



**METTRE EN SITUATION LE TERRITOIRE
REVELER SES ENJEUX**



ÉPOQUE CONTEMPORAINE

L'urbanisation du XXe siècle de la région transfrontalière se caractérise par le changement de rythme dans la consommation d'espace et par l'étalement anarchique des agglomérations existantes moins sensible dans les Pays-Bas qui connaissent une législation plus contraignante que la Belgique ou la France.

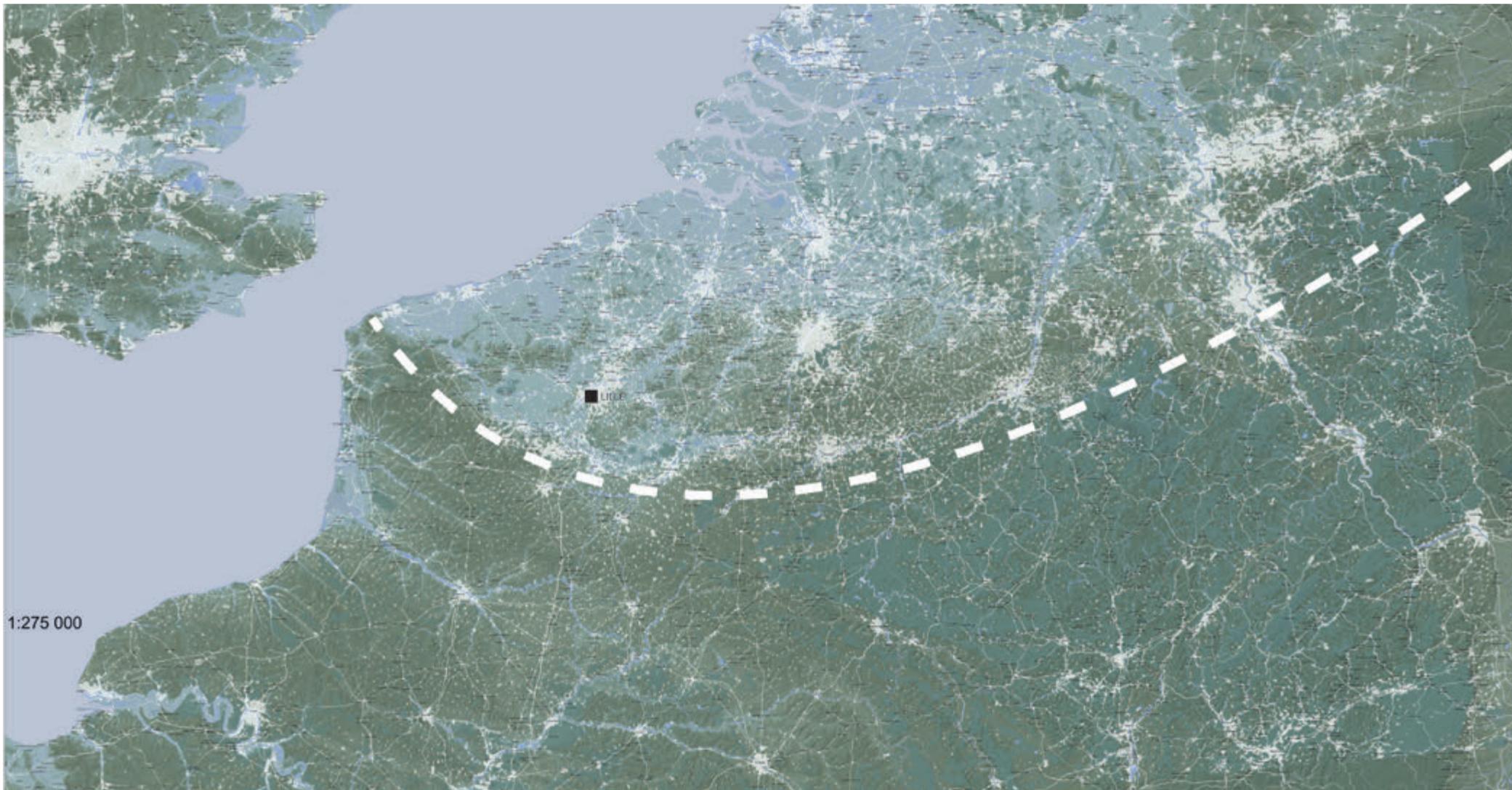
De ce héritage urbain, riche et contrasté, il résulte néanmoins une structure urbaine tout à fait originale marquée par un profil urbain très étalé, et parfois une absence de hiérarchie urbaine (Borinage) : le territoire compte « des villes de toutes tailles, dont le nombre augmente régulièrement des plus grandes aux plus petites, sans qu'apparaisse la brusque discontinuité entre grandes et petites villes »* (Oream-nord 1971). La complémentarité entre villes voisines s'exprime dans l'apparition qualitative d'un niveau supérieur d'organisation : « l'aire urbaine ».

À l'aube de ce XXIe siècle, dépassant les contraintes générées par des frontières nationales qui découpent artificiellement le territoire, les différents échelons politiques se sont fixés pour objectif partagé de tirer parti de ce réseau urbain dense, polycentrique et transnational. Il s'agit de favoriser l'organisation d'unités complexes, formées d'éléments complémentaires solidement reliés entre eux, pour créer de véritables « aires métropolitaines » transnationales, capables de s'inscrire activement dans la compétition des territoires à l'échelle internationale. Parallèlement, il est jugé indispensable de lutter contre l'étalement urbain, toujours difficile à maîtriser localement, pour favoriser le développement de « villes compactes » et de restaurer la qualité de l'environnement, dégradé par un siècle d'industrialisation sauvage et une expansion urbaine non contenue.

Texte extrait de Terre de peuplement urbain in l'Atlas transfrontalier - Tome 9 : Histoire, Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques ; Conseil Régional Nord-Pas de Calais ; Direction Régionale de l'Environnement du Nord ; CAUE du Nord ; Préfecture du Nord ; Université de Lille 3 - Novembre 2009

* Oream-nord, Aménagement d'une région urbaine : le Nord - Pas-de-Calais, 1971





LE SOCLE DU TERRITOIRE

Haut /Bas
Dur /Mou



Wateringues (Flandre)



Monts et Plaine de la Lys



Bois de Clairfayt (Avesnois)



Carrières de Trélon (Avesnois)



EXPLOITATION DU SOL



Champ de lin en Flandres



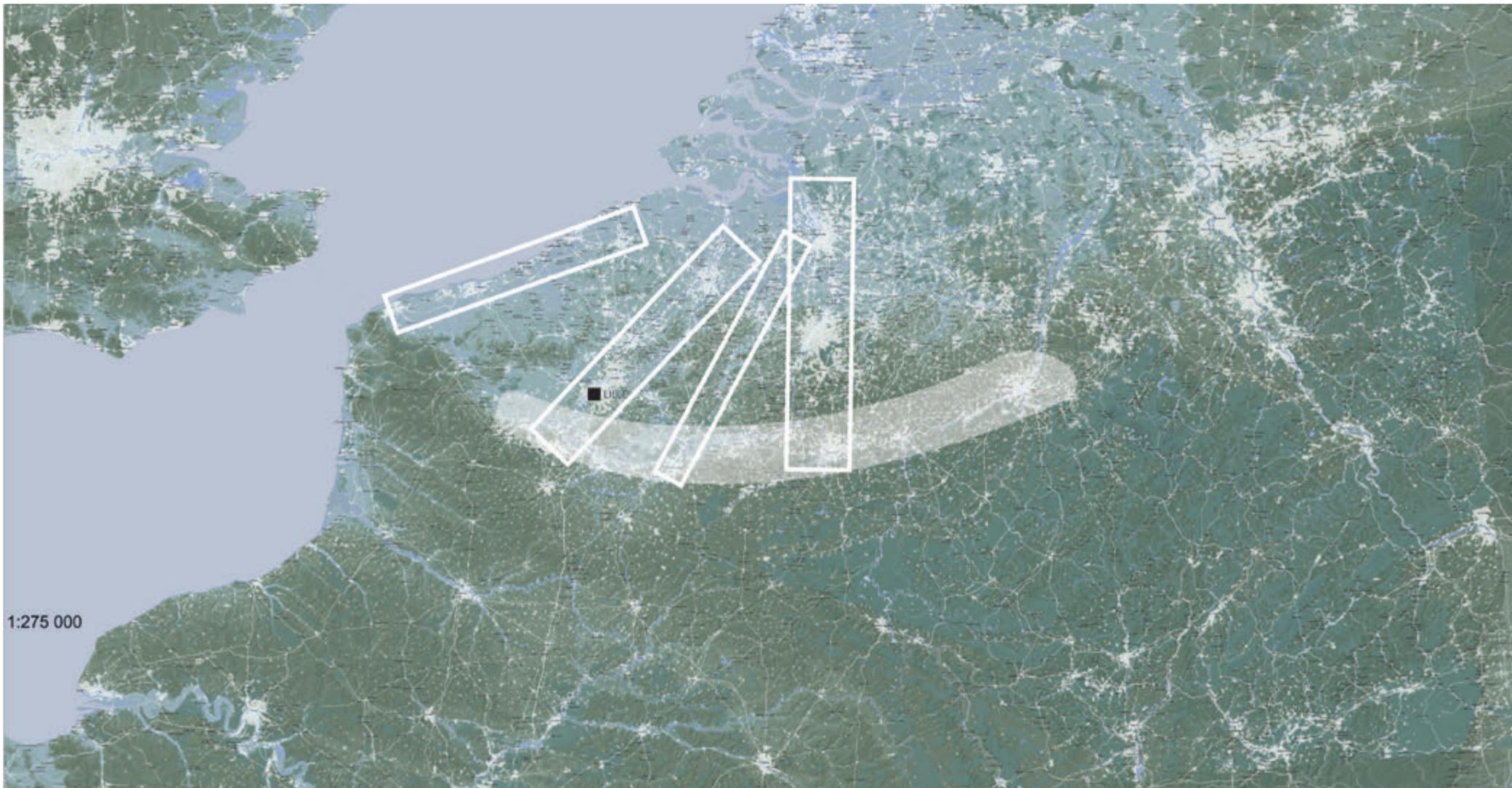
La plaine de la Lys



Le plateau de la Sambre



Bocage en Avesnois



LOGIQUES D'INSTALLATION DE L'HOMME

Bande littorale
Corridor Eurométropolitain
Escaut
Charleroi/Bruxelles/Anvers



Le port de Dunkerque



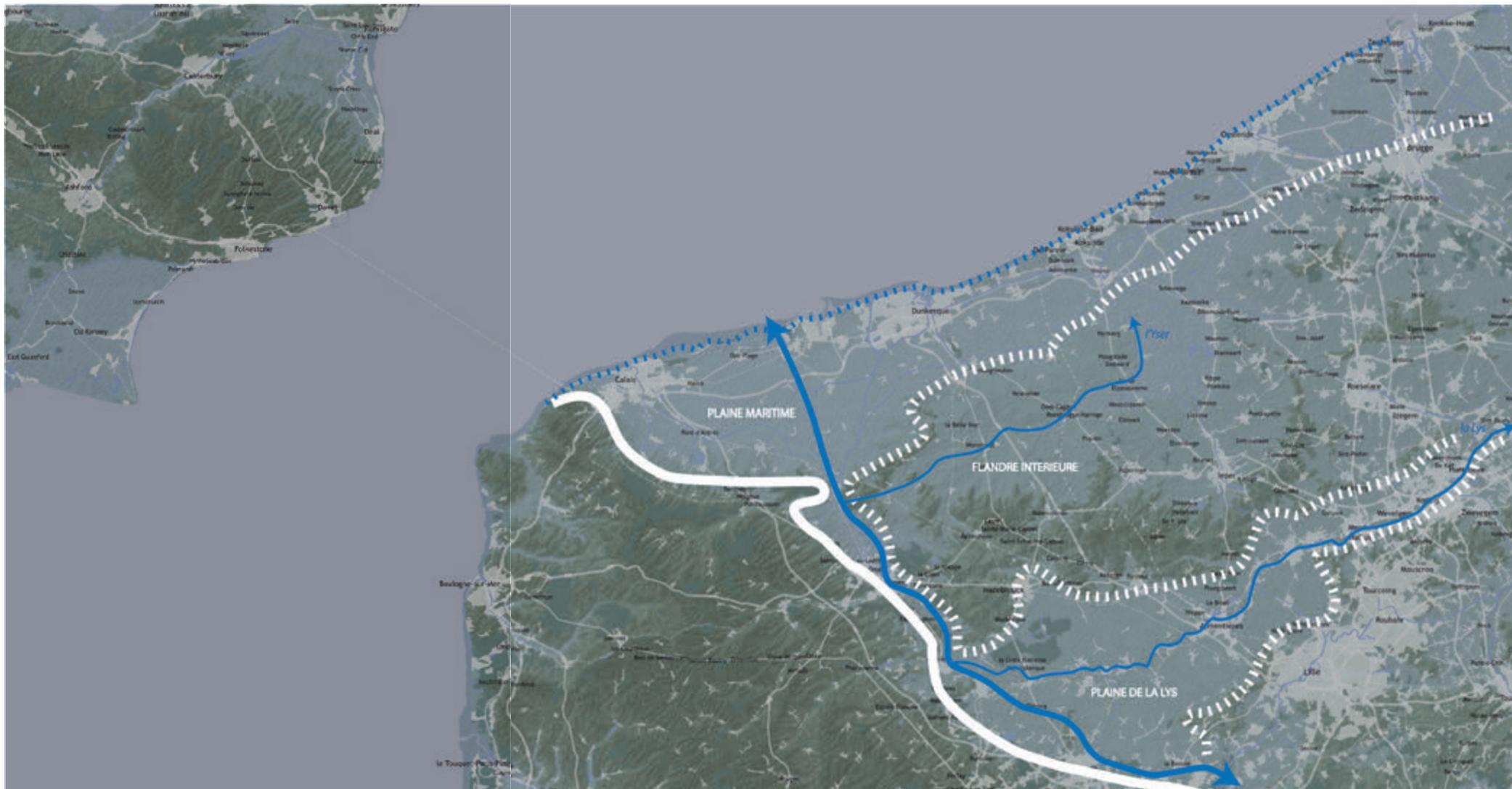
Vue aérienne de Gravelines



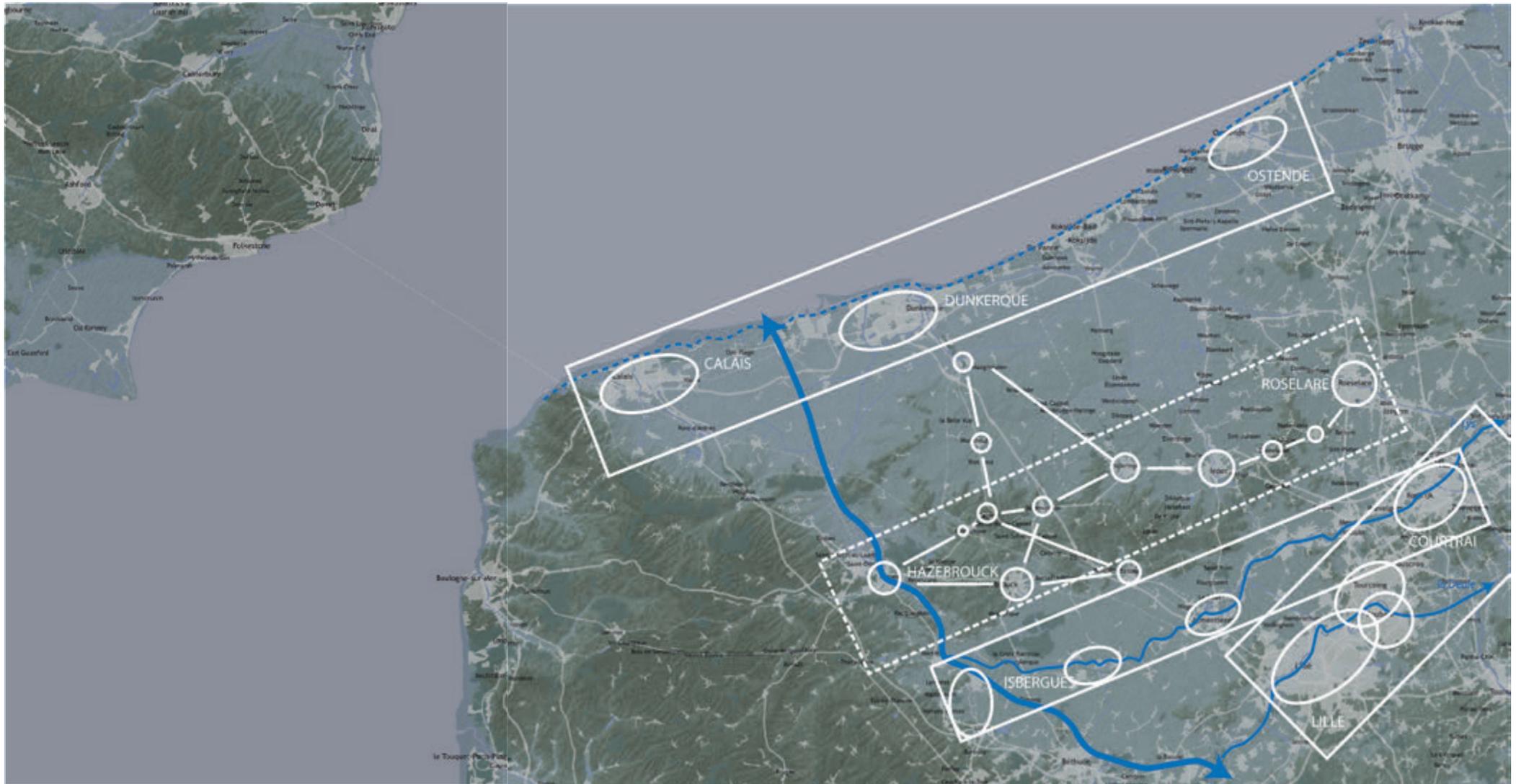
Les grands moulins de Marquette-lez-Lille



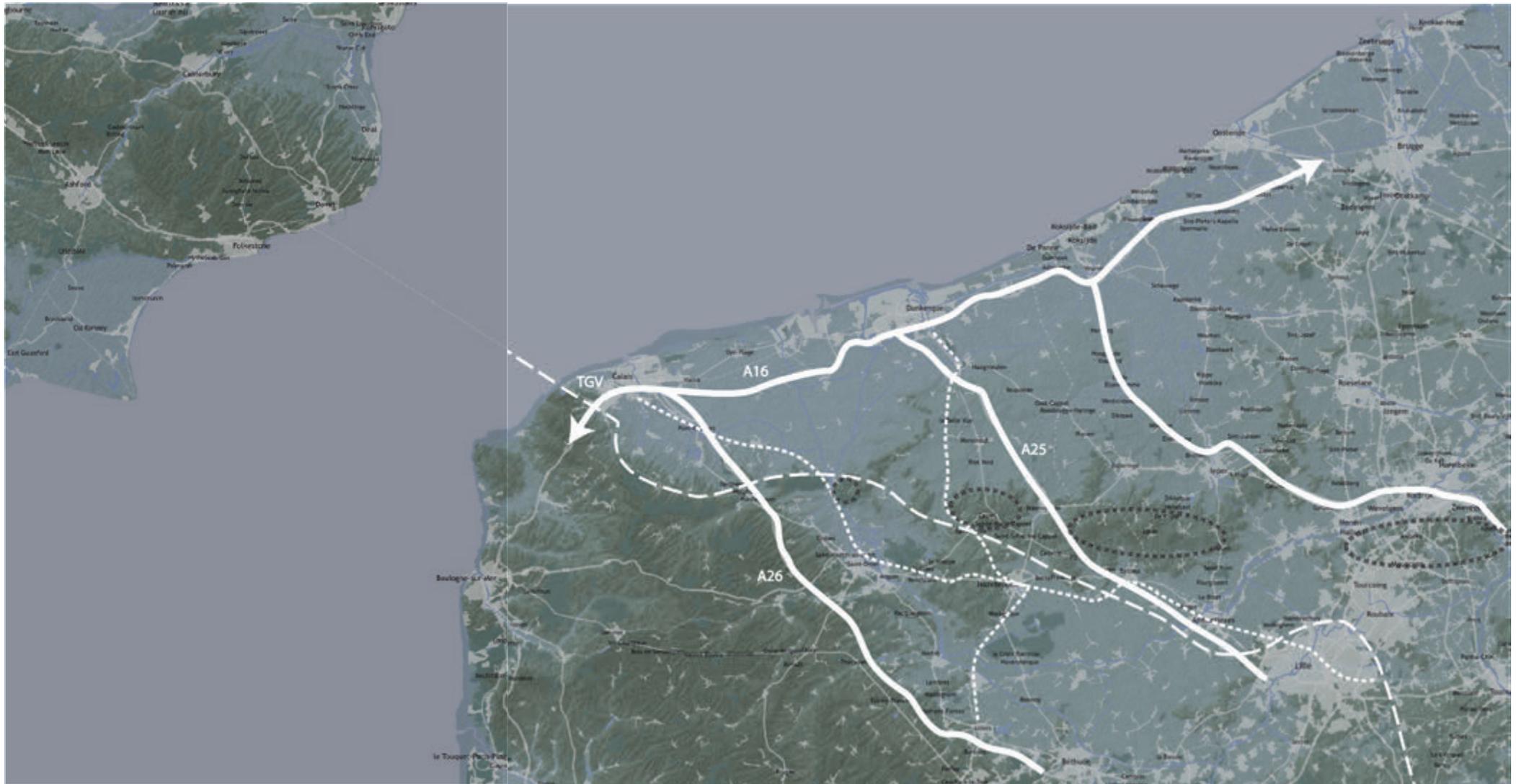
Carnet de ville de Maubeuge



CONQUETE DE L'EAU ET RELIEFS EN FLANDRE



LOGIQUES D'IMPLANTATION
EN FLANDRE



LOGIQUES D'IMPLANTATION EN FLANDRE



L'EAU CANALISEE EN PLAINE DE LA LYS

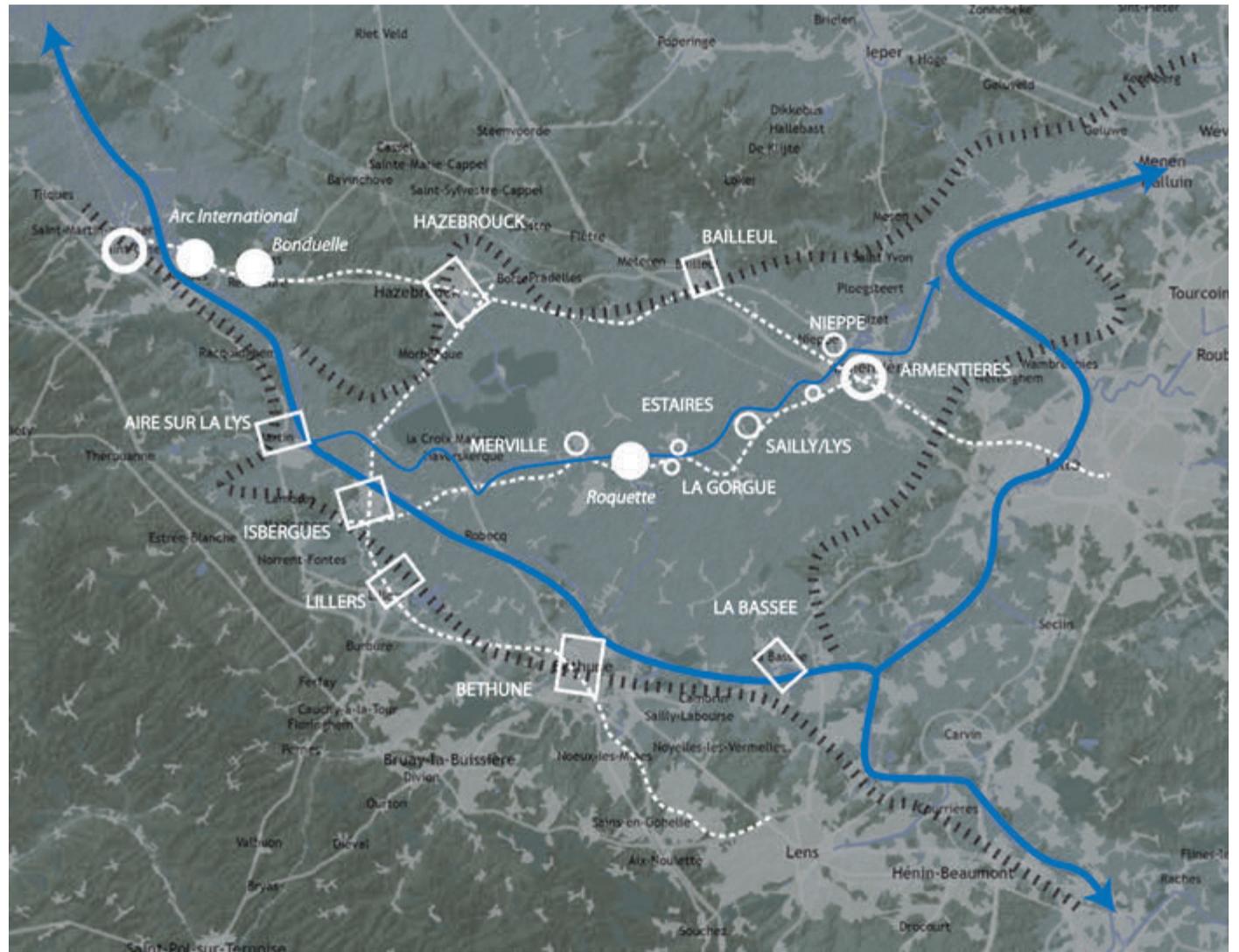


Inondations à Steenwerck



La Lys

Le canal à grand gabarit



ACTIVITÉS HUMAINES EN PLAINE DE LA LYS



Saflin à Sully-sur-la-Lys



Brasserie Motte-Cordonnier à Armentières



Friches à Merville



Entreprise Roquette



LES MONTS DE FLANDRES EN FLANDRE INTÉRIEURE

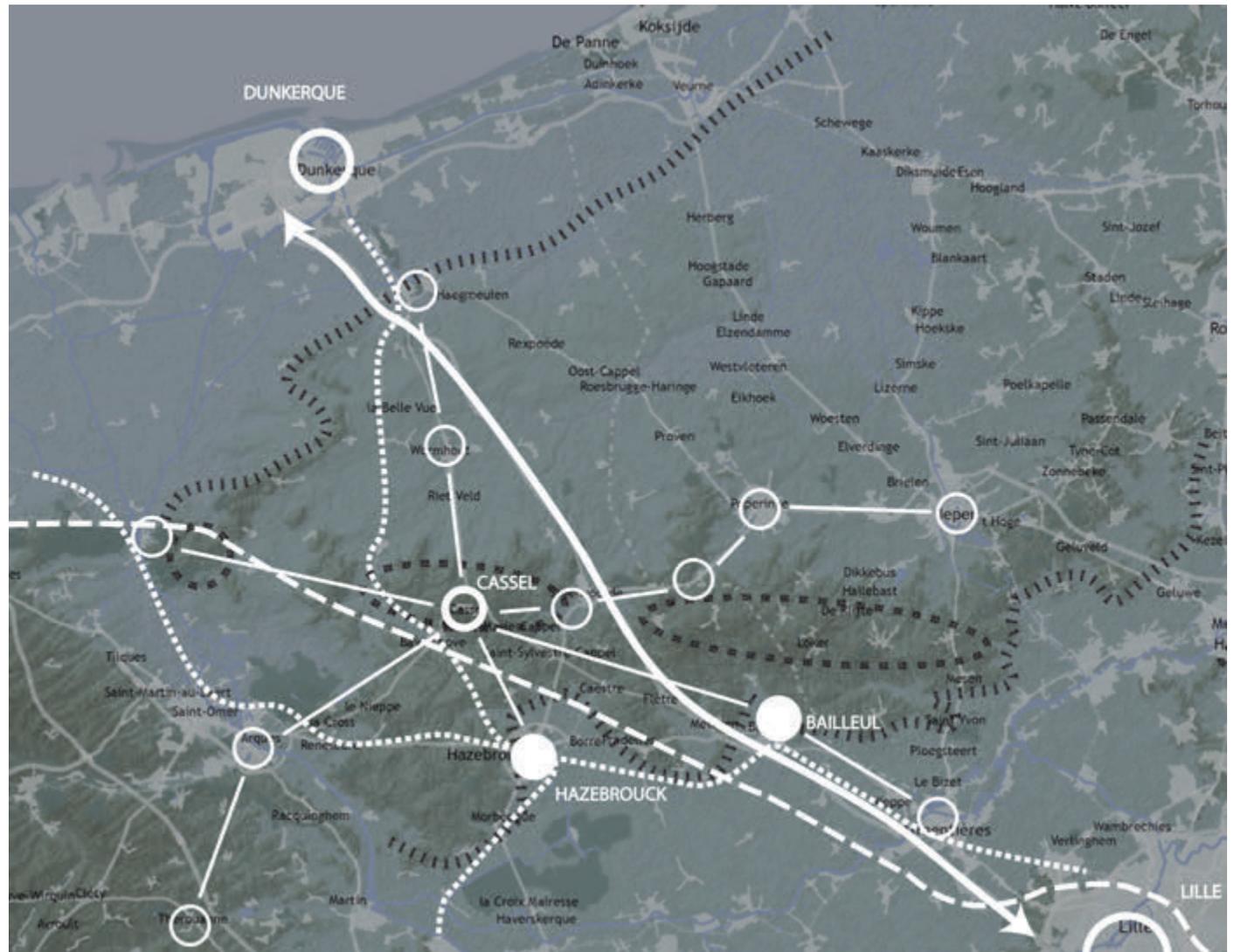
Yser
Monts Nord
Monts Sud

Mont

Mont

Mont

Mont



RÉSEAU DE VILLES EN FLANDRE INTÉRIEURE

Cassel : interface Nord/Sud des Monts
 Hazebrouck : Interface Intérieur/Lys
 Bailleul : interface
 Bergues : Interface Monts/intérieur
 Watten : Interface



TRAIT DE COTE ET LITTORAL EN FLANDRE MARITIME

Regression marine
 Canal de Bourbourg
 Yser
 Trait de cote...



Chevelu du delta de l'Aa

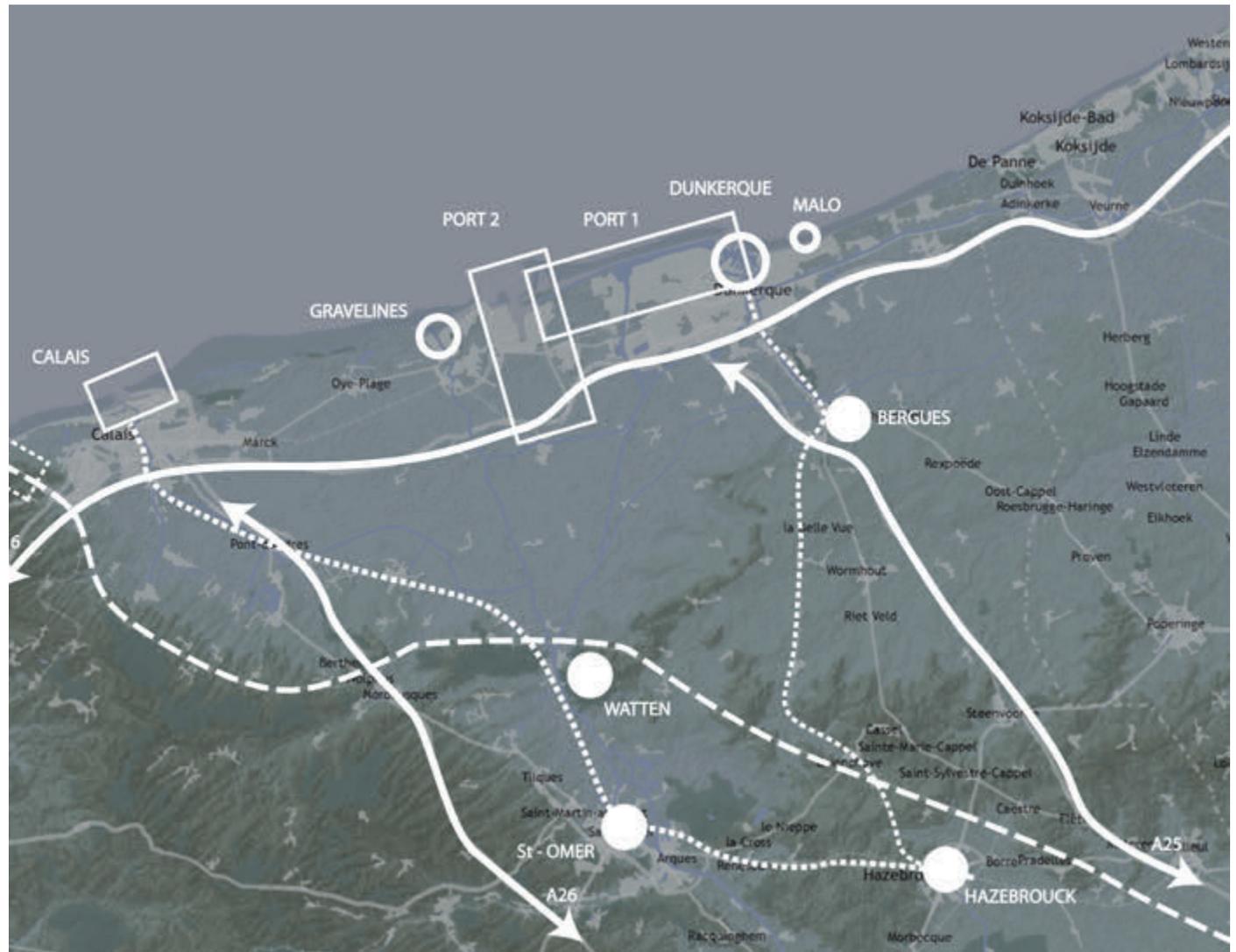


Régression marine à l'époque gallo-romaine



Le canal de Bourbourg

Fort de Lynck



IMPLANTATION HUMAINE EN FLANDRE MARITIME

- Relation différente au front de mer :*
- Plaisancier
 - Marchandise / fret
 - Ville
 - Ferry



Le FRAC



Le port de Dunkerque

Fortifications de Gravelines

Plage