renovada del comercio de proximidad con insignias como Carrefour-City o Franprix. De ahí en adelante, los almacenes de mediano tamaño parecen representar un nuevo Eldorado comercial en las grandes ciudades francesas. El modelo del centro comercial periférico parece llegar a su fin. Sigue funcionando gracias a la acumulación de las urbanizaciones periurbanas, pero ya no parece capaz de acompañar el crecimiento de la distribución. En Lille, el retorno al centro de la ciudad había sido ilustrado por la implantación de Carrefour en Euralille en medio de los años 90 o, en un tipo diferente, de las *nouvelles galeries* en el 2007 con una nueva galería comercial, Le 31. La llegada de nuevas insignias (Surcouf, por ejemplo, en el 2010) parece indicar una potencialidad para la extensión del

centro comercial hacia la Rue du Molinel –la antigua calle de los vendedores al por mayor hasta los años 70, entre la estación de tren y la prefectura–, que parece progresivamente ganar más comercialidad. Lo que está en juego en la extensión del hipercentro comercial es, en efecto, importante en Lille. Es en verdad relativamente exiguo para una ciudad-centro, capital regional y principal polo comercial de una región de cuatro millones de habitantes –a los cuales hay que agregar 750 mil vecinos belgas: los sábados son cada vez más los que convergen hacia Lille desde Dunkerque, Arras, Valenciennes o Bélgica, sin hablar de los turistas de fin de semana–. Los arrendamientos comerciales alcanzaron niveles muy elevados, y una extensión del centro permitiría un relajamiento relativo. Hoy en día, como en todas las ciudades francesas, son las bancas las que tienen el mando y pueden implantar sus agencias en las direcciones más buscadas, como todavía sucede en Le Grand Place y sus alrededores.

En Roubaix y Tourcoing, las dos antiguas ciudades textiles enfrentadas a dificultades económicas y sociales desde el declive de la actividad textil tradicional, la cuestión de la revitalización del centro se planteó con fuerza, desde los años 90 para la primera ciudad y en los 2000 para la segunda. En Roubaix, el proyecto de desarrollo del centro se apoyó sobre una serie de operaciones emblemáticas. Así, desde los años 80, el reordenamiento de la antigua fábrica Motte-Bossut representó una operación emblemática. Esta “fortaleza de la industria” acogió el Centre National des Archives du Monde du Travail¹⁶ y una zona de comunicación avanzada. Era un primer signo.

A mediados de los años 90, el nuevo alcalde afinó su estrategia de reconquista del centro de la ciudad. La llegada de Mac Arthur Glenn, centro comercial de almacenes de fábricas y *boutiques* de fabricantes (*outlet factories*), en una ciudad donde esta actividad ya estaba presente (centro comercial La Usine, en una antigua hilatura), fue decisiva. Este centro se implantó alrededor de un eje peatonal, en un sitio comercial abandonado: un antiguo hipermercado condenado por los centros

16 Centro Nacional de Archivos del Mundo del Trabajo (N. del T.).

comerciales periféricos. Al principio de los años 80 la ciudad había perdido ¡30 mil metro cuadrados de comerciales! La llegada del metro (1999) y la apertura de Mac Arthur Glenn, de un espacio comercial de mediano tamaño y de un *multiplex* cinematográfico permitieron relanzar el comercio en el centro, sobre todo en la Grand Rue, que había perdido toda su sustancia. El tratamiento esmerado de los espacios públicos y la transformación de una antigua piscina *art déco* en museo de arte y de industria dedicado al siglo XIX terminaron la metamorfosis.

En Tourcoing, la reflexión acerca de la transformación del centro empezó en la segunda mitad de los 2000. La implantación en el corazón de la ciudad de un vasto centro de diversión balnearia/lúdica constituyó una etapa importante en el refuerzo de la atractividad del centro. Por otro lado, un nuevo plan de circulación hizo más entendibles los itinerarios y contribuyó a delimitar mejor el centro. Construcciones importantes se acabaron en ese entonces; el 2011 vio, así, la apertura del nuevo centro comercial y de un complejo cinematográfico, lo cual debería asegurar el refuerzo del comercio y de la atractividad del centro de la ciudad para los habitantes de Tourcoing. Finalmente, la LMCU decidió la implantación de una piscina olímpica destinada a acoger competencias de alto nivel (Tourcoing tiene una tradición deportiva en este dominio). Este equipamiento será también localizado en el centro de la ciudad.

Así, la cuestión de la centralidad y de las polaridades comerciales periféricas se plantea con gran complejidad en Lille, tomando en cuenta una parte de la naturaleza pluripolar de la aglomeración, con sus cuatro polos urbanos mayores (Lille, Roubaix, Tourcoing y Villeneuve d'Ascq, en ese orden) y también las ciudades secundarias que contribuyen a estructurar la red comercial local (Armentières, Marcq-en-Baroeul...). La imbricación con los polos comerciales periféricos, nada alejados de los centros (V2, por ejemplo, en Villeneuve d'Ascq), complica la situación. Las reformas recientes relativas al urbanismo comercial en Francia van a conferir al SCOT un poder que no tenía hasta entonces en materia de reglas de implantación de los

comercios en el centro de la ciudad y en la periferia. Se debería transformar en la herramienta de regulación para el urbanismo comercial. Los PLU a escala comunal, que deben ser compatibles con el SCOT del territorio referido, deberían imponer nuevas reglas a los inversores. El riesgo para las ciudades francesas, referido a un tema muy sensible, es el de la multiplicación de procedimientos jurídicos alimentados por los actores de la gran distribución, si las disposiciones decididas por los actores políticos de la planificación no les convienen.

De la reapertura geográfica centrífuga de las actividades económicas a su inserción en proyectos de renovación urbana en el corazón de la aglomeración

Una recomposición del mismo tipo tuvo lugar para las actividades de producción que irían a localizarse (o a deslocalizarse) en las grandes zonas industriales periféricas habilitadas a partir de los años 60 y, sobre todo, en los años 70 y 80 alrededor de las redes de vialidad rápida, autopistas o carreteras. Al contrario, el debilitamiento de las actividades de producción dentro de la aglomeración, especialmente de la actividad textil, dejó muchos sitios industriales abandonados. Desde el fin de los años 70 y principios de los 80, algunos de ellos fueron reciclados hacia otras funciones. Los ejemplos de reconversión de fábricas textiles no faltan en Lille ni en Roubaix y Tourcoing. Así, en la capital de Flandes se pueden citar la transformación en 1981 de la fábrica Le Blan en un conjunto de viviendas y en un teatro (Le Prato), los centros terciarios desarrollados en el transcurso de los años 80 en antiguas hilaturas o la transformación de otra hilatura Le Blan para acoger la Facultad de Derecho de regreso en Lille a mediados de los 90, después de alrededor de 20 años en Villeneuve d'Ascq. Otras, en Roubaix y Tourcoing, fueron transformadas en establecimientos universitarios, viviendas o polos de empresas.

En Roubaix, una realización emblemática de los años 80 fue la transformación de la antigua fábrica Motte-Bossut en el Centro

Nacional de los Archivos del Mundo del Trabajo y en una zona de comunicación avanzada. La operación más reciente (2009) y particularmente emblemática es la de Euratecnologías en Lille, que, en una antigua hilatura, acoge hoy empresas de las tecnologías de la información y de la comunicación (TIC). Este proyecto se inserta en un antiguo barrio industrial en plena renovación a lo largo del Deûle, el río que bordea la ciudad en su flanco oeste. Euratecnologías, cuya ambición metropolitana en tanto polo de excelencia es reivindicada, es el primer elemento de un barrio que, además de oficinas, también comprenderá viviendas y se verá beneficiado por una recalificación medioambiental global (Fotografía 1). Otro territorio con importancia metropolitana está constituido por el sector de la Unión, entre Roubaix y Tourcoing. Se trata de un espacio abandonado por la actividad industrial, a lo largo de un canal que ya se ha visto beneficiado de operación de ordenamiento paisajístico, y que es objeto de una vasta operación según un esquema propuesto por los urbanistas Reichen y Robert. Un nuevo ecobarrio mixto (vivienda, actividades económicas) está siendo desarrollado. Un inmueble emblemático será próximamente terminado, el CETI, Centro Europeo de los Textiles Innovadores, que constituye el polo de excelencia textil de la metrópoli de Lille. Desde ya, a proximidad, el polo de excelencia sobre la imagen fue desarrollado desde el 2008 en la antigua fábrica textil Vanhoutryve, ubicada cerca del Fresnoy, antigua sala de baile y de box transformada en 1997 en Estudio Nacional de las Artes Contemporáneas, lugar de formación en artes numéricas y de la imagen para jóvenes artistas internacionales, y se ha impuesto hoy en el paisaje mundial de la creación artística contemporánea.

Fotografía 1

Euratecnologías, antigua fábrica textil Le Blan-Lafont transformada en centro de tecnologías de la información y de la comunicación
(arquitectos Brossy & Associés)



Fuente: Didier Paris.

Euralille: proyecto urbano y nuevo emblema de la centralidad metropolitana

Euralille ilustra perfectamente la “bifurcación metropolitana” (Paris y Stevens, 2000: 265) que tocó a Lille al final de los años 80 y durante los años 90. En efecto, en 1986, la decisión de construir el túnel bajo La Mancha y la red norte europea del TGV constituye el momento decisivo a partir del cual la aglomeración de Lille se vuelca hacia esta lógica metropolitana. Hasta ahí, se trataba de una aglomeración industrial confrontada al declive de sus actividades tradicionales, sobre todo la textil, en el corazón de una región, el Nord-Pas-de-Calais, también en profunda crisis (textil, siderurgia, metalurgia, carbón...). A partir de

los años 60, esta región se vio beneficiada por una política nacional de “reconversión industrial”, ilustrada por la llegada del sector del automóvil al antiguo valle minero.

Ciertamente, la “metrópoli regional”, en referencia a la gran política de ordenamiento territorial de los años 60 y 70 que hizo de la “metrópoli norte”, Lille-Roubaix-Tourcoing, una de las ocho metrópolis de equilibrio para intentar contrarrestar el peso de París, empezó a transformarse en polo terciario regional. Cuando Pierre Mauroy lanzó Euralille evocando “la turbina terciaria”, conectada al flujo TGV entre París, Bruselas y Londres gracias a la nueva estación Lille-Europa, lanzó en realidad un desafío de otra magnitud. Este proyecto urbano debía, como el túnel para la región, jugar el rol de *electroshock* para la metrópoli. Se trataba de demostrar, por medio de esta operación de envergadura internacional, que Lille podía pretender acceder al estatus de eurociudad (Stevens, 1989: 158).

En 1990, el proyecto fue encomendado a la SAEM Euralille, sociedad de economía mixta encargada del ordenamiento territorial. Rem Koolhaas, escogido como arquitecto-urbanista del proyecto, afirmó en su discurso querer hacer de Euralille un nuevo pedazo de ciudad. En efecto, Euralille se desliza entre el corazón de la ciudad, muy cerca, y la zona de los antiguos suburbios, en lo que fue un lugar no construable a lo largo de las antiguas fortificaciones. En la segunda mitad del siglo XX, este sector constituyó para la ciudad una reserva de terrenos para varios equipamientos, y especialmente para este proyecto emblemático. Cerca del Viejo Lille, el otro lado de la antigua puerta de Roubaix, las torres situadas encima de la estación Lille Europa (arquitectos C. Vasconi y J. C. Burdès para la una, y C. de Portzamparc para la otra) llevan en el paisaje urbano todo el valor simbólico de la nueva centralidad metropolitana que Euralille quiere reforzar (Fotografía 2).

Fotografía 2

Euralille, las torres de C. de Portzamparc y de C. Vasconi y J. C. Burdese encima de la estación Lille-Europa.



Fuente: Didier Paris

En total, Euralille es un proyecto urbano inicialmente desarrollado sobre 90 hectáreas en la zona de ordenamiento concertado (ZAC)¹⁷ del centro internacional de negocios de las estaciones, llamada Euralille 1, desde la comuna de la Madeleine en el norte hasta el palacio de los congresos (Lille Grand Palais) en el sur. Fue extendido luego al principio de los años 2000, siempre hacia el sur, sobre 22 hectáreas (Euralille 2), con la construcción del nuevo Hôtel de Région y el barrio residencial del Bois Habité. La SAEM Euralille fue luego encargada de la habilitación de la Puerta de Valenciennes, antiguo barrio de hábitat social de 18 hectáreas en reestructuración en el marco del programa ANRU. Este

17 La ZAC es un procedimiento de urbanismo operacional instaurado en 1967 por la Ley de Orientación Territorial, y que fue modificado sobre todo por la Ley SRU en el año 2000. Es en Francia la principal herramienta de producción urbana.

último ya no concierne al barrio Euralille propiamente dicho, sino a su unión con los antiguos barrios industriales del sur (Moulins). Sobre esos dos sectores 1 y 2, Euralille representa 180 mil metros cuadrados de viviendas, 310 mil metros cuadrados de oficinas, 150 mil metros cuadrados de comercios, 150 mil metros cuadrados de hoteles y 110 mil metros cuadrados de equipamientos.

El desarrollo del centro comercial, en el corazón de Euralille, cerca de la estación Lille-Europa, reforzó efectivamente la atracción comercial de Lille sobre su región, sin empobrecer el centro comerciante tradicional, cuya reciente evolución fue presentada más arriba. Conviene, sin embargo, matizar el éxito del centro comercial. Por un lado, ciertas insignias no obtuvieron los resultados esperados (por ejemplo, el gigante de la distribución de productos electrónicos para el público en general, Planet Saturn, que no hizo más que pasar brevemente). Por otro lado, los espacios comerciales peor ubicados permanecen vacíos. Finalmente, el concepto de hipermercado en el centro de la ciudad tal vez no sea del todo operativo. El tamaño de la canasta media del comprador se mantiene por debajo del carro de compras del hipermercado periférico, por obligación sociológica: el peso de las personas solas o de las jóvenes parejas sin hijos, por un lado, y un modelo más familiar, por el otro.

De la misma manera, las empresas que se instalaron en las oficinas de Euralille no provienen tanto como se esperaba del resto de Europa. Sin embargo, este proyecto permitió a la metrópoli de Lille transformar su imagen en beneficio del conjunto de los sitios económicos, y, cuando Bayer-Schering Pharma instaló su sede en Eurasalud en 2009, fue también un poco la imagen de Euralille la que tuvo su efecto. Los primeros programas de oficinas habían sido entregados en el peor momento de la crisis inmobiliaria de la primera mitad de los años 90 (que, para recordar, había, por ejemplo, conducido a la quiebra a Olympia & York, el desarrollador de Docklands en Londres). La existencia de la SAEM Euralille había con ello sido amenazada y pudo ser salvada gracias a un reordenamiento de la deuda por la comunidad urbana. El retorno a una coyuntura más favorable permitió definitivamente el relanzamiento del proyecto desde finales de los años 90

(Euralille 2). Euralille permitió consolidar el mercado del inmobiliario de negocios de Lille en el segundo lugar nacional después de Lyon (sin contar París/Ile-de-France, cuyo mercado sobrepasa por mucho el de las otras ciudades francesas y no puede ser comparado). Euralille también contribuyó a “calificar” mejor el mercado del inmobiliario de negocios de Lille en la escena europea. Hasta entonces, la oferta tenía un carácter más local, con productos más banales. Fue de hecho también una dificultad de estos últimos años el desarrollar productos inmobiliarios con imagen fuerte, al mantenerse encajados en un mercado de oficinas principalmente regional-nacional antes que internacional.

De cualquier forma, Euralille tuvo éxito. Fue efectivamente el elemento que disparó la profunda transformación de una antigua aglomeración industrial que, hoy en día, tiene su lugar en la escena europea. El proyecto reforzó considerablemente el efecto de centralidad. Actualmente, es hora de la densificación del barrio Euralille. En efecto, de manera paradójica, la densidad de este programa se mantiene bastante débil. Un estudio reciente acaba de identificar la posibilidad de construir, en los próximos diez años, cien mil metros cuadrados en el perímetro inicial de Euralille 1, el epicentro del proyecto. En particular, una nueva torre podría ver el sol. Más que nunca, se trata de reforzar la identidad simbólica de este barrio de negocios europeo.

Los transportes y la puesta en red de las centralidades metropolitanas: De la aglomeración de Lille al área metropolitana, un cambio de escala

Relacionada con la puesta en marcha de la nueva ciudad, la gran realización de la LMCU en los años 70 fue el lanzamiento del metro automático VAL (Villeneuve d'Ascq-Lille, transformado en *véhicule automatique léger*: 'vehículo automático ligero'), a la vez primer símbolo de la ambición metropolitana de la aglomeración y de su renovación tecnológica. Más allá del vínculo entre Lille y la nueva ciudad, la idea era en efecto empezar la primera línea de una red metropolitana.

En 1983 se puso en servicio el primer tramo de la primera línea entre el campus científico y Lille, prolongado luego hasta el CHR. Las comunas de Roubaix y Tourcoing, los más importantes centros urbanos de la metrópoli después de Lille, en la vertiente noreste de la misma, debían ser conectadas más adelante. Sin embargo, las tergiversaciones de las autoridades acerca del trazado de la segunda línea ofrecieron la oportunidad al presidente de la comunidad urbana de entonces, Arthur Notebart —que era, además, alcalde de Lomme, en el suroeste de Lille—, de proponer, esperando el acuerdo político hacia el noreste de la metrópoli, la construcción de la línea hacia su comuna y una zona comercial (Le Grand But) con carácter periférico, animada sobre todo por algunas insignias mayores (como Ikea) y un complejo cinematográfico que fue, en el momento de su apertura, el más importante de Francia. Luego, cuando Pierre Mauroy, también alcalde de Lille, accedió a la presidencia de la comunidad urbana (1989), un acuerdo político previó la construcción de la línea hacia Roubaix y Tourcoing vía Mons-en-Barœul, lo que ofreció a la primera la oportunidad de transformar su corazón de ciudad en el momento de la apertura de la nueva línea (1999), como fue indicado anteriormente.

La red, así definida, con sus dos líneas, completó el equipamiento antiguo del tranvía, creado a principios del siglo XX a lo largo del gran bulevar entre Lille, Roubaix y Tourcoing. Es uno de los pocos en Francia, con el de Saint-Etienne, que no fue totalmente desmantelado en la segunda mitad del siglo XX, aun si la red de origen había sido más importante. La línea que se mantuvo dibuja una ye en Marcq-en-Barœul, centro geográfico de la aglomeración, hacia las dos ciudades del noreste. El metro, más competente, llegó a reforzar esta relación entre los principales centros de la aglomeración. Por turnos, el metro ha estado en juego en lo tecnológico, en la imagen, en lo político, en lo financiero..., y así ha sido importante en el proceso de construcción metropolitana contemporánea. Hoy en día, además de los cuatro corazones de la aglomeración (Lille, Roubaix, Tourcoing y Villeneuve d'Ascq), el metro comunica lo fundamental de los grandes polos generadores de tráfico, como las universidades y los hospitales. En cuanto a

la relación entre el costo de la inversión y el uso, ya no será extendido (sin duda de manera puntual, por ejemplo, al final de la línea 1 y hacia el parque tecnológico Eurasalud); en cambio, ahora se está pensando en la posibilidad de duplicar su capacidad (duplicar el largo de los trenes, pues las estaciones ya están dimensionadas para ese tamaño), lo cual también representa un costo considerable. El debate se dirige ahora hacia el tranvía, capaz de mallar el territorio más finamente por un menor costo. La reflexión concierne a la ciudad de Lille.

Este debate se inscribe en el marco de una reflexión más amplia sobre el "tranvitrén", que, bajo el modelo de Karlsruhe en Alemania o Mulhouse en Alsacia (Francia), constituye un material híbrido, que rueda indiferentemente sobre una línea de tren o una línea de tranvía urbano. El debate sobre el tranvitrén tiene la ventaja de volver a ubicar la cuestión de los intercambios a escala del área metropolitana, ya que ciertos actores imaginan una red que se desarrollaría hasta la antigua cuenca minera en el sur, y hasta Tournai en Bélgica. El debate concierne también al servicio ferroviario del área metropolitana. Lo que está en juego es efectivamente esencial, por ejemplo, entre Lille, Valenciennes, Douai, Lens y Béthune, que forman un arco sur metropolitano. Poniendo aparte las estaciones parisinas, la estación Lille Flandes es la segunda estación SNCF de las provincias (después de la Part-Dieu en Lyon) y la primera para el tráfico regional. El circuito ferroviario en el área metropolitana, que ya es importante, tiene una dimensión estratégica para el futuro, en cuanto a la saturación de las redes de autopistas. Por otro lado, su desarrollo, a través —por ejemplo— de paradas mejor ritmadas o de un sistema integrado de tiquetes, ofrece la ventaja en el largo plazo de reforzar las centralidades urbanas y las relaciones entre estaciones que favorecen los centros de aglomeración, por oposición al modelo de desplazamiento en carro, más favorable al esparcimiento periurbano. Estos debates no son neutros con respecto a ciertos grandes proyectos que conciernen a las ciudades del área metropolitana, sobre todo la implantación del museo del Louvre en Lens, para cuyo desarrollo turístico la calidad de la oferta de transporte hacia Lille está en juego.

Frente a la oferta ferroviaria clásica, la idea de un medio de transporte rápido a lo largo de la autopista A1, entre Lille y una zona urbana y comercial alrededor de un antiguo sitio minero (Sainte Henriette), es promovida por ciertos actores políticos. En nuestra opinión, habría allí el riesgo de reforzar todavía más la amplia zona comercial periférica de la región (Noyelles-Godault), en detrimento del refuerzo de la centralidad de los polos urbanos existentes de Lens y Douai, cuyas estaciones, situadas cerca de los centros de las ciudades, podrían tener un rol estructurante. Este debate está asociado a otro, relativo a la hipótesis de una nueva estación TGV en el sur de Lille, cuya pertinencia también debe ser discutida. Sin entrar aquí en detalles sobre estos debates, podemos decir que oponen a los defensores del refuerzo de las centralidades (la metrópoli, las ciudades centro de la región) con los que imaginan que estos nuevos equipamientos participarían de un reequilibrio del territorio.

De manera general, la cuestión de los desplazamientos descansa ampliamente en el debate relativo al desarrollo urbano. La articulación entre desarrollo urbano, densidad y “ciudad intensa”, por un lado, y redes de transporte, movilidad y desplazamientos, por el otro, está en el corazón de la reflexión sobre el ordenamiento de la metrópoli de Lille, como es también el caso de las otras grandes ciudades francesas. El crecimiento previsible del costo de la energía, el agotamiento esperado de los recursos energéticos fósiles y la cuestión del calentamiento global deberían impactar, en el futuro, la manera de hacer la ciudad. Los DIVAT (discos de valorización de los ejes de transporte) fueron evocados anteriormente. Es también la articulación entre los nudos de las redes y las centralidades urbanas, establecidas o por establecer, lo que se plantea aquí.

Lo que está en juego y las dificultades de una planificación urbana en un sistema metropolitano complejo

En el contexto contemporáneo de globalización de la economía, el fenómeno metropolitano representa hoy un elemento esencial en la

comprensión de las dinámicas locales y regionales (Dolez y Paris, 2004; Bachelet *et ál.*, 2006: 372). El análisis de los espacios “metropolizados” se desliza en esta pirámide de las escalas, y la metrópoli aparece como el lugar de articulación entre el nivel de lo “global” y el nivel de lo “local/regional”. Se impone también como marco geográfico de las formas contemporáneas del desarrollo, el lugar que reúne los recursos del desarrollo (humanos, económicos, intelectuales...).

Desde un punto de vista geográfico, la metropolización corresponde al proceso de difusión (Paris, 2003: 43-61) espacial de la dinámica metropolitana en una “área de metropolización” más amplia, lo que todavía induce una relación centro-periferia. Pero también puede jugar como proceso de integración de un vasto espacio metropolizado, una “área metropolitana” organizada en el marco de un sistema metropolitano. Esta configuración supone una estructuración más equilibrada, y también más compleja, de un territorio entre varios polos de empleo y de centralidad, así como una relativa contigüidad urbana y densidades urbanas más fuertes. En su desarrollo, esas “áreas metropolitanas” mejor logradas forman verdaderas regiones metropolitanas, como la Ruhr o el Randstad Holland (OECD, 2007: 240). En una escala superior, es posible identificar “cuencas metropolitanas”, como Londres o París (Hall, 1995; Palisse, 1995).

El ejemplo del área metropolitana de Lille ofrece un campo de estudios particularmente interesante, porque se desarrolla en un vasto espacio transfronterizo que asocia, en el sur de Lille, el “arco sur metropolitano” constituido por la nebulosa urbana de la antigua cuenca minera fundada sobre la explotación del carbón del siglo XIX a finales del siglo XX (el cierre de las minas ocurrió en 1990) y, en el norte, la “metrópoli transfronteriza de Lille-Kortrijk-Tournai”, que, desde enero de 2008, constituye un GECT¹⁸, el primero creado en Europa. Con la metrópoli de Lille, esta área metropolitana representa en total alrededor de 3,3 millones de habitantes concernidos por un destino relacionado, más allá de los cerramientos administrativos. En

18 Véase la nota 4.

efecto, este territorio está atravesado por fronteras políticas o administrativas entre dos países, Francia y Bélgica, primero; entre las regiones —en Bélgica, Flandes y Valonia—; y también entre los dos departamentos franceses Norte (59) y Pas-de-Calais (62), en la región Nord-Pas-de-Calais. A estos territorios corresponden actores políticos diferentes e intereses muchas veces divergentes, que incluyen, a nivel local, las estructuras intercomunales que, en Francia, representan entidades políticas cada más importantes¹⁹.

Hoy en día, lo que está en juego en el desarrollo metropolitano de Lille se orienta también en esta escala. Se trata de asegurar la consolidación del territorio metropolitano hacia el resto de la región Nord-Pas-de-Calais y hacia los compañeros belgas. Los obstáculos que se deben sobrellevar son numerosos. Así, el corte entre departamentos constituye una suerte de frontera cultural sentida por los habitantes de Pas-de-Calais (62) y transmitida por sus autoridades con relación al Norte (59), con su metrópoli de Lille, muchas veces criticada: es más burguesa (se olvida ahí el importante lugar que ocupan las clases populares), concentra las riquezas (se olvida ahí la importancia de los barrios pobres) y se desarrolla en detrimento del resto de la región (cuando simplemente ha sabido identificar ejes estratégicos y puede así dinamizar la región).

El límite entre departamentos corresponde, sobre todo del lado sur, el límite del territorio del esquema director de la metrópoli (la circunscripción de Lille). Adoptada en 2002 después de diversas peripecias, su revisión esta en vías de llegar a un SCOT, según las prescripciones de la Ley SRU. Pero el desfase entre la realidad geográfica de un sistema metropolitano que se desarrolla en un vasto territorio y el marco estrecho de la circunscripción de Lille crea distorsiones.

Así, aparece uno de los límites de la gobernanza de estos grandes espacios metropolitanos: la dificultad para dar una orientación estratégica común a estos conjuntos cortados en numerosos territorios cada uno con su estrategia y su documento de urbanismo (las regiones fla-

menca y valona en Bélgica, y las aglomeraciones o circunscripciones de Lille [59], Béthune [62], Lens [62], Douai [59] y Valenciennes [59] del lado francés). En Francia, la distorsión está amplificadas por el hecho de que los diferentes territorios concernidos no están en la misma agenda en la elaboración de sus documentos: algunos están ya aprobados (los SCOT de Lens y Béthune, por ejemplo) y otros están en revisión (el de Lille). Sabiendo que la elaboración de tal documento toma varios años, el desfase entre territorios no es propicio a la coordinación dentro del área metropolitana. En Bélgica, estos documentos son, además, de una naturaleza y de una agenda distintas.

La planificación aparece estallada, no está desplegada en una escala pertinente y revela los límites de la puesta en coherencia de la acción pública en un nivel que no corresponde a los marcos político-administrativos heredados. Del lado francés del área metropolitana, el SRADT toma en cuenta el hecho metropolitano, pero debe aparecer como un documento de equilibrio para todos los territorios de la región. Es sobre todo un documento de principios, sin gran efecto práctico, puesto que no se impone en nada a los esquemas directores o SCOT. Toma sentido gracias a la voluntad política regional, dada con relación a la movilización de financiamientos regionales sobre los proyectos locales. Una parte de los territorios de este vasto sistema metropolitano ha entrado en un procedimiento llamado "de *interscot*", es decir, que reúne a los actores de los diferentes territorios de planificación. La idea es intercambiar experiencias acerca de las prácticas y debatir las perspectivas de los documentos de planificación al nivel del área metropolitana. Sin embargo, hoy en día, el SCOT de Lille, en revisión, todavía no está asociado al procedimiento.

Igualmente, dentro de este espacio políticamente cercado, la competencia entre los territorios influye, especialmente para atraer las actividades económicas. Esta competencia es aún más fuerte dado que en el sur de la LMCU, las aglomeraciones de Béthune, Lens, Douai y Valenciennes (en el este) disponen de accesibilidades territoriales para ordenar zonas industriales. Del lado belga, los flamencos de Kortrijk y los valones de Tournai, compañeros del proyecto metropolitano, tam-

bién son fuertes competidores económicos. El Hainaut belga se vio beneficiado durante mucho tiempo por ayudas europeas²⁰, así como los sectores de Valenciennes y Douai del lado francés, lo que les permitió desarrollar diversos proyectos.

Sin embargo, un proyecto colectivo se construye progresivamente a la escala de este gran espacio metropolitano. Este empieza a surgir a finales de los años 80 y principios de los 90. La adhesión de los actores políticos y económicos de los territorios extremos del corazón de Lille fue un proceso largo y difícil, que necesitó sobreponerse a antiguos antagonismos. Ciertos eventos simbólicos contribuyeron concretamente a desarrollar los lazos; por ejemplo, la localización de numerosas manifestaciones de “Lille 2004, capitale européenne de la culture” en la región Nord-Pas-de-Calais y en Bélgica, el apoyo del presidente de Lille Métropole al proyecto presentado por la antigua cuenca minera para obtener la clasificación de Patrimonio de la Unesco como paisaje destacable, el desarrollo de un vasto programa verde (corredores ecológicos) y azul (vías de agua), y la implantación de una plataforma logística internacional de interés metropolitano (Delta 3) afuera del territorio de la metrópoli de Lille, donde sus vecinos del sur, entre Douai y Lens.

La situación de Lille remite a la de otras grandes metrópolis francesas, empezando por Lyon, enfrentada a las dificultades de una planificación que se mantiene marcada por los marcos político-administrativos heredados, cuando los sistemas metropolitanos se desarrollan en una escala más amplia (Motte, 2007: 272).

20 Se trata de los financiamientos en el marco del antiguo “objetivo 1” del FEDER, destinado a favorecer la nivelación de los territorios con retraso económico.

Conclusión

Desde hace ya un cuarto de siglo, Lille ha tomado en sus manos un nuevo destino. La ciudad (sus actores, sus habitantes) asume su paso de aglomeración industrial en crisis, de principios de los años 80, al de metrópoli europea en vías de consolidación. Esto no se hace sin dificultades, sobre todo sociales: como en muchas ciudades de este tipo en Europa, se plantea la cuestión del desfase entre la formación de una parte de la población y la necesidad de empleos ligados al surgimiento de una economía del conocimiento. Aquí, esto se traduce en una tasa de desempleo siempre superior al promedio nacional; un desempleo que toca, en una duración mayor, a las personas con menos formación, y que genera entonces exclusión social. Esta se construye también según un esquema geográfico, que delimita sus territorios. La intervención pública está allí para garantizar un mejor equilibrio, pero el urbanismo no puede resolverlo todo. Ciertas preguntas encuentran sus respuestas en otros lugares, en la creación de empleos correspondientes a los diferentes segmentos del mercado del trabajo, o en el ámbito social del acompañamiento de los excluidos.

En el plano opuesto, las clases ligadas a la transformación metropolitana, que tienen el dominio de la cultura, de los negocios, de la creación..., encuentran cada vez más en la metrópoli de Lille las condiciones para su florecimiento. Se trata de una evolución en comparsa con la de otras ciudades europeas. La economía del conocimiento se trueca en una realidad tangible que se traduce en la transformación de las ciudades y en la mutación de los barrios, con el ejemplo de 22@ en Barcelona. En Lille, Euratecnologías, el Polo Imagen y la Zona de la Unión, entre otros ejemplos, llevan el germen de esta mutación. La cuestión de la centralidad es aquí importante, ya que estos nuevos modelos de desarrollo urbano están fundados en su refuerzo, a través de la intensidad económica, comercial, social, cultural..., lo cual nos lleva a pensar en Lille para el debate actual sobre la "ciudad intensa". Desde este punto de vista, las funciones de centralidad, si son desarrolladas en sus diferentes dimensiones y no solo en la económica, pueden también

asegurar la mezcla social y el encuentro, y constituyen entonces un vector del “vivir juntos”, un valor hoy defendido en numerosos programas de ordenamiento o de desarrollo de las ciudades europeas.

Bibliografía

- Bachelet, F., P. Menerault y D. Paris (eds.) (2006). *Action publique et projet métropolitain*. París: L'Harmattan.
- Baudelle, Guy (1984). *Villeneuve d'Ascq, ville nouvelle. Un exemple d'urbanisme concerté*. París: Éditions du Moniteur.
- Bondue, J. P. (1987). “Le développement des hypermarchés dans le Nord-Pas-de-Calais: Un défi à l'aménagement urbain et régional”. *Revue Hommes et Terres du Nord*, N.º 1.
- Bruyelle, P. (1976). *Lille et sa communauté urbaine. Notes et études documentaires*. París: La Documentation Française.
- Dolez, B. y D. Paris (eds.) (2004). *Métropoles en construction. Territoires, politiques et processus*. París: L'Harmattan.
- Hall, P. (1995). “Planifier les bassins métropolitains”. *Métropolis*, N.º 104-105: 6-8.
- Jouve, B. y C. Lefèvre (eds.) (2002). *Métropoles ingouvernables*. París: Elsevier.
- Motte, A. (ed.) (2007). *Les agglomérations françaises face aux défis métropolitains ouvrage*. París: Economica-Anthropos.
- OECD (2007). “Randstad Holland, Netherlands”. *OECD Territorial Reviews*.
- Palisse, J. P. (1995). “Franges franciliennes, franges londoniennes”. *Métropolis*, N.º 104-105.
- Paris, D. (2003). “Métropole, question de mots”. En *La ville en débat*, N. El Haggat, D. Paris y I. Shahrour (eds.). París: L'Harmattan.
- Paris, D. y J. F. Stevens (2000). *Lille et sa région urbaine: La bifurcation métropolitaine*. París: L'Harmattan.
- Stevens, J. F. (1989). *Lille Eurocité: L'Europe à portée de main*. Lille: Préfecture de Région Nord-Pas-de-Calais/Centre d'Etude et de Prospective du SGAR.