

Notes de recherche



Coopération transfrontalière

LA POSITION DES PÔLES WALLONS
DANS LES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES

A. Leclercq, A. Malherbe, F. Quadu

Sous la direction scientifique de A. Malherbe



CPDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial

Chercheurs: *Alexandre Leclercq (CREAT-UCL), Alain Malherbe (CPDT-UCL), Fiorella Quadu (CREAT-UCL)*

Responsable scientifique: *Alain Malherbe (CPDT-UCL)*

Photo de couverture: *La borne frontière belgo-luxembourgeoise n° 78 entre Kleinbettingen et Sterpenich - CC BY-SA 3.0 lu*

Notes de recherche



Coopération transfrontalière

LA POSITION DES PÔLES WALLONS
DANS LES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES

A. Leclercq, A. Malherbe, F. Quadu
Sous la direction scientifique de A. Malherbe

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE	6
2.	MÉTHODOLOGIE	8
2.1.	LES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES WALLONNES	8
2.2.	RECUEIL DE DONNÉES QUANTITATIVES	11
2.3.	APPROCHE ITÉRATIVE PAR LA MÉTHODE DELPHI	12
	2.3.1. LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	14
	2.3.2. LES CRITÈRES DE SÉLECTION DES EXPERTS	14
	2.3.3. L'ÉLABORATION DE LA LISTE DES EXPERTS	15
	2.3.4. CONTACT ET INVITATION DES EXPERTS À PARTICIPER À L'ÉTUDE	15
	2.3.5. LE QUESTIONNAIRE	15
2.4.	LE SÉMINAIRE	16
3.	DYNAMIQUES EN PRÉSENCE DANS LES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES WALLONNES	17
3.1.	LE DÉVELOPPEMENT DES AIRES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE MISE EN ÉVIDENCE DES ENJEUX QUANTITATIFS	17
3.2.	RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DELPHI	21
	3.2.1. MÉTHODE D'ANALYSE	21
	3.2.2. MOTEURS DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE TRANSFRONTALIÈRE	22
	3.2.3. INFLUENCE DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE SUR LE DÉVELOPPEMENT MÉTROPOLITAIN WALLON	26
	3.2.4. LES RETOMBÉES DES MÉTROPOLIS VOISINES SUR LE TERRITOIRE WALLON	30
	3.2.5. LES POINTS DE CONVERGENCE	34
	3.2.6. LES POINTS DE DIVERGENCE	39
	3.2.7. SYNTHÈSE ET PISTES DE DISCUSSION	42
4.	DISCUSSION DES RÉSULTATS	44
4.1.	MISE EN CONTEXTE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES EUROPÉENNES	44
4.2.	PISTES DE DÉVELOPPEMENT DES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES WALLONNES	46
5.	TYPOLOGIE DES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES	48
6.	CONCLUSIONS INTERMÉDIAIRES	50
7.	BIBLIOGRAPHIE	52
8.	GLOSSAIRE	53

ABRÉVIATIONS

AMTW: Aire Métropolitaine Transfrontalière Wallonne
CGET: Commissariat Général à l'Égalité des Territoires
FUA: Fonctionnal urban area
GECT: Groupement Européen de Coopération Territoriale
CGET: Commissariat Général à l'Égalité des Territoires
LKT: Lille/Courtrai/Tournai
MAHHL: Maastricht/Aix-la-Chapelle/Hasselt/Heerlen/Liège
MOT: Mission Opérationnelle Transfrontalière
PED: Pôle Européen de Développement
RTE-T: Réseau TransEuropéen de Transport
SDER: Schéma de Développement de l'Espace Régional
SDT: Schéma de Développement Territorial wallon
TTR - ELAt: Top Technology Region – Eindhoven/Louvain/Aix-la-Chapelle

1. INTRODUCTION ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

La Wallonie est entourée de pôles urbains importants (Bruxelles, Lille, Luxembourg, Aix-la-Chapelle et le Limbourg méridional néerlandais). Des villes wallonnes (Arlon, Mouscron, Tournai, les villes du Brabant Wallon) sont situées dans ces aires métropolitaines transfrontalières ou transrégionales. Les villes MAHHL (Maastricht, Aix-la-Chapelle, Hasselt, Heerlen, Liège) forment pour leur part une structure polycentrique plus équilibrée. Dans ce cadre, le transfrontalier concerne les territoires séparés par des limites nationales et/ou régionales. Les relations entre les villes wallonnes et les pôles transfrontaliers ont varié au cours du temps pour aboutir à une structure spatiale actuelle de tendance centrifuge.

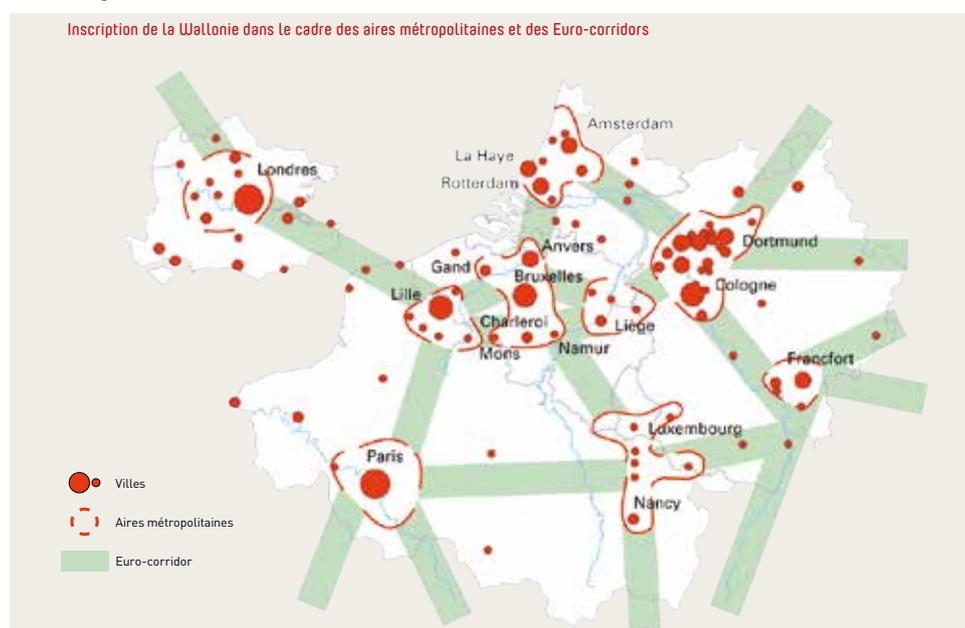


Figure 1 : Inscription de la Wallonie dans les aires métropolitaines - scénario volontariste (source : SDER 1999)

La politique transfrontalière européenne émerge après la seconde guerre mondiale. Elle encourage la constitution d'aires de coopération transfrontalière pour réconcilier les territoires qui se sont affrontés et pour préparer le Marché commun. Cette politique se concrétise d'un point de vue institutionnel par la mise en place depuis le milieu des années 1950 de structures plus ou moins formelles. Le FEDER tente de consolider cette coopération transfrontalière depuis 1990 en octroyant des fonds via les programmes INTERREG. Enfin, depuis une trentaine d'années, la métropolisation génère une concentration des activités économiques considérées comme stratégiques à l'intérieur des aires urbaines les plus importantes. Elles seront définies plus loin. Un autre effet de la métropolisation, outre la concentration de ces activités dans les aires urbaines, est d'entraîner une conquête de l'habitat dans des couronnes de plus en plus lointaines qui transforment en profondeur le monde rural via la périurbanisation.

Cette concentration des fonctions métropolitaines a pour conséquence un nouveau type de relation entre les centres et les périphéries engendrant des interdépendances fonctionnelles entre les pôles d'emploi et les zones résidentielles qui ont tendance à se diffuser et à accroître les besoins de mobilité. Dans ce contexte, les frontières institutionnelles (États et Régions) agissent alors dans un double mouvement, le prix du foncier et le cadre de vie attirant les ressortissants de l'extérieur tandis que les retombées des économies d'agglomération sur les territoires voisins restent limitées. Les frontières ont encore un rôle puissant de singularisation de territoires pourtant voisins.

Pour favoriser les interrelations dans les espaces transfrontaliers, plusieurs dispositifs sont déjà présents en plus des programmes INTERREG. Ils ont pour objectif de lever les entraves à la circulation des travailleurs et d'établir des compensations lorsque la migration résidentielle a des effets spéculatifs sur le foncier ou entraîne des surcoûts environnementaux induits par la congestion des flux automobiles. Les conséquences du développement des aires métropolitaines transfrontalières sur le territoire wallon sont donc multiples.

Pour y faire face, le Schéma de Développement de l'Espace Régional wallon (SDER) a décrit en 1999 deux évolutions possibles des aires métropolitaines transfrontalières, l'une tendancielle où les villes wallonnes restent en marge des pôles métropolitains extérieurs, l'autre volontariste créant des espaces de développement intégrés. Le travail prospectif préalable au projet d'actualisation du SDER réalisé par l'Institut Destrée en 2011 décrit dans le scénario «les invasives» les conséquences que pourrait avoir, pour le territoire wallon, une passivité face aux dynamiques métropolitaines transfrontalières (Institut Destrée, 2011). Le projet d'actualisation du SDER adopté par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013 aborde de manière prudente et peu approfondie le devenir souhaité de ces aires. Les options de développement des aires métropolitaines transfrontalières y sont proposées de manière succincte. Enfin, la Déclaration de Politique Régionale wallonne 2014 – 2019 (DPR) précise les attentes politiques du Gouvernement wallon sur les développements transfrontaliers. Ces objectifs sont de renforcer l'attractivité socio-économique de la Wallonie et sa compétitivité territoriale, notamment en favorisant les synergies avec les régions voisines ainsi que les projets de coopération transfrontalière.

Les principaux travaux produits cette dernière décennie sur la thématique du transfrontalier en Wallonie se répartissent en deux volets : la confection d'atlas sur les aires transfrontalières (soit sur la totalité de la frontière, soit par aire de coopération) et d'observatoires financés en majorité par des programmes INTERREG (Geron & al., 2004 ; ADU Lille métropole, 2012 ; SIG-GR, 2013 ; Houbart J., 2007 ; Ponds R. & al., 2013) d'une part et, d'autre part, l'analyse des documents produits par les régions voisines où la Région wallonne doit obligatoirement remettre un avis dans le cadre de la directive européenne 2001/42 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Le premier volet présente des photographies de la situation des régions transfrontalières wallonnes sans continuité dans le temps tandis que le second volet a été analysé sous la forme d'expertises-veilles lors des dernières programmations de la CPDT. Relevons par exemple l'expertise produite en 2007 s'attachant à dégager les enjeux du réseau du Quattropôle pour le Sud-Luxembourg (CPDT, 2007).

En outre, dès les années 1990, l'aire métropolitaine de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège définit une stratégie d'adaptation du territoire à la métropolisation. En témoigne le document stratégique Perspective de Développement Maastricht – Aix-la-Chapelle – Hasselt – Liège produit en 1993 (Commission internationale de coordination, 1993). Il faut toutefois souligner que ce dernier avait été effectué à l'initiative de la Province du Limbourg néerlandais tout comme les principales études stratégiques réalisées par la suite dans les autres aires métropolitaines transfrontalières qui ont été initiées et conduites par nos voisins extérieurs à la Wallonie (ESPON, 2010 ; ADU Lille Métropole, 2012).

Mais force est de constater que les lacunes dans la connaissance des dynamiques des territoires transfrontaliers ont des conséquences sur la compréhension de l'implication des acteurs wallons dans les aires métropolitaines transfrontalières (ESPON, 2012). Pour y remédier, le Gouvernement wallon a commandé à la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) une recherche qui a pour objectif de répondre à ce déficit et de proposer des recommandations au Gouvernement visant à élaborer, pour ces pôles métropolitains, des stratégies communes de coopération, d'intégration territoriale et de développement sur le territoire wallon afin de préparer le futur Schéma de Développement Territorial Wallon.

2. MÉTHODOLOGIE

La méthode qui a été appliquée pour répondre à cette demande croise une approche quantitative sur base des données et publications existantes et une approche qualitative basée sur la méthodologie DELPHI. Il faut toutefois relever, et nous allons y revenir, que plus de cinquante ans après l'émergence de la thématique transfrontalière en Europe (Ahrens M., 1973), la faiblesse et le manque de cohérence des données quantitatives ne permettent pas d'observer précisément les dynamiques des territoires transfrontaliers. De même, lors des précédentes recherches de la CPDT, le recueil d'interviews des acteurs wallons n'a pas donné toutes les informations escomptées (CPDT 2007 : 3). Enfin, à la demande des commanditaires de la recherche et vu les moyens impartis, il a été décidé de se limiter à un essai de compréhension des phénomènes territoriaux transfrontaliers sur le versant wallon des aires métropolitaines transfrontalières.

Ces deux constats, faiblesses des sources d'observation et difficultés de mobilisation des données qualitatives antérieures ont conduit au choix de se baser d'une part sur les productions cartographiques existantes et d'autre part sur des productions cartographiques originales en tenant compte de la difficulté à produire une image homogène des dynamiques transfrontalières. Il a été pris comme parti de procéder à une enquête DELPHI par Internet auprès d'un échantillon d'experts wallons actifs dans les aires métropolitaines transfrontalières pour cerner les enjeux actuels. La méthode DELPHI permet de trouver un compromis méthodologique entre des interviews en face à face et un sondage dont la mise en œuvre était sujette à biais dans la représentativité des échantillons. Compte tenu de ces caractéristiques méthodologiques propres à l'enquête DELPHI et de son approche qualitative la distinguant des méthodologies quantitatives sur base d'échantillons représentatifs, les analyses s'appuient également sur les remarques et nuances, qu'elles soient émises par un ou plusieurs experts. Elles sont prises en compte pour ne pas perdre les apports susceptibles d'éclairer le fonctionnement des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes.

Ces deux résultats (bibliographique et enquête DELPHI) ont été croisés lors de deux séminaires regroupant des experts-référents transfrontaliers. Ces séminaires avaient pour objectif de consolider les résultats et d'en sortir une information au plus proche des enjeux identifiés dans la construction d'une structure métropolitaine transfrontalière wallonne. L'enquête et les résultats ont été produits en deux phases. Cette note de recherche présente les résultats de la première phase consacrée à un état des lieux des dynamiques au sein des aires métropolitaines transfrontalières.

2.1 LES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES WALLONNES

Les aires métropolitaines sont des espaces comprenant un ensemble de lieux séparés par des distances pertinentes. L'étude Metroborder a établi que l'aire métropolitaine fait référence à la plus grande ville en termes de démographie et non à une aire institutionnelle de coopération (ESPON, 2010). Cette distinction est importante pour comprendre la manière dont le périmètre métropolitain peut être dessiné ainsi que dans l'observation des dynamiques en présence. Ces dynamiques sont liées aux relations que la métropole dominante entretient avec les espaces qui l'entourent. Elles ont des conséquences directes tant sur la dilatation des villes que sur l'assimilation dans l'aire métropolitaine de zones rurales de plus en plus lointaines. Cette tension est aussi perceptible dans la concentration des centres de décision ou des activités à haute valeur ajoutée dans les métropoles et sur les grandes infrastructures routières qui y conduisent mais qui en même temps dispersent la fonction résidentielle dans de larges périphéries.

Pour identifier ces activités à haute valeur ajoutée, la recherche s'appuie sur la détermination des fonctions métropolitaines produites par ailleurs (CPDT, 2011) et lors des travaux préparatoires du SDER en 2013. L'importance de la représentation de celles-ci à l'intérieur des aires fonctionnelles a des conséquences sur leur position dans la hiérarchie urbaine européenne. Plus la densité des fonctions métropolitaines est importante, mieux l'aire métropolitaine est classée dans la hiérarchie (figure 2).

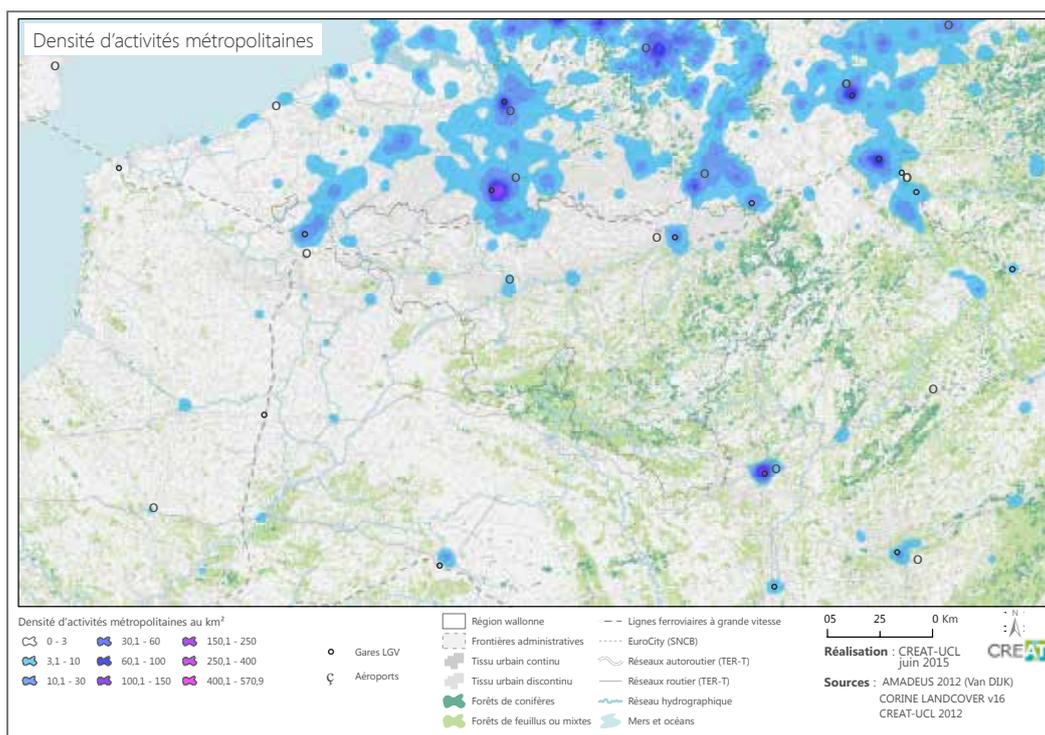


Figure 2: Densité d'activités métropolitaines au km² dans l'Europe du Nord-Ouest (CREAT, 2012)

Dans le cadre de cette recherche, les activités suivantes constituent la nomenclature des fonctions métropolitaines: activités des sièges sociaux; conseil de gestion; recherche-développement scientifique; télécommunications; programmation, conseil et autres activités informatiques; services d'information; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance; activités des organisations et organismes extraterritoriaux.

L'enjeu est de maximaliser les retombées de l'économie d'agglomération de ces fonctions sur le développement des aires métropolitaines transfrontalières et de mutualiser les équipements d'envergure métropolitaine comme les hôpitaux, les aéroports, les gares TGV, les équipements culturels et de savoirs... qui contribuent au rayonnement de l'ensemble de l'aire métropolitaine.

Les aires métropolitaines étudiées intègrent les espaces fonctionnels dans l'orbite des pôles principaux que sont Lille, Luxembourg, Liège/Maastricht/Aix-la-Chapelle/Hasselt. Bruxelles qui a des incidences évidentes et amplement démontrées sur le territoire wallon a des logiques d'influences distinctes des aires englobant des pôles métropolitains hors de Belgique. Le pôle bruxellois fait dès lors objet d'une approche différenciée synthétisant les nombreuses analyses déjà produites. L'aire bruxelloise n'est pas considérée dans cette note de recherche.

Pour déterminer une première géométrie des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes, la recherche repart des aires de développement du projet de structure territoriale figurant dans l'actualisation du SDER approuvé avant enquête publique par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013. En ne considérant pas l'aire centrale se trouvant dans l'orbite bruxelloise, les aires métropolitaines transfrontalières sont au nombre de trois en Wallonie. L'aire Est avec Liège qui doit s'affirmer, à l'échelle transrégionale, comme pôle métropolitain; l'aire Ouest avec Lille comme pôle métropolitain et Tournai comme pôle wallon; l'aire Sud avec Luxembourg comme pôle métropolitain et Arlon comme pôle wallon (SDER, 2013: 64). Ces trois aires métropolitaines sont donc délibérément fonctionnelles et non politiques ou morphologiques

Les périmètres fonctionnels sont inclus dans les territoires des structures de gouvernance transfrontalière existantes comme le Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) de l'Eurométropole de même que l'Euregio Meuse-Rhin et bien entendu la Grande Région. Ils s'en distinguent, car ils ne recouvrent pas l'ensemble de ces périmètres politiques de coopération et ils ne possèdent pas d'organismes de gestion identifiés. Les aires ne correspondent pas non plus à une aire agglomérée au sens de la définition de l'ONU puisque la règle des 200 mètres maximum entre les espaces bâtis n'a pas été appliquée. Dans un premier temps le périmètre fonctionnel qui a dès lors été retenu est repris des Fonctionnal Urban Areas (FUAs) déterminées lors de la recherche ESPON sur le polycentrisme (ESPON, 2005). Le périmètre des FUAs correspond aux relations domicile/travail et doit contenir au minimum 20 000 habitants pour qu'elles soient considérées comme urbaines (figure 3). Les FUAs constituent un premier périmètre d'analyse des dynamiques fonctionnelles entre les pôles transfrontaliers. En ce sens, elles sont un premier filtre dont le questionnement de la pertinence traverse la recherche. Dans le cadre de cette note de recherche, les FUAs sont donc considérés comme étant une trame de délimitation temporaire de la zone d'étude.

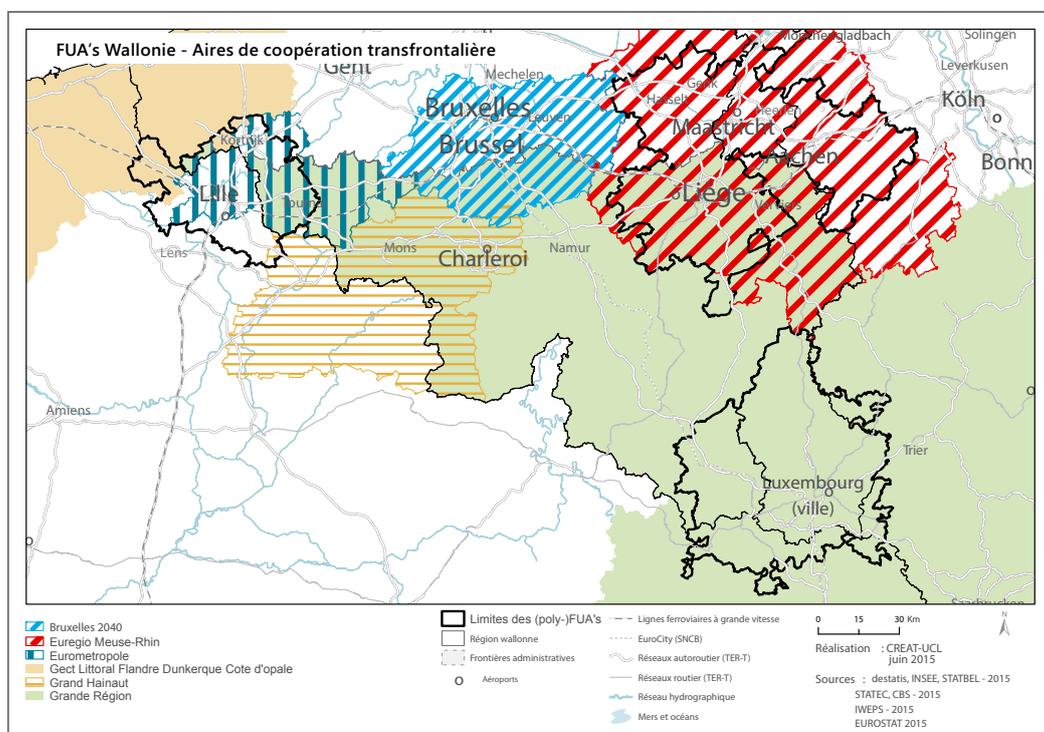


Figure 3: Carte des aires de coopération transfrontalière et des aires urbaines fonctionnelles (CPDT - CREAT, 2015)

2.2 RECUEIL DE DONNÉES QUANTITATIVES

Afin d'analyser les aires fonctionnelles urbaines touchant la Wallonie, un recueil de données quantitatives a été réalisé sur les thématiques suivantes :

- démographie transfrontalière ;
- démographie des entreprises et pôle de compétitivité (cluster) ;
- environnement ;
- mobilité ;
- équipement.

L'équipe de recherche, en accord avec le Comité d'accompagnement, a repris les FUAs (aires fonctionnelles urbaines) comme périmètre d'étude des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes (AMTW) [IGEAT-ULB (ESPON), 2015]. Les FUAs font référence aux communes présentant au moins 10 % de résidents travaillant au sein d'une aire morphologique urbaine (MUA). Par conséquent, chaque FUA est structurée autour d'une aire morphologique urbaine (urban core de plus de 20.000 habitants) et se réfère à un territoire fonctionnel.

Dans un premier temps, une recherche des données quantitatives a été réalisée auprès d'EUROSTAT à l'échelle du NUTS 3. Cependant, l'unité statistique des NUTS 3 ne permet pas d'analyser finement les processus transfrontaliers étant donné :

- des effets d'échelle d'analyse entre pays pour une même unité statistique. En d'autres termes, le NUTS 3 fait référence à des échelles de territoires différents entre pays ce qui pose des problèmes d'analyse territoriale (tableau 1) ;

Pays	Échelle de l'unité statistique
Belgique	Arrondissement
Pays-Bas	COROP regio's
France	Départements
Luxembourg	Pays
Allemagne	Arrondissements (kreise) ou villes-arrondissements

Tableau 1 : Correspondance entre les pays et l'échelle de l'unité statistique

- les aires fonctionnelles urbaines (FUA) sont délimitées sur base des limites communales (LAU). Par conséquent, les statistiques à l'échelle des NUTS 3 sont difficilement interprétables et mobilisables dans le cadre d'une analyse transfrontalière à l'échelle des FUAs.

Dans un deuxième temps, une compilation des statistiques nationales et régionales à l'échelle communale (LAU 2) a été réalisée. Néanmoins, la compilation s'est confrontée aux problèmes suivants :

- années et dates de références statistiques différentes pour certaines données (démographie, emploi, etc.) ;
- données statistiques indisponibles ;
- définitions et méthodologies statistiques différentes entre pays ;
- la base de données cartographiques représentant les LAU 2 comprenait des erreurs topologiques, géométriques et attributaires du fait entre autres de la non prise en compte des fusions de certaines communes en France ainsi qu'aux Pays-Bas.

L'équipe de recherche a donc, dans un premier temps, corrigé les erreurs liées à la couche cartographique (SHAPEFILE) des LAU en y transférant les attributs de référence statistique nationale (INS, DEPCOM, etc.). Sur base de ces informations statistiques nationales, des cartes liées à la démographie ont pu être réalisées à l'aide de la base de données CENSUS 2011 pour l'ensemble des aires transfrontalières.

En outre, concernant la thématique de la mobilité, la base de données ETIS + et la base de données OPENSTREET MAP ont été analysées en vue d'étudier certains aspects de la mobilité transfrontalière. Cependant, ces bases d'information, faisant respectivement référence à des données issues de la modélisation et à des données non validées, n'ont pas permis de tirer des conclusions définitives et claires quant à la mobilité transfrontalière. Les matrices origine-destination disponibles n'intègrent pas l'information de l'origine ou de la destination à une échelle adéquate (arrondissement, commune, etc.) hors du pays considéré. Il n'est donc pas possible de mesurer les flux des personnes entre les différentes régions transfrontalières.

En conclusion, la mise en correspondance et en cohérence des bases de données statistiques entre pays transfrontaliers reste fortement problématique pour cerner les processus de métropolisation et pour analyser les flux.

En conséquence, la recherche a investigué les documents statistiques et de la cartographie déjà produites dans le cadre de documents transfrontaliers. Le projet SIG-GR, l'atlas de l'Eurométropole, le GIS et l'atlas des opportunités de l'Eurégio Meuse-Rhin ainsi que les huit tomes de l'atlas transfrontalier ont servi à une première compréhension des fonctionnements observés dans les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes (Geron & al., 2004 ; ADU Lille métropole, 2012 ; SIG-GR, 2013 ; Houbart J., 2007 ; Ponds R. & al., 2013). Ces résultats antérieurs ont été complétés par des cartographies originales sur base d'informations statistiques disponibles en vue d'alimenter les enseignements de l'enquête DELPHI.

2.3 APPROCHE ITÉRATIVE PAR LA MÉTHODE DELPHI

Conçue en 1950 par Olaf Helmer à la Rand Corporation (Okoli & Pawlowski, 2004), la méthode Delphi a pour but de mettre en évidence des convergences d'opinions et de dégager certains consensus sur des sujets précis, grâce à la consultation d'experts à travers un ensemble de questionnaires (Dalkey & Helmer, 1963). Cette méthode doit permettre d'éviter le rapprochement des experts et de préserver leur anonymat. Un premier questionnaire est soumis de manière individuelle à chaque expert. Les résultats du premier questionnaire sont communiqués à chaque expert et sont accompagnés d'une synthèse des tendances générales et particulières, des avis et des justifications. Chacun est alors invité à réagir et à répondre à un deuxième questionnaire élaboré en fonction des premiers avis recueillis et ainsi de suite.

Le but est d'obtenir une convergence optimale des réponses sur les enjeux de la coopération transfrontalière wallonne.

La méthode Delphi présente plusieurs avantages notamment :

- elle aide à consigner les opinions d'experts dans un domaine précis ;
- elle permet de recueillir les opinions à distance, via Internet, sans que les experts soient tenus de se rencontrer ;
- elle est flexible dans sa conception et dans son administration du questionnaire ;
- elle aide à obtenir avec certitude un consensus à l'issue des questionnaires successifs ;
- elle facilite la rétroaction contrôlée, sa procédure itérative permettant aux participants, s'ils le désirent, de réviser leurs jugements antérieurs.

La qualité des résultats de l'enquête DELPHI dépend donc de l'expertise des participants sélectionnés selon leur niveau de compréhension de la coopération transfrontalière et non pas du nombre d'experts répondant à l'enquête. Les résultats sont à la fois comparés à des données quantitatives et testés auprès d'experts au sein de deux séminaires.

L'enquête se déroule en deux volets de deux phases et un séminaire chacun (figure 4) :

- a. premier volet : typologie des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes
 - premier questionnaire sur la perception par les acteurs des dynamiques métropolitaines transfrontalières ;
 - deuxième questionnaire issu de la synthèse des résultats du premier questionnaire : validation et commentaires par les experts participants ;
 - premier séminaire : comparaison et discussion des résultats quantitatifs et qualitatifs du premier volet.
- b. deuxième volet : hiérarchisation d'hypothèses de développement émises dans les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes
 - troisième questionnaire reprenant les propositions d'hypothèses de développement des aires métropolitaines transfrontalières élaborées à partir du premier volet et les validant ;
 - deuxième séminaire : comparaison et discussion des résultats quantitatifs et qualitatifs du deuxième volet.

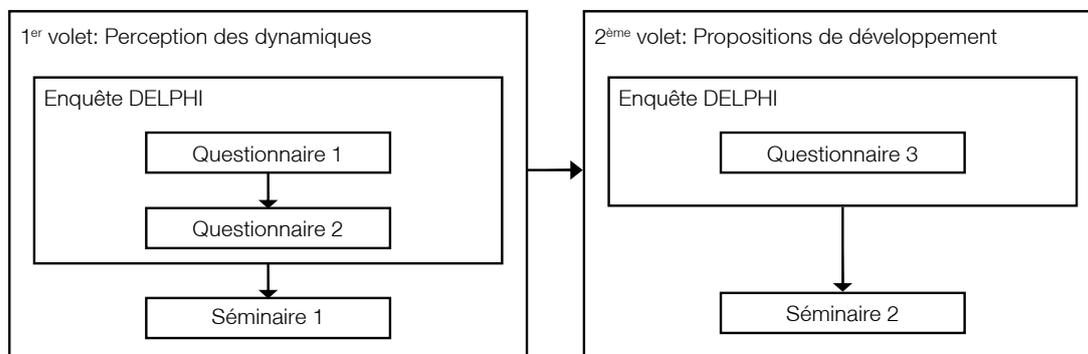


Figure 4 : Les volets de l'enquête DELPHI

Le déroulement et les résultats du premier volet de l'enquête sont traités dans cette note de recherche. Le second volet fera l'objet d'une note de recherche suivante. Chaque volet se termine par un séminaire d'experts présenté au point 2.4.

Les résultats de cette enquête seront à la base des recommandations finales de la recherche. Ils sont retranscrits :

- sous la forme de recommandations des stratégies de développement à conduire dans les aires de coopération transfrontalière ;
- par une analyse approfondie des implications des hypothèses retenues en fonction du type de structuration spatiale préconisée pour chaque aire ;
- selon une priorisation des actions à mener suivant les typologies privilégiées.

2.3.1. Le déroulement de l'enquête

Les différentes étapes nécessaires à l'enquête DELPHI sont reprises dans la figure 5.

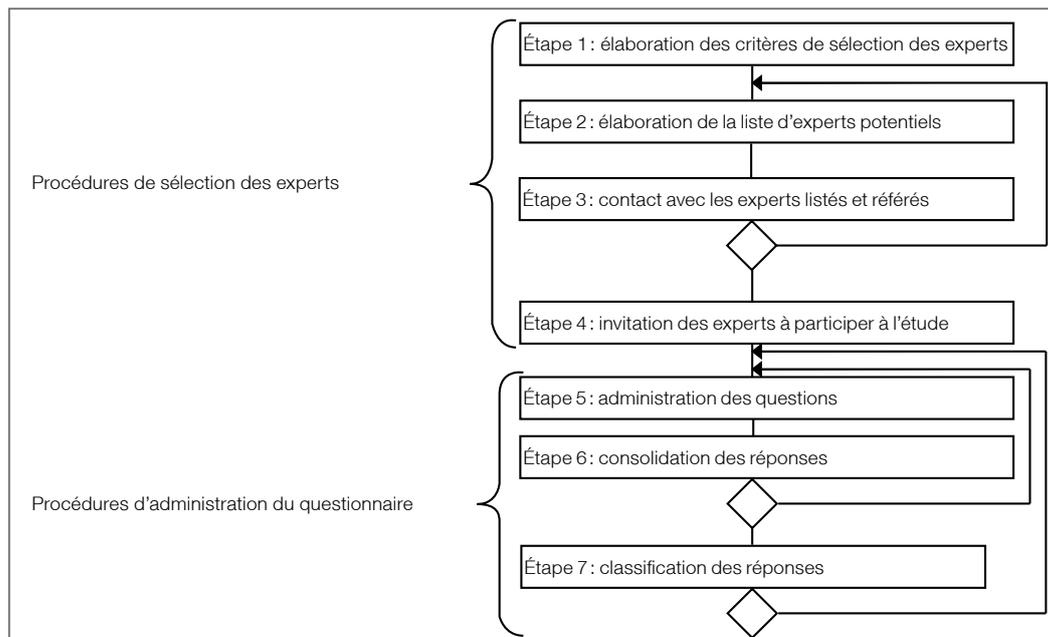


Figure 5: Les étapes de l'enquête DELPHI

Source : Consensus par la méthode Delphi sur les concepts clés des capacités organisationnelles spécifiques de la gestion des connaissances. J.-P. Booto Ekionea, P. Bernard, M. Plaisent, 2011. Université du Québec à Montréal. RECHERCHES QUALITATIVES – Vol. 29(3), pp. 168-192. ENTRETIENS DE GROUPE : CONCEPTS, USAGES et ANCRAGES II – <http://www.recherche-qualitative.qc.ca/Revue.html> © 2011 Association pour la recherche qualitative.

Le déroulement de l'enquête Delphi a respecté les sept étapes illustrées dans la figure 2 c'est-à-dire :

1. la définition des critères de sélection des experts participants ;
2. l'élaboration de la liste des experts ;
3. les contacts avec les experts listés et référés ;
4. l'invitation des experts à participer à l'étude ;
5. l'administration du questionnaire ;
6. le dépouillement complet et la consolidation des réponses selon différents avis ;
7. l'élaboration de synthèses et la classification des réponses.

Ces étapes ont été répétées deux fois, soit deux tours lors de la première étape et un tour à la seconde. À la fin des deux tours, un séminaire est organisé avec des experts-référents (point 2.4.).

2.3.2. Les critères de sélection des experts

La recherche ayant pour objectif d'identifier et de valoriser les complémentarités potentielles du territoire wallon avec les pôles métropolitains voisins dans différents secteurs, il était nécessaire de retenir des experts wallons à la fois selon :

- les secteurs visés : économique, emploi, environnement, recherche-développement, santé, mobilité, culture, enseignement ;
- les échelles d'action (régionale/communautaire, provinciale, ville, transfrontalière) ;
- les trois aires métropolitaines : Maastricht/Liège/Aix-la-Chapelle, Courtrai/Lille/Tournai, Luxembourg.

2.3.3. L'élaboration de la liste des experts

La consultation de bases de données issues des principales structures de coopération transfrontalière a permis de sélectionner les experts sur base des critères établis au point 2. Une liste de 353 experts wallons (154 pour MAHHL, 138 pour Courtrai/Lille/Tournai, 61 pour Luxembourg) a été dressée sur un document en format Excel contenant les critères de sélection du point précédent, les coordonnées de chaque expert et le nom de la structure dans lequel il évolue.

2.3.4. Contact et invitation des experts à participer à l'étude

Pour des questions d'ordre logistique, les étapes 3 et 4 de la figure 2 ont été fusionnées. Les experts listés à l'étape 2 ont été invités à participer par un courriel auquel le questionnaire a été annexé. Le mail expliquait les objectifs de la recherche et la procédure itérative de DELPHI, le délai de réponse, plusieurs définitions via un glossaire (annexe 1) et mentionnait le lien hypertexte du questionnaire mis en ligne. La voie électronique par publipostage a été utilisée pour diffuser les questionnaires des deux tours. Deux rappels téléphoniques ont permis d'atteindre le taux significatif de réponses de 10% pour le premier tour. Ce taux a été inférieur pour le deuxième tour. Le publipostage assure l'anonymat des personnes interrogées tout en permettant à l'administrateur de conserver leurs coordonnées pour des envois ultérieurs. Chaque expert reçoit un questionnaire caractérisé par l'aire métropolitaine concernée.

2.3.5. Le questionnaire

Au cours des étapes 5, 6 et 7 (figure 4), nous avons demandé aux participants de se prononcer sur les cinq points suivants (figure 6) :

1. Les moteurs de développement régional de l'aire métropolitaine ;
2. Les influences de la coopération transfrontalière sur le développement métropolitain wallon ;
3. Les retombées des métropoles voisines sur le territoire wallon ;
4. Les points de convergence entre les métropoles voisines et les villes wallonnes ;
5. Les points de divergence entre les métropoles voisines et les villes wallonnes.

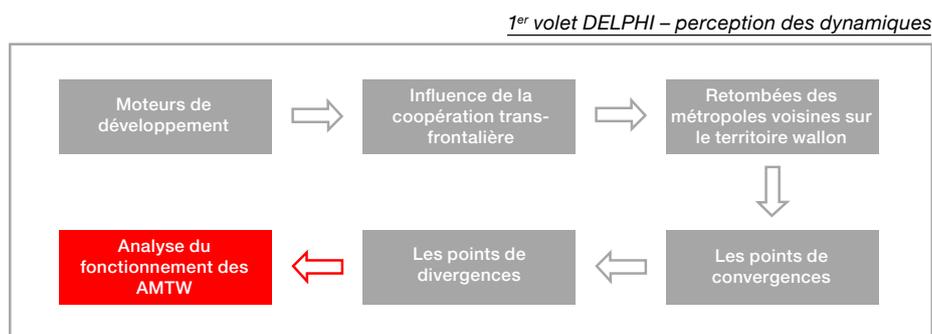


Figure 6: Les questionnements du premier volet DELPHI

Préalablement à son envoi, le questionnaire a été testé par des participants totalement affranchis de la recherche. Le questionnaire comporte un volet identification simple concordant avec les critères de sélection de départ, ce qui permet de maintenir une cohérence d'interprétation des résultats. Le questionnaire est caractérisé par chaque aire métropolitaine.

Deux tours d'enquête ont permis de dégager un consensus sur ces cinq points relatifs à la coopération transfrontalière et nécessaires pour atteindre les objectifs de la recherche, à savoir :

- l'identification des complémentarités potentielles du territoire wallon avec les pôles métropolitains voisins ;
- des recommandations pour valoriser ces potentialités et capter les effets d'entraînement.

Au premier tour, des niveaux d'importance ont été proposés aux participants pour chacun des cinq points.

À ce stade-ci, les experts qui ont répondu sont dénommés experts-répondants (cf. glossaire).

Les résultats du premier tour ont fait ressortir les divergences d'opinions au sujet de la coopération transfrontalière. Le second tour a consisté à confirmer ou infirmer les synthèses des réponses du premier tour. Chaque expert a donc répondu par oui ou non, avec la possibilité de commenter sa prise de position. Pour mieux cerner les résultats du premier tour de l'enquête DELPHI, un rapport détaillé a été élaboré, rapport inspiré de la structure du questionnaire initial afin de faciliter la compréhension des experts lors du deuxième tour. Quatre questions fondamentales ont été posées aux experts afin de recueillir leur opinion. Les rapports détaillés des résultats des premier et second tours de l'enquête sont présentés dans le chapitre 3. Ils s'inspirent des questionnaires initiaux afin de faciliter à chaque étape de la recherche la compréhension des résultats par les experts participant à la fois à l'enquête et aux séminaires.

2.4. LE SÉMINAIRE

Le séminaire ne fait pas partie de l'enquête DELPHI à proprement parler. Il la clôture en confrontant le consensus établi entre les personnes interrogées par des experts extérieurs qui n'ont pas participé à l'enquête, dénommés experts-référents.

Une mise en contexte des territoires métropolitains transfrontaliers et de la coopération en Europe introduit les travaux du séminaire. Elle est complétée par des cas extérieurs à la Wallonie (Bâle et Mulhouse). Le séminaire est aussi l'occasion de confronter les résultats de l'enquête à l'analyse quantitative réalisée simultanément pour apporter un éclairage et conclure sur des considérations propres à chaque aire métropolitaine visée. Les travaux du premier séminaire ont abouti à l'identification des enjeux et des dynamiques des aires métropolitaines tandis que le second doit permettre de retenir les orientations de développement en matière de coopération transfrontalière.

3. DYNAMIQUES EN PRÉSENCE DANS LES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES WALLONNES

3.1 LE DÉVELOPPEMENT DES AIRES DE COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRES – MISE EN ÉVIDENCE DES ENJEUX QUANTITATIFS

Avant de mettre en évidence des enjeux quantitatifs liés au développement des aires de coopération transfrontalière, une analyse de la structure spatiale s'avère fondamentale en vue de comprendre les logiques territoriales dans lesquelles s'inscrivent les aires fonctionnelles transfrontalières.

À l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest (figure 7), les espaces transfrontaliers wallons se situent dans le pentagone européen à proximité des métropoles mondiales de Londres, de Paris, de la Ruhr et de la Randstad Hollande qui polarisent une capacité de commandement économique importante et une économie tertiaire à très haute valeur ajoutée (Geron & al., 2004). Malgré cette proximité, les pôles wallons comprennent comparativement une plus faible proportion de centres de commandement et d'activités économiques tertiaires et quaternaires à haute valeur ajoutée.

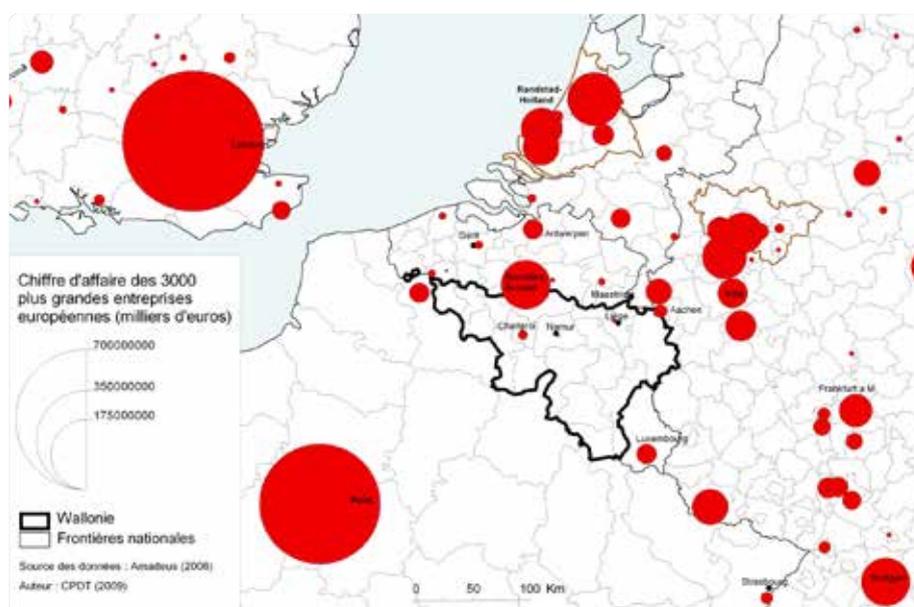


Figure 7: Localisation du commandement économique dans l'Europe du Nord-Ouest en 2006 (source CPDT: 2011)

À l'échelle des aires fonctionnelles urbaines (FUA), les espaces transfrontaliers présentent des singularités quant à leur structure spatiale caractérisée par la répartition spatiale de leur population, de leur occupation du sol et de leur fonction et échange économique.

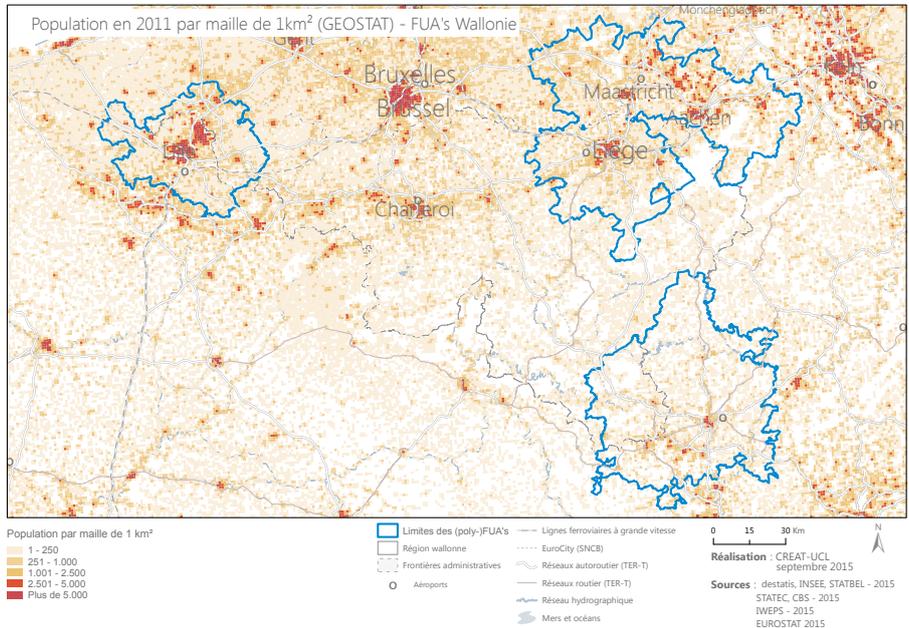


Figure 8: Carte de la population en 2011 par maille de 1km² (CPDT - CREAT/UCL, 2015)

Concernant la densité de population (figure 8), les aires transfrontalières présentent toutes des poches de densité élevée (plus de 5000 habitants au km²). Néanmoins, la répartition spatiale de cette densité est spécifique à chacune d'entre elles. En effet, les poches de haute densité de population de l'aire MAHHL se localisent à Liège, à Maastricht ainsi que sur l'axe Aix-la-Chapelle, Heerlen, Geleen. Au sein de l'aire fonctionnelle luxembourgeoise, les fortes densités de population se concentrent à Luxembourg-ville et de manière plus marginale sur l'axe Pétange - Esch-sur-Alzette. Concernant l'aire transfrontalière de Lille, deux grandes poches de forte densité de population sont observables à Lille et Roubaix-Tourcoing.

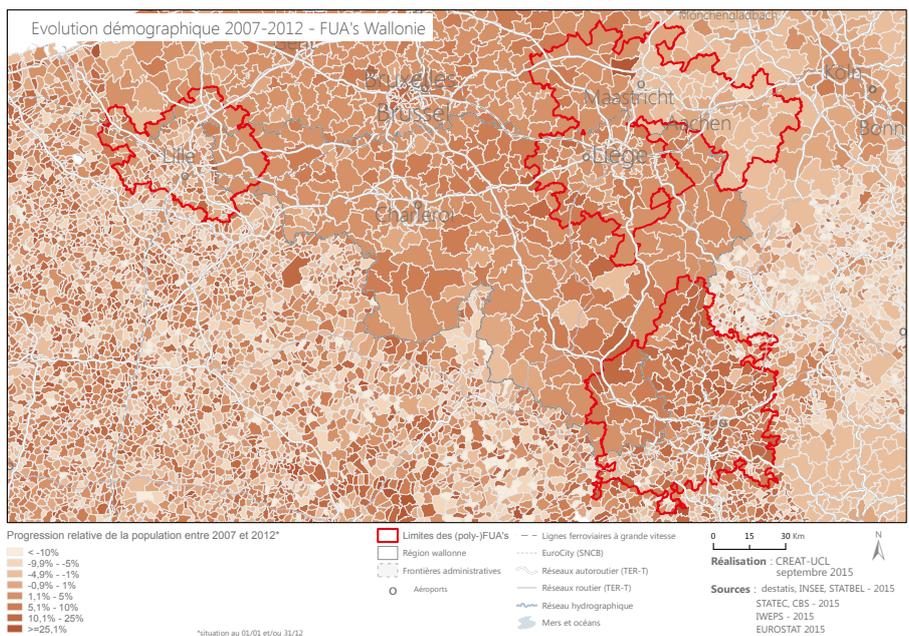


Figure 9: Carte de la progression relative de la population 2007-2012 (CPDT - CREAT/UCL, 2015)

Concernant les dynamiques démographiques observables au sein des aires fonctionnelles transfrontalières (figure 9), une baisse démographique est observable dans les territoires allemands tandis que la Wallonie présente une croissance démographique non négligeable, mais est également confrontée au défi du vieillissement (CPDT, 2011).

Sur base des données relatives à l'occupation du sol (CORINE LAND COVER, 2006) (figure 10), les versants wallons présentent des taux d'artificialisation parmi les plus faibles au sein des poly-FUA's à l'exception de l'aire MAHHL dont les taux d'artificialisation présentent un équilibre entre les régions. Concernant la consommation de terrain pour l'artificialisation, les versants wallons des aires transfrontalières présentent une consommation annuelle relativement faible vis-à-vis des autres régions. Le tableau 2 reprend des indicateurs principaux d'occupation du sol :

Aire transfrontalière	Région	Superficie artificialisée 2000	Superficie artificialisée 2006	Progression 2000-2006	Taux d'artificialisation	Consommation annuelle (ha/an)
EUROMETROPOLE	Région flamande	10185	10266	1%	32%	13,5
EUROMETROPOLE	France	33535	34922	4%	25%	231,2
EUROMETROPOLE	Région wallonne	11149	11255	1%	20%	17,7
LUX	Allemagne	701	785	12%	2%	14,0
LUX	France	6555	6802	4%	8%	41,2
LUX	Luxembourg	22543	24070	7%	9%	254,5
LUX	Région wallonne	6087	6280	3%	6%	32,3
MAHHL	Région flamande	37694	37965	1%	30%	45,1
MAHHL	Allemagne	27355	27957	2%	19%	100,3
MAHHL	Pays-Bas	19321	20693	7%	27%	228,6
MAHHL	Région wallonne	52612	52856	0,5%	24%	40,6

Tableau 2: Principaux indicateurs d'occupation du sol par région

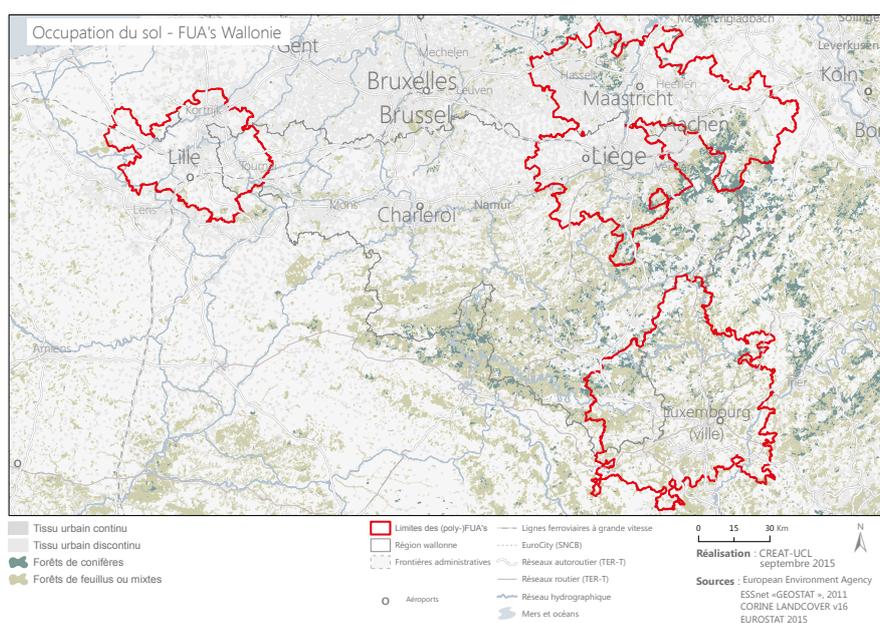


Figure 10: Carte de l'occupation du sol (CPDT - CREAT/UCL, 2015)

Concernant la production et la compétitivité des territoires (figure 11), Bruxelles et le Luxembourg concentrent une grande part de l'activité économique de l'espace transfrontalier. À l'échelle des aires transfrontalières, les territoires wallons n'affichent pas les meilleurs PIB de leur aire respective. En d'autres termes, les plus importants producteurs de richesse économique (PIB) par habitant se situent à l'extérieur de la Wallonie. En effet, au sein de l'aire MAHHL, le PIB par habitant est plus élevé au sein de l'axe Aix-la-Chapelle, Heerlen, Geleen et Maastricht. Au sein de l'aire lilloise, le PIB est meilleur en Flandre occidentale avec un développement du tissu économique métropolitain sur l'axe Lille – Courtrai – Gent. Au sein de l'aire luxembourgeoise, le Luxembourg présente un PIB par habitant très important ce qui s'explique en partie dans le cas luxembourgeois par un nombre important de transfrontaliers y travaillant.

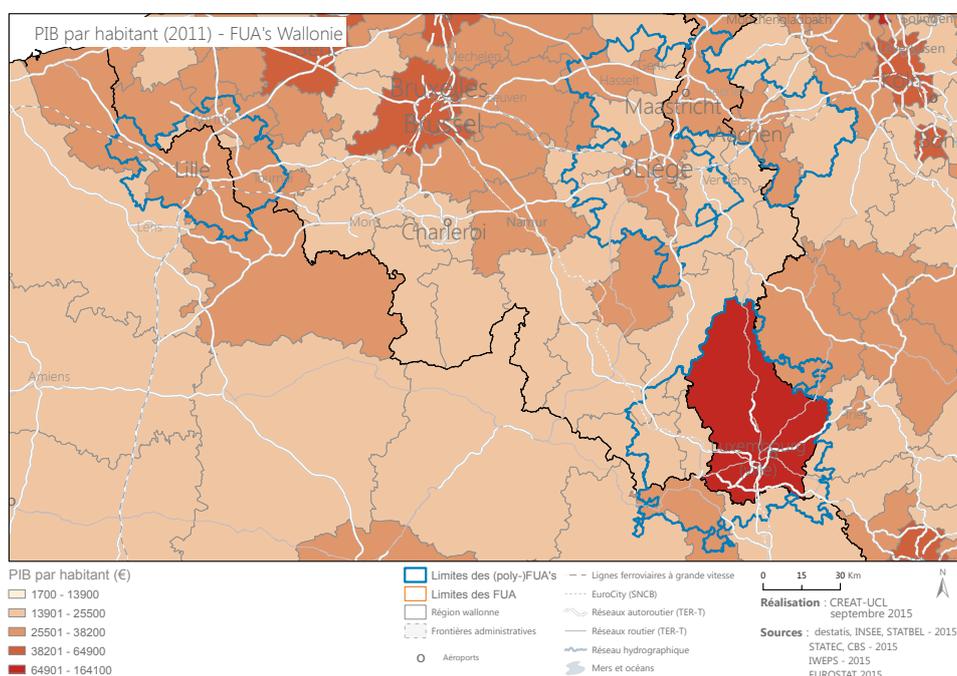


Figure 11 : Carte du PIB par habitant, 2011 (CPDT - CREAT/UCL, 2015)

Cependant, les politiques de pôle de compétitivité mises en place en Wallonie (figure 12), au nord de la France, au Luxembourg, en Allemagne ainsi qu'aux Pays-Bas et en Flandre devraient permettre le développement d'échanges économiques entre les régions et assurer un développement économique axé sur la coopération et une valorisation commune des services, équipements et aménités territoriales. En outre, les alliances et les partenariats entre membres de pôles de compétitivité présents sur des territoires distincts ne se réduisent pas à une dimension exclusivement transfrontalière, mais débordent sur le transrégional ou le transnational.

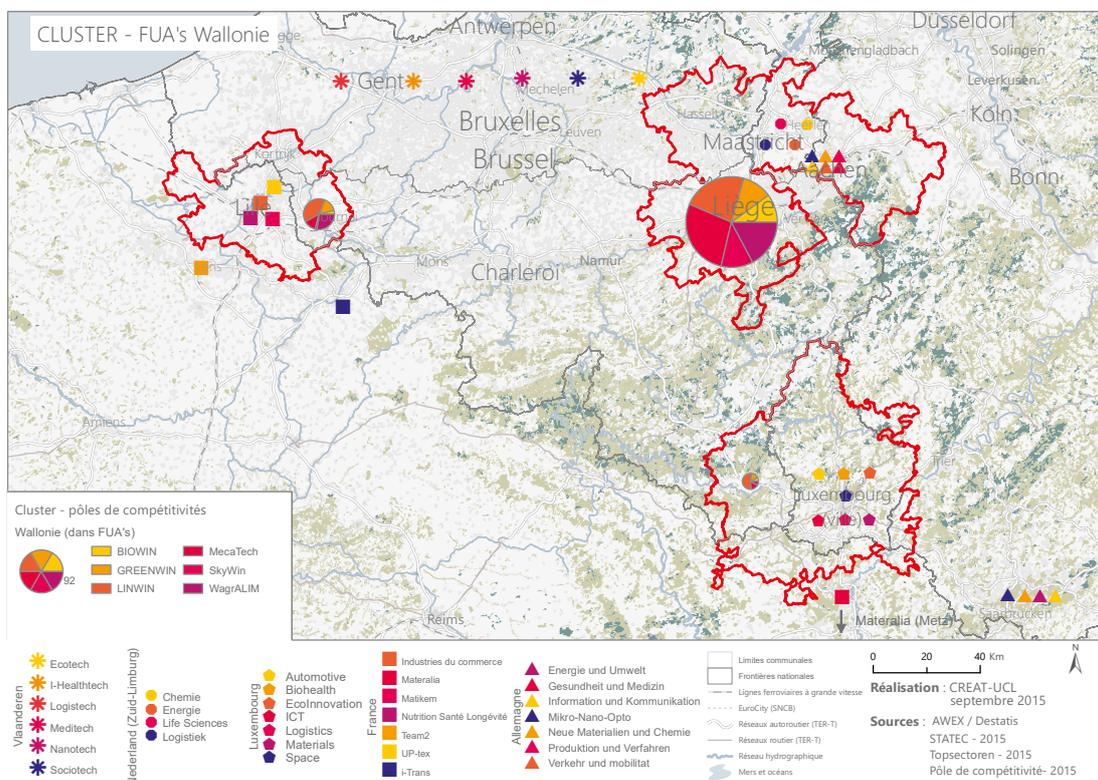


Figure 12: Carte des pôles de compétitivité présents dans les FUA's transfrontalières wallonnes (CPDT - CREAT/UCL, 2015)

En conclusion, les enjeux transfrontaliers résident en partie sur :

- la maximalisation du différentiel démographique au bénéfice de la Wallonie en développant les compétences adaptées aux besoins du marché du travail des différents bassins transfrontaliers ;
- l'intégration de la Wallonie dans les réseaux entrepreneuriaux soutenus par la politique des pôles de compétitivité ;
- l'utilisation du levier transfrontalier pour positionner la Wallonie à l'échelle globale.

3.2 RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE DELPHI

3.2.1. Méthode d'analyse

Le questionnaire de la première phase a été réalisé avec le programme Google form. Les questions formulées étaient de deux types :

- des questions fermées à choix multiple permettant à l'expert-répondant de hiérarchiser les réponses. Les réponses apportées pouvaient être nuancées dans une page commentaires à la fin de chaque question
- des questions ouvertes permettant à l'expert-répondant de proposer des exemples de projets propres à l'aire métropolitaine transfrontalière.

La surpondération des réponses a été choisie comme méthode d'analyse, car elle est adaptée pour des petits échantillons interdisant l'utilisation d'outils statistiques complexes et permet d'identifier facilement les réponses extrêmes utiles à l'analyse : les niveaux pas du tout important/intégrée à très important/tout à fait intégrée ont été cotés de 1 à 4 et multipliés par le nombre de réponses.

Le point 2.3.2 (cfr. supra) reprend les critères ayant prévalu au choix des experts-répondant. La méthodologie DELPHI ne correspond pas à un recueil quantitatif de données mais s'assimile à une série d'interviews itératives sur un public ciblé pour ses compétences ; ce n'est pas l'importance de l'échantillon qui prédomine mais sa qualité. Celle-ci a été garantie en amont lors du processus de sélection des experts-répondants. Dans cette optique, les profils des experts-répondants ont également été analysés pour valider les champs de compétences interrogés ainsi que la qualité des réponses recueillies. Ils ont été classés par question selon l'échelle d'intervention (régionale/communautaire, intercommunale, privé) et le secteur de travail (économique, culture, emploi, enseignement, recherche, aménités) de l'expert-répondant. Le classement n'a pas mis en évidence de différences fondamentales entre les différents profils des experts-répondants. L'analyse des profils ne s'est donc pas révélée suffisamment pertinente pour la présenter dans cette note. La variété des questions posées a fait apparaître les limites de certains experts-répondants sur des questions précises. Par contre l'avis de ces experts s'est révélé extrêmement intéressant pour des questions rentrant dans leur domaine de connaissance.

Le questionnaire de la seconde phase a été réalisé sur base des réponses de la première phase afin de les consolider en laissant la possibilité à l'expert-répondant de nuancer son jugement dans une page de commentaires. Il s'agissait également de classer les projets mentionnés en première phase selon :

- les projets qui renforcent les versants wallons actuellement et à l'avenir ;
- les équipements ou infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire.

Même s'il n'est pas significatif dans le cadre d'une enquête DELPHI, le taux de réponse est présenté pour information dans le tableau 3 et se répartit de la manière suivante par aire métropolitaine transfrontalière :

TABLEAU DE SYNTHÈSE DELPHI			
Échantillon	Liste de base	1 ^{er} questionnaire	2 ^{ème} questionnaire
Arlon /Luxembourg	57	16	14
Lille/Courtrai /Tournai	138	21	17
Maastricht /Liège /Aix-la-Chapelle	152	21	13

Tableau 3 : Taux de réponse du premier volet de l'enquête DELPHI

La taille réduite des échantillons ne permettant pas la traduction des réponses en pourcentage, les réponses sont présentées en termes absolus. L'analyse des classements a été réalisée par comparaison des moyennes et des écarts-types : le projet le mieux classé a la meilleure cote.

3.2.2. Moteurs de développement régional de l'aire métropolitaine transfrontalière

Cette question a été divisée en deux sous-questions, d'une part la détermination des moteurs de développement wallon sur base de la liste des pôles de compétitivité du Plan Marshall et d'autre part le classement des fonctions qui contribueraient le plus au développement de l'ensemble de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Résultats du premier tour de l'enquête DELPHI

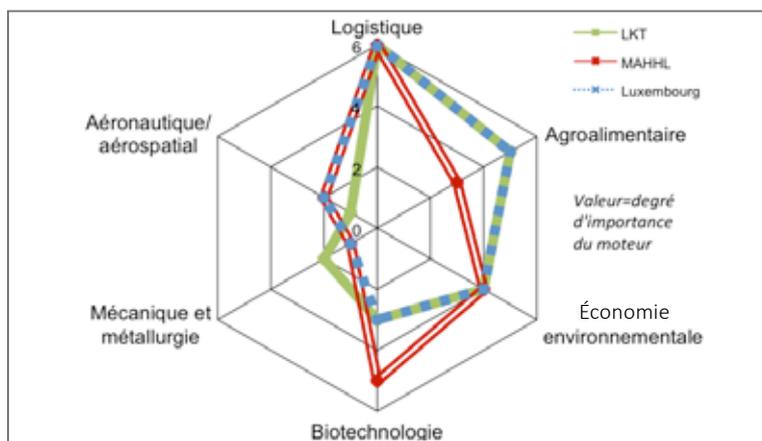


Figure 13: Les moteurs de développement dans les aires métropolitaines transfrontalières
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

La figure 13 illustre que la logistique est perçue comme le premier moteur de développement des trois aires métropolitaines alors que la mécanique et la métallurgie sont passées en dernière position. Les moteurs de développement sont similaires dans les aires métropolitaines LKT (Lille-Kortrijk-Tournai) et luxembourgeoise. Les secteurs de l'aéronautique/aérospatial et de la mécanique/métallurgie ne sont pas reconnus comme moteurs de développement dans un cadre transfrontalier. Lors d'un échange préalable avec un représentant du secteur aéronautique/aérospatial, il est apparu que ces secteurs ont un rayonnement global.

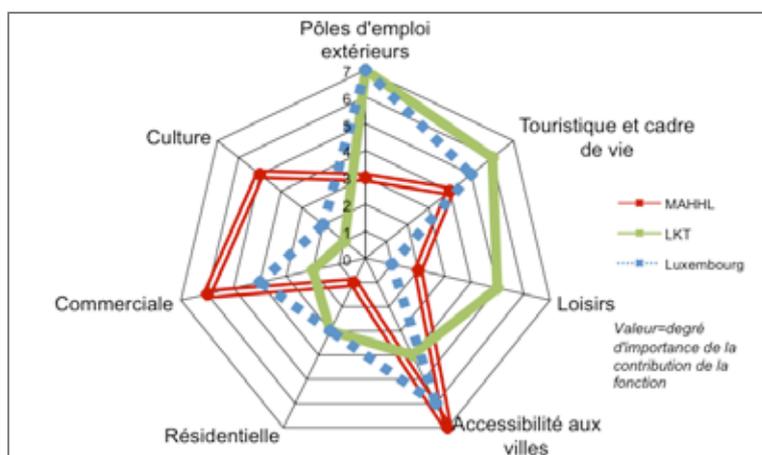


Figure 14: Les fonctions qui contribuent au développement de l'aire métropolitaine transfrontalière
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

Les fonctions qui contribuent au développement des aires lilloise et luxembourgeoise ont des niveaux d'importance similaires à l'exception des loisirs, moins importants dans l'aire luxembourgeoise (figure 14). L'accessibilité aux villes et le commerce sont des fonctions importantes pour le développement de l'aire métropolitaine de Liège alors que ce sont les pôles d'emploi extérieurs qui contribuent au développement des aires lilloise et luxembourgeoise.

Résultats du deuxième tour de l'enquête DELPHI

Les questions posées auprès des experts participant à l'enquête DELPHI sur base des résultats du premier tour ont été les suivantes :

- Aire métropolitaine Maastricht–Aix-la-Chapelle–Liège: parmi les moteurs de développement (biotechnologie, économie environnementale, mécanique et métallurgie, aéronautique et aérospatial, agroalimentaire, logistique) et les fonctions (résidentielle, activité touristique et cadre de vie, culturelle, loisirs–divertissements et sports, pôles d'emploi extérieurs à la Wallonie), **la logistique et la mobilité** sont les deux éléments les plus importants contribuant au développement de l'aire métropolitaine de Maastricht/Aix-la-Chapelle/Liège.

La logistique et la mobilité sont des moteurs importants de développement de l'aire métropolitaine pour huit experts sur treize mais aussi le tourisme, la mécanique/métallurgie et l'aéronautique/aérospatial. Ils sont favorisés par les infrastructures existantes et la disponibilité en terrains mais doivent se développer de manière durable en favorisant les transports en commun et la cohérence des décisions politiques.

- Aire métropolitaine Lille–Tournai–Courtrai: parmi les moteurs de développement (biotechnologie, économie environnementale, mécanique et métallurgie, aéronautique et aérospatial, agroalimentaire, logistique) et les fonctions (résidentielle, activité touristique et cadre de vie, culturelle, loisirs – divertissements et sports, pôles d'emploi extérieurs à la Wallonie), **la logistique et les pôles d'emploi extérieurs** sont les deux éléments les plus importants contribuant au développement de l'aire métropolitaine Lille/Courtrai/Tournai.

L'importance des secteurs logistique et des pôles d'emploi extérieurs est relative d'un expert à l'autre; d'autres secteurs tels que l'agro-alimentaire, la biotechnologie, la santé, l'enseignement, le tourisme sont aussi des moteurs de développement importants. Le secteur logistique apparaît comme un moyen nécessaire pour amplifier les résultats des autres moteurs et ne doit pas occulter l'importance d'autres moteurs.

- Aire métropolitaine luxembourgeoise: parmi les moteurs de développement (biotechnologie, économie environnementale, mécanique et métallurgie, aéronautique et aérospatial, agroalimentaire, logistique) et les fonctions (résidentielle, activité touristique et cadre de vie, culturelle, loisirs–divertissements et sports, pôles d'emploi extérieurs à la Wallonie), **la logistique et les pôles d'emploi extérieurs** sont les deux éléments les plus importants contribuant au développement de l'aire métropolitaine luxembourgeoise.

Huit experts sur quatorze sont d'accord avec cette affirmation. Mais comme pour l'aire lilloise, l'importance de ces moteurs doit être nuancée par rapport à d'autres comme l'agro-alimentaire, le résidentiel, l'aéronautique/aérospatial, le tourisme, la culture.

Dans un second temps il a été demandé aux experts des différentes aires métropolitaines ayant répondu à la première enquête si un renforcement ou une diversification des moteurs de développement était à préconiser.

Pour douze experts sur treize de l'aire métropolitaine transfrontalière de **Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège**, la logistique doit être renforcée par la création de plateformes multimodales et des liaisons fluviales transfrontalières. Un expert estime que ce secteur est déjà suffisamment renforcé par le trilogiport et Liège Carex. L'accessibilité aux villes doit être renforcée/facilitée par les liaisons ferroviaires de manière générale

pour huit experts sur treize, de manière ponctuelle pour un expert. Les autres experts jugent l'accessibilité de ces villes suffisante alors que la connaissance des services offerts aux Wallons est faible. Pour neuf experts, la diversification des moteurs est nécessaire (mais pas indispensable) au développement de l'aire métropolitaine par la biotechnologie, l'agro-alimentaire, l'économie environnementale, les services, le tourisme, l'enseignement, l'innovation. Les autres experts déclarent préférer le renforcement des moteurs actuels.

Les experts de **l'aire métropolitaine transfrontalière de Lille – Courtrai – Tournai** partagent une vision commune puisque quinze experts sur dix-sept estiment que la logistique doit être renforcée par la création de plateformes multimodales en synergie et des liaisons fluviales transfrontalières. Un expert estime que l'e-commerce pourrait être un moyen de diminuer la consommation excessive d'espace de ce secteur. Le développement des pôles d'emploi extérieurs est moins consensuel, il doit être renforcé pour onze experts sur dix-sept. Parmi les réponses négatives, il s'agit au contraire de développer davantage les pôles d'emploi intérieurs (dans l'agroalimentaire et l'économie environnementale notamment) et le cadre de vie. Enfin, quatorze experts sur dix-sept préconisent une diversification des moteurs de l'aire métropolitaine par la biotechnologie, l'agro-alimentaire, l'économie environnementale, les innovations dans les matériaux et les TIC.

Onze experts de **l'aire métropolitaine de Luxembourg** sur quatorze estiment que la logistique doit être renforcée (compris dans les zones centrales) soit par une augmentation de l'offre de formation adaptée aux besoins des entreprises et des citoyens, soit par une meilleure cohérence des décisions politiques, soit encore par une meilleure complémentarité des infrastructures. Les experts n'étant pas d'accord avec cette affirmation considèrent qu'un effort de développement supplémentaire n'est pas nécessaire et que les difficultés rencontrées dans l'aire de coopération transfrontalière ne relèvent pas de ce secteur. Le développement des pôles d'emploi extérieurs doit être renforcé pour dix experts sur quatorze mais de manière équilibrée par des pôles d'emploi intérieurs notamment dans le secteur de la santé. Enfin, la diversification des moteurs a fait l'objet d'un large consensus puisque treize experts sur quatorze ont répondu qu'elle était nécessaire au développement de l'aire métropolitaine par l'agro-alimentaire, l'enseignement, l'aérospatial, la culture, l'environnement et les soins de santé. La diversification doit se concentrer sur des moteurs intrinsèques au versant wallon et reconnus à l'extérieur. Un expert réclame une simplification prioritaire des processus de décision transfrontaliers dans tous les secteurs.

Synthèse des moteurs de développement régional de l'aire métropolitaine transfrontalière

Il ressort de cette thématique une diversité des moteurs de développement en fonction des aires métropolitaines transfrontalières à la Wallonie. C'est la diversité des moteurs de développement et des fonctions qui prédominent et ce principalement sur l'aire métropolitaine MAHHL. Toutefois il se dégage que la logistique est un moteur majeur pour l'ensemble des aires mais il doit intervenir en support à la croissance des autres activités économiques. En outre, les pôles d'emploi extérieurs à la Wallonie sont très importants pour le versant wallon des aires métropolitaines lilloise et luxembourgeoise. Cela traduit des tendances lourdes largement constatées surtout pour le Luxembourg. Le consensus est d'ailleurs plus important sur ces deux aires. En ce qui concerne le versant wallon de l'aire métropolitaine MAHHL, la bonne connectivité entre les différents pôles est reconnue comme un élément fort contribuant au développement de l'aire. L'ensemble des experts-répondants sur les trois aires reconnaissent la diversité des moteurs et des fonctions comme un atout mais devant s'appuyer sur des compétences déjà reconnues à l'extérieur des versants wallons des aires métropolitaines transfrontalières

3.2.3. Influence de la coopération transfrontalière sur le développement métropolitain wallon

Résultats du premier tour de l'enquête DELPHI

L'objectif de cette partie du questionnaire a été d'évaluer l'incidence de la coopération transfrontalière dans le développement des aires métropolitaines concernées. La coopération transfrontalière est un levier qui est susceptible de rapprocher les acteurs de territoires disjoints. Elle peut cependant favoriser les concurrences soit dans la recherche de financement propre au transfrontalier comme les programmes INTERREG, soit en s'appuyant sur les divergences institutionnelles. Elle est également un outil pour construire des réseaux et des partenariats. A contrario, la coopération transfrontalière n'a pu dans certains cas générer aucune de ces dynamiques. La deuxième partie de cette question a cherché à comprendre la position du pôle wallon concerné (Liège, Tournai ou Arlon) dans ce contexte de coopération et à cerner les infrastructures et réseaux qui auraient pu bénéficier de la coopération transfrontalière dans chacune des aires. A cette fin, il a été demandé aux experts de citer au premier tour le projet qui a permis de contribuer au renforcement de l'aire métropolitaine transfrontalière.

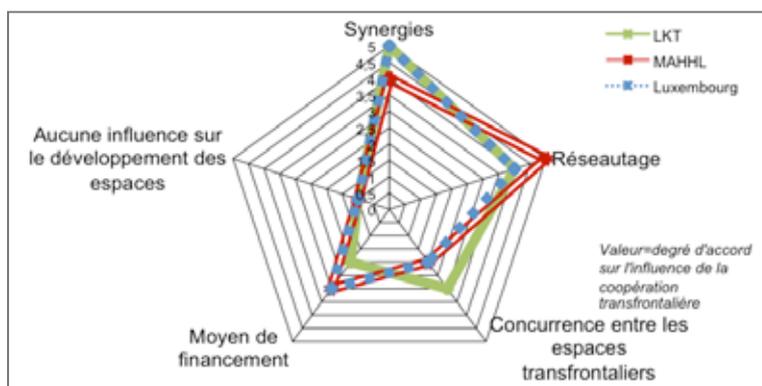


Figure 15: Vision de la coopération transfrontalière

(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille - Courtrai - Tournai / N = 21 MLA Maastricht - Liège - Aix-la-Chapelle)

Pour l'ensemble des trois aires, la coopération transfrontalière favorise les synergies et le réseautage (figure 15).

Si l'on prend à présent le positionnement des pôles wallons principaux dans chacune des aires (figure 16) on constate que les experts-répondants positionnent Liège et Luxembourg de la même manière dans la coopération transfrontalière, mais les trois villes wallonnes (avec Tournai) ont une position collaborative. Il est à remarquer que certains experts interrogés sur l'aire métropolitaine de Lille - Tournai - Courtrai souhaitent que Mouscron puisse être reconnue dans son rôle de ville transfrontalière.

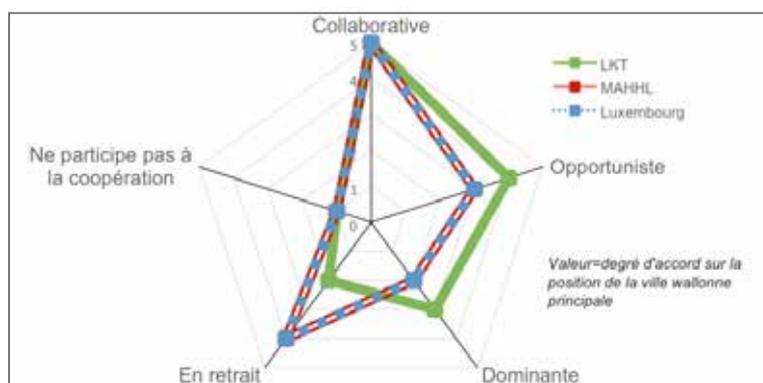


Figure 16: Position de la ville wallonne principale dans l'aire métropolitaine transfrontalière
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

Résultats du deuxième tour de l'enquête DELPHI

Outre le fait de vérifier le consensus sur les attitudes et les dynamiques, l'objectif du deuxième tour pour cet item a été, au départ des infrastructures, réseaux et projets cités par les experts lors du premier tour, de procéder à un classement pour dégager les éléments saillants produits par la coopération transfrontalière. Les affirmations ont été construites au départ d'une analyse des réponses du premier tour. Des divergences d'interprétation peuvent apparaître entre les réponses formulées par les experts-répondants et leur compréhension par l'équipe de recherche. C'est pourquoi le deuxième tour permet d'approcher plus finement la réalité des influences de la coopération transfrontalière sur le développement des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes.

Les affirmations suivantes ont été posées par aire en synthétisant les résultats du premier tour :

- Aire métropolitaine Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège : les synergies et les réseautages à l'intérieur de l'aire métropolitaine de Maastricht/Aix-la-Chapelle/Liège ont permis de renforcer l'attitude collaborative de Liège dans l'aire de coopération transfrontalière principalement dans les secteurs des biotechnologies et de la mobilité/logistique.

Neuf des treize experts ont adhéré à cette proposition. Parmi les quatre experts marquant leur désaccord, deux ne s'estiment pas avoir les compétences pour se positionner. Pour un expert, il faut englober l'ensemble de secteurs liés aux technologies et à l'innovation aux retombées positives. L'attitude de Liège est très peu collaborative selon le dernier expert.

On peut donc en déduire que les biotechnologies et la mobilité/logistique ont été renforcées grâce aux synergies et aux réseautages créés par la coopération transfrontalière, mais également tous les secteurs liés aux nouvelles technologies.

- Aire métropolitaine Lille – Courtrai – Tournai : les synergies et les réseautages à l'intérieur de l'aire métropolitaine Lille/Courtrai/Tournai ont permis de renforcer l'attitude collaborative de Tournai dans l'aire de coopération transfrontalière principalement dans le secteur de la mobilité.

Treize experts semblent de premier abord d'accord avec cette affirmation. Il faut toutefois nuancer, car un expert ne s'estime pas compétent, un expert complète en affirmant que le secteur de la culture a également bénéficié de synergies et des réseautages et un autre expert est dubitatif. Parmi les experts qui ne sont pas d'accord avec la proposition, un relève les difficultés de la liaison ferroviaire Lille-Tournai, un autre ne souhaite pas se prononcer sans vérification, un troisième estime

que les synergies et réseautages ont plutôt favorisé les résidents français et le quatrième apporte une correction en annonçant que la mobilité a été renforcée grâce aux synergies et aux réseautages mais davantage en faveur de Mouscron que de Tournai.

- Aire métropolitaine de Luxembourg: les synergies et les réseautages à l'intérieur de l'aire métropolitaine luxembourgeoise ont permis de renforcer l'attitude collaborative d'Arlon dans l'aire de coopération transfrontalière principalement dans le secteur économique. Le secteur économique a été renforcé grâce aux synergies et aux réseautages créés par la coopération transfrontalière pour la majorité des experts. Un seul expert n'est pas d'accord et estime que le territoire d'Arlon est trop réduit pour une coopération transfrontalière efficace.

Au départ des projets référencés par les experts comme projets, infrastructures ou réseaux et après l'application de la grille de pondération explicitée en introduction, on obtient le classement suivant dans les différentes aires métropolitaines transfrontalières wallonnes sur base d'un regroupement par thématique (figure 17, figure 18, figure 19).

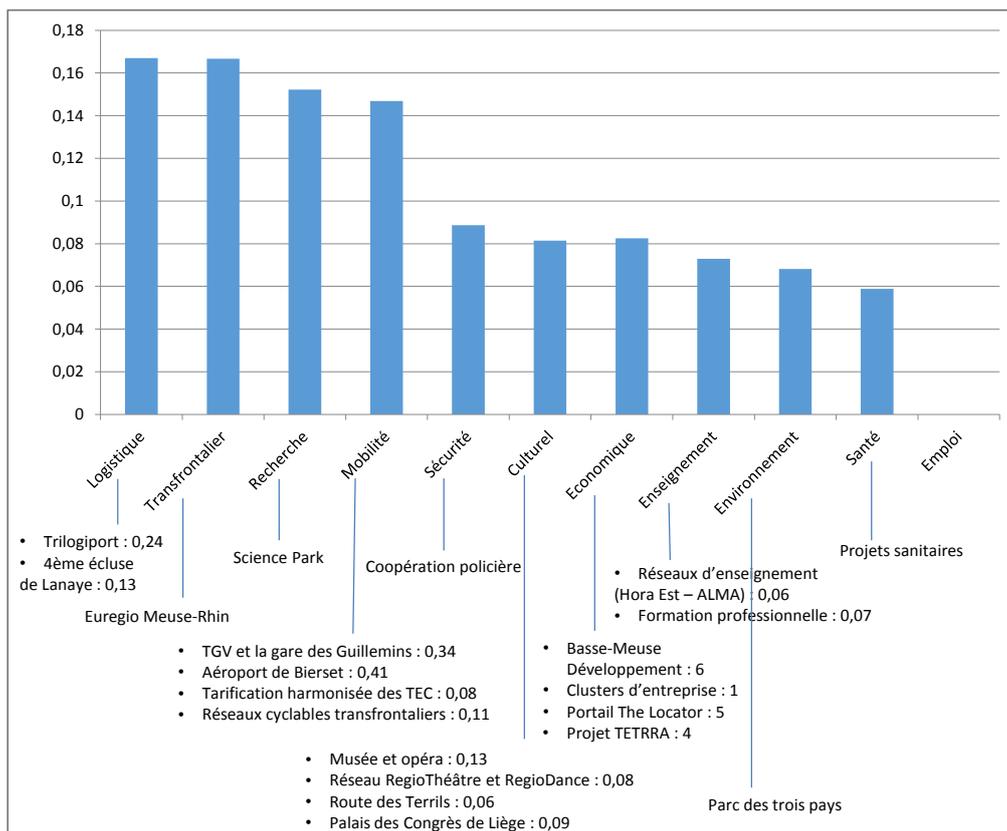


Figure 17: Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Maastricht/Aix-la-Chapelles/Liège

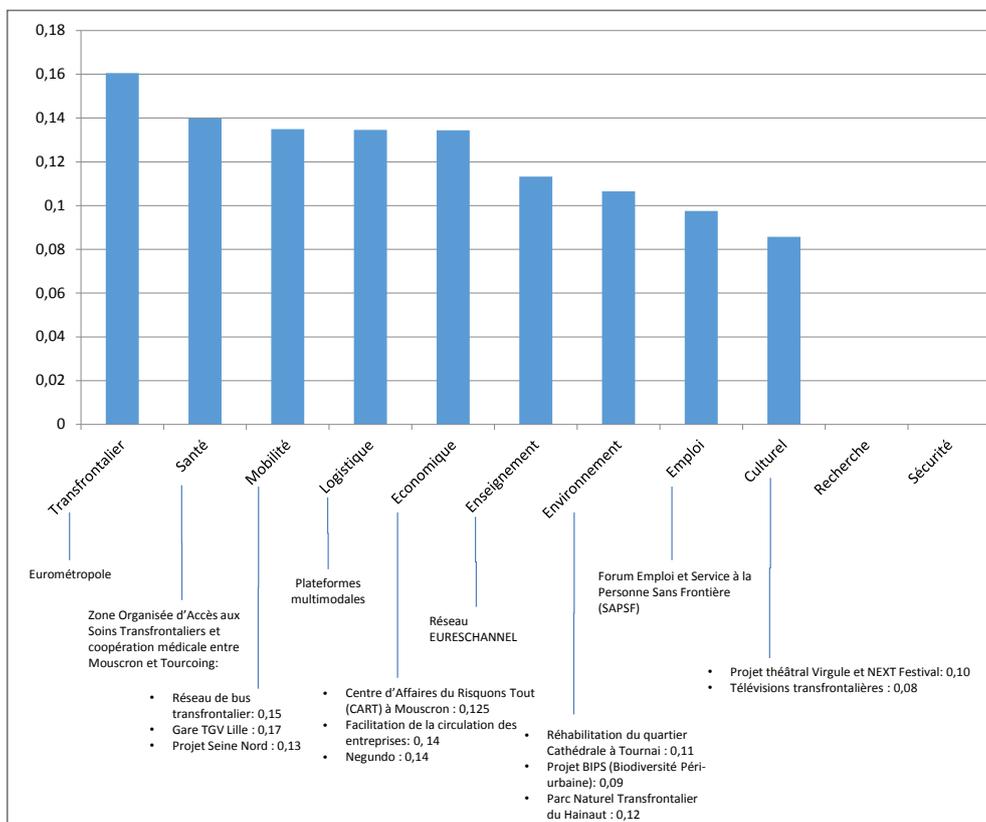


Figure 18: Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Lille/Courtrai/Tournai

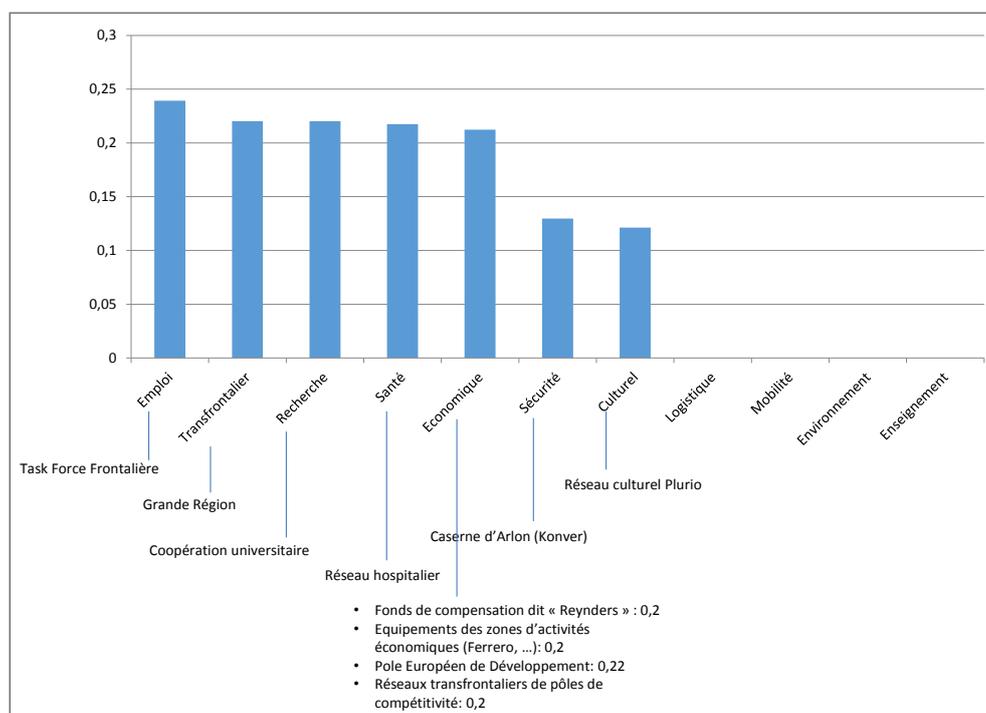


Figure 19: Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire luxembourgeoise

Ces trois classements sont illustratifs de l'importance accordée aux structures de coopération ainsi qu'aux projets financés par les fonds européens. L'Eurégio Meuse-Rhin, l'Eurométropole et la Grande Région sont en tête de classement avec la logistique (MAHHL), la santé (LKT) et l'emploi (Luxembourg).

Synthèse des influences de la coopération transfrontalière sur le développement métropolitain wallon

Il est constaté une homogénéité de réponse concernant l'attitude des pôles transfrontaliers wallons au sein des structures de coopération. Les synergies et les réseautages sont les principales influences positives pour les pôles wallons. Ceux-ci sont reconnus comme ayant une attitude collaborative même si Liège et Arlon sont considérés comme étant plus en retrait dans les structures de coopération et que Tournai est jugé comme opportuniste. Néanmoins un léger consensus se dégage pour juger de manière plutôt positive les influences de la coopération transfrontalière sur le versant wallon des aires métropolitaines.

Les distinctions se marquent quant à elles dans les projets ayant eu une influence dans le développement métropolitain wallon. Quatre secteurs ressortent nettement sur l'aire MAHHL (la logistique, le transfrontalier, la recherche et la mobilité) avec des projets concrets qui y sont associés. Sur l'aire métropolitaine lilloise il apparaît que c'est l'ensemble des secteurs qui contribuent au développement métropolitain à l'exception de la recherche et de la sécurité. Trois paliers sont perceptibles sur l'aire luxembourgeoise. Cinq secteurs sont reconnus comme ayant bénéficié de la coopération transfrontalière (l'emploi, le transfrontalier, la recherche, la santé et l'économique), tandis que la sécurité et le secteur culturel se retrouvent en deçà et que la logistique, la mobilité, l'environnement et l'enseignement semblent n'avoir pas connu de développements spécifiques grâce à la coopération transfrontalière.

3.2.4. Les retombées des métropoles voisines sur le territoire wallon

La question principale de la recherche est de proposer des recommandations permettant de comprendre le fonctionnement des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes pour dresser des stratégies et mieux les structurer au sein de ces aires dans le cadre du prochain schéma de développement territorial wallon. L'observation des retombées, c'est-à-dire les bénéfices que certaines fonctions peuvent retirer du fait qu'elles se retrouvent dans une aire métropolitaine transfrontalière wallonne, constituent l'armature de ce troisième jeu de question.

Les cartes reprises au point 3.1. illustrent les forces de développement potentielles de ces pôles. Outre la visualisation de ces différentiels de développement, la partie suivante du questionnaire a pour objectif de mieux cerner l'importance et les caractéristiques des retombées actuelles des métropoles voisines sur le versant wallon des aires métropolitaines transfrontalières.

Résultats du premier tour de l'enquête DELPHI

Pour ce faire, dans le questionnaire du premier tour, cette question a été subdivisée en trois parties. La première se concentre sur les fonctions qui ont bénéficié le plus des retombées de la coopération transfrontalière (figure 20). Il est demandé aux experts-répondants dans la seconde partie de classer les équipements qui sont selon eux les plus fréquentés dans l'aire métropolitaine (figure 21). Enfin, les experts ont pu dire si selon eux ces équipements forment une image positive de l'aire métropolitaine (figure 22). Sur ces bases, les radars suivants illustrent les positionnements des experts-répondants sur ces trois aspects.

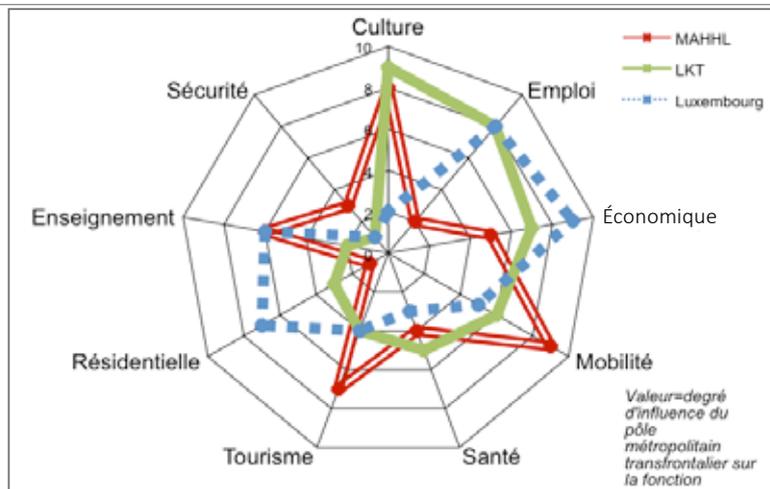


Figure 20: Fonctions bénéficiaires d'un développement plus important grâce à leur proximité avec le pôle métropolitain transfrontalier (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

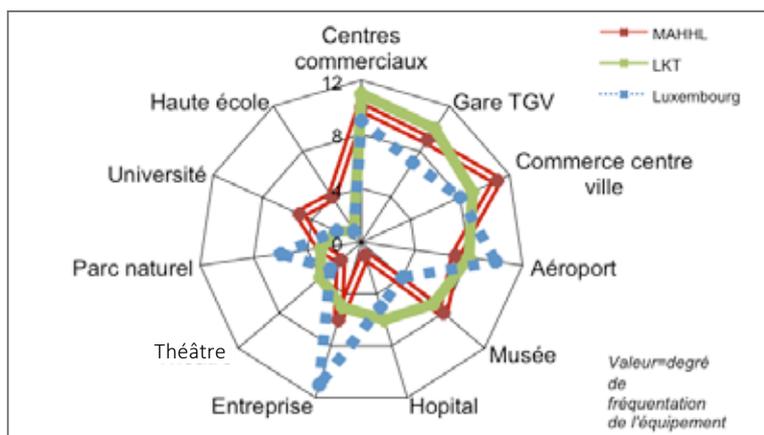


Figure 21 : Équipement les plus fréquentés dans l'aire métropolitaine (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

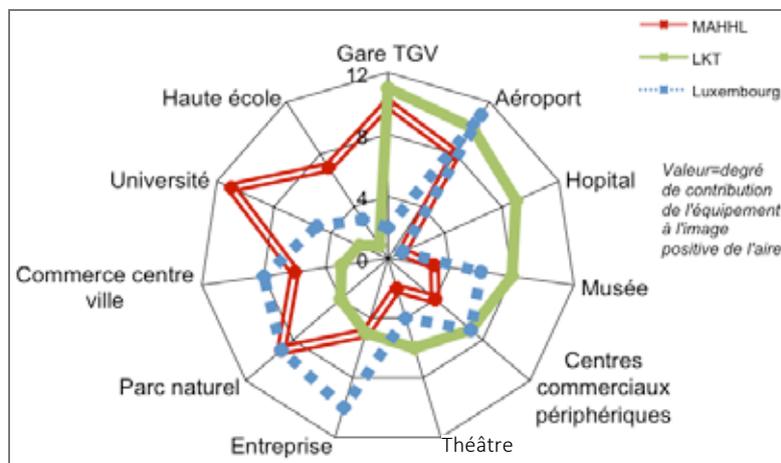


Figure 16: Équipement contribuant à l'image positive de l'aire métropolitaine (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

Résultats du deuxième tour de l'enquête DELPHI

Toujours dans l'optique de dégager un consensus sur la perception des experts-répondants sur la qualification des retombées des métropoles voisines sur le territoire wallon, une proposition de synthèse par aire a été formulée :

- Aire métropolitaine Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège: il n'y a pas de fonctions prédominantes ayant bénéficié des retombées dans l'aire métropolitaine mais les équipements commerciaux contribuent particulièrement à l'attractivité de l'aire.

Pour cette aire, les treize experts-répondants sont très partagés sur cette affirmation. Huit de ces experts marquent leur désaccord soit par manque de compétence (2), soit, et cela est intéressant pour la suite, ils nuancent l'importance du commerce en faisant notamment ressortir le tourisme, les entreprises ou l'enseignement. Seul un expert-répondant soutient que les équipements commerciaux contribuent à l'attractivité de l'aire métropolitaine. Aucun des experts-répondant n'a cependant relevé que la mobilité et la culture avait un poids important (comme illustré en figure 20).

- Aire métropolitaine Lille – Courtrai – Tournai: les fonctions culturelles et l'emploi ont particulièrement bénéficié des retombées dans l'aire métropolitaine, mais les centres commerciaux périphériques contribuent aussi à l'attractivité de l'aire métropolitaine.

Douze experts sur dix-sept sont d'accord avec cette affirmation. Des nuances sont cependant émises sur la fonction culturelle et les centres commerciaux périphériques qui ne bénéficient pas des retombées de l'aire métropolitaine. La fonction culturelle est réservée à un public ciblé réduit. Le développement des centres commerciaux périphériques sur le versant français est néfaste aux commerces wallons. Les retombées sur la fonction résidentielle sont aussi importantes mais diminuent avec les avantages fiscaux.

- Aire métropolitaine du Luxembourg: les fonctions économique, résidentielle et l'emploi ont particulièrement bénéficié des retombées dans l'aire métropolitaine, mais les entreprises et l'aéroport de Luxembourg (sélectionnés parmi les équipements proposés) contribuent aussi à l'attractivité de l'aire métropolitaine.

Il s'agit à présent de mieux qualifier à nouveau les retombées des métropoles voisines. Les graphiques qui suivent précisent, pour chaque aire, les projets qui renforcent le versant wallon à l'avenir (figure 23, figure 24, figure 25). Il en ressort que les projets économiques prédominent à l'avenir dans les aires MAHHL et LKT et que les projets liés à la santé renforceront en premier lieu le versant wallon de l'aire luxembourgeoise. Une autre observation importante est la bonne position de l'enseignement pour les projets d'avenir dans les trois aires.

La place des futurs projets commerciaux dans les trois aires est ambiguë de par la nature de la fonction qui génère de la mobilité, mais est aussi l'objet d'une forte concurrence au sein de l'aire tant par une offre très abondante que par les tensions vives entre la requalification des centres-ville et la croissance des zonings commerciaux périphériques. Le classement établi sur le périmètre de l'Eurégio Meuse-Rhin par l'étude Grenzloos Winkelen en 2009 pour le compte de la Province du Limbourg néerlandais en atteste (BRO, 2009). Le versant wallon y apparaît en position faible avec le centre-ville de Maastricht en première place, celui de Liège en 22^{ème} place et les centres commerciaux de Hognoul et de Rocourt en banlieue liégeoise à la 38^{ème} et 46^{ème} place sur les 55 centres commerciaux classés.

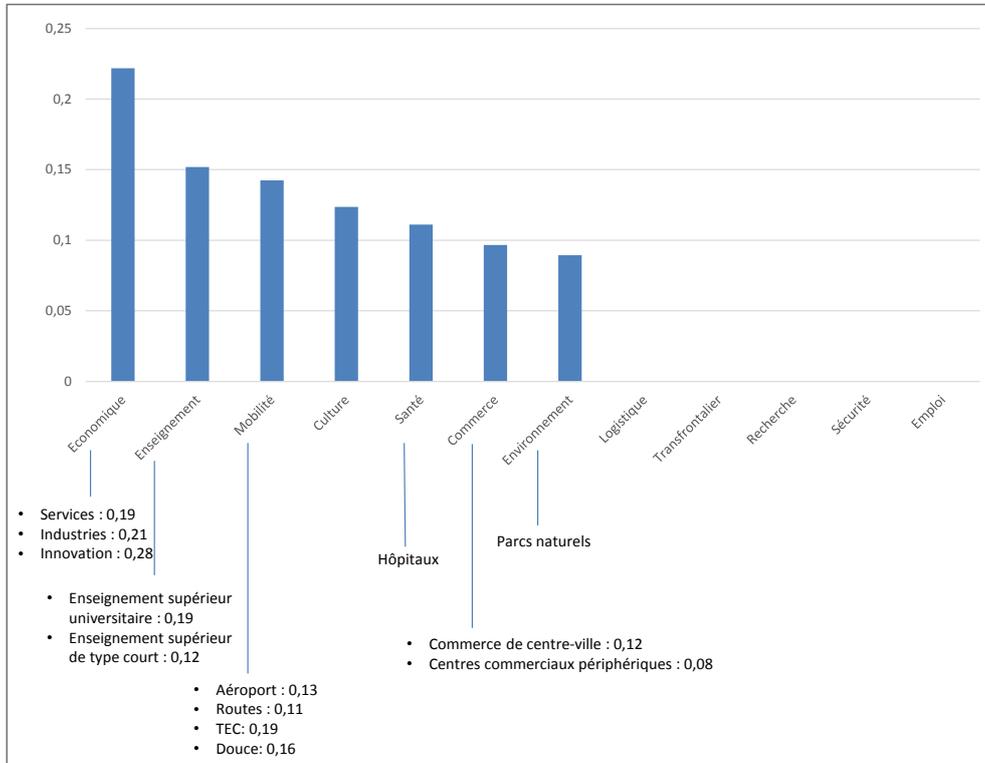


Figure 23: Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège à l'avenir

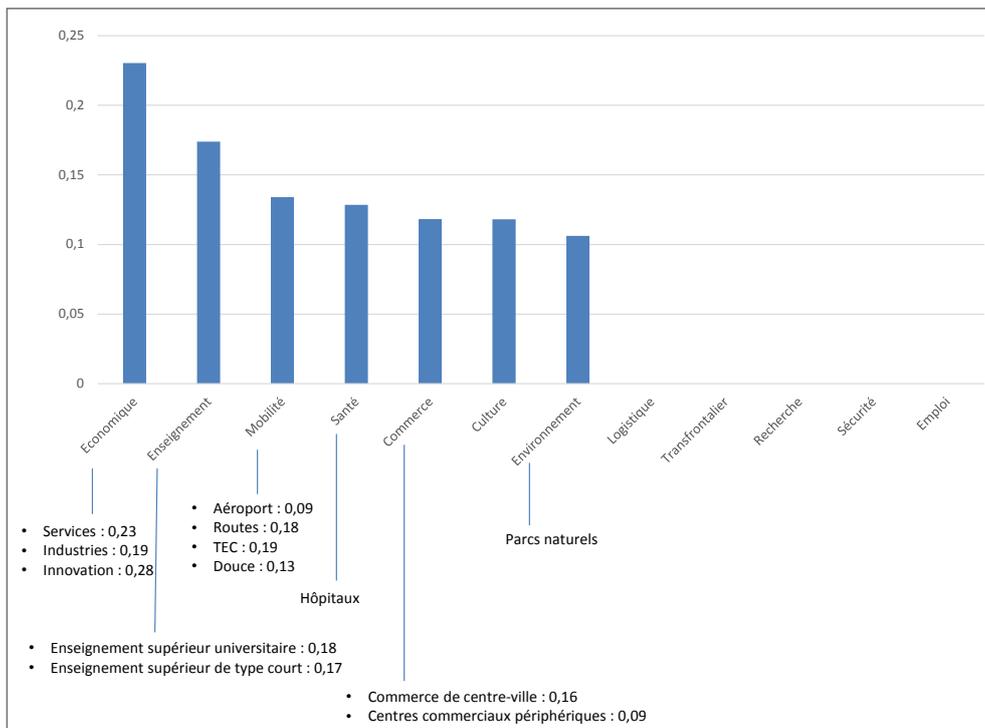


Figure 24: Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire lilloise à l'avenir

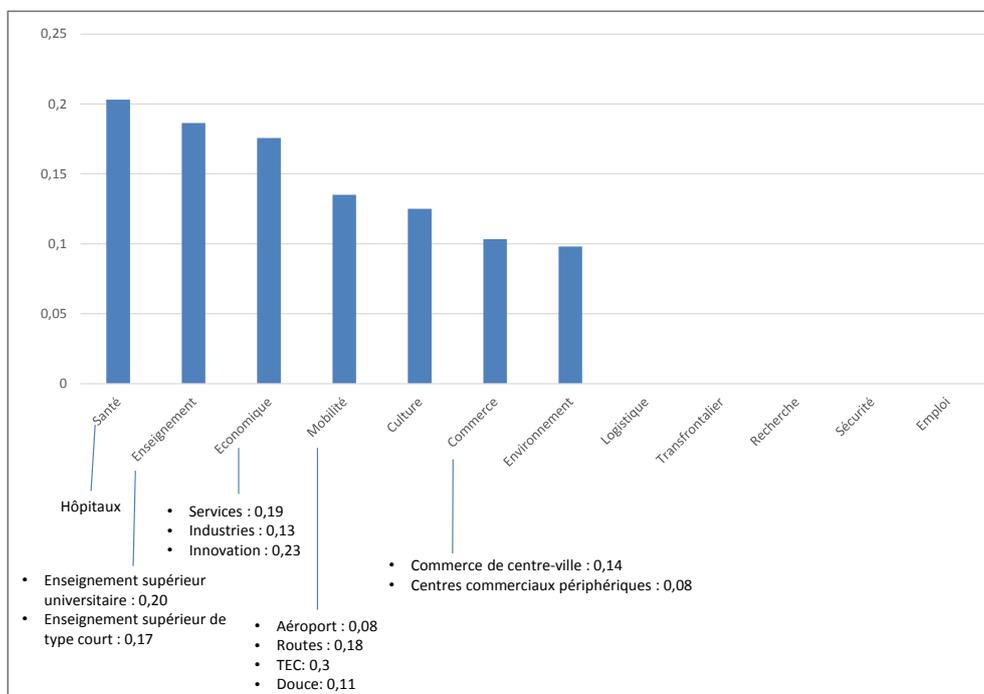


Figure 25: Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Luxembourgeoise à l'avenir

Dans l'état actuel, le deuxième tour de l'enquête permet donc de nuancer fortement (du moins dans l'aire MAHHL) l'importance des projets qui renforcent à l'avenir le versant wallon des aires métropolitaines transfrontalières et notamment la place du commerce dans l'attractivité de ces aires.

Synthèse des retombées des métropoles voisines sur le territoire wallon

Distinguer des fonctions ayant bénéficié des retombées des aires métropolitaines semble difficile pour les experts des versants wallons de Tournai/Courtrai et Liège car ils nuancent la participation des commerces périphériques à l'attractivité des deux aires et soutiennent que ce sont les projets économiques qui renforceront le versant wallon à l'avenir. Du côté wallon de l'aire luxembourgeoise, les experts s'accordent pour dire que les retombées des entreprises et de l'aéroport luxembourgeois sont bénéfiques aux fonctions résidentielles et à l'emploi alors que c'est le secteur de la santé qui renforcerait à l'avenir le versant wallon. Les projets liés à l'enseignement sont quant à eux fort attendus dans les trois aires.

3.2.5. Les points de convergence

Après avoir déterminé les équipements qui ont le plus de retombées, les questions qui suivent visent à mieux cerner les équipements qui pourraient être partagés au sein de l'aire métropolitaine transfrontalière. D'entrée, la question précisait qu'un équipement est mutualisé lorsqu'il est utilisé tant ponctuellement (lors d'une catastrophe dans le territoire voisin par exemple) que plus régulièrement comme par exemple un équipement culturel.

Résultats du premier tour de l'enquête DELPHI

Lors du premier tour, les deux premières questions ont été formulées de manière ouverte en demandant de citer trois équipements qui sont déjà mutualisés et qui ont une incidence positive sur le territoire wallon des aires métropolitaines tout en se trouvant dans les métropoles voisines. La seconde question ouverte a demandé aux experts-répondants de déterminer trois équipements à mutualiser dans les aires métropolitaines transfrontalières. La troisième question était rédigée sous forme de liste de fonctions (économique, enseignement, emploi, culture, santé, formation, résidentielle, commerciale ou autres), que les experts-répondants devaient classer suivant leur degré d'intégration transversale¹ dans le développement économique de l'aire métropolitaine transfrontalière.

À partir de la liste des équipements cités lors des réponses aux deux premières questions du premier questionnaire, les experts-répondants de chaque aire métropolitaine ont classé par ordre croissant les équipements ou infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire métropolitaine transfrontalière. Les figures qui suivent représentent les résultats obtenus (figure 26, figure 27, figure 28).

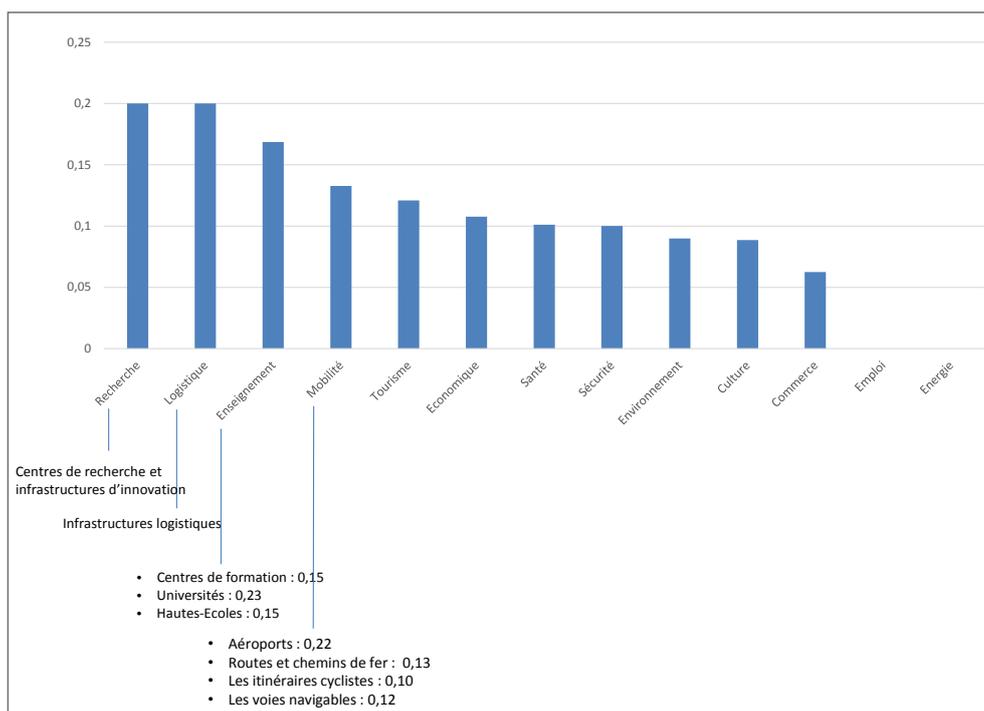


Figure 26: Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire Maastricht/Aix-la-Chapelle/Liège

¹ L'intégration transversale des fonctions est comprise comme le degré de mutualisation de ces fonctions au sein de l'ensemble de l'aire métropolitaine transfrontalière.

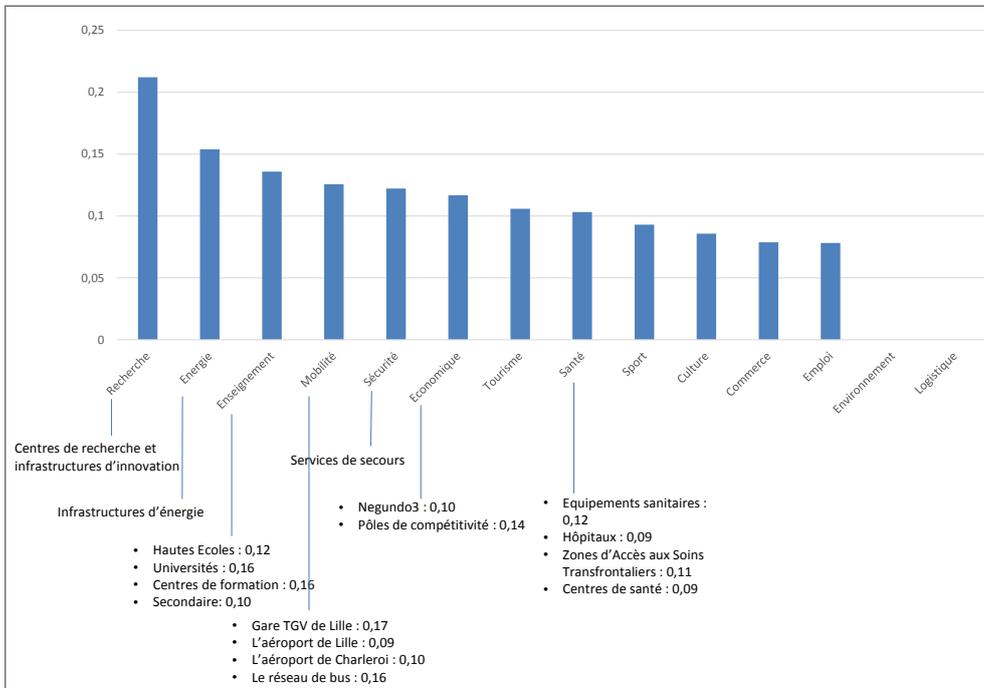


Figure 27 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire Lille/Courtrai/Tournai

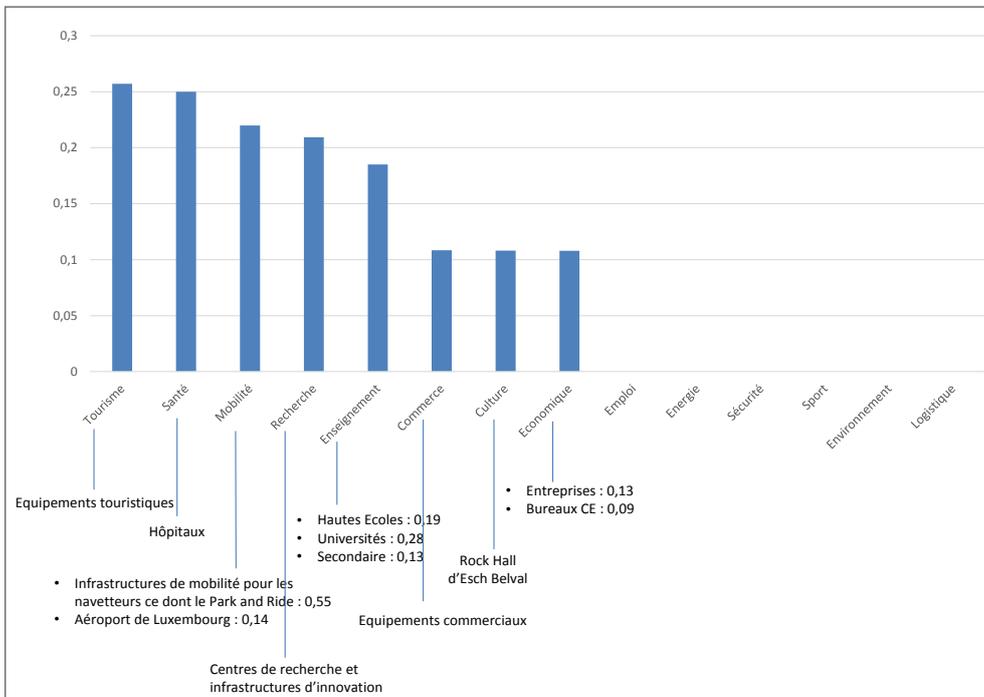


Figure 28 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire luxembourgeoise

Le classement des experts-répondants des versants wallons laisse apparaître les complémentarités entre les projets de renforcement et les projets qui devraient être mutualisés ou davantage mutualisés à l'avenir. Dans l'aire métropolitaine Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège, la mutualisation des infrastructures logistiques et de recherche devrait favoriser les projets économiques et logistiques. L'actualité concernant la fusion de l'opérateur TNT à Bierset avec FedEx et le projet d'implanter un centre TNT à Heerlen confirme l'importance d'une prise en compte du secteur logistique à l'échelle de l'aire métropolitaine. Le développement de moyens pourrait également être mutualisé dans la recherche. Dans l'aire métropolitaine Lille-Courtrai-Tournai, la mutualisation des infrastructures dédiées à la recherche supporterait le développement des projets économiques tandis que dans l'aire luxembourgeoise la mutualisation du secteur de la santé permettrait de développer les équipements dans ce secteur. Des attentes de mutualisation dans les secteurs touristique et de la santé sont néanmoins fortement présentes dans l'aire luxembourgeoise. Cela appuie la nécessité d'aborder les aires métropolitaines selon leurs spécificités.

Le radar qui suit représente les résultats pour cette dernière question portant sur l'intégration transversale des fonctions (figure 29).

Selon l'aire métropolitaine, des similitudes sont constatées entre deux aires selon la fonction envisagée: l'emploi est très intégré pour les acteurs des aires de Lille – Courtrai – Tournai et du Luxembourg et donc ses fluctuations ont des répercussions sur l'ensemble de l'aire tandis qu'il ne l'est pas du tout dans l'aire Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège. La fonction économique est par contre pour les experts-répondants très intégrée dans les aires de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège et luxembourgeoise qui fonctionnerait dès lors comme un seul bassin ce qui n'est pas le cas dans l'aire Lille – Courtrai – Tournai. L'enseignement est plus mal intégré dans l'aire LKT ce qui signifie que des obstacles subsistent pour que les établissements de chaque versant soient fréquentés par les ressortissants de l'ensemble de l'aire. Reste à déterminer le caractère de l'intégration des fonctions.

La culture est très intégrée dans les aires Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège et Lille – Courtrai – Tournai et pas du tout dans l'aire luxembourgeoise.

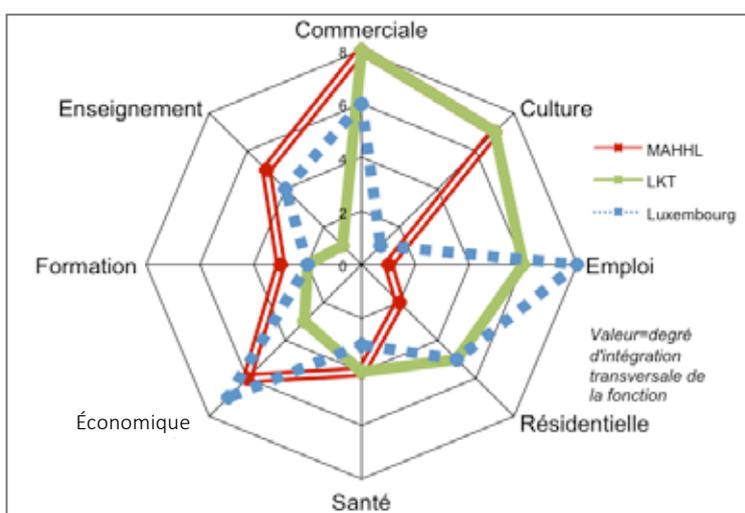


Figure 29: Fonctions intégrées de manière transversale dans le développement économique des aires métropolitaines transfrontalières

(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

Résultats du deuxième tour de l'enquête DELPHI

En fonction de ces résultats, des propositions ont à nouveau été synthétisées par aire métropolitaine et soumises pour validation et commentaires auprès des experts-répondants.

- Aire métropolitaine Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège: on constate que seule la fonction commerciale (parmi l'enseignement, l'emploi, la culture, santé, la formation, le résidentiel et l'économique) est intégrée de manière transversale dans le développement économique des différents territoires de l'espace transfrontalier, mais qu'il y a des attentes de mutualisation dans les domaines suivants : mobilité, services de secours et culture.

Neuf experts sur treize souscrivent à cette affirmation. Cependant, les commentaires mettent en évidence les économies d'échelle et une meilleure compétitivité économique qui peuvent être obtenues grâce à la mutualisation pour le versant wallon tout en relevant les difficultés linguistiques qui sont des freins à cette mutualisation.

On peut en déduire au stade actuel que les experts-répondants de l'aire métropolitaine de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège estiment que la fonction commerciale est la fonction la plus intégrée de manière transversale dans les différents territoires de l'espace transfrontalier, mais la mobilité, les services de secours et la culture doivent être davantage mutualisés.

- Aire métropolitaine de Lille – Courtrai – Tournai : on constate que la fonction commerciale et la culture sont intégrées de manière transversale dans le développement des différents territoires de l'espace transfrontalier et qu'il y a des attentes de mutualisation dans les domaines de l'enseignement et de la santé.

Les experts-répondants approuvent majoritairement l'affirmation (14/17). Les commentaires de deux experts-répondants insistent toutefois sur les efforts déjà fournis dans le domaine de la santé avec les Zones Organisées d'Accès aux Soins Transfrontaliers (ZOAST). Des mises en garde sont également exprimées par les experts-répondants sur les effets néfastes que pourraient avoir des concurrences entre territoires dans ce domaine. Certains estiment que l'emploi et la mobilité doivent également être mutualisés. Un expert signale que la mutualisation de l'enseignement n'est pas utile car ce secteur est très attractif sur le versant wallon.

En synthèse, les experts-répondants estiment que la fonction commerciale et la culture sont les fonctions les plus intégrées de manière transversale dans les différents territoires métropolitains de l'espace transfrontalier, mais que l'enseignement et la santé doivent être mutualisés de manière complémentaire.

- Aire métropolitaine du Luxembourg: on constate que l'emploi et la fonction économique sont intégrées de manière transversale dans le développement des différents territoires de l'espace transfrontalier et qu'il y a des attentes de mutualisation dans le domaine de la mobilité, de l'enseignement, des hôpitaux, des infrastructures d'innovation pour les entreprises.

Les avis des quinze experts-répondants de l'aire métropolitaine luxembourgeoise convergent et permettent de déduire que l'emploi et la fonction économique sont les fonctions les plus intégrées de manière transversale dans les différents territoires métropolitains de l'espace transfrontalier, mais l'enseignement, la mobilité, les infrastructures d'innovation et l'encadrement des entreprises ainsi que la santé doivent être mutualisés de manière complémentaire.

Les tableaux précédents ont essentiellement visé les infrastructures et les réseaux. C'est pourquoi la mutualisation de la mobilité est perçue par les experts-répondants principalement sur ces deux aspects.

Synthèse des points de convergence

Le degré d'intégration des fonctions varie entre les trois aires. La fonction commerciale est la fonction la plus intégrée dans l'aire MAHHL et l'est également avec la culture dans l'aire LKT tandis que c'est l'économie et l'emploi qui sont les fonctions les plus intégrées dans l'aire luxembourgeoise.

Les attentes de mutualisation en matière de mobilité sont exprimées dans les aires MAHHL et luxembourgeoise et de manière beaucoup moins prononcée dans l'aire LKT. Les infrastructures de mobilité devraient donc davantage être mutualisées sur la première aire. L'enseignement et la santé doivent être mutualisés dans les aires LKT et luxembourgeoise. La recherche doit être mutualisée dans l'aire LKT et MAHHL. Enfin, la mutualisation est également attendue dans les secteurs de la culture, des services de secours et des infrastructures logistiques dans l'aire MAHHL et dans le tourisme, les infrastructures d'innovation et l'encadrement des entreprises dans l'aire luxembourgeoise.

3.2.6. Les points de divergence

La coopération transfrontalière reste parsemée d'obstacles et de concurrences. Il est donc important pour compléter l'état des lieux de cerner où celles-ci se font le plus ressentir entre les métropoles voisines et le versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Résultats du premier tour de l'enquête DELPHI

Les secteurs suivants ont été particulièrement ciblés (figure 30) : l'emploi dans les services, l'emploi dans l'industrie, l'emploi dans le secteur public, l'enseignement, la santé, la mobilité, la culture, les commerces de centre-ville, les centres commerciaux et le secteur résidentiel. Les experts-répondants avaient le choix de compléter cette liste.

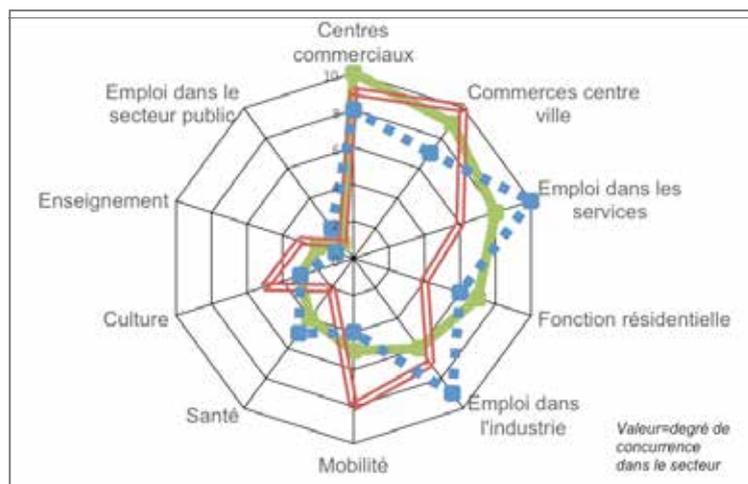


Figure 30: Secteurs subissant les concurrences des métropoles voisines (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

Il ressort que les secteurs subissant les concurrences des métropoles voisines dans les trois aires métropolitaines transfrontalières sont le commerce et, de manière moindre, l'emploi. Cependant, l'emploi est identifié comme un secteur concurrentiel plus important dans l'aire luxembourgeoise que dans les deux autres aires. Par contre l'enseignement, la culture ou la santé sont nettement moins touchés par la concurrence des métropoles voisines dans les aires métropolitaines transfrontalières.

Par ailleurs, la recherche ESPON Metroborder (ESPON, 2010) avait identifié, en utilisant également la méthode DELPHI, les freins à la coopération transfrontalière sur la Grande Région et le Rhin Supérieur. Le parti a été pris de s'inspirer des mêmes obstacles sur lesquels l'expert-répondant devait juger si ceux-ci étaient pas importants, peu importants, importants, très importants. Certains experts-répondants ont commenté que les concurrences internes restaient fortes dans un contexte où les objectifs recherchés par chaque partenaire sont parfois très éloignés les uns des autres et expriment des intérêts très différents. La question du territoire pertinent revient également. Discerner ces deux éléments, l'échelle adéquate et le bien commun partagé, restent des préalables indispensables avant d'entamer la construction d'une stratégie de structuration des aires métropolitaines transfrontalières.



Figure 31 : Obstacles à l'intégration du versant wallon des aires métropolitaine transfrontalière (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MLA Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

La figure 31 reprend les principaux obstacles à la coopération transfrontalière. On constate sur l'aire de LKT une administration trop complexe tandis que sur le Luxembourg est pointé pour le manque d'intérêt et de volonté politique des autorités nationales. Malgré les projets INTERREG, les experts-répondants estiment que le manque de ressources ne permet toutefois pas de développer de manière optimale la coopération. Les autres freins importants dans l'aire métropolitaine lilloise est le nombre d'acteurs trop élevé sans stratégie commune tandis que les différences culturelles et linguistiques pénalisent lourdement la coopération au sein de l'aire métropolitaine Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège. La comparaison avec les résultats de Metroborder indique que lors de cette recherche, ce sont principalement le manque de stratégie commune et l'administration trop complexe par manque de cohérence des systèmes administratifs et légaux qui avaient particulièrement été pointés par les participants de deux régions métropolitaines transfrontalières (Grande Région et Rhin supérieur).

Résultats du deuxième tour de l'enquête DELPHI

Suivant la méthodologie DELPHI, les réponses des experts-répondants ont été synthétisées par aire métropolitaine transfrontalière pour les commenter et les valider.

- Aire métropolitaine Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège: les obstacles les plus importants à la coopération transfrontalière sont les langues et le manque de stratégie commune même si on constate peu de concurrence entre les fonctions (parmi l'emploi dans les services, emploi dans l'industrie, emploi dans le secteur public, enseignement, santé, mobilité, culture, commerce centre-ville, centres commerciaux, fonction résidentielle) à l'exception du commerce.

Les treize experts-répondants souscrivent à cette affirmation. Ils relèvent également la complexité de la gestion des projets transfrontaliers et les divergences culturelles notamment dans les relations d'affaires.

À l'issue du deuxième tour, on peut déduire que les obstacles les plus importants à la coopération transfrontalière sont les langues et le manque de stratégie commune même si on constate peu de concurrence entre les secteurs.

- Aire métropolitaine Lille – Courtrai –Tournai: les obstacles les plus importants à la coopération transfrontalière sont le manque d'intérêt des autorités nationales et de volonté politique alors qu'on constate une très forte concurrence avec la métropole voisine pour le secteur commercial (parmi l'emploi dans les services, emploi dans l'industrie, emploi dans le secteur public, enseignement, santé, mobilité, culture, commerce centre-ville, centres commerciaux, fonction résidentielle).

Six des dix-sept experts-répondants ne sont pas d'accord avec la proposition. Deux de ces experts répliquent que la concurrence est très forte pour l'emploi industriel et des services et moins pour le secteur commercial. Les experts étant d'accord confirment le sentiment présent dans les régions périphériques d'être loin des préoccupations nationales, notamment de l'opérateur ferroviaire (SNCB).

Les obstacles les plus importants à la coopération transfrontalière sont donc le manque d'intérêt des autorités nationales et de volonté politique alors qu'on constate une très forte concurrence avec la métropole lilloise dans l'emploi industriel, les services et les commerces. L'écueil administratif ne doit pas non plus être négligé et une simplification des échanges et des procédures serait à préconiser. L'absence de consensus des experts-répondants sur la reformulation de la proposition confirme l'importance de prendre en compte ces derniers aspects.

- Aire métropolitaine luxembourgeoise: les obstacles les plus importants à la coopération transfrontalière sont le manque d'intérêt des autorités nationales et de volonté politique alors qu'on constate une très forte concurrence avec la métropole voisine pour les emplois dans les services et dans l'industrie (parmi l'emploi dans les services, emploi dans l'industrie, emploi dans le secteur public, enseignement, santé, mobilité, culture, commerce centre-ville, centres commerciaux, fonction résidentielle).

Quatorze experts-répondants sur quinze souscrivent à cette affirmation. Les obstacles les plus importants à la coopération transfrontalière sont le manque d'intérêt des autorités nationales et de volonté politique alors qu'on constate une très forte concurrence avec la métropole voisine. La création d'espaces de dialogue et de rencontre est nécessaire pour surmonter ces obstacles.

Synthèse des points de divergence

Il y a peu de concurrence avec les métropoles voisines dans l'aire MAHHL tandis que dans l'aire LKT, l'emploi industriel, les services et les commerces sont fortement concurrencés par la métropole lilloise. L'emploi est identifié comme un secteur concurrentiel plus important dans l'aire luxembourgeoise que dans les deux autres aires. Les fortes concurrences internes posent les questions du territoire d'action pertinent et du bien commun à partager.

Les principaux obstacles à la coopération transfrontalière de l'aire LKT sont la complexité administrative et le manque d'intérêt des autorités nationales et de volonté politique. Les difficultés luxembourgeoises sont imputées à la faiblesse de la volonté politique des autorités nationales et régionales tandis que ce sont les langues et le manque de stratégie commune qui freinent la coopération transfrontalière dans l'aire MAHHL.

3.2.7. Synthèse et pistes de discussion

L'analyse quantitative a permis de comprendre les principales logiques territoriales des trois aires transfrontalières. Du côté wallon, ces trois aires présentent des caractéristiques communes : un différentiel démographique, un vieillissement de la population et un PIB plus faible par rapport aux régions voisines. Ces logiques et enjeux identifiés sont évalués au regard des résultats de l'enquête DELPHI

Cependant, chaque aire est singulière tant spatialement que socio-économiquement. La synthèse combinée des résultats est exposée par aire transfrontalière

Aire MAHHL

Caractérisé par une densité élevée concentrée sur Liège, le versant wallon de cette aire présente une croissance démographique non négligeable, qui se distingue des versants allemands et néerlandais. Cependant sa population est vieillissante et son PIB plus faible. Les fonctions de commerce, de tourisme, les entreprises et l'enseignement, fonctions liées à la croissance démographique, y sont d'ailleurs prédominantes dans DELPHI. Maximaliser cette différence démographique au bénéfice wallon est un levier important à saisir dans les processus de coopération transfrontalière. Le contrôle de cette croissance et du vieillissement de la population devra cependant être adapté aux politiques des pôles de compétitivité pour assurer un rééquilibrage des échanges économiques et à la valorisation des structures et des services. Les projets logistiques et économiques et la diversification des moteurs (biotechnologie, agroalimentaire, économie environnementale, innovation...) attendus par DELPHI devront participer à ces rééquilibrages économiques et à la valorisation commune. Les attentes de mutualisation dans les secteurs de la mobilité, des services de secours et culturels, secteurs intimement liés au secteur résidentiel, confirment les enjeux démographiques du versant wallon de cette aire. Enfin, les projets attendus dans l'enseignement devront intégrer les formations en langues afin de maîtriser cet obstacle exprimé dans DELPHI.

Aire LKT

À l'instar de l'aire MAHHL, le versant wallon de l'aire lilloise (Tournai et Mouscron) connaît une croissance démographique et un vieillissement de la population importants alors que la production de richesse économique est plus faible que celle de Lille, de Courtrai et de la Flandre occidentale en général.

Comme pour le versant wallon de l'aire MAHHL, les particularités démographiques devront être prises en compte pour adapter les compétences wallonnes aux marchés du travail au sein d'un développement

économique équilibré de l'aire. Les principaux moteurs et fonctions de cette aire identifiés dans DELPHI (la logistique, les pôles d'emploi extérieurs, les centres commerciaux périphériques, le résidentiel) participent davantage à l'attractivité économique de Lille et de Courtrai. La diversification de ces moteurs et fonctions dans l'agroalimentaire, les biotechnologies, la santé, le tourisme proposée dans DELPHI devrait permettre de mieux intégrer le versant wallon dans le développement de l'économie de cette aire (attendu dans DELPHI) par la mutualisation de l'enseignement, de la recherche et des infrastructures des soins de santé.

Aire luxembourgeoise

Comme pour les deux autres aires, les caractéristiques démographiques et économiques du versant wallon de cette aire doivent constituer une opportunité pour le repositionner dans l'économie luxembourgeoise et valoriser de manière commune les équipements et les structures.

Les entreprises et l'aéroport du Grand-Duché, principaux moteurs de l'aire transfrontalière, bénéficient particulièrement au secteur de l'emploi. Cependant, des attentes se sont exprimées dans DELPHI pour développer davantage l'emploi wallon dans le secteur de la santé.

La mutualisation de ce secteur mais aussi des infrastructures de mobilité, d'innovation et d'encadrement des entreprises (souligné dans DELPHI) est un moyen important pour atteindre cet objectif. Cependant, développer ce secteur du côté wallon nécessite non seulement une intégration à la dynamique économique luxembourgeoise (moteur dans DELPHI) mais aussi le déploiement conjoint et adapté de services liés au secteur résidentiel, secteur largement bénéficiaire des retombées de l'aire luxembourgeoise dans DELPHI.

Enfin, pour les trois aires, le contexte de forte concurrence dans l'emploi et les services avec les métropoles voisines implique la création d'espaces de dialogue et de rencontre, nécessaires pour surmonter les obstacles identifiés dans DELPHI (manque d'intérêt, de volonté politique et de stratégie commune).

L'enquête DELPHI présente un éclairage sur les fonctionnements et les forces en présence dans les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes. Elle est impressionniste de par le parti pris méthodologique, mais elle offre l'avantage de s'affranchir des difficultés toujours bien présentes dans l'observation quantitative des territoires transfrontaliers. Il faut donc l'utiliser comme source d'information fine sur la perception d'une catégorie d'experts à partir d'un questionnaire systématique semi-ouvert. L'enquête DELPHI ne donne donc pas un cliché exhaustif mais offre l'avantage d'instaurer des comparaisons dans les fonctionnements entre les différentes aires métropolitaines transfrontalières wallonnes. En fonction de ces mises en garde épistémologiques préalables, elle confirme néanmoins que malgré plus d'un quart de siècle d'existence, la politique transfrontalière européenne n'a pas, loin s'en faut, rendu ces territoires fonctionnels cohérents. Les objectifs d'intégration de ces aires métropolitaines transfrontalières affichés dans le SDER de 1999 ne sont que très partiellement atteints. L'objectif de la deuxième phase de la recherche proposant des hypothèses de développement des aires métropolitaines transfrontalières va construire, notamment au travers de la poursuite de l'enquête DELPHI, une meilleure compréhension des attentes et des besoins de ces territoires.

4. DISCUSSION DES RÉSULTATS

Au départ de cet état des lieux des dynamiques métropolitaines transfrontalières, un séminaire a été organisé à Louvain-la-Neuve le 2 avril 2015. Il a eu pour objectif de contextualiser les fonctionnements actuels des aires métropolitaines transfrontalières européennes et de discuter des résultats de cette première phase de la recherche. Les experts-référents participant au séminaire se sont globalement retrouvés dans les résultats de l'enquête DELPHI².



4.1 MISE EN CONTEXTE DES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES EUROPÉENNES

La présentation de la recherche ESPON Metroborder (ESPON, 2010) a mis en évidence plusieurs modalités de fonctionnement des aires métropolitaines transfrontalières. Au départ des cas de la Grande Région et du Rhin Supérieur, les résultats conduisent à être vigilants sur plusieurs points. Les métropoles sont les portes d'entrée de la globalisation. La Wallonie est ainsi dans l'orbite de villes-monde comme Bruxelles et Luxembourg. Lille, Aix-la-Chapelle et Maastricht entretiennent dans une moindre mesure des réseaux à l'échelle mondiale (cfr. figures 2 & 7 ; GaWC, 2012 ; ESPON, 2013). Selon Metroborder, le positionnement mondial de la métropole crée des disparités au sein de l'aire métropolitaine transfrontalière mais ne nuit pas à des relations polycentriques au sein des territoires disjoints. Cela est vrai pour les pôles extérieurs au Grand-duché qui fournissent une partie de la main d'œuvre nécessaire à l'économie luxembourgeoise. C'est moins évident dans le cas de l'aire de Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle où les interrelations entre les bassins d'emploi sont de faible intensité surtout entre l'arrondissement de Liège et le reste de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Une autre caractéristique des aires métropolitaines transfrontalières relevée par Metroborder est leur non-adéquation entre leurs espaces fonctionnel et institutionnel. Ces espaces sont qualifiés de souples et se structurent en fonction soit des opportunités, soit des affinités fonctionnelles tissées entre les acteurs. La gouvernance doit alors épouser les dynamiques internes aux aires fonctionnelles. Elle doit aussi répondre à la particularité des espaces souples qui se construisent à l'extérieur de territoires institutionnels rigides.

² Participants au séminaire du 2 avril 2015: Christian Bastin (Directeur auprès de la Direction de l'Aménagement Régional du Service Public de Wallonie); Didier Castagne (Direction SPW DGO2 du Service Public de Wallonie); Sabrina Curzi (Wallonie Bruxelles International); Toni Da Costa (Coordinateur de l'ASBL Wallonie Picarde); Henry Demortier (Directeur du Département Stratégie territoriale- Groupe Idelux-AIVE); Philippe Destatte (Professeur des universités et directeur de l'Institut Destrée); Philippe Doucet (Consultant et directeur du bureau GEPHYRES); Vivien Duthoit (Directeur du Pôle Développement économique et Attractivité de Mulhouse Alsace Agglomération); Frédéric Duvinage (Directeur de l'Eurodistrict Trinational de Bâle); Estelle Evrard (Université de Luxembourg); Pascale Fouchs (Cellule de Développement Territorial de Wallonie); Yves Hanin (Professeur à l'UCL et directeur du CREAT); Karl-Heinz Lambertz (Président de l'Association Européenne des Régions Frontalières, Président du Parlement de la Communauté germanophone et ancien président de l'Eurégio Meuse-Rhin); Henry Lewalle (Professeur à l'UCL et coordinateur de l'observatoire franco-belge de la santé); Alexandre Leclercq (chercheur au CREAT-UCL); Alain Malherbe (chercheur au CREAT-UCL); Bernadette Mérenne-Schoumacker (Professeur honoraire de l'université de Liège); Nadia Neven (Directrice du département Marketing de la mobilité durable-Société Régionale Wallonne des Transports); Jean Peyrony (Directeur général de la Mission Opérationnelle Transfrontalière); Alexandre Petit (chef de projets-Groupe Idelux-AIVE); Fiorella Quadu (chercheur au CREAT-UCL).

Cette double dimension des espaces transfrontaliers, institutionnelle et fonctionnelle, nuance la forme que peut prendre leur intégration. Dans cette optique, il est important de distinguer l'intégration des espaces transfrontaliers où les territoires fonctionnels et institutionnels se superposent, de l'approche intégrée conduisant des politiques sectorielles appliquées soit sur l'aire fonctionnelle (marché de l'emploi p.e.), soit sur le territoire institutionnel (structure de coopération transfrontalières sous forme de GECT p.e.).

L'élaboration de stratégies transfrontalières par des pôles secondaires comme Mulhouse par rapport à Bâle et dans une moindre mesure à Fribourg éclaire sur la construction de relations multipolaires au sein d'un espace métropolitain transfrontalier. Vivien Duthoit et Frédéric Duvinage s'accordent sur le fait que Mulhouse n'a pu réellement développer une stratégie transfrontalière avec les deux autres pôles qu'après avoir déterminé son territoire supra-communal. Ce n'est qu'après la création le 1er janvier 2010 de la communauté d'agglomération Mulhouse Alsace Agglomération qu'une vision stratégique transfrontalière s'est formalisée. C'est en effet grâce à sa taille critique que l'agglomération de Mulhouse, corrélée à une vision partagée entre la ville-centre appauvrie et la banlieue aisée, peut envisager le levier transfrontalier comme outil de reconversion et s'affirmer dans la géométrie multipolaire du Haut-Rhin. Ainsi ses rapports avec Bâle ont évolué.

La ville de Mulhouse n'est plus à la porte des Suisses en demandant ce qu'elle peut faire, mais la structure de l'agglomération défend à présent une attitude proactive en mettant des propositions sur la table suivant les enjeux transfrontaliers, du développement économique... qu'elle a préalablement identifiés. Ce sont là actuellement les principaux acquis. L'intégration dans une aire métropolitaine transfrontalière peut devenir alors un outil pour redéployer Mulhouse même si les obstacles sont encore nombreux, comme les compétences linguistiques déjà citées et la formation des travailleurs. Ces conditions doivent être remplies pour répondre aux exigences du marché suisse et inverser ainsi le ratio négatif des Alsaciens travaillant à Bâle par rapport aux flux des transfrontaliers allemands. En outre, deux projets sur quarante programmés dans le cadre de l'Internationale Bauausstellung Basel 2020 se concrétisent à Mulhouse : DMC (quartier créatif métropolitain sur une friche industrielle de dix hectares en milieu urbain) et MOTOCO/OPENPARK (laboratoire de création industrielle sur un hectare). Cependant, outre les obstacles culturels, linguistiques et économiques, un autre frein à l'intégration de Mulhouse dans la structure polycentrique transfrontalière du Haut-Rhin est son relatif éloignement de Bâle et de Fribourg. La structure spatiale polycentrique ne garantit dès lors pas l'inclusion dans une dynamique métropolitaine transfrontalière multipolaire.

Le séminaire a également confirmé que malgré de nombreux efforts d'observatoires transfrontaliers initiés au travers notamment des projets INTERREG, la connaissance du fonctionnement des espaces métropolitains transfrontaliers reste mal documentée et rencontre des difficultés dans la coordination des données. Cette problématique est à nouveau soulevée dans le cadre de cette recherche. Ces obstacles se renforcent lorsque l'on souhaite ouvrir le regard rétrospectif sur une plus longue durée pour en faire émerger des logiques de fonctionnement pouvant fonder la pertinence des hypothèses de développements futurs. Or cette question fondamentale préalable à l'action resurgit dans les priorités des États et de l'Europe (MOT, 2014). Un chantier est en cours en ce sens mené par le CGET.

Revient alors la problématique de la gouvernance et de l'articulation des moyens de financement tant au travers des modalités de gouvernance multiniveaux souples que de l'opérationnalisation des projets dont la bonne compréhension des échelles travaillées est primordiale. Ainsi les flux transfrontaliers d'emploi relèvent du local tandis que les transports entre pôles p.e. ressortent du régional et/ou du national.

Le RTE-T est par contre inscrit dans la stratégie européenne. Cette compréhension de l'intégration en rapport avec les échelles est également cruciale dans l'activation des modes d'opérationnalisation

avec des attentes qui peuvent être rencontrées par INTERREG (diagnostic, stratégie, rapports de voisinage) et en complémentarité avec les programmes régionaux ou nationaux (opérateur de transport p.e.).

Cette complémentarité a été éprouvée lors de la mise en œuvre du tramway entre Bâle et Saint-Louis (France) dont les études préliminaires ont été financées par INTERREG tandis que l'infrastructure lourde et l'exploitation sont prises en charge par l'opérateur bâlois. Elle explique aussi l'échelle de relation dans le cadre de projet comme l'aéroport de Bâle – Mulhouse – Fribourg dont l'origine, les contentieux et leurs règlements dépendent des pouvoirs étatiques.

Les thématiques d'intégration sont donc actuellement fortement contextualisées autour des secteurs économiques par rapport aux sujets environnementaux, sociaux, culturels. Reste à voir les mutualisations possibles et souhaitées dans le cadre d'une intégration des aires métropolitaines transfrontalières favorisant des retombées équilibrées sur l'ensemble de l'aire. Cependant, le fonctionnement des aires métropolitaines transfrontalières européennes dépend de quatre facteurs principaux :

- **connaître le fonctionnement de l'aire métropolitaine** par des outils d'observation adéquats et pérennes et acquérir les compétences permettant la compréhension des systèmes en présence (administratifs, culturels, linguistiques, identitaires). Cette connaissance doit également s'asseoir sur une confiance mutuelle et une lisibilité institutionnelle. Dans le cas de la France, la multiplicité des structures décisionnelles et la réforme territoriale en cours semblent par exemple ne pas faciliter les partenariats avec les autres versants frontaliers ;
- veiller à **l'adéquation entre les souhaits de mutualisation ou de projets et les échelles d'action pertinentes**. La bonne assiette territoriale tant locale (consolidation supra-communale p.e.), régionale (mobilité p.e.) que supra régionale (développement des partenariats au sein des pôles de compétitivité sur un marché globalisé p.e.) est fondamentale pour renforcer l'attractivité de l'ensemble de l'aire métropolitaine transfrontalière et pas seulement une de ses parties. La question des échelles d'intervention et d'action sur des espaces souples se repose notamment dans le cas des macro-régions européennes. Les thèmes de coopération s'impriment sur des échelles particulières (eutrophisation de la Baltique p.e.) avec des structures adaptées. Cette complexité entraîne une coordination à de multiples échelles ;
- tenir compte des **particularités internes** aux aires métropolitaines transfrontalières pour définir des stratégies de mutualisation (mise en commun d'équipement p.e.) ou de coopération (association sur un projet particulier entre partenaires). Les coopérations transfrontalières dans le secteur de la santé ne sont par exemple possibles que s'il y a une parfaite communication entre le patient et le praticien. Par contre des opportunités peuvent être plus facilement saisissables dans le domaine de la co-diplomation universitaire par exemple ;
- **distinguer** ce qui relève de la **coopération** territoriale pour atteindre un objectif commun, de la **consommation** pour obtenir un avantage de l'autre côté de la frontière comme dans le cas de l'application de taux de TVA différenciés de chaque côté de la frontière ou d'une législation plus favorable pour l'accès à certains services comme l'enseignement ou les soins de santé, de la **concurrence** entre territoires que l'on constate dans l'attraction de fonctions particulières comme des complexes commerciaux.

4.2 PISTES DE DÉVELOPPEMENT DES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES WALLONNES

Ces quatre facteurs se retrouvent dans les aires métropolitaines wallonnes : connaissance des systèmes, compétences linguistiques, échelles d'action adéquates, types de relations transfrontalières.

L'aire métropolitaine transfrontalière de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège a un potentiel largement sous-utilisé sur son versant wallon. L'influence du premier facteur est surpondérée, ce que confirme l'enquête DELPHI qui place la méconnaissance des systèmes et la faiblesse linguistique comme principaux obstacles pour bénéficier des retombées des autres versants de l'aire métropolitaine. La coordination des temporalités entre les différents partenaires notamment dans le domaine universitaire est également un écueil important dans la mise en place de cursus communs même s'il y a déjà des expériences positives. Une des pistes pour pallier ce déficit serait la création d'un Euro-Institut sur le modèle de celui de Kehl.

L'aire métropolitaine transfrontalière de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège correspond également à une logique de consommation plus que de coopération, ce qui explique l'importance de la place du commerce dans l'enquête DELPHI. Or les retombées positives en matière de commerce sont fortement à nuancer comme cela a été relevé plus haut dans l'étude BRO, mais aussi par l'étude de Dr. H. W. Breuer, pour évaluer l'opération Cœur de ville (Breuer H.W., 2005). Le secteur commercial est le plus concurrentiel et la position transfrontalière est souvent utilisée comme argument par les promoteurs pour justifier leur projet. Enfin, ce comportement de consommation est aussi présent dans le domaine de la santé avec des facilités accordées par les organismes assureurs des Pays-Bas à leurs ressortissants qui se font soigner sur le territoire belge.

Le deuxième facteur est particulièrement problématique dans l'aire métropolitaine luxembourgeoise. La politique grand-ducale vise à promouvoir la Grande Région comme levier d'intégration du Grand-Duché dans une échelle intermédiaire transnationale. Celle-ci a été voulue par les Luxembourgeois, lors des négociations du programme INTERREG II fin des années 1990. De plus, la Région wallonne n'a intégré la Grande Région qu'en 2005. Il a été relevé que les problématiques de l'aire métropolitaine luxembourgeoise sont essentiellement concentrées sur le sud de la province du Luxembourg et le sud de la province de Liège. Cette ambiguïté n'a pas permis d'avoir jusqu'à présent une appropriation optimale de la Grande Région par la Wallonie. La reconnaissance de cette compétence dans le chef d'un ministre régional wallon au début de cette législature est toutefois perçue comme un signe de changement positif. Cependant, le fait que le Quattropôle (Luxembourg, Metz, Saarbrücken, Trèves) ne comprenne pas de pôles wallons marginalise ce versant au sein de l'aire métropolitaine. Le facteur de méconnaissance des systèmes revient également sur le versant wallon de l'aire métropolitaine luxembourgeoise et est illustré par le désinvestissement d'IDELUX durant une dizaine d'années dans les projets transfrontaliers.

Le versant wallon de l'aire métropolitaine de Lille – Courtrai – Tournai est particulièrement pénalisé par une diminution de la qualité de la desserte en transports en commun. Ce phénomène est surtout perceptible dans le cas du transport ferroviaire. La non-prise en compte de Tournai dans le projet de RER lillois pose également question. L'amélioration des connections au bénéfice du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière est prioritaire.

Pour l'instant la politique des opérateurs de mobilité régionaux et nationaux est problématique dans les trois aires métropolitaines transfrontalières. En ce qui concerne l'opérateur ferroviaire belge (SNCB), il se concentre sur l'efficacité de la desserte bruxelloise au détriment des bouts de lignes et donc des relations avec les pôles extérieurs à la Wallonie. L'opérateur régional (SRWT) est en réflexion sur la restructuration de son réseau et particulièrement sur la politique à adopter concernant les dessertes de bus vers les pôles extérieurs à la Wallonie. La charge de ce service devrait être rediscutée avec les sociétés de transports des pays ou régions tiers.

5. TYPOLOGIE DES AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES

En ce qui concerne l'aire métropolitaine transfrontalière de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège, le SDER de 1999 distinguait trois pôles d'appui transfrontalier (Visé, Verviers, Eupen) en sus de Liège reconnue comme pôle majeur. La FUA de l'aire métropolitaine ne reprend pas Eupen malgré sa position dans l'orbite d'Aix-la-Chapelle. Le SDER de 1999 relevait également que l'aire MAHHL (Maastricht – Hasselt – Aachen – Liège) est la moins polarisée des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes. Située sur l'Eurocorridor ouest-est (Lille-Liège) et au coeur d'une région de près de trois millions d'habitants, Liège était reconnue comme pôle d'appui dans les secteurs commerciaux, de recherche-industrie et de transport. Il y était préconisé d'élaborer un programme de développement ambitieux de l'aire métropolitaine en développant davantage le volet économique, en s'appuyant sur les projets liés au TGV et sur les fonctions métropolitaines de foires et de congrès, en maîtrisant la congestion automobile et en recomposant sa structure urbaine.

Depuis lors, le développement de la logistique reconnu par les experts-répondants et les experts référents, de même que la mobilité, sont les deux atouts de Liège. Les projets actuels en logistique comme EUROCAREX, le Trilogiport ou encore la quatrième écluse de Lanaye vont contribuer à les renforcer. Le tramway liégeois et les rénovations opérées en centre urbain suivent les orientations du SDER de 1999 tout comme la forte concentration des acteurs membres des pôles de compétitivité du plan Marshall. Par contre, l'insertion du pôle liégeois et de ses pôles d'appui verviétois et visétois dans l'ensemble de l'aire métropolitaine transfrontalière doit encore être optimisée. Les experts-référents ont pris comme exemple le projet TTR-ELAt témoin de la difficulté liégeoise à s'inscrire dans les réseaux d'innovation transfrontaliers. Il y a un accord global pour souligner l'importance de la méconnaissance par les Liégeois des systèmes des autres pôles de l'aire métropolitaine. La faiblesse linguistique en est à nouveau une des principales raisons évoquées.

Le SDER de 1999 constatait que l'extension de l'influence sur le sud de la province du Luxembourg du commerce et de l'emploi grand-ducal s'accompagnait d'une forte pression immobilière. Il recommandait la mise sur pied de projet commun pour équilibrer et favoriser les retombées sur le versant wallon tel le Pôle Européen de Développement (Athus – Longwy – Redange). Arlon devait renforcer son rôle de porte d'entrée touristique et développer un secteur économique environnemental. Par ailleurs Athus et Arlon étaient reconnues comme pôles d'appui transfrontalier. De plus, une association était préconisée entre Libramont, Bertrix et Neufchâteau pour développer un point d'ancrage productif. Le PED reste un modèle concernant une reconversion concertée et globale avec un délai fixé (dix ans) dans un contexte transfrontalier. L'évaluation mitigée de Nathalie Arnould, vingt ans après le début de l'opération, tend à nuancer les retombées équilibrées sur le long terme avec en corollaire un certain nombre d'entreprises qui sont venues consommer les aides publiques pour ensuite mieux les chasser ailleurs à l'instar de Daewoo et de JVC sur le versant français (Arnould N., 2008).

Depuis cette expérience, les projets de coopération/reconversion ont profondément changé de nature. La politique luxembourgeoise s'est recentrée sur le Grand-Duché au travers des plans stratégiques sectoriels. La reconversion de Belval concerne principalement le territoire luxembourgeois. Pour ce projet, le déplacement de la frontière franco-luxembourgeoise est plus une contrainte du projet que l'expression d'une volonté de coopération entre territoires distincts. Les experts-répondants soulignent d'ailleurs le besoin de mutualisation de la Rock Hall implantée sur le site. Un glissement dans la manière du Luxembourg de capter les retombées est aussi perceptible à travers la généralisation du fonds Martelange ou Reynders. Celui-ci implique une compensation du Grand-Duché envers la Belgique pour les charges générées par les pendulaires vers le Luxembourg et s'applique d'ailleurs à l'ensemble du territoire national.

Il s'agit bien dans ce cas de retombées indirectes et non d'un projet de développement commun à l'aire métropolitaine luxembourgeoise. Force est donc de constater que les tendances lourdes de la polarisation luxembourgeoise se sont accentuées ces quinze dernières années avec une concurrence perçue par les experts-répondants qui s'est accrue dans le secteur de l'emploi.

La faiblesse relevée par les experts-référents de l'implication d'Arlon dans le réseau Tonicités confirme la difficulté à développer un nouveau projet structurant pour le sud Luxembourg depuis la fin du PED. À cette échelle, la Grande Région n'est pas le périmètre d'action approprié dans le cas d'une stratégie partagée sur l'aire métropolitaine luxembourgeoise. Le projet Quattropôle situé hors Wallonie est celui qui est susceptible de mieux équilibrer les relations entre Luxembourg et les pôles extérieurs. Ce constat peut sembler contradictoire avec les résultats de DELPHI. En effet, les experts-répondants considèrent l'institution de la Grande Région comme élément renforçant le versant wallon de l'aire métropolitaine. Il s'agit dès lors d'ajuster les échelles d'action au sein de la Grande Région, en fonction de la portée des projets à l'instar de la politique européenne appliquée sur les macro-régions.

Sur la partie occidentale de la Wallonie, le SDER de 1999 ciblait principalement Tournai et Mouscron comme villes susceptibles de bénéficier des retombées dues à leur situation transfrontalière. La capitale de la Wallonie picarde devait mieux valoriser ses qualités urbanistiques et patrimoniales tout en développant un parc d'affaires et une infrastructure d'accueil de qualité. Tant sur la localisation des équipements, l'identification des développements en cours sur Tournai Ouest et la perception des experts-répondants, ces objectifs semblent avoir été rencontrés. La rénovation du quartier Cathédrale à Tournai ressort nettement comme projet emblématique. Le Centre d'Affaires du Risquons Tout (CART) à Mouscron et le projet Negundo à Tournai s'inscrivent pleinement dans les recommandations du SDER. Ces réalisations illustrent la volonté du versant wallon de s'inscrire dans la métropolisation.

La faiblesse de Tournai, et dans une moindre mesure de Mouscron, réside à présent dans l'accessibilité aux pôles extérieurs (Lille surtout, Courtrai de manière moindre). Le mauvais score atteint par la mobilité de manière générale dans l'enquête DELPHI et la confirmation des experts-référents est à mettre en rapport avec la reconnaissance des pôles d'emploi extérieur comme moteur de développement et fait que cet aspect devrait concentrer une attention soutenue à l'avenir. Une des autres forces du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière est la grande convergence de point de vue entre les experts-répondants.

Le tableau 4 synthétise la typologie des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes proposée à l'issue des résultats intermédiaires de la recherche

	Maastricht/Liège/ Aix-la-Chapelle	Luxembourg	Lille
Moteurs	Logistique - mobilité	Logistique - pôles d'emploi extérieurs	Logistique - pôles d'emploi extérieurs
Potentiels de mutualisation	Logistique - recherche	Recherche - énergie	Santé - tourisme
Obstacles	Langues/divergences culturelles	Administration trop complexe et éloignement des centres de décision/concurrence dans le secteur commercial	Manque d'intérêt des autorités politiques/Concurrence emplois
Facteurs à rencontrer	Connaissance de l'autre	Type de relation	Échelle d'action pertinente
Structure spatiale	Polycentrique	Conurbation Lille-Roubaix-Mouscron	Monocentrique

Tableau 4 : Typologie des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes

6. CONCLUSIONS INTERMÉDIAIRES

L'examen des dynamiques métropolitaines dans les aires transfrontalières nécessiterait un approfondissement important pour en discerner toute les finesses. Karl-Heinz Lambertz soulignait, lors du séminaire organisé dans le cadre de la recherche, que l'examen du potentiel réel de développement des aires métropolitaines transfrontalières devait être précédé par de nombreux travaux scientifiques permettant les comparaisons. Les obstacles récurrents pour procéder à ces comparaisons ne sont pas levés malgré les efforts déployés depuis plus de cinquante ans. La présente recherche n'en a malheureusement ni le temps ni les moyens, mais elle dresse un état des lieux, objet de la présente note de recherche, et proposera dans un second temps des recommandations.

Une des premières pistes de réflexion est de développer une intelligence commune des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes. Il se dégage paradoxalement un sentiment de recul dans la connaissance de ces territoires alors que la cinquième période de programmation INTERREG débute. Cela se traduit par l'identification des facteurs dont il faut tenir compte pour élaborer une stratégie de captation des retombées des bénéfices de la métropolisation sur les pôles wallons. Ces bénéfices relèvent de l'attractivité des pôles extérieurs en matière d'emploi. Cette attractivité va s'accroître avec des courbes croisées en matière démographique présentes surtout sur les versants allemand et néerlandais. Ces derniers accuseront un vieillissement important de leur population à l'horizon 2030.

La croissance programmée des emplois sur le Grand-Duché du Luxembourg et la relative stagnation de la population active grand-ducale vont également renforcer sur ce versant l'attractivité de ce pôle d'emploi extérieur à la Wallonie. Suivant l'exemple de la relation de Mulhouse avec Bâle ou la politique économique luxembourgeoise, l'effet frontière reste cependant très prégnant dans le choix de localisation des entreprises. Les avantages fiscaux et le bénéfice de l'image de la métropole dominante jouent de manière plus fondamentale qu'un foncier attractif et bon marché. La volonté de développer le secteur logistique au Grand-Duché en témoigne tout comme l'évolution de l'occupation du sol entre 2000 et 2006. La consommation annuelle de l'espace en vue de l'artificialiser est plus importante dans le rayonnement des pôles métropolitains. Il est constaté une consommation de plus de 200 hectares par an au Luxembourg, à l'intérieur de la FUA lilloise et sur le versant néerlandais de la FUA MAHHL alors que sur l'ensemble des versants wallons les consommations sont nettement inférieures (17,7 ha/an dans l'aire métropolitaine LKT, 32,3 ha/an pour l'aire luxembourgeoise et 40,6 ha/an sur l'aire MAHHL).

Il est donc nécessaire d'envisager d'autres réflexions que l'attractivité foncière comme levier de développement. Des pistes s'esquissent par l'établissement de nouvelles relations partenariales sur des objets précis comme l'accessibilité au Luxembourg, l'attractivité des parcs d'activité économique wallons ou encore des alliances entre pôles de compétitivité avec comme objectif de se positionner sur le marché global. Le point commun de ces perspectives est de renforcer d'abord les coopérations et les partenariats entre les territoires wallons à l'instar de Mulhouse avec Mulhouse Alsace Agglomération.

Une autre orientation claire à inscrire dans les recommandations futures est la distinction de ce qui relève de la coopération tendant à équilibrer ou à mutualiser les infrastructures et les équipements de la consommation, ou du « braconnage », pour reprendre Henri Lewalle à propos de la santé lors du séminaire.

Dans cette tension le secteur commercial est dans une position ambiguë. Il est celui qui par nature favorise le plus d'échanges. Mais il est aussi celui qui se retrouve le plus en concurrence et donc difficilement mutualisable. Ce fut d'ailleurs un sujet tabou de la coopération de l'Euro District Trinational de Bâle illustrant ainsi les difficultés à élaborer une stratégie commune.

En outre, de manière générale, la thématique économique supplante le sujet environnemental. L'environnement est d'ailleurs reconnu par les experts-répondants comme un secteur a priori peu porteur pour les versants wallons des aires métropolitaines transfrontalières à l'avenir. Ce constat est en décalage avec les efforts importants réalisés dans la valorisation des trames vertes et bleues transfrontalières. A contrario, le secteur économique revient en première position comme secteur porteur pour renforcer dans le futur les trois aires métropolitaines transfrontalières. L'intégration économique est donc le défi à relever. Une recherche approfondie sur le bilan des expériences antérieures comme le PED ou la mise en œuvre de zones d'activité économique transfrontalières est à promouvoir avant de dresser des recommandations concrètes. L'analyse des pôles de compétitivité jouant sur les échelles locales et globales est aussi à investiguer pour définir les contours d'une stratégie singulière bénéficiaire à l'ensemble des acteurs transfrontaliers.

In fine, les recommandations du SDER de 1999 ont été relativement bien suivies par les pôles d'appui transfrontaliers que ce soit dans la recomposition urbaine ou le développement de secteurs économiques ciblés. Seul le tripôle Libramont – Neufchâteau – Bertrix ne s'est pas structuré de manière forte. Le pas supplémentaire que le nouveau SDT, et en préalable la deuxième phase de la recherche, devrait franchir est la mise au point d'une stratégie de la valorisation de ces efforts pour augmenter le rayonnement transfrontalier de ces pôles en mettant en avant les pertinences de chaque secteur à jouer sur la scène transfrontalière.

7. BIBLIOGRAPHIE

- ADU Lille Métropole (2012). *Aire métropolitaine de Lille*, Atlas, 235 p.
- Arnould N. (2008). *Aides fiscales ou aides directes, le cas du Pôle européen de développement*, Le Courrier hebdomadaire du CRISP, n°10, pp. 6-52.
- Ahrens M. (1973). *Rapport sur la confrontation des régions frontalières européennes*, Conseil de l'Europe, 44 p.
- Breuer H.W. (2005). *Aachener Innenstadt – verkaufsoffener Sonntag und mehr*, Présentation Power Point, 29 slides
- Commission internationale de coordination (1993). *MHAL – Perspective de développement spatial – projet*, Province du Limbourg (Pays-Bas), 74 p.
- CPDT (2007). *Quattropôle. Perspectives de développement pour le sud-est de la province du Luxembourg*, rapport d'expertise 5, 34 p.
- CPDT (2011). *Diagnostic territorial de la Wallonie*, CPDT, 287 p.
- Dalkey, Norman; Helmer, Olaf (1963). *An Experimental Application of the Delphi Method to the use of experts*. *Management Science* 9 (3): 458–467. doi:10.1287/mnsc.9.3.458.
- ESPON (2005). *ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe*, ESPON, 1000 p.
- ESPON (2010). *Metroborder. Région métropolitaine polycentrique transfrontalière. Analyse ciblée 2013/2/3. Rapport final 31/10/2010*. ESPON, 201 p.
- ESPON (2012). *TERCO European Territorial Cooperation as a Factor of Growth, Jobs and Quality of Life*, ESPON, 168 p.
- ESPON (2013). *TIGER - Territorial Impact of Globalization for Europe and its Regions*, ESPON, 72 p.
- Evrard E. & al. (2013). *The Delphi method in ESPON. State of the art, innovations and thoughts for future developments, Science in support of European Territorial Development and Cohesion. Second ESPON 2013 Scientific Report*, pp.187-191
- GaWC (2012). <http://www.lboro.ac.uk/gawc/world2012t.html>.
- Geron G. & al. (2004 – 2008). *Atlas transfrontalier*, huit tomes, Région wallonne, IWEPS, République française, INSEE, Région Nord-Pas de Calais.
- Houbart J. (2007). *Atlas de la coopération transfrontalière*, MOT, 2ème édition.
- Institut Destrée (2011). *Quels scénarios pour l'aménagement du territoire à l'horizon 2040*.
- MOT (2014). *L'observation des territoires transfrontaliers*, Les cahiers de la MOT n°9, 15 mars 2014, 14 p.
- Okoli C., Pawlowski S. (2004). *The Delphi method as a research tool: an example, design considerations and applications*. *Information & Management*, 42 (1). pp. 15-29. ISSN 03787206
- Ponds R. & al. (2013). *Atlas des opportunités pour le Limbourg méridional, Tongres, Liège et Aix-la-Chapelle*, Atlas voor Gemeente.
- SDER (2013). *Schéma de développement de l'espace régional. Une vision pour le territoire wallon*. Projet adopté par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013, SPW éditions, 139 p.
- SIG-GR (2013). *Système d'information géographique de la Grande Région*, Ministère de Développement Durable et des Infrastructures. Département de l'aménagement du territoire du Luxembourg.

8. GLOSSAIRE

Aire métropolitaine transfrontalière : est un espace comprenant un ensemble de pôles séparés par des distances pertinentes. Lors de l'étude ESPON Metroborder, il a été établi que l'aire métropolitaine fait référence à la plus grande ville en termes de démographie et non à une aire institutionnelle de coopération. De plus, dans le cadre transfrontalier, l'aire métropolitaine est partagée entre différents territoires institutionnels. Les aires métropolitaines objets de l'étude sont donc les aires d'influence sur le territoire wallon de Lille (LKT), Luxembourg (LUX), Liège/Maastricht/Aix-la-Chapelle (MAHHL).

Coopération transfrontalière : pour Jens Gabbe la coopération transfrontalière se caractérise par la coopération entre deux ou plusieurs autorités administratives voisines. On parle donc d'aires institutionnelles de coopération pour l'Eurométropole, l'Eurégio Meuse-Rhin, la Grande Région ou le réseau Tonicités.

DELPHI : la méthode DELPHI est une méthode visant à organiser la consultation d'experts sur un sujet précis. Elle se compose d'une série d'interrogations répétées, habituellement au moyen de questionnaires, d'un groupe d'individus dont les avis ou les jugements sont d'intérêt. Après l'interrogation initiale de chaque individu, chaque interrogation suivante est accompagnée de l'information concernant les réponses du tour précédent. L'individu est ainsi encouragé à reconsidérer et, si approprié, à changer sa réponse précédente à la lumière des réponses des autres membres du groupe (International Institute for Applied Systems Analysis).

Équipement : la notion d'équipement a été historiquement associée à leur financement public qui répond à un besoin collectif (équipement communautaire, scolaire, sportif...). A présent, l'équipement est également largement financé et exploité par le privé (complexe, de cinéma, santé, centres commerciaux...). Dans le cadre de l'enquête, l'équipement est donc compris comme une structure ou un ensemble urbanisé qui répond à un besoin collectif qu'il soit social, économique ou culturel.

Expert-référent : l'expert-référent est une personne ayant des connaissances dans le domaine de la coopération transfrontalière et participant aux séminaires organisés dans le cadre de cette recherche.

Expert-répondant : l'expert-répondant est une personne ayant des connaissances dans le domaine de la coopération transfrontalière et participant à l'enquête DELPHI organisée dans le cadre de cette recherche.

Gouvernance : ensemble des processus et des institutions qui participent à la gestion politique d'une société. Dans le cas de l'enquête, on se raccroche à la notion politique de la gouvernance, soit ce que Patrick Le Galès a défini comme un processus d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts propres discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés, incertains. Il s'agit donc bien des structures qui fonctionnent en réseau sur des objectifs communs comme les groupes de travail au sein des organes de coopération transfrontaliers qui sortent des modes de gouvernement classiques.

INTERREG : INTERREG est un programme de financement européen des projets transfrontaliers par le FEDER qui a débuté en 1990. Il est subdivisé en trois catégories : INTERREG A (transfrontalier), INTERREG B (Transnational), INTERREG C (Interrégional). Lorsqu'il est fait référence aux projets INTERREG dans le questionnaire il s'agit des projets INTERREG A soit les projets Eurégio Meuse-Rhin, Flandre Wallonie France et Grande Région.

Infrastructure : l'infrastructure est la composante d'un système qui constitue une condition de possibilité préalable au fonctionnement de ce système. Les infrastructures sont classiquement composées d'ouvrages, surtout de communication et de transport, qui assurent la connexion des lieux et des espaces géographiques et leur confèrent une fonction sociale créatrice de territoire/territorialité.

Intégration transversale: pour Metroborder l'intégration transfrontalière se mesure par la capacité des acteurs à combiner les dimensions fonctionnelles et stratégiques pour développer des stratégies transfrontalières. En regard de ces distinctions fonctionnelles, la formalisation de stratégies communes trouvera un terrain plus propice à des relations gagnant-gagnant potentielles. La définition du SDEC reprise dans le glossaire du SDER associe transversalité et intégration: « au-delà d'une simple reconnaissance d'interdépendances fonctionnelles et du développement de synergies potentielles, certaines politiques communautaires essaient d'élaborer une approche intégrée et multisectorielle à forte dimension spatiale » (SDER, 1999: A.24). Dans le cadre de cette recherche, L'intégration transversale des fonctions est comprise comme de degré de mutualisation de ces fonctions au sein de l'ensemble de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Métropoles: la métropole est un espace urbain qui, tout en permettant la participation des acteurs aux processus d'échelle mondiale reste une société locale. La métropole regroupe les fonctions de commandement (sièges sociaux des entreprises, services financiers, centre de recherche, etc.). Elle permet d'atteindre un niveau d'excellence à l'échelle mondiale. Les métropoles concernées par l'enquête sont Lille, Luxembourg et Liège.

Objectifs 1 & 2 du FEDER: le Fonds Européen de Développement Economique et Régional a été instauré en 1975. Il a depuis financé de nombreuses actions en matière économique, de développement urbain, de tourisme et de réhabilitation du patrimoine ou encore d'infrastructures. Ces actions se retrouvent pour l'essentiel financées dans les programme Objectif 1 (Hainaut) et Objectif 2 (province de Liège). Le FEDER a par exemple subsidié dans les aires transfrontalières wallonnes les parcs scientifiques, les plateformes logistiques, la rénovation du quartier des Guillemains ou du quartier Cathédrale à Tournai...

Réseau: les réseaux sont de différentes natures. On distingue les réseaux techniques servant au transport d'une matière que ce soit les voiries, Internet, les transports collectifs... des réseaux urbains qui sont des villes reliées entre-elles par des interactions et de flux d'échanges, des réseaux de coopération qui sont des groupes en interaction sur un objectif commun, des réseaux sociaux qui relient des individus entre eux par des interfaces Internet.