

**CONTRIBUTION AU RAPPORT FINAL  
SUBVENTION 2014-2015  
Octobre 2015**

**VOLUME ANNEXE**

**RECHERCHE N° 5**

COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Rapport scientifique



**Responsable scientifique**

Pour le CREAT : Alain Malherbe

**Chercheurs**

Pour le CREAT : Leclercq Alexandre

Malherbe Alain

Quadu Fiorella

## TABLE DES MATIERES

|   |          |
|---|----------|
| <b>TABLE DES MATIERES .....</b>   | <b>3</b> |
| ABREVIATIONS.....   | 5        |
| TABLE DES ILLUSTRATIONS.....  | 7        |
| I. CONTEXTE DE LA RECHERCHE .....   | 9        |
| II. METHODOLOGIE ET ETAT DE LA LITTERATURE .....  | 12       |
| 2.1. <i>Exposé général de la méthodologie</i> .....   | 12       |
| 2.1.1. Les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes .....  | 12       |
| 2.1.2. Recueil des données quantitatives .....  | 15       |
| 2.1.3. Approche itérative par la méthode DELPHI .....   | 16       |
| 2.2. Séminaire 1 .....  | 20       |
| 2.3. <i>Etat de la littérature</i> .....  | 20       |
| 2.3.1. Transfrontalier .....  | 20       |
| 2.3.2. Les aires métropolitaines transfrontalières .....  | 22       |
| III. ANALYSE DES AIRES.....   | 25       |
| 3.1. <i>Analyse comparative des stratégies et enjeux métropolitains dans les AMTW</i> .....                               | 25       |
| 3.1.1. Les visions en présence .....  | 25       |
| 3.1.2. Etats des lieux .....  | 25       |
| 3.1.3. L'AMT LKT.....   | 27       |
| 3.1.4. L'AMT Luxembourgeoise.....   | 34       |
| 3.1.5. L'AMT MAHHL.....   | 40       |
| 3.1.6. Synthèse et tendances dans les versants extérieurs des AMTW .....  | 45       |
| 3.2. <i>Enquête DELPHI</i> .....  | 46       |
| 3.2.1. Résultats du 1 <sup>er</sup> volet .....   | 46       |
| 3.2.2. Résultats du 2 <sup>ème</sup> volet .....  | 66       |
| 3.2.3. Résultats.....   | 68       |
| 3.3. <i>Le développement des aires de coopération transfrontalières – mise en évidence des enjeux quantitatifs</i> .....  | 71       |
| 3.4. <i>Bruxelles : constats des dynamiques actuelles pour la Wallonie</i> .....  | 76       |
| 3.4.1. Introduction .....   | 76       |
| 3.4.2. Le contexte administratif et institutionnel .....  | 78       |
| 3.4.3. Analyse des aires et échelles d'analyse – Cas de l'hinterland bruxellois .....                                     | 80       |
| 3.4.4. Analyse des dynamiques actuelles pour la Wallonie .....  | 87       |
| 3.4.5. Analyse foncière .....   | 93       |
| 3.4.6. Structuration des réseaux et flux de mobilité .....  | 99       |
| 3.4.7. L'économie et l'emploi .....   | 106      |
| 3.4.8. Conclusions .....  | 117      |
| IV LES SEMINAIRES .....   | 119      |
| 4.1. <i>Séminaire 1 : Les dynamiques transfrontalières dans les aires métropolitaines wallonnes</i><br>119                | 119      |
| 4.2. <i>Séminaire 2 : Quel développement pour les aires métropolitaines transfrontalières en Wallonie ?</i> .....         | 122      |
| 4.2.1. Introduction et objectifs.....   | 122      |
| 4.2.2. Présentation des résultats .....   | 123      |
| 4.2.3. Secteurs socio-économique et mobilité.....   | 123      |
| 4.2.4. Secteurs de l'économie résidentielle .....   | 126      |
| 4.2.5. Le secteur de la santé .....   | 129      |
| 4.2.6. Le secteur culturel .....  | 130      |
| 4.2.7. Synthèse des résultats .....   | 130      |
| V RECOMMANDATIONS .....   | 132      |
| 5.1. <i>Préambule</i> .....   | 132      |
| 5.2. <i>Recommandations transversales</i> .....   | 132      |
| 5.3. <i>Recommandations par aire métropolitaine transfrontalière</i> .....  | 134      |
| 5.3.1. AMT LKT .....  | 134      |
| 5.3.2. AMT MAHHL .....  | 135      |
| 5.3.3. AMT Luxembourg .....   | 136      |
| VI ELEMENTS DE METHODE POUR MIEUX INTEGRER/ANTICIPER LES DEVELOPPEMENTS DES AIRES METROPOLITAINES EN WALLONIE (SDER)..... | 138      |

---

|      |                           |     |
|------|---------------------------|-----|
| VII  | CONCLUSIONS FINALES ..... | 140 |
| VIII | BIBLIOGRAPHIE .....       | 144 |
| IX   | GLOSSAIRE .....           | 147 |



## Abréviations

AMTW : Aire Métropolitaine Transfrontalière Wallonne

CPER : Contrat de Plan Etat Région

DPR : Déclaration de Politique Régionale

CGET : Commissariat Général à l'Égalité des Territoires

FEDER : Fonds Européens de Développement Régional

FRNB : Fédération Royale du Notariat Belge.

FUA : Fonctionnal urban area

GECT : Groupement européen de coopération territoriale

IBA : International Bauausstellung

IVL : Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept

KUL : Katholieke Universiteit Leuven

LAU : Local Administrative Unit

LEP : Landesentwicklungsplan

LKT : Lille / Courtrai / Tournai

LMCU : Lille Métropole Communauté Urbaine

LP3LP : Landscape Policy Three Countries Parks

M2A : Mulhouse Alsace Agglomération

MAHHL : Maastricht / Aix-la-Chapelle / Hasselt / Heerlen / Liège

MAPAM : Modernisation de L'action Publique territoriale et de l'Affirmation des Métropoles

MEL : Métropole Européenne de Lille

MOT : Mission Opérationnelle Transfrontalière

MUA : Morphologic Urban Area

MWR : Mouscron – Watrelos – Courtrai

OCDE : Organisation pour la Coopération et le Développement Economique

ONU : Organisation des Nations Unies

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PED : Pôle Européen de Développement

POL : Provinciaal Omgevingsplan Limburg

RTE-T : Réseau TransEuropéen de Transport

RSWV : Ruimtelijk Structuur Pla van West-Vlaanderen

SALK : Stratetisch ActiePlan Limburg in het Kwadraat

SCoT : Schéma de Cohérence Territorial

SDER : Schéma de Développement de l'Espace Régional

SDT : Schéma de Développement Territorial wallon

SRADDT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

T.OP : Territorial Ontwikkelingsprogramma

TTR - ELAt : Top Technology Region – Eindhoven / Louvain/Aix-la-Chapelle

UCL : Université Catholique de Louvain

ZAE : Zone d'activité économique

ZIP/QI : Zone d'Initiative Privilégiée / Quartier d'Initiative

ZOAST : Zones Organisées d'Accès aux Soins Transfrontaliers

## Table des illustrations

|   |    |
|---|----|
| Figure 1 : Inscription de la Wallonie dans les aires métropolitaines-scénario volontariste .....  | 9  |
| Figure 2 : Densité d'activités métropolitaines au km <sup>2</sup> dans l'Europe du Nord-Ouest .....   | 13 |
| Figure 3 : Carte des aires de coopérations transfrontalières et des aires urbaines fonctionnelles .....   | 14 |
| Figure 4 : Les volets de l'enquête DELPHI .....   | 17 |
| Figure 5 : Les étapes de l'enquête DELPHI .....   | 18 |
| Figure 6 : Les questionnements du premier volet DELPHI .....  | 19 |
| Figure 7 : schéma théorique d'analyse des documents: .....  | 25 |
| Figure 8 : schéma d'analyse des documents de l'AMT LKT .....  | 27 |
| Figure 9 : Aire métropolitaine et Groupement Européen de coopération territoriale en Nord – Pas de Calais .....   | 29 |
| Figure 10 : Structure spatiale de la Flandre occidentale (source Rujimetijk Structuur Plan van West-Vlaanderen) .....   | 32 |
| Figure 11 : Schéma d'analyse des documents de l'AMT luxembourgeoise .....   | 35 |
| Figure 12 : Schéma PADD – Grande Région .....   | 35 |
| Figure 13 : Structure spatiale IVL 2003 .....   | 37 |
| Figure 14 : Saturation des réseaux routiers FUA's Luxembourg .....  | 38 |
| Figure 15 : Schéma d'analyse des documents de l'AMT MAHHL .....   | 40 |
| Figure 16 : Le Limbourg Néerlandais dans la région technologique TTR-ELAt. ....   | 42 |
| Figure 17 : Stratégie territoriale du TO.P Limburg .....  | 44 |
| Figure 18 : Les moteurs de développement dans les aires métropolitaines transfrontalières .....   | 47 |
| Figure 19 : Les fonctions qui contribuent au développement de l'aire métropolitaine transfrontalière .....  | 48 |
| Figure 20 : Vision de la coopération transfrontalière .....   | 50 |
| Figure 21 : Position de la ville wallonne principale dans l'aire métropolitaine transfrontalière .....  | 51 |
| Figure 22 : Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège .....  | 52 |
| Figure 23 : Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Lille / Courtrai / Tournai .....  | 53 |
| Figure 24 : Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire luxembourgeoise .....   | 53 |
| Figure 25 : Fonctions bénéficiaires d'un développement plus important grâce à leur proximité avec le pôle métropolitain transfrontalier .....                       | 54 |
| Figure 26 : Équipement les plus fréquentés dans l'aire métropolitaine .....   | 55 |
| Figure 27 : Équipement contribuant à l'image positive de l'aire métropolitaine .....  | 55 |
| Figure 28 : Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège à l'avenir .....  | 57 |
| Figure 29 : Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire lilloise à l'avenir .....  | 57 |
| Figure 30 : Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Luxembourgeoise à l'avenir .....   | 58 |
| Figure 31 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège .....    | 59 |
| Figure 32 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire Lille / Courtrai / Tournai .....              | 59 |
| Figure 33 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire luxembourgeoise .....                         | 60 |
| Figure 34 : Fonctions intégrées de manière transversale dans le développement économique des aires métropolitaines transfrontalières .....                          | 61 |
| Figure 35 : Secteurs subissant les concurrences des métropoles voisines .....   | 63 |
| Figure 36 : Obstacles à l'intégration du versant wallon des aires métropolitaines transfrontalières .....   | 63 |
| Figure 37 : Recommandations pour le schéma de développement territorial wallon proposées dans le second volet DELPHI –Versant wallon de l'aire LKT .....            | 68 |
| Figure 38 : Recommandations pour le schéma de développement territorial wallon proposées dans le second volet DELPHI –Versant wallon de l'aire MAHHL .....          | 68 |
| Figure 39 : Recommandations pour le schéma de développement territorial wallon proposées dans le second volet DELPHI–Versant wallon de l'aire luxembourgeoise ..... | 68 |
| Figure 40 : Localisation du commandement économique dans l'Europe du Nord-Ouest en 2006 .....   | 72 |
| Figure 41 : Carte de la population en 2011 par maille de 1 km <sup>2</sup> .....  | 72 |
| Figure 42 : Carte de la progression relative de la population 2007-2012 .....   | 73 |
| Figure 43 : Carte de l'occupation du sol .....  | 74 |
| Figure 44 : Carte du PIB par habitant, 2011 .....   | 75 |
| Figure 45 : Carte des pôles de compétitivité présents dans les FUA's transfrontalières wallonnes .....  | 76 |
| Figure 46 : Délimitations administratives & paysage institutionnel - VI réforme de l'état (CPDT, 2015) .....  | 79 |
| Figure 47 : Zone RER .....  | 86 |
| Figure 48 : Densité de population (hab./km <sup>2</sup> ) en 2011 .....   | 88 |
| Figure 49 : Analyse comparée de l'évolution démographique de 2005 à 2015 [Base 1 = situation en 2005] .....   | 89 |
| Figure 50 : Evolution démographique de 2005 à 2015 au sein de la zone RER .....   | 90 |

|  |     |
|--|-----|
| Figure 51 : Part des plus de 65 ans en 2015.....   | 91  |
| Figure 52 : Part de la population âgée de 0 à 18 ans.....  | 92  |
| Figure 53 : Carte d'occupation du sol en 2012 .....  | 94  |
| Figure 54 : Progression des terres artificialisées de 2000 à 2012 .....  | 95  |
| Figure 55 : Affectation du sol.....  | 96  |
| Figure 56 : Comparaison cartographique des prix moyen des maisons et appartements au sein de la zone RER en 2014.....          | 97  |
| Figure 57 : Prix moyen d'une maison ordinaire en 2014.....   | 98  |
| Figure 58 : Structuration des réseaux de transport.....  | 99  |
| Figure 59 : Evolution de la saturation des réseaux routiers.....   | 100 |
| Figure 60 : Structuration du réseau de transport ferroviaire .....   | 101 |
| Figure 61 : Travaux d'infrastructures réalisés et prévus du réseau RER.....  | 102 |
| Figure 62 : Accessibilité du pôle métropolitain bruxellois en transport en commun.....   | 103 |
| Figure 63 : Flux domicile-travail (ONSS 2008-2013).....  | 104 |
| Figure 64 : Nombre d'emploi en 2012 et progression entre 2008 et 2012 sur la zone RER.....                                     | 107 |
| Figure 65 : Nombre d'emploi et catégorie en 2012.....  | 108 |
| Figure 66 : Progression de salariés entre 2008 et 2012.....  | 109 |
| Figure 67 : Taux de chômage en 2012.....   | 110 |
| Figure 68 : Progression du taux de chômage de 2008 à 2012.....   | 111 |
| Figure 69 : Répartition des actifs inoccupés par niveaux d'études au sein de la zone RER.....                                  | 112 |
| Figure 70 : Part des actifs ayant fait des études supérieures en 2015 en Wallonie.....   | 112 |
| Figure 71 : Nombre d'entreprises actives assujetties à la TVA et progression de 2008 à 2014 .....                              | 114 |
| Figure 72 : Répartition comparée des secteurs d'activités des entreprises en 2014 au sein et hors zone RER .                   | 115 |
| Figure 73 : Progression absolue et relative du nombre d'entreprises de 2008 à 2014 par secteur d'activité .....                | 116 |
| Figure 74 : Prix médians annuels des maisons d'habitations en zone frontalière Province de Liège – 2011-2014.<br>.....         | 127 |
| Figure 75 : Prix médians annuels des maisons d'habitations en zone frontalière Province du Luxembourg – 2011-2014.....         | 127 |
| <i>Figure 76 : Prix médians annuels des maisons d'habitations en zone frontalière Province du Hainaut – 2011-2014</i><br>..... | 128 |
| Figure 77 : Activité immobilière dans la zone frontalière franco-belge : Tournai-Mouscron-Arlon – 2011-2014. .                 | 128 |
| Figure 80 : Schéma méthodologique de synthèse.....   | 138 |

## I. CONTEXTE DE LA RECHERCHE

La Wallonie est entourée de pôles urbains importants (Bruxelles, Lille, Luxembourg, Aix-la-Chapelle et le Limbourg méridional néerlandais comprenant Maastricht et l'ancien bassin minier d'Heerlen). Les pôles wallons (Arlon, Mouscron, Tournai, les villes du Brabant Wallon) sont situés dans ces aires métropolitaines transfrontalières ou transrégionales (figure 1). Les structures spatiales de ces aires métropolitaines sont principalement polarisées sur une métropole (Lille, Luxembourg, Bruxelles). Seules les villes MAHHL (Maastricht, Aix-la-Chapelle, Hasselt, Heerlen, Liège) constituent pour leur part une structure polycentrique plus équilibrée. Cependant pour reprendre Estelle Evrard et Tobias Chilla, le défi majeur est de pouvoir jouer des asymétries fonctionnelles et institutionnelles afin de proposer des pistes partagées de développement territorial dans des territoires disjoints (Beck J. & Wassenberg B., dir., 2014).

Ces pôles urbains extérieurs sont susceptibles d'être des leviers de développement et d'intégration des territoires dans la mondialisation. Les travaux de Saskia Sassen, Peter Hall et Kathy Pain (Hall P. & Pain K., eds, 2006) ou encore les recherches effectuées dans le cadre du programme ESPON mettent en lumière les mécaniques territoriales à l'intérieur de la globalisation. Les aires métropolitaines sont reconnues comme étant les pôles attracteurs de cette globalisation économique. Dans ce cadre, le transfrontalier concerne les territoires séparés par des limites nationales et/ou régionales. Les aires métropolitaines transfrontalières regroupent donc des aires fonctionnelles séparées par des limites institutionnelles étatiques ou régionales dans le cadre des Etats fédérés. Elles agissent selon une dynamique centrifuge (la frontière joue son rôle de séparation) ou centripète (la frontière joue son rôle d'interaction) (ESPON, 2011). La littérature a surtout envisagé l'intégration transfrontalière sur base des flux, de la gouvernance ou selon une identité partagée (Durand F., 2013).

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.

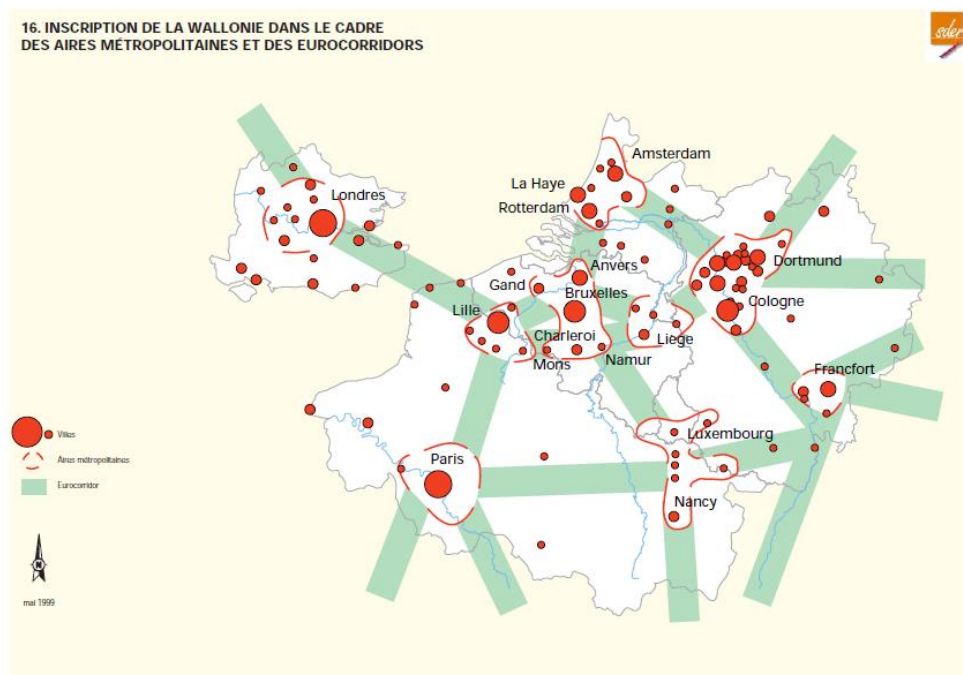


Figure 1 : Inscription de la Wallonie dans les aires métropolitaines-scénario volontariste (source : SDER, 1999)

La politique transfrontalière européenne se met en place après la deuxième guerre mondiale. Elle encourage la constitution d'aires de coopération transfrontalières 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 de 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 augmenter les besoins de mobilité. Dans ce contexte, les frontières institutionnelles (États et Régions) agissent alors dans un double mouvement d'attraction, avec des prix fonciers plus ou moins intéressants pour les ressortissants des autres versants frontaliers possédant un cadre de vie plus recherché, et de ségrégation en limitant les retombées des économies d'agglomération sur les territoires voisins. Les frontières ont encore un rôle puissant de singularisation de territoires pourtant voisins.

Pour favoriser les interrelations dans des 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 Jules Destrée en 2011 décrit dans le scénario « les invasives » les conséquences que pourraient avoir, pour le territoire wallon, une passivité envers les 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 transfrontaliers.

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 en outre l'expertise produite en 2007 s'attachant à dégager les enjeux pour le Sud-Luxembourg du réseau du Quattropôle (CPDT, 2007). Il est également à signaler une antériorité plus grande au sein de l'aire métropolitaine de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège pour définir une stratégie d'adaptation du territoire à la métropolisation. En effet, le document stratégique Perspective de Développement Maastricht – Aix-la-Chapelle – Hasselt – Liège produit en 1993 en témoigne (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 les versants extérieurs à la Wallonie (ESPON, 2010 ; ADU Lille Métropole, 2012).

Mais force est de constater que les lacunes dans la connaissance des dynamiques dans les 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 aires métropolitaines, 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.

## II. Méthodologie et état de la littérature

### 2.1. Exposé général de la méthodologie

La méthode qui a été appliquée pour répondre à cette demande croise une approche quantitative sur base des données et publications existantes et qualitatives en suivant la méthodologie DELPHI. Il faut toutefois relever, et nous allons y revenir, qu'après plus de cinquante ans de prise de conscience de l'importance de la thématique transfrontalière pour la construction européenne (Ahrens M., 1973), elle souffre encore de faiblesse et du manque de cohérence des données quantitatives. Il est toujours aussi difficile d'observer précisément les dynamiques à l'intérieur 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 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.

Le croisement de ces deux résultats (bibliographique et enquête DELPHI) est réalisé lors de discussions au cours de deux séminaires regroupant des experts-référents transfrontaliers. Les séminaires ont 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 sont produits en deux phases. Ce rapport de recherche présente les résultats de la première phase consacrée à un état des lieux des dynamiques au sein des aires métropolitaines transfrontalières.

#### 2.1.1. 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 une concentration des centres de décision ou des activités à haute valeur ajoutée dans les métropoles et sur les grandes infrastructures routières qui y conduisent tout en dispersant 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).

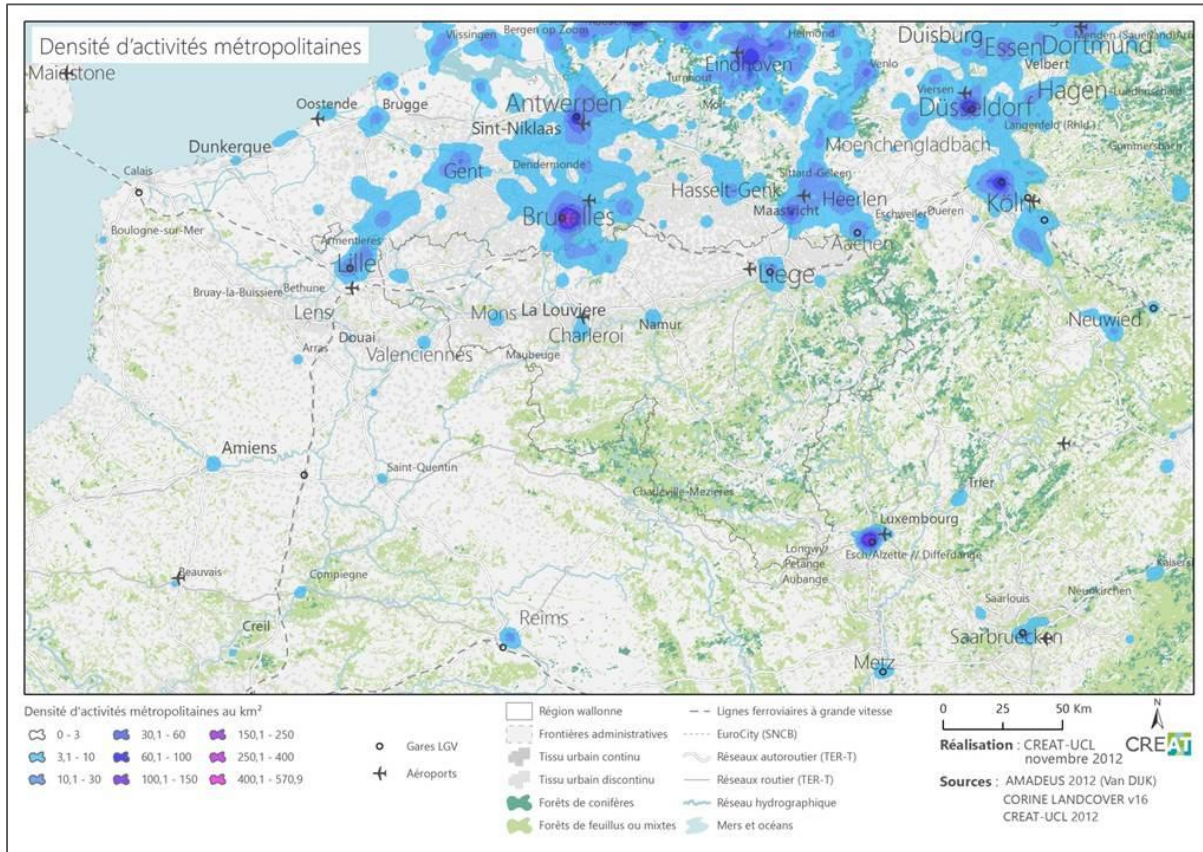


Figure 2 : Densité d'activités métropolitaines au km<sup>2</sup> dans l'Europe du Nord-Ouest (CREAT, 2012)

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 présente 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 fait l'objet d'une analyse au point 3.4.

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 ne recouvrent pas l'ensemble de ces périmètres politiques de coopération et n'ont 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 Area (FUA) déterminées lors de la recherche ESPON sur le polycentrisme (ESPO, 2005). Le périmètre des FUAs correspond aux relations domicile / travail qui doivent 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.

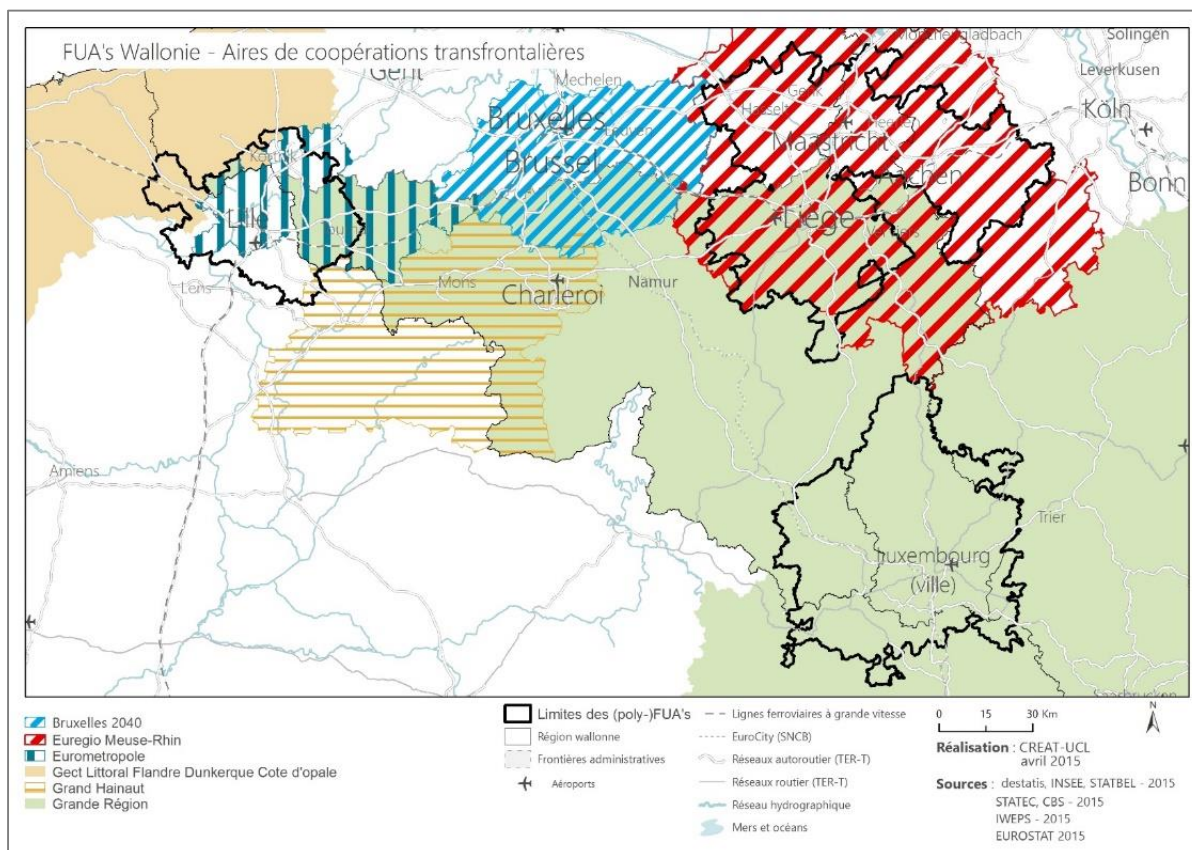


Figure 3 : Carte des aires de coopérations transfrontalières et des aires urbaines fonctionnelles (CPDT - CREAT, 2015)

### 2.1.2. Recueil des 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. Le point 3.4 met en discussion le périmètre fonctionnel de l'aire bruxelloise.

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);

| <b>Pays</b> | <b>Échelle de l'unité statistique</b>              |
|-------------|--|
| 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.

De plus, 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 modélisation et des données non validées, n'ont pas permis de tirer des conclusions définitives et claires quant à la mobilité transfrontalière. De plus, concernant les flux des personnes entre les différentes régions transfrontalières, les matrices origine-destination disponibles n'intègrent pas l'information de l'origine ou de la destination à une échelle adéquate (arrondissement, commune, etc.) et ce hors du pays considéré pour la statistique.

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.

### 2.1.3. 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 reprend les propositions d'hypothèses de développement des aires métropolitaines transfrontalières élaborées à partir du premier volet et les valide ;
- deuxième séminaire : comparaison et discussion des résultats quantitatifs et qualitatifs du deuxième volet.

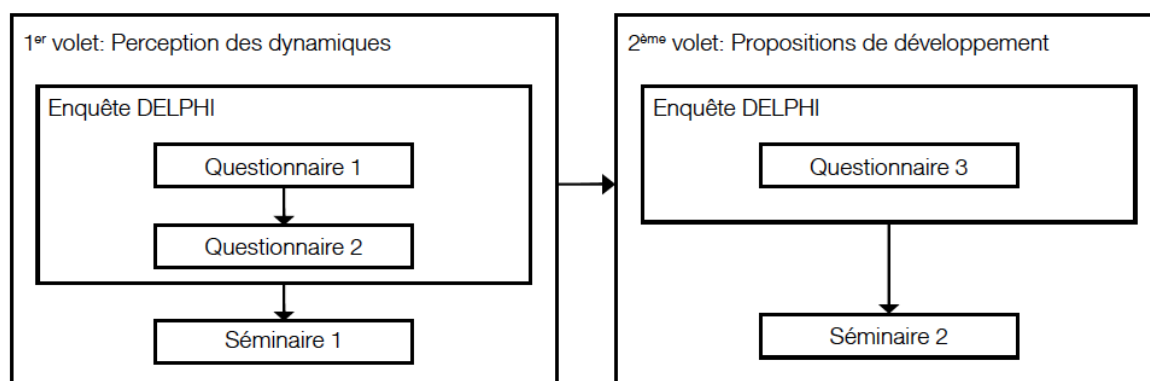


Figure 4 : Les volets de l'enquête DELPHI

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 transfrontalières ;
- 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.

### 2.1.3.1. Le déroulement de l'enquête

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

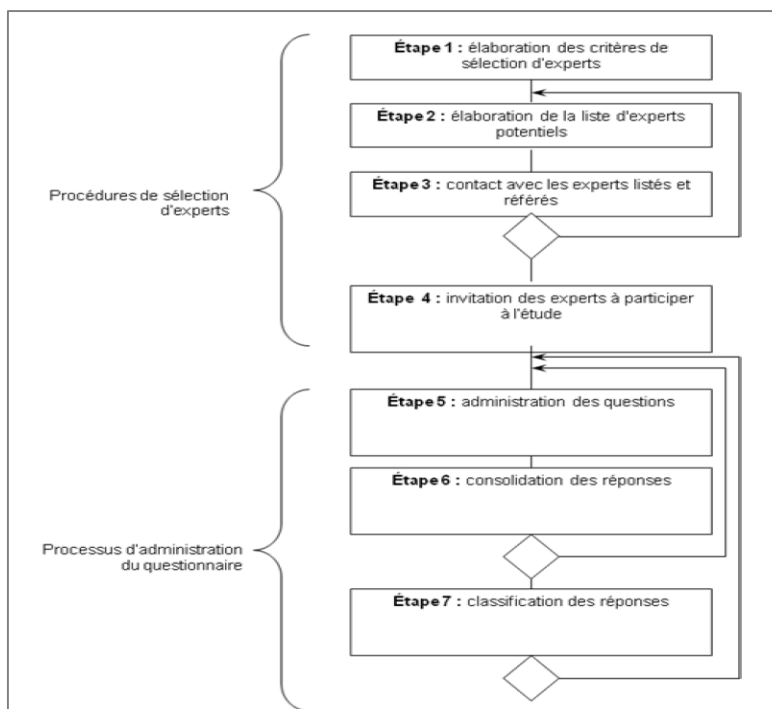


Figure 5 : Les étapes de l'enquête DELPHI (Source : Consensus par la méthode Delphi sur les concepts clés des capacités organisationnelles spécifiques de la gestion des connaissances. J.-P. Booto Ekionea, P. Bernard, M. Plaisent, 2011. Université du Québec à Montréal. RECHERCHES QUALITATIVES – Vol. 29(3), 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 d'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. A la fin des deux tours, un séminaire est organisé avec des experts-référents (point 2.4.).

### 2.1.3.2. 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.

### 2.1.3.3. 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 dans le point précédent, les coordonnées de chaque expert et le nom de la structure dans lequel il évolue.

### 2.1.3.4. 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 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 utiles pour les envois ultérieurs. Chaque expert reçoit un questionnaire caractérisé par l'aire métropolitaine concernée.

### 2.1.3.5. Le questionnaire

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

#### 1<sup>er</sup> volet DELPHI – perception des dynamiques

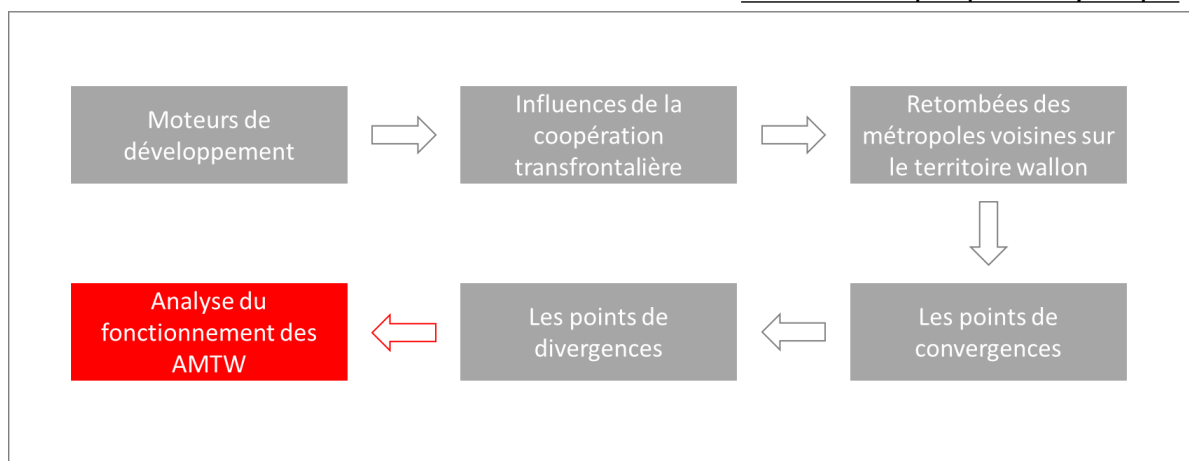


Figure 6 : Les questionnements du premier volet DELPHI

Préalablement à l'envoi du questionnaire, 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.

A 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 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.

## 2.2. Séminaire 1

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 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 dynamiques des aires métropolitaines tandis que le second doit permettre de retenir les orientations de développement en matière de coopération transfrontalière.

## 2.3. Etat de la littérature

### 2.3.1 Transfrontalier

L'espace transfrontalier se définit classiquement comme un espace de voisinage. Il est donc essentiellement de proximité et traite de questions communes à cette échelle. Les distances de part et d'autre de la frontière qui délimitent cet espace varie de entre 15 et 20 kilomètres pour définir les statuts des travailleurs transfrontaliers par exemple. Il se différencie de l'échelle transrégionale des programmes INTERREG B ou transnationale. Les attentes du développement transfrontalier sont ainsi dans le cadre de cette recherche circonscrits par aire métropolitaine transfrontalière. Cette précision à son importance dans le cadre des politiques territoriales à mener et de leurs objectifs. La gestion de ces territoires de proximité allie deux complexités inhérentes à leur nature. La première est qu'il s'agit de trouver des accords de développement territorial concernant des territoires infra-étatiques appartenant à des souverainetés distinctes ayant leurs compétences, systèmes d'aménagement et référents symboliques propres. La seconde est que ces territoires se sont équipés durant toute la période industrielle sur des bases distinctes avec des infrastructures qui au mieux se sont mutualisées, au pire où la concurrence s'est renforcée.



La planification transfrontalière a fait l'objet de plusieurs travaux. Des essais de définitions de stratégies de développement entre des territoires transfrontaliers ont déjà eu lieu sur plusieurs de ces espaces. Pour Frédéric Durand, la planification transfrontalière aux échelles retenues par l'Europe (transfrontalier, transrégional et transnational) repose sur quatre piliers : le SDEC, INTERREG, ESPON et les Agendas territoriaux (Durand P., 2014).

Dans les faits la planification spatiale transfrontalière a comme objectif principal de rencontrer les préoccupations des acteurs sur des thèmes partagés. Les quatre piliers repris par Frédéric Durand agissent à des degrés divers. Des concepts du SDEC subsistent essentiellement l'organisation polycentrique du territoire sans que l'on puisse déterminer avec rigueur ce que celle-ci recouvre. ESPON dans son volet de recherches ciblées (Target Analysis) sert essentiellement de support de recherche pour des acteurs transfrontaliers. C'est le cas du projet Metroborder qui propose le concept de Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière pilotée par le Grand-Duché du Luxembourg ou du projet LP3LP, Landscape Policy for the Three Countries Park prolongeant les réflexions sur le Parc des Trois Pays entre la région d'Aix-la-Chapelle, le Sud-Limbourg néerlandais et la région liégeoise.

En outre, les territoires transfrontaliers ont déjà bénéficié de quatre programmations INTERREG. La logique de fonctionnement de ces moyens de financement fait que leur ancrage territorial sur la durée est difficile. Dans certains cas ces moyens sont mobilisés pour élaborer des études de faisabilité pour des investissements lourds supportés par d'autres crédits. Les objectifs de la dernière programmation tendent à inverser cette tendance. Il est trop tôt pour en voir les effets puisque les résultats du premier appel à projet ne sont pas encore connus.

Etapes clés de la planification spatiale transfrontalière suivant Durand (Durand F., 2014) :

- Phase d'échanges et de dialogues
- Phase de contractualisation (GECT...)
- Phase de réflexion et de conceptualisation
- Phase d'études préliminaires
- Phase de planification
- Phase opérationnelle

Les aires transfrontalières reprennent la méthodologie du projet d'orientation plutôt que l'élaboration d'une planification prescriptive. Plusieurs objectifs sont dès lors poursuivis au travers de l'élaboration du projet. Ces objectifs se retrouveront de manières sous-jacentes dans les recommandations et qui sont parfois plus importants que les effets premiers escomptés. Ils sont donc importants à prendre en compte tant dans la lecture des projets territoriaux des territoires voisins que dans l'élaboration des instruments de mutualisation ou de captation des retombées présentes dans les AMTW. Gilles Pinson identifie l'accumulation de nouvelles ressources comme suit (Pinson G., 2004 : 210):

- Financières,
- Cognitives,
- Politiques,
- Organisationnelles

Par ailleurs, les influences les plus importantes de l'aire métropolitaine sur un développement économique intégré concernent surtout les entreprises de moins de 10 salariés. L'économie

d'agglomération de proximité est donc une des attentes les plus pertinentes dans le cadre du développement des aires métropolitaines transfrontalières. Il s'agit donc d'accorder le territoire de l'aire métropolitaine à cette contingence. Un territoire économique intégré serait dès lors d'avoir un écosystème transfrontalier qui soit suffisamment imbriqué. Le rapport va revenir sur ces questions qui traversent le développement métropolitain des aires transfrontalières comme les freins (concurrences, compétences linguistiques), le levier (coopérations), les échelles et les aires qui pourraient être pertinentes.

### 2.3.2. Les aires métropolitaines transfrontalières

La question posée se concentre sur les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes (AMTW). L'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).

Les aires métropolitaines sont associées régulièrement aux effets d'agglomération qui sont classiquement entendus dans le domaine économique comme des économies dans le coût de production et de transactions générées par la proximité des entreprises. Cette proximité est susceptible de produire des effets de mutualisation et de renforcement d'un tissu économique local par sa complémentarité. Paul Krugman territorialise ces effets d'agglomération en relevant les différents atouts dont bénéficieraient les entreprises à se localiser dans des aires urbaines fonctionnelles et ainsi obtenir des *rendements croissants*.

Parmi les atouts identifiés relevons : un bassin d'emploi disposant de compétences multiples, les possibilités de disposer des services avancés ou encore l'inscription dans des réseaux de proximité de recherche-développement profitant des économies d'échelle (Krugman P., 1991 ; Coissard S., 2007). Les travaux visent donc à localiser les activités économiques en fonction des aménités contribuant à leur croissance. Plus que le périmètre de l'aire métropolitaine, c'est le fonctionnement des échanges internes à celle-ci dans et la localisation des équipements et des infrastructures qui prime. Par ailleurs plusieurs recherches ont cherché à délimiter des aires métropolitaines transfrontalières tout en ne surmontant pas certains biais. Nous allons y revenir plus loin.

Cette transposition du mécanisme de l'effet d'agglomération dans le champ territorial a été mise en débat au travers d'une abondante littérature. Les territoires transfrontaliers s'en sont également saisis depuis la fin des années cinquante pour certains, et plus récemment pour la plupart sous l'impulsion européenne traduite dans le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC) et les agendas territoriaux qui ont suivis. L'ensemble de ces objectifs politiques sont traduits en partie dans les programmes INTERREG.

Les dernières évolutions sur l'analyse des aires métropolitaines dans le contexte de la globalisation ont introduit le concept d'économie circulaire. Ce concept a des applications très concrètes dans les bénéfices induits des aires métropolitaines. Une de ces applications est de comprendre et de cerner la nature, les processus et l'intensité des intégrations en présence dans les aires métropolitaines transfrontalières. Ces trois éléments (nature, processus, intégration) permettent de guider des politiques territoriales de développement, de mutualisation ou à l'inverse les concurrences agissant dans les aires métropolitaines

transfrontalières. La bonne mesure des disparités subsistants entre les différents versants des aires métropolitaines (fiscales, normatives, sociales, culturelles...) tout comme les points de convergences possibles sont dès lors essentielles à un travail préalable d'identification des faisceaux de développement.

En outre et pour reprendre Laurent Davezies, le discours actuel sur la globalisation défend qu'il n'y aurait point de salut pour les espaces exclus des dynamiques métropolitaines (Davezies L., 2006). Les dynamiques territoriales ne seraient plus liées pour Davezies à l'agglomération mais aux relations entre les espaces productifs et les espaces résidentiels sur des espaces fonctionnels extrêmement larges. La délimitation des aires métropolitaines reste donc à géométrie variable suivant les approches. Les résultats obtenus par la recherche sur l'aire métropolitaine bruxelloise présentent une traduction de cette complexité.

Au-delà de ce constat, le contexte métropolitain transfrontalier, comme on l'a vu, est tributaire de l'intégration de ses différents versants. Là aussi, de nombreuses observations ont été produites avec les écueils encore persistants comme le manque de robustesse ou l'absence de données. Souvent au départ de présupposés il est soutenu que l'intégration des agglomérations transfrontalières est favorable à la compétitivité de l'aire métropolitaine (Sohn C. & al., 2007). La frontière obligerait ainsi à coopérer à développer des compétences relationnelles qui seraient indispensables pour mieux se situer dans la globalisation. Deux types d'intégration sont alors distingués, l'intégration fonctionnelle et l'intégration institutionnelle. Sur cette base Sohn & al. ont dégagé des évaluations différentes concernant les processus d'intégration de trois aires métropolitaines transfrontalières (Luxembourg, Bâle et Genève). Il en ressort que l'intégration est surtout perceptible dans l'agglomération morphologique de l'aire métropolitaine. La coopération et donc l'intégration au sein d'une aire métropolitaine transfrontalière n'est dès lors pas tributaire de l'intensité des échanges économiques.

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.

Enfin, les pays limitrophes ont construit lors de cette décennie des stratégies de leurs aires métropolitaines. La DATAR (devenue entre-temps CGET) a établi plusieurs scénarios prospectifs à l'horizon 2040. Un pan important de cet exercice s'axe sur la polarisation des métropoles (Berthier E., 2011). Un des scénarios envisagent un éclatement centrifuge du territoire français. Ce scénario de *Régiopolisation* renforce les métropoles transfrontalières par des moyens fiscaux propres aux métropoles, une mobilité transfrontalière plus efficiente et une autonomisation de la gouvernance. Les Pays-Bas et l'Allemagne se sont également penchés sur les questions métropolitaines. Les premiers ont développé le concept de StadsRegio ou de PlusRegio (Malherbe & al., 2010) tandis que le BBSR a établi avec le rapport MORO de 2011 une stratégie métropolitaine transfrontalière (Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen, 2011 ; Schulz, 2012).

---

On verra que ce constat est également applicable dans le cas des AMTW. Le rapport qui suit rebalise ces jalons pour aboutir à des recommandations fonctionnelles des AMTW.

### III. Analyse des aires

#### 3.1. Analyse comparative des stratégies et enjeux métropolitains dans les AMTW

##### 3.1.1. Les visions en présence

Chaque territoire voisin à la Wallonie possède aux différentes échelles ses instruments de planifications stratégiques et règlementaires. Les instruments sont compris comme étant des éléments de médiation illustrant des rapports de force entre les acteurs territoriaux (Lascoumes P. & Le Galès P., 2004). Les documents qui sont analysés illustrent les visions élaborées par les acteurs des territoires voisins à la Wallonie et démontrent bien souvent leurs attentes vis-à-vis de la Wallonie concernant leur développement. Ce sont donc ces attentes qui sont reprises au travers d'une nomenclature d'analyse.

Cette nomenclature d'analyse reprend les articulations entre les documents et la pertinence de leurs incidences sur le versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière. Un tableau de synthèse qui reprend par AMTW a été élaboré. Les outils sont analysés suivant leur positionnement dans la hiérarchie planologique de chacune des régions. Il est également distingué ce qui relève du document juridique, c'est-à-dire qui est repris dans une législation, du document informel, c'est-à-dire qui a été établi à l'initiative d'une ou plusieurs institutions pour définir des stratégies territoriales. Dans cette hiérarchie les documents analysés ayant un impact sur les AMTW sont entourés de rouge. Les concordances entre les échelles et les contenus d'application à l'intérieur des AMTW ne sont par nature pas systématiques. Ils n'ont pas non plus la même force prescriptive. En outre l'accent a été mis sur les documents à caractère stratégiques et d'orientation. En effet, l'objectif de la recherche centré sur le futur Schéma de Développement Territorial wallon poursuit une finalité stratégique et non normative et réglementaire (plans d'affectation ou codes de l'aménagement).

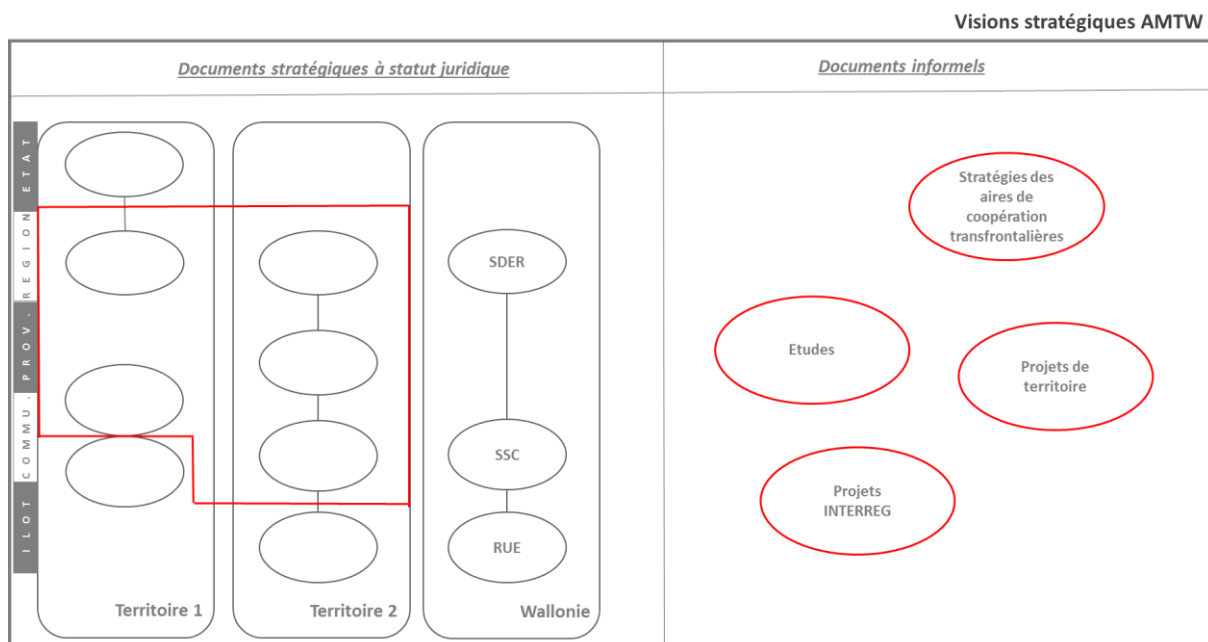


Figure 7 : schéma théorique d'analyse des documents:

##### 3.1.2. Etats des lieux

L'ensemble des versants extérieurs dans les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes ont établi des documents stratégiques visant à définir leurs orientations de développement pour les années à venir et ce à plusieurs échelles. Tant les horizons de planification stratégique

que les périodes de conceptions des documents varient. Certains datent de la dernière décennie tandis que d'autres sont en voie d'actualisation. La complétude de ces documents n'est également pas homogène. Les SCoTs français établissent un diagnostic fouillé qui permet de bien cerner les enjeux qui ont été identifiés. Par contre les documents flamands sont plus orientés vers une vision et moins précis sur les données fondant cette vision. Le Luxembourg est dans une situation similaire à la Wallonie puisque les plans stratégiques sectoriels ont été réactualisés en 2014 et soumis à l'enquête publique en 2015 avant d'être remis en question par le Gouvernement luxembourgeois sans aboutir à une validation politique finale. Il y sera donc fait référence avec toutes les réserves d'usage dans l'attente du positionnement du gouvernement Grand-ducal. En ce qui concerne l'Allemagne, l'actualisation des LEP est laissée à l'initiative des Länder ce qui fait que le LEP de la Rhénanie Nord-Westphalie a été récemment actualisé tandis que la dernière version du LEP de la Rhénanie-Palatinat a été approuvée en 2008. Le Limbourg néerlandais est quant à lui revenu sur le POL en 2014 pour le remettre à jour. Enfin, il est important également de mentionner que l'article 43 de la loi française du 27 janvier 2014 intitulée Modernisation de l'action publique territoriale et de l'affirmation des métropoles (MAPAM) spécifie : *Afin de renforcer et de développer ses rapports de voisinage européen, la métropole peut adhérer à des structures de coopération transfrontalière telles que visées aux articles L. 1115-4, 1115-4-1 et L. 1115-4-2 du présent code. La métropole limitrophe d'un Etat étranger élabore un schéma de coopération transfrontalière associant le département, la région et les communes concernées. Le deuxième alinéa du présent VIII s'applique sans préjudice des actions de coopération territoriale conduites par la métropole européenne de Lille et l'Eurométropole de Strasbourg au sein des groupements européens de coopération territoriale dont elles sont membres.* Le schéma de coopération transfrontalière doit encore faire l'objet d'un arrêté d'application pour en connaître son contenu.

Le tableau théorique ci-après reprend le système d'analyse adopté pour les versants extérieurs aux AMTW. Il met en parallèle les plans et projets qui ont un impact stratégique à l'échelle métropolitaine. Il n'évoque pas les plans réglementaires. L'échelle locale n'est également pas prise en compte.

Outre ces principes propres à chaque région, la nouvelle programmation INTERREG a été l'occasion pour les structures transfrontalières de coopération de revoir leur programme stratégique. Il sera fait état de leurs orientations stratégiques principales qui par ailleurs ont une grande similitude de préoccupation. Les nuances éclairent cependant sur les objectifs définis par les structures transfrontalières de gouvernance. Ici aussi les échelles d'action en constituent les spécificités (de l'Eurométropole à la Grande Région) et des orientations politiques restant consensuelles. Il faut néanmoins à nouveau préciser la non concordance entre les différents périmètres. Les périmètres fonctionnels (FUAs), institutionnels (structure de coopération) et opérationnels (territoires éligibles aux différents programmes INTERREG) ne se superposent pas.

Enfin, les objectifs des Agendas territoriaux européens se retrouvent de manière plus ou moins affirmés dans les plans régionaux et locaux. Lorsque les documents sont disponibles et qu'ils éclairent les dynamiques en présence dans les AMTW, les études sectorielles ont été analysées. Pour chacune des AMTW, il sera repris par versant les éléments de diagnostic et les orientations qui ont un impact sur le versant wallon des AMTW. En conclusion, il sera résumé les traits communs et ce qui fait leur particularité dans les visions politiques énoncées dans entre les trois AMTW.

Ce tableau synoptique est un état de la question qui n'est pas exhaustif. Il a pour vocation, plus que sa complétude, de faire ressortir les éléments de compréhension de l'évolution souhaitée par les territoires des AMTW extérieurs à la Wallonie. Il vient donc en support aux autres volets de la recherche (approche quantitative – enquête DELPHI – séminaires).

### 3.1.3. L'AMT LKT

#### 3.1.3.1. Contexte morphologique

Les deux fleuves (l'Escaut et la Lys) et leurs affluents (La Deûle, ...) structurent l'AMT LKT. La plaine des deux fleuves s'étale sur la majeure partie de l'AMT LKT. Les limites sont marquées par le bassin minier au sud, le Pays des Collines à l'est, les polders au nord et enfin la fin du bassin parisien à l'ouest. Les trois polarités principales (Lille, Courtrai et Tournai) sont des villes historiques possédant un patrimoine remarquable reconnu en partie par l'UNESCO. Le centre de l'AMT LKT est structuré par la conurbation de l'ancien bassin textile (Lille-Roubaix-Tourcoing-Mouscron-Courtrai) tandis que l'est et l'ouest (Tournai et Ypres) sont séparés morphologiquement de Lille. Deux espaces ouverts ont une importance métropolitaine : le parc de la Deûle et le parc naturel Scarpe-Escaut fondé en 1968. Il est à relever que depuis 2006 le Parc naturel transfrontalier du Hainaut regroupe dans une structure de coordination le parc naturel Scarpe-Escaut, côté français, et des Plaines de l'Escaut, reconnu côté belge depuis 1996. In fine le développement des projets transfrontaliers s'est largement appuyé sur cette structure morphologique en valorisant la trame verte et bleue d'une part et la reconversion de l'ancien bassin industriel d'autre part. Enfin, situé sur une ligne de fracture historique et partageant une destinée commune, le patrimoine, notamment avec les beffrois et le bassin minier, est également un vecteur de cohésion transfrontalière et est inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.

#### 3.1.3.2. Les stratégies identifiées dans les documents des autres versants de l'AMT LKT

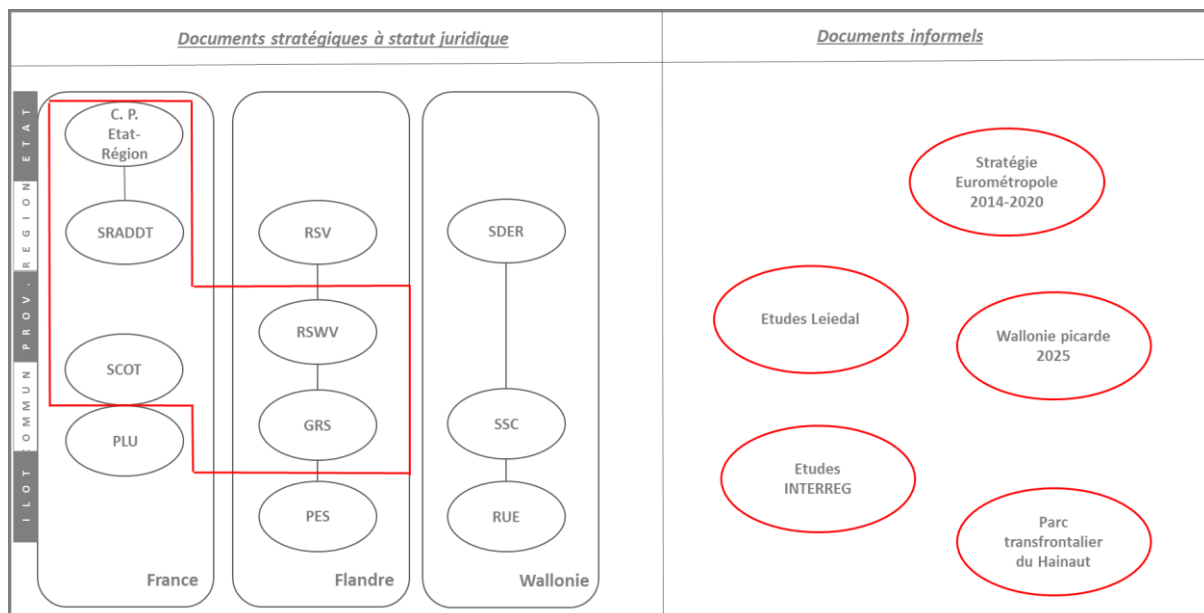


Figure 8 : schéma d'analyse des documents de l'AMT LKT

Le versant lillois a établi des stratégies aux échelles régionales, supra-communales et communales. Tout d'abord le nouveau Contrat de Plan Etat-Région (CPER) a été signé le 15 juillet 2015 entre l'Etat français, le Conseil régional du Nord – Pas-de-Calais, les départements du Nord et du Pas-de-Calais et la Métropole européenne de Lille. Il couvre une période d'investissement s'étalant de 2015 à 2020 et s'applique à l'ensemble de la région Nord – Pas-

de-Calais. La région est peuplée de plus de 4,058 millions d'habitants avec une densité de 324 hab/km<sup>2</sup>. Le CPER porte sur un montant total de 2 164,804 millions d'€ soit 541,2 €/habitant. Il prend appui sur les options de Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) du Nord-Pas-de-Calais ainsi que sur les autres instruments faisant partie de la boîte à outils française comme le Schéma régional climat air et énergie (SRCAE), le Schéma de cohérence écologique (SRCE), le Schéma régional de développement économique (SRDE)... La démarche prospective projetant le Nord – Pas-de-Calais dans la troisième révolution industrielle de Jeremy Rifkin (Rifkin J., 2012) constitue le socle programmatique du CPER.

Trois grands principes guident le CPER :

- La résilience territoriale ;
- La transition écologique ;
- La mise en œuvre interterritoriale.

Le rayonnement métropolitain des pôles régionaux transfrontaliers est mis fortement en avant par le troisième principe. Des mesures concrètes sont financées pour contribuer au positionnement de Dunkerque, Lille et Valenciennes dans leur aire transfrontalière respective.

Un accent particulier est mis sur le secteur de la recherche avec une mobilisation des moyens au travers du Plan Campus, du Programme d'Investissement d'Avenir (PIA) qui intervient également dans le projet *Usine du Futur* basé entre autre tant sur l'économie circulaire de la connaissance que celle de l'écologie. Concrètement depuis 2008 le Plan Campus Grand Lille a consacré 200 millions d'euros à la remise à niveau des infrastructures universitaires. En outre les projets suivants vont être soutenus à l'avenir par la Région Nord Pas de Calais : Convertisseur d'Énergie Intégrée et Intelligente en partenariat avec Gand et Eindhoven, la photonique, l'agroalimentaire et la biotech, les analyses de sols, la recherche sur le cancer, la recherche marine, les data sciences, la chimie, l'éco-mobilité, le changement climatique et biodiversité, la recherche sur la longévité, la culture numérique et la création... complétés par des plateformes de recherche en sciences humaines et sur l'environnement. L'ensemble des dispositifs mis en œuvre dans le cadre du CPER trace une trajectoire pour que la part contributive du Nord – Pas-de-Calais (4<sup>ème</sup> région française) corresponde aux dépenses qui sont consacrées en R&D sur son territoire (11<sup>ème</sup> région française). Les secteurs de la culture (enseignement, numérique et projets culturels) et de l'aménagement du territoire sont aussi confortés comme leviers prioritaires dans la reconversion du Nord – Pas-de-Calais.

La déclinaison territoriale du CPER concerne directement l'aire métropolitaine transfrontalière de Lille-Kortrijk-Tournai avec un soutien important à la Métropole Européenne de Lille – communauté urbaine (MEL). Les projets soutenus par le CPER doivent contribuer :

- *Au renforcement de la résilience territoriale notamment par un soutien organisé apporté au développement de l'économie présente ;*
- *A l'économie de la connaissance, en traduisant par des choix spécifiques en matière de recherche et d'enseignement supérieur leur différenciation territoriale.*

Dans ce cadre les renforcements métropolitains majeurs financés par le CPER doivent favoriser la coopération interterritoriale de la MEL *pour faire vivre la démarche de coopération transfrontalière (incarnée notamment par l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai)*. Des moyens sont dédiés à la MEL pour ce faire.



Le SRADDT Nord – Pas-de-Calais est approuvé le 22 novembre 2006 et en cours d'actualisation depuis 2011. Il est nourri par une démarche prospective ambitieuse définissant des trajectoires à l'horizon 2030. A l'instar du CPER la question métropolitaine transfrontalière et la transition écologique et sociale du Nord – Pas-de-Calais en sont deux socles importants. La politique de développement territorial s'oriente vers le renforcement de ces pôles tant par l'octroi de la perception de la *Taxe Professionnelle Unique* pour les communautés d'agglomération que dans le renforcement de la coopération au sein des aires métropolitaines de Lille et du Littoral. En outre le SRADDT souligne la dynamique de métropolisation déjà bien ancrée dans la métropole lilloise avec une concentration des centres de décisions et une fragmentation sociale de l'espace qui déconnecte le lieu de résidence du lieu de travail. La note recherche présentant les résultats de la première phase de la recherche confirme ce processus (Malherbe A. & al., 2015).

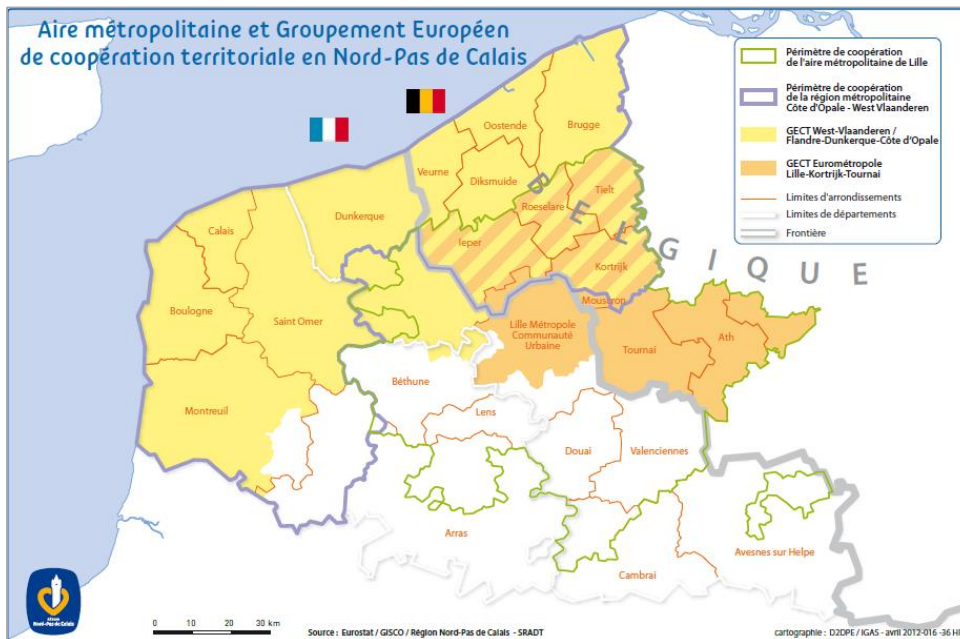


Figure 9 : Aire métropolitaine et Groupement Européen de coopération territoriale en Nord – Pas de Calais (source, SRADDT).

A l'échelle de l'agglomération lilloise, le SCoT reprend les enjeux du SRADDT même si les deux documents n'ont pas de liens hiérarchiques au sein du système de planification français. Le territoire du SCoT couvre la MEL à laquelle se rajoute la Communauté Pévèle Carembault ce qui correspond à 1 230 000 habitants en 2011 avec une densité de 1 252 hab/km<sup>2</sup>. Le SCoT est en finalisation de sa phase d'actualisation. L'actualisation du Plan Local d'Urbanisme devrait également être adoptée prochainement. Le diagnostic du SCoT de Lille met en évidence la structure territoriale duale de l'aire LKT. Cette structure territoriale distingue deux aires de développement pour les versants wallons de l'AMT LKT : la conurbation Roubaix/Tourcoing/Mouscron et la structure multipolaire de Lille/Tournai avec la Communauté de communes du Pévèle Carembault comme aire de liaison.

Dans cette structure, la conurbation Roubaix/Tourcoing/Mouscron a les caractéristiques d'un territoire en reconversion continu. Il y a peu de distinction entre le quartier de la Bourgogne de Tourcoing et celui du Mont-à-Leux de Mouscron. Le côté français est repris dans le nouveau programme de rénovation urbaine à la suite de programmes antérieurs tandis que le quartier wallon est reconnu comme périmètre ZIP/QI et est en requalification depuis près de vingt ans. Si les indicateurs socio-économiques (immobiliers, emplois, démographie) confirment cette continuité, la frontière n'en conserve cependant pas moins un rôle important dans

l'accessibilité aux infrastructures de part et d'autre de la démarcation. Par exemple, le projet de ligne 2 du métro lillois s'arrête au Centre Hospitalier de Dron où la frontière joue encore un rôle de rupture d'accessibilité. Cette rupture se marque également dans la faible articulation entre les ZAE de la Martinière localisée de part et d'autre de la frontière et pourtant contigües.

La Communauté de communes de Pévèle Carembault (90 000 habitants et 229 hab/km<sup>2</sup>) qui a rejoint le territoire du SCoT de la MEL en 2014 est la structure surpacommunale voisine de Tournai. Ses caractéristiques socio-démographiques sont également proches du tournaisis avec une population de type classe moyenne et un prix du foncier supérieur à la zone du SCoT. La structure spatiale est également semblable en présentant un caractère rural avec de plus fortes densités sur les pôles intermédiaires, comme cela est également le cas du côté wallon. Le projet transfrontalier majeur sur cette aire est la zone d'activité économique transfrontalière de Lamain.

Les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), partie programmatique du SCoT, ont été débattues au syndicat mixte le 25 juin 2015. Les procédures d'attribution à des bureaux d'études des parties étude d'incidence environnementale et consultation sont en cours. La nouvelle version complète du SCoT n'est donc pas à ce jour validée. Néanmoins les deux ambitions transversales ont des incidences directes sur l'aire métropolitaine transfrontalière LKT et s'inscrivent dans la droite ligne des documents repris ci-dessus puisqu'il s'agit pour le PADD de:

- développer la Métropole européenne et transfrontalière, la dynamiser et fluidifier l'accessibilité du territoire,
- protéger et préserver le cadre de vie, l'environnement, les ressources et engager la transition énergétique.

Pour rencontrer ces deux ambitions, l'armature territoriale se décline en villes centres de l'agglomération lilloise, en villes d'appui, villes relais et campagnes métropolitaines. Mouscron est ainsi rattachée à l'agglomération cœur lilloise et Tournai identifiée comme une polarité externe à l'agglomération au même titre que Courtrai. La colonne vertébrale qui est susceptible de renforcer la structuration de la métropole transfrontalière est la Lys et ses villes jumelles. Elle fait d'ailleurs l'objet dans le PADD d'un territoire de projet spécifique. Le bassin de vie Roubaix – Tourcoing – Wattrelos qui concentre les difficultés socio-économiques, comme cela a été relevé plus haut, fait l'objet également d'un territoire de projet.

Le parc naturel transfrontalier du Hainaut regroupant comme on l'a vu *Les plaines de l'Escaut et le parc Naturel Scarpe-Escaut* a défini ses objectifs. Il n'a pas à ce jour adopté une structure juridique propre mais est régi depuis 2006 par un *bureau transfrontalier*. La création du parc a été entre autre motivée comme réponse à l'étalement urbain. Cette préoccupation se retrouve également dans d'autres espaces ruraux voire périurbain transfrontalier. Le cas du Parc des Trois Pays dans l'Euregio Meuse-Rhin en est un exemple. Il est vrai que le parc naturel transfrontalier du Hainaut est à la lisière sud-est de l'aire métropolitaine de Lille et fait partie de la demi-couronne de parc reprenant le parc West-Flanderen et le parc des Collines. Retenons qu'une enquête a été réalisée en 2014 auprès de 38 répondants. Elle cible les thématiques qui ressortent pour le parc à savoir :

- la biodiversité et les espaces naturels,
- l'aménagement du territoire,
- la gestion de l'eau,
- la valorisation du territoire.

Cette thématique mise en miroir avec les thèmes porteurs au niveau transfrontalier de l'enquête DELPHI se distingue des préoccupations de l'ensemble de l'aire métropolitaine transfrontalière.

### 3.1.3.3. *Les caractéristiques fonctionnelles*

L'AMTW LKT possède sur chacun des versants des fonctions métropolitaines avec une concentration nettement plus importante de la population (2,8 millions d'habitants sur le versant français de l'aire métropolitaine transfrontalière pour 69 588 habitants à Tournai) et des infrastructures à Lille. L'enseignement universitaire comprend 130 000 étudiants à Lille tandis que les facultés décentralisées de la KUL (KULAK à Courtrai – environ 1 000 étudiants) et de l'UCL (LOCI à Tournai – 540 étudiants) comprennent environ 1 500 étudiants. Les grandes infrastructures métropolitaines sont également concentrées à Lille (Palais des Congrès, aéroports, centres commerciaux métropolitains, infrastructures culturelles, aéroport...). Les pôles secondaires de Tournai et Courtrai sont équipés également d'infrastructures culturelles mais de moindre rayonnement.

### 3.1.3.4. *Les enjeux lillois*

Les changements institutionnels en cours à la Métropole Européenne de Lille (nouvelle appellation de Lille Métropole Communauté Urbaine, comme cela a été stipulé plus haut) consécutifs à un renversement de majorité au bénéfice de la droite semblent remettre en question des orientations stratégiques précédemment acquises. Jusqu'à présent, l'ancrage de Lille dans le transfrontalier était principalement motivé comme moyen d'atteindre une ambition européenne en élargissant l'aire métropolitaine, et ce en priorité vers la Flandre occidentale. Le levier transfrontalier était utilisé pour que Lille puisse trouver une assise métropolitaine entre Paris, Bruxelles et Londres. Cette politique est principalement héritée de la vision de Pierre Mauroy dont Martine Aubry avait pris la relève.

Par ailleurs, le SCoT se situe dans cette perspective soutenu par le CPER. La mobilité et les fonctions métropolitaines sont calibrées entre autres sur cette échelle. La restructuration des deux gares (Lille Flandre et Lille Europe) dans un ensemble qui devrait être plus lisible d'Euraflandres va dans ce sens. Le projet de RER lillois jusqu'à Courtrai en passant par Mouscron est également une continuité de cette politique. Il répond également aux besoins courtraisiens énoncés dans les études Leiedal sur l'inscription de Courtrai dans le réseau à grande vitesse (Cabus P., 2008 ; Debaar & al., 2008).

La démarche prospective du Nord-Pas-de-Calais et le SRADDT poursuivent les mêmes objectifs de renforcement de la métropole lilloise dans son contexte transfrontalier. Les lois MAPAM et NOTRe française confirment cette volonté que la métropole lilloise puisse avoir le retour escompté de sa position entre la métropole parisienne et la capitale européenne de Bruxelles.

L'ensemble de la stratégie sur le versant français de l'aire métropolitaine est également une continuation de la politique de reconversion menée depuis le milieu des années 1980. Elle vise à remettre l'agglomération lilloise et le Nord-Pas-de-Calais dans le nouveau paradigme économique de la globalisation et de la métropolisation comme une recherche du POPSU l'a bien observé. Les quatre principes adoptés à l'époque sont toujours d'actualité : conserver et renforcer le pôle de commandement économique de l'agglomération lilloise, capter les flux créateurs de richesses économiques, mettre en œuvre une politique résidentielle attirant les catégories professionnelles de la métropolisation (cadres, créatifs, chercheurs...), le renouvellement de la base économique (Paris D. & Mons D., ss. la dir., 2009). Le développement culturel de Lille depuis plus d'une décennie participe à cette stratégie globale

de renforcement métropolitain. Comme déjà esquissé ci-avant, celui-ci se dessine sur l'axe Lille / Courtrai. Le rôle que Tournai devrait jouer dans cette configuration reste encore à affiner même si l'économie résidentielle est sans doute un des ressorts principaux dont fait partie le potentiel culturel lillois.

### 3.1.3.5. Les enjeux courtraisiens

Les documents ont été élaborés entre 2005 et 2010. Le Ruimtelijk Structuur Plan van West-Vlaanderen qui a été actualisé en 2014 aborde très superficiellement la question transfrontalière courtraisienne. Il se concentre sur la structure spatiale de la Flandre occidentale en travaillant le renforcement des noyaux d'habitat pour limiter la périurbanisation. Outre cette préoccupation spatiale qui s'accompagne de la préservation des zones naturelles et des couloirs écologiques, la vision stratégique de développement se tourne essentiellement vers la Flandre en renforçant les liaisons vers Anvers par la Lys et l'Escaut dans le cadre du projet Seine-Nord-Europe. L'objectif de mise en valeur du patrimoine de la deuxième guerre mondiale y est également prioritaire pour la zone de Courtrai.

Même si il évoque le Hainaut, le volet transfrontalier du RSWV se focalise donc sur le Nord Pas de Calais au travers des projets de développement spatiaux de la Lys. L'enclave wallonne de Comines est particulièrement concernée par cette stratégie de développement. L'autre axe privilégié de développement est l'axe Lille – Roubaix – Tourcoing – Mouscron – Courtrai qui se retrouve dans les stratégies de mobilités notamment avec le RER lillois.

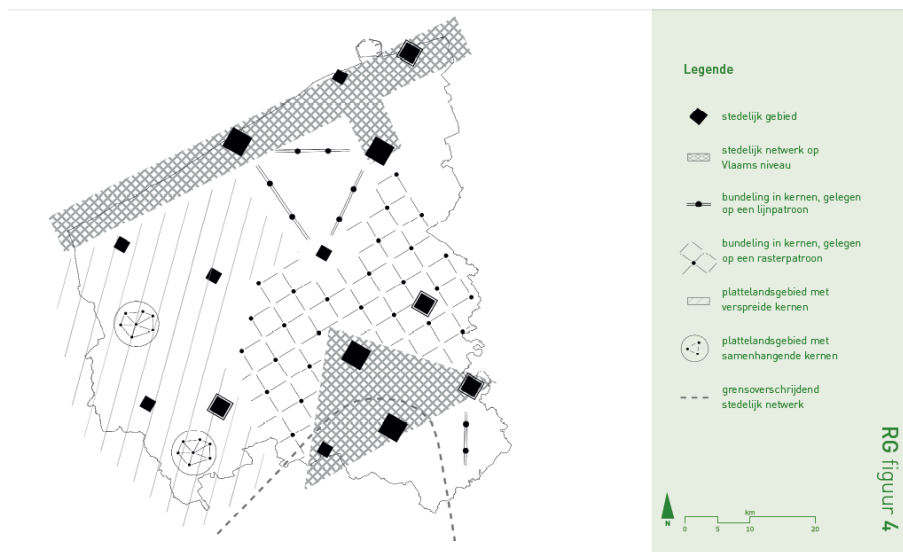


Figure 10 : Structure spatiale de la Flandre occidentale (source Ruimtelijk Structuur Plan van West-Vlaanderen)

Par contre le schéma de structure de la Ville de Courtrai réalisé par le Leiedal et les études rédigées par Karel Debaar et celle de Peter Cabus qui ont été financées dans le cadre du programme INTERREGIIIIB *HSTintegration* sont d'un grand intérêt pour comprendre la position de Courtrai dans l'AMT LKT. L'enjeu majeur pour ces deux études est la connexion à la gare TGV de Lille-Europe. Cette liaison devrait être ferroviaire. Elle voit sa concrétisation dans le cadre du projet RER de Lillois. Il est à remarquer que Mouscron est renforcé dans le cadre de ce projet comme pôle intermédiaire entre Lille et Courtrai. Par contre Tournai est marginalisée dans cette stratégie même si la ville a été reprise récemment dans le cadre du projet RER lillois. In fine, l'intercommunale Leiedal qui privilégie la Lys comme élément d'intégration territoriale transfrontalière reste le bras armé de Courtrai dans sa stratégie transfrontalière.

### 3.1.3.6. WAPI

Sur le versant wallon outre les communes, trois acteurs institutionnels sont actifs au sein de l'aire métropolitaine transfrontalière. Les intercommunales IEG et IDETA sont parties prenantes dans la réalisation des ambitions de l'Eurométropole. Le troisième acteur, la Wallonie picarde, qui pourrait être considéré comme un organe synthétique des objectifs du versant wallon, a édité son programme stratégique Wallonie picarde 2025. Le projet de territoire qu'elle se définit est susceptible d'être un des leviers de l'accroche du versant wallon dans l'AMTW LKT. Un de ces axes stratégiques est effectivement de *Mobiliser les atouts de deux proximités métropolitaines*. Les moyens pour y parvenir consistent à renforcer la compétitivité des territoires par la formation, l'aide à la création d'activité, de la culture et du tourisme, la transition énergétique, les parcs naturels. L'axe envisagé vers la Flandre privilégie la coopération sur le réseautage d'entreprises en adaptant l'offre de formation aux besoins des entreprises du courtrais. Un des leviers préconisés serait la création de Centre de Technologie Avancée dans le secteur du textile. Les liens sont également à renforcer en reliant le Parc Naturel du Pays des Collines à celui des Ardennes flamandes.

### 3.1.3.7. L'Eurométropole

Les structures de coopération transfrontalières sont assez récentes sur l'AMT LKT. La COPIT qui regroupe les intercommunales voit le jour en 1991. Cette structure évolue en GECT qui fonde l'Eurométropole en 2008.

L'Eurométropole a défini en 2012 les axes de coopération à poursuivre dans le cadre de la programmation INTERREG 2014-2020. Un document de synthèse a été produit qui reprend trois axes (socio-économique, mobilité et trames bleue et verte). Les ambitions en matière socio-économiques s'articulent autour des thématiques de l'innovation avec le cluster Innov'Eurometropolis et des soins de santé, de la création d'un marché de l'emploi transfrontalier en valorisant les compétences et la formation, une coopération et une mutualisation des parcs d'activité économique. Enfin le dernier volet de la stratégie socio-économique vise à renforcer l'attractivité de l'Eurométropole en utilisant les leviers de la culture et du tourisme. Les deux autres axes, mobilité et trames verte et bleue, sont traités complémentaires et cherchent à mieux intégrer les territoires dans l'Eurométropole par un système de transport en commun cohérent, le développement de la mobilité douce, en travaillant sur les franges urbaines et les relations villes/ruralités. In fine l'Eurométropole cherche à construire une connaissance commune de l'espace transfrontalier. Cette connaissance commune devrait s'appuyer sur un récit commun en soutenant les projets sur l'ensemble de son espace.

### 3.1.3.8. La dynamique métropolitaine dans les documents de l'AMT LKT

Le rôle moteur de la métropole lilloise au sein de l'AMT ressort clairement dans l'analyse des documents. Ce rôle est dans la continuité de la politique initiée par Pierre Mauroy dès le début des années 1980 (Durand F., 2013) et poursuivis jusqu'à ce jour par les différents acteurs quelle que soit leur échelle. Dans cette configuration Mouscron se retrouve incluse avec un ancrage plus affirmé que Tournai dans l'orbite de la métropole lilloise. Il est vrai que Mouscron se retrouve de longue date dans l'agglomération morphologique de Lille. Cela se confirme par les flux sur base d'une enquête réalisée en 2010 par la Lille Métropole Communauté Urbaine (LMCU) ainsi que sur la seule ligne de transport en commun réellement transfrontalière, la ligne Mouscron-Wattrelos-Roubaix fréquentée en 2010 par 500 passagers/jours (MWR). L'étude de 2010 constate 47 000 déplacements de Lille Métropole vers la Belgique dont 55 % vers la Wallonie et 32 000 en sens inverse avec une répartition travail/étude, achat/service, loisirs à concurrence d'un tiers pour chaque. Ces déplacements se font dans un rayon de 5 kilomètres et principalement en voiture (80 %) (Durand F., 2013).



L'ensemble des plans représente et projette le territoire transfrontalier suivant ces deux principes : affirmer Lille comme métropole transfrontalière avec une orientation plus forte vers Courtrai et organiser des relations transfrontalières de proximité touchant principalement Mouscron. Il n'est dès lors pas surprenant que Tournai s'en trouve marginalisé même si les communes du tournaisis bénéficient d'un afflux résidentiel de type classe moyenne plus important. Les tendances immobilières exposées lors du deuxième séminaire de la recherche vont confirmer cette structuration spatiale de l'AMT LKT.

Enfin, la réforme territoriale française NOTRe invite à réinterroger l'importance du transfrontalier pour la nouvelle région fusionnant le Nord-Pas-de-Calais et la Picardie. En effet, précédemment fortement tournée vers ses frontières, Lille capitale de la nouvelle région pourrait être à l'avenir davantage orientée entre Paris et Bruxelles que proche de Courtrai et Tournai. Une attention particulière devra être accordée dans les prochaines années aux implications concrètes du nouveau paysage territorial français. L'échelle de la coopération transfrontalière souhaitée par le versant lillois va vraisemblablement évoluer vers un territoire de coopération supra régional où la Wallonie picarde devra se repositionner dans sa configuration de proximité avec un pôle dont l'importance métropolitaine va continuer de croître.

#### 3.1.4. L'AMT Luxembourgeoise

Les documents de deux versants extérieurs à la Wallonie ont été analysés. Les premiers sont produits par le Grand-Duché du Luxembourg. Ils ont été mis en suspend récemment. Le versant français a récemment approuvé le SCoT de Meurthe et Moselle (11 juin 2015). La force d'attraction du Luxembourg n'est plus à démontrer. Sa puissance est d'ailleurs supérieure à Lille vis-à-vis de son hinterland. En ce qui concerne les structures transfrontalières, la Grande Région avec le programme SIG-GR définit à l'aide du programme INTERREG IVA une vision territoriale de l'ensemble de son périmètre d'action. Outre le site internet, un atlas a été édité en 2013. C'est donc sur ces principaux documents que va se fonder l'analyse. Sur la carte ci-dessous, l'espace métropolitain transfrontalier luxembourgeois est essentiellement concentré sur l'axe Trèves, Luxembourg, Metz, Nancy. Le sud-Luxembourg belge est structuré autour des pôles intermédiaires de Virton et d'Arlon. Selon les trois critères retenus par Decoville & al., la spécialisation, la polarisation et l'osmose, l'AMT luxembourgeoise est particulièrement intégrée (Decoville & al., 2013). La polarisation luxembourgeoise entraîne tant des flux importants de pendulaires qu'une forte résidentialisation des luxembourgeois à l'extérieur des frontières du Grand-Duché à l'instar de Bâle, Genève ou Monaco (ESPON, 2010 ; Decoville & al., 2013). Ce fonctionnement territorial distingue une économie présentielle sur le pourtour du Grand-Duché et une économie productive en son centre.

Visions stratégiques AMTW LUX

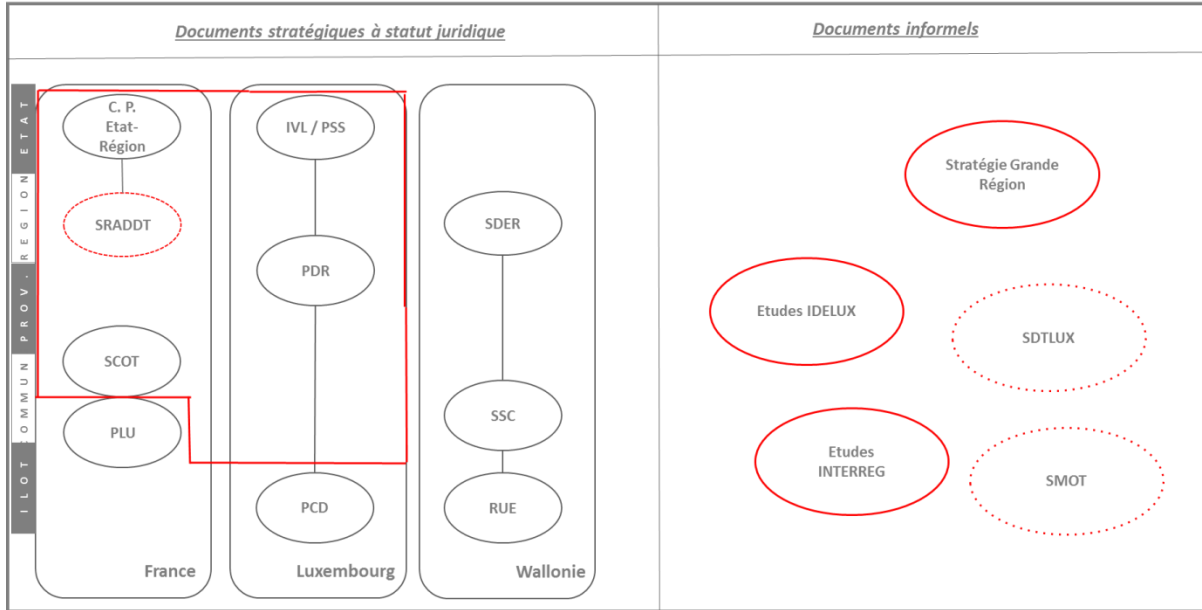


Figure 11 : Schéma d'analyse des documents de l'AMT luxembourgeoise

La différence de richesse confirmée dans les cartes quantitatives reprises plus loin est un autre facteur important de déséquilibre au sein de l'aire métropolitaine. Alors que les plans lillois étaient axés sur la reconversion du bassin industriel du Nord de la France et avaient pour objectifs d'améliorer le positionnement de Lille dans la hiérarchie urbaine métropolitaine européenne, les documents luxembourgeois ont pour objectifs de réguler et d'anticiper les besoins issus des pressions résidentielles, de mobilité, de disponibilité foncière à caractère économique pour tenter de rendre la croissance Grand-ducale viable sur le moyen, long terme.

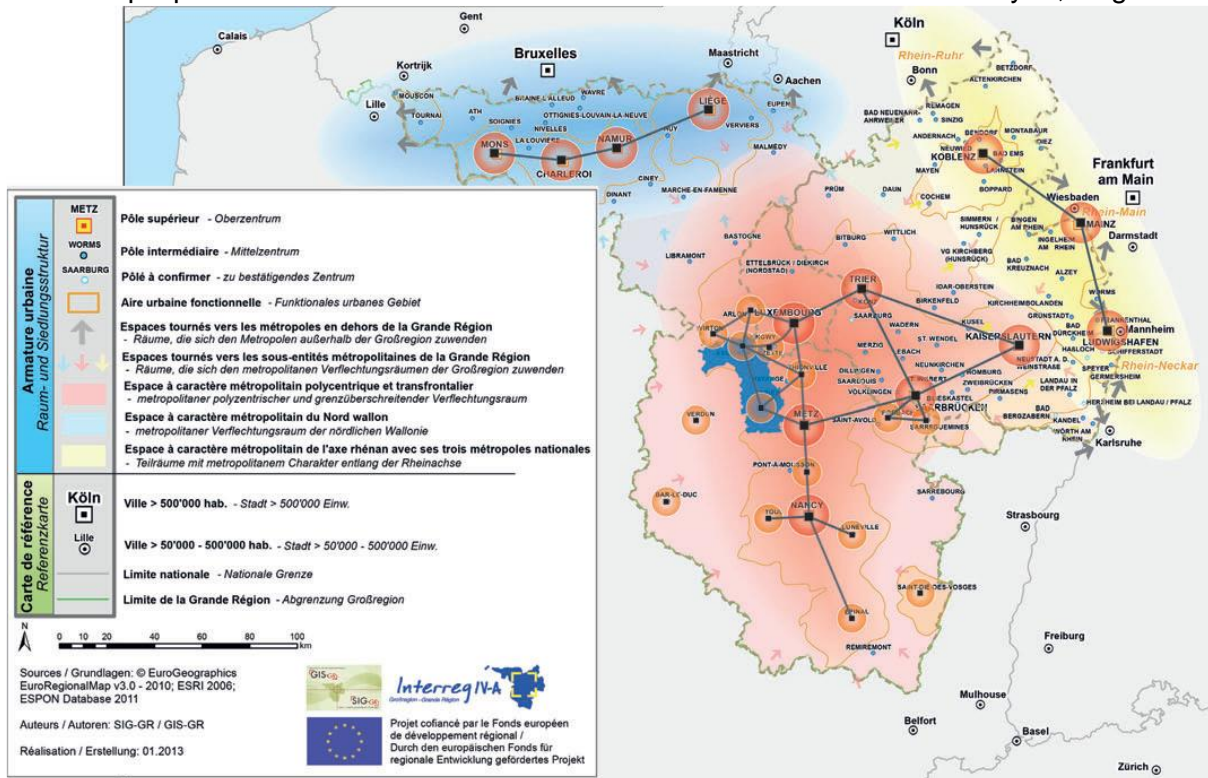


Figure 12 : Schéma PADD – Grande Région

### 3.1.4.1. Contexte morphologique

L'occupation du sol dans l'aire métropolitaine luxembourgeoise a subi une forte pression de l'urbanisation, que ce soit sur les différents versants. Cette pression est ancienne aux trois frontières (France, Belgique, Luxembourg) car datant de l'industrialisation et des sites sidérurgiques et miniers entre autre de l'ARBED. Néanmoins, le caractère rural et la faible densité de l'urbanisation toujours présents hors des pôles urbains procurent des espaces ouverts de grandes qualités environnementales. Sur le versant wallon (parc naturel de *La Haute-Sûre Forêt D'Anlier*, contrat de la gestion du bassin hydrographique transfrontalier de la Haute Sûre), sur le versant luxembourgeois (parc naturel de la *Haute-Sûre* au nord, zone verte interurbaine entre Arlon et Luxembourg), sur le versant français (nord de la Meurthe et Moselle), constituent des ensembles remarquables dont l'accentuation de la fragmentation risque à terme de faire disparaître un des atouts de l'aire métropolitaine bénéficiant actuellement à l'économie présente. Lors des séminaires un grand parc naturel transfrontalier des Ardennes a été évoqué et fait écho à un ancien projet non concrétisé. Dans cette configuration, le versant français est le plus fragile puisque seulement 5 % des espaces sont protégés et gérés contre 15 % et 20 %, respectivement sur le versant wallon et luxembourgeois (source : résumé non technique du SCoT Nord Meurthe et Mosellan, juin 2015). Le versant français est dominé par l'agriculture avec des terres fertiles tandis que le secteurs sylvicole et agricole sont importants sur le versant wallon.

L'armature urbaine est dominée par la *petite ville mondiale* de Luxembourg. Sur le versant wallon, Arlon reste dans le SDER de 1999 le pôle important et reconnu comme pôle d'appui transfrontalier avec un point d'ancrage sur l'Euro corridor Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg tout comme Aubange-Athus (plate-forme multimodale). Cette hiérarchie a été confirmée par le diagnostic territorial de la CPDT de 2011. Suivent ensuite Virton et Bastogne puis avec un rayonnement moindre Aubange-Athus qui sont directement frontalières (CPDT, 2011). Les pôles frontaliers du versant français sont Longwy et Briey et au-delà Metz et Nancy. Sur le sud du versant luxembourgeois on retrouve la ville de Luxembourg puis Esch-sur-Alzette et ensuite Dudelange, Differdange et Steinfort (Decoville A., 2012).

### 3.1.4.2. Le versant luxembourgeois

L'IVL luxembourgeois de 2003 reste à ce jour le seul document synthétique de référence. Il met en évidence les trois zones de développement préconisées sur le Grand-Duché du Luxembourg (*Région Sud, Nordstad, Ville de Luxembourg*). Cette structure rencontre trois objectifs : reconversion de l'ancien bassin minier et sidérurgique, l'organisation de la conurbation autour de Diekirch, Mersch et Vianden et enfin le développement de l'agglomération de Luxembourg-ville. L'analyse qui suit se concentre sur les options qui sont envisagées pour la *Région Sud*.

Ces objectifs ont été récemment déclinés dans les plans sectoriels luxembourgeois. Ils sont au nombre de quatre (zones d'activité économique – logement – transport – paysage). Même si ils n'ont pas fait l'objet d'une approbation politique, ils témoignent néanmoins des potentialités foncières et des projets d'infrastructures en cours au Grand-Duché. Ils seront donc étudiés à cette aune et sans préjuger de la politique d'aménagement qui sera in fine préconisée par l'actuel gouvernement luxembourgeois. Dans son programme, le gouvernement se réserve d'ailleurs la possibilité de réviser les plans sectoriels pour répondre aux besoins fonciers des secteurs économiques et résidentiels tout en protégeant les espaces ouverts et les zones agricoles via le plan sectoriel paysage. Il souhaite également encourager à un meilleur équilibre fonctionnel entre dans les communes par des investissements résidentiels là où les activités économiques sont prépondérantes. Dans ce contexte,



l'amélioration de la mobilité en activant la mobilité douce et en renforçant les transports en commun sont prioritaires pour le gouvernement Grand-Ducal. L'action transfrontalière est primordiale dans ce domaine tant par une stratégie de captation des modes de transport individuels le plus en amont possible par des P+R efficaces que par l'optimisation du réseau de transport collectif.

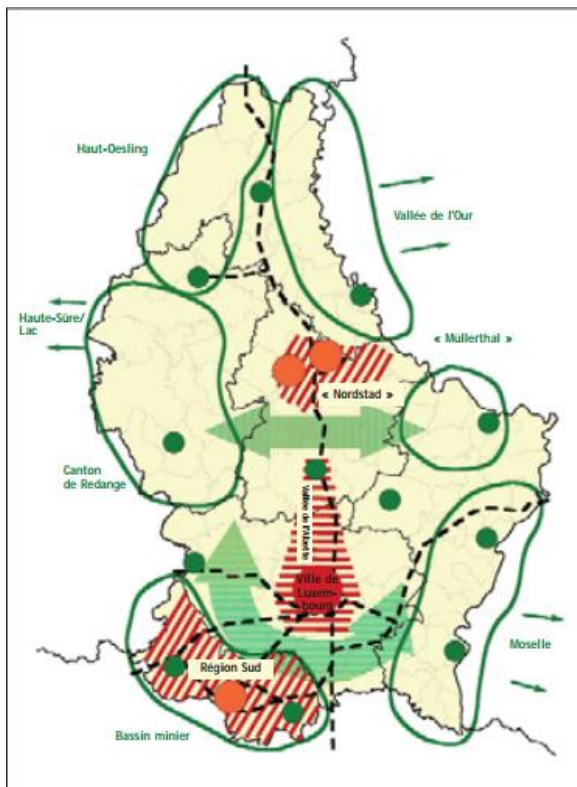


Figure 13 : Structure spatiale IVL 2003

Pour répondre au marché extrêmement tendu du logement (une croissance démographique attendue de plus de 22,7 % à l'horizon 2030 et une accessibilité au logement de plus en plus discriminante perceptible par les écarts qui ne cessent d'augmenter entre les prix des communes les plus chers avec les communes les plus abordables), les solutions reposent sur la libération de terrains pour le résidentiel. Un potentiel de 467 hectares sur l'ensemble du Grand-Duché a été identifié dans la première version du plan sectoriel logement. Cette mise à disposition devrait pouvoir rencontrer les besoins de 37 250 habitants. Il est à remarquer qu'une part appréciable de ces 467 hectares est située dans la *Région Sud* et *Centre Sud*, soit les parties les plus proches des frontières de la Province belge du Luxembourg (405 hectares). Ce qui est constaté pour le logement, l'est également pour les zones d'activité économique puisqu'un potentiel foncier de 322 hectares sur les 604 hectares qui seraient nécessaires est identifié dans les mêmes régions.

La charge de trafic routier la plus importante est également concentrée sur le Sud Luxembourg. La fréquentation du transport en commun ferroviaire est la plus forte sur l'axe lorrain reliant Luxembourg, Metz et Nancy. Elle est en revanche plus faible sur l'axe Arlon Luxembourg. Cela correspond aux flux des pendulaires en provenance de Lorraine (75 399 unités en 2013) par rapport au Luxembourg belge (35 590 unités toujours pour 2013) (IBA – OIE, 2014). La carte de saturation du trafic confirme cette pression entre la France et le Luxembourg.

Lors d'un séminaire organisé par IDELUX en juin 2015, l'ambassadeur de Belgique au Luxembourg relevait par ailleurs que le profil de ces pendulaires était très différent. En effet, les fonctions occupées par les belges se situaient plutôt dans l'appareil de commandement des sociétés luxembourgeoises tandis que les français occupaient les fonctions subalternes. Cette répartition tendrait à présent à s'infléchir. Une vérification scientifique des profils d'emploi serait dès lors nécessaire pour valider cette hypothèse et en tirer des tendances sur la discrimination de l'influence du bassin d'emploi luxembourgeois vis-à-vis de son hinterland.

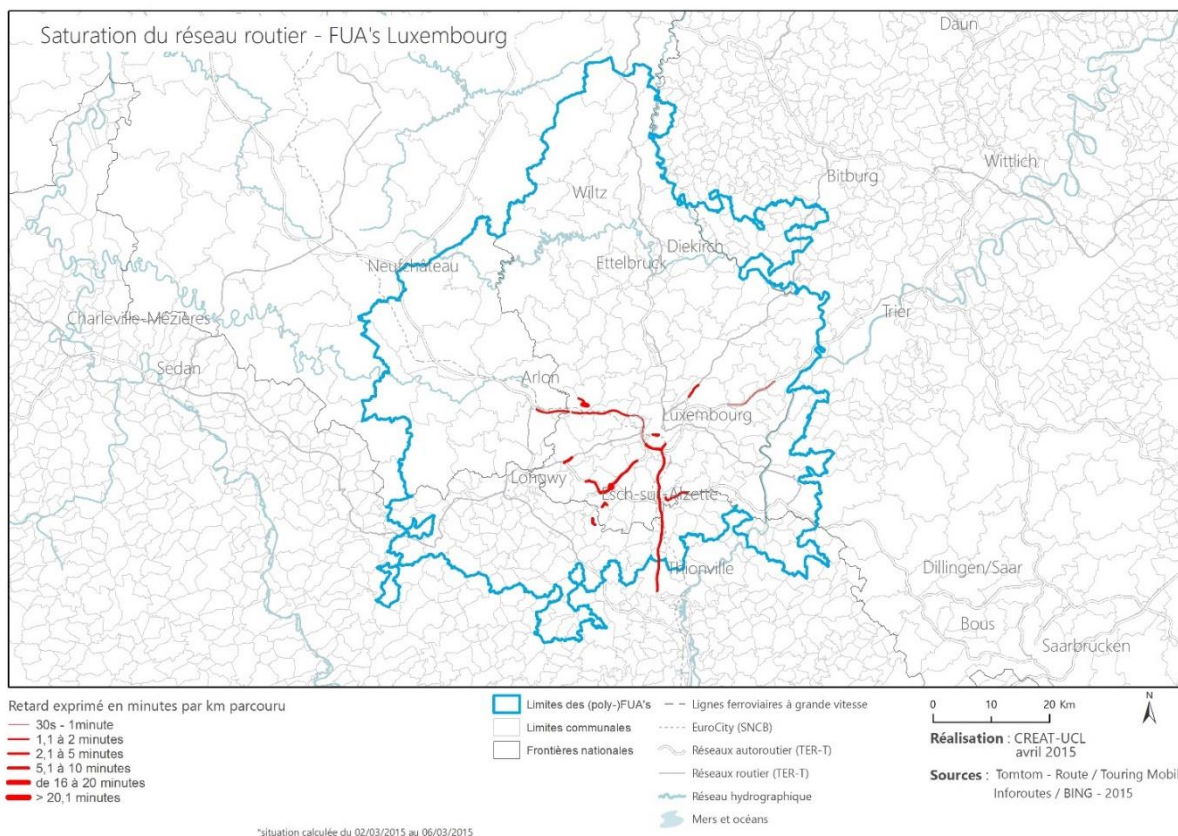


Figure 14 : Saturation des réseaux routiers FUA's Luxembourg – CPDT-CREAT, 2015.

Conscient de la forte pression des trois secteurs, activités économiques, logement et mobilité, la version non approuvée du plan sectoriel Paysage préconise de mettre en évidence la *zone verte interurbaine* de l'axe Arlon – Luxembourg pour y canaliser la pression urbaine dont la surface bâtie a augmenté de 200 % entre 1972 et 2009. Dans ce cadre les études d'incidences sur cette zone verte interurbaine devraient prioritairement prendre en compte : *l'intégrité paysagère, la diversité et la densité d'éléments structurels paysagers, la connectivité écologique, la vocation récréative, les fonctions et services écologiques, la qualité agronomique des sols et leur situation dans le parcellaire agricole.*

Reste donc à voir comment le Gouvernement luxembourgeois actuel va adapter les lignes directrices concernant la partie sud de son territoire qui est soumis à des pressions importantes. Les développements sur le site de Belval à Esch-sur-Alzette dans la poursuite du PED n'est qu'un des aspects du dynamisme actuel constaté sur la partie la plus proche de l'AMT luxembourgeoise.

### 3.1.4.3. *Le versant allemand*

Le versant allemand ne sera pas abordé dans ce rapport mais il serait utile de le mettre en évidence dans des études ultérieures pour en examiner les politiques en place afin de les confronter aux stratégies des autres versants extérieurs au Luxembourg.

### 3.1.4.4. *Le versant français*

Les constats du SCoT Meurthe et Moselle sont relativement semblables à ce qui est identifié sur le versant wallon. Depuis la fin de l'activité sidérurgique et minière, le nord de la Meurthe-et-Moselle est de plus en plus dépendante du bassin d'emploi Grand-ducal. Les flux de pendulaires sont en constantes augmentation avec les conséquences relevées plus haut sur la saturation des réseaux et la part modale importante occupée par les véhicules particuliers (85 %) au détriment des transports collectifs. Pour le surplus, les distances domiciles-travail y sont également en augmentation puisque elles atteignent à présent 43 kilomètres de moyenne pour les travailleurs transfrontaliers lorrains (source SCoT, juin 2015). 99,92 millions d'€ d'investissements dans le ferroviaire sont programmés pour répondre partiellement à cette pression et 134,33 millions sont consacrés aux investissements routiers dans le CPER 2015-2020 signé le 29 juin 2015. Les projets ferroviaires se concentrent principalement sur deux axes : l'amélioration du nœud de Nancy et la mise en place d'une billettique commune entre les chemins de fer français et luxembourgeois.

Cela a pour conséquence également que la région de Longwy et du Pays de Briey sont tendues entre les pôles de Metz et de Luxembourg avec une fuite de la main d'œuvre qualifiée vers ces deux pôles. A l'identique du versant wallon, le versant français voit une fracture augmenter entre les travailleurs frontaliers et non frontaliers avec comme corrélat une pression foncière qui fait obstacle à l'accessibilité au logement pour la population bénéficiant de revenus locaux. La comparaison de l'artificialisation des sols sur l'ensemble de l'aire métropolitaine est présentée plus loin dans le rapport et illustre le diagnostic du SCoT qui a calculé une consommation spatiale de 32 hectares par an depuis 40 ans correspondant à un total de 1 200 hectares. Cette consommation n'a fait que s'accélérer puisque entre 2004 et 2014 80 hectares ont été artificialisés par an. L'objectif est de diviser par deux cette extension d'urbanisation pour les vingt prochaines années (source SCoT, juin 2015). Ces objectifs ambitieux pariant sur une nouvelle attractivité du territoire lorrain se concrétiseraient par le renforcement de l'armature urbaine lorraine en y localisant les 18 000 habitants supplémentaires et la croissance de 5 000 emplois attendue à l'horizon 2035. Deux zones de développement ont été sélectionnées pour ce faire : l'espace de Longwy – Alzette-Belval tourné vers le Grand-Duché et l'espace de la Vallée de l'Orne – Briey – Jarnisy orienté vers Metz. Il est vrai que 85 % de l'activité économique et 2/3 de la population sont déjà localisées dans ces espaces.

De plus à l'instar de l'AMTW LKT, il conviendra d'être attentif aux évolutions des dynamiques territoriales suite aux réformes NOTRe et MAPAM qui désigne Strasbourg comme capitale de la Région Alsace, Champagne, Lorraine. Ces réformes territoriales pourraient déforcer à terme le versant français de l'AMT luxembourgeoise.

### 3.1.4.5. *La dynamique métropolitaine dans les documents de l'AMT luxembourgeoise*

L'ensemble des documents sont Luxembourg-orientés. L'organisation de l'aire métropolitaine vise à capter pour chacun les retombées du moteur luxembourgeois. Des axes tangentiels de développement territorial entre la Lorraine et le Luxembourg belge sont actuellement absents des réflexions. Les plans en cours vont plutôt dans l'organisation du déséquilibre avec le Luxembourg qu'à des rééquilibrages entre les différents territoires.

Dans ce cadre, la mobilité constitue un enjeu majeur. Le Schéma de Mobilité Transfrontalière (SMOT) a été dans un premier porté par la Lorraine et le Luxembourg avec une présentation en 2009. Le SMOT entre la Wallonie et le Luxembourg est à présent en cours de finalisation avec deux scénarios envisagés, l'un privilégiant des axes de délestages routier par le contournement de l'A6 par Aubange et l'autre préconisant un report modal Route/Fer par une armature de P+R sur l'E25/A6 à Arlon (Stockem) et Windhof ainsi qu'à Rodange (1 800 places à terme) sur la N5/A13, infrastructure importante pour la région d'Athus/Aubange. Dans cette configuration le raccordement de la Région Sud du Grand-Duché à Arlon par le transport ferroviaire est un enjeu important. Nous allons revenir sur les dynamiques en présence dans cette région luxembourgeoise. D'autres mesures importantes sont préconisées qui visent tant à améliorer les dessertes vers le Sud-Luxembourg (Esch / Belval) en développement que de mettre en place une intégration tarifaire. Notons également que la solution du co-voiturage correspondant mieux à la collecte des travailleurs transfrontaliers belges résidents dans un territoire diffus devrait être fortement stimulée. Les moyens préconisés pour ce faire sont la continuation des politiques wallonnes de parkings en bord d'infrastructure routière et la mise à disposition d'emplacement dans les P+R dont en priorité celui de Stockem.

Les attentes luxembourgeoises sont de conforter sa position en cherchant à organiser un territoire plus vaste au travers de la Grande Région. En effet, la stratégie luxembourgeoise joue sur les deux échelles, d'une part rendre efficient l'économie d'agglomération de l'aire métropolitaine et d'autre part être reconnue comme pôle économique dépassant le territoire national et répondant à des besoins et des ambitions en conséquence. Dans ce tableau la mobilité reste un élément fondamental. Outre le SMOT qui devrait élaborer une stratégie de mobilité pour l'ensemble de l'aire métropolitaine, il est à relever que la connexion ferroviaire de l'aire vers les pôles métropolitains de Bruxelles et de Strasbourg risque de se dégrader à court terme. La remise en question de la liaison Bruxelles-Bâle corrélée à l'exploitation de la nouvelle relation Bruxelles / Strasbourg par Lille risque de menacer le projet EuroCapRail même si il figure en bonne place dans le projet gouvernemental luxembourgeois.

### 3.1.5. L'AMT MAHHL

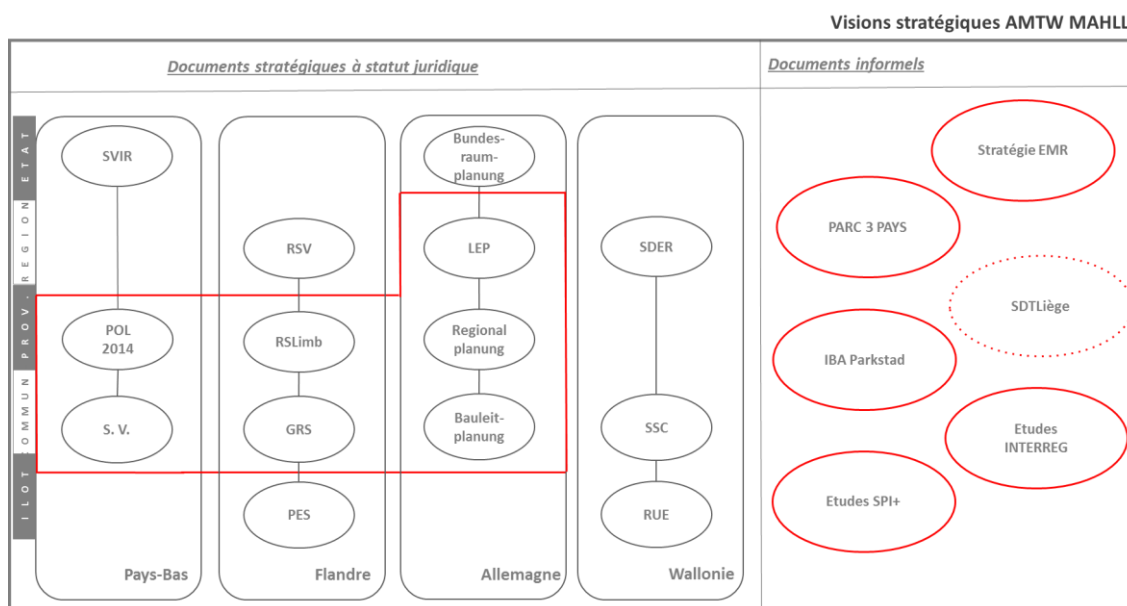


Figure 15 : Schéma d'analyse des documents de l'AMT MAHHL



### 3.1.5.1. Contexte morphologique

L'aire métropolitaine de Maastricht/Aix-la-Chapelle/Hasselt/Heerlen/Liège a une configuration polynucléaire équilibrée qui a connu des interdépendances qui ont varié au cours du temps (Malherbe A., 2015). La vallée de la Meuse structure les liaisons entre Maastricht et Liège, le canal Albert entre Liège, Hasselt et Maastricht. L'ovale autoroutier entre Liège, Maastricht, Aix-la-Chapelle définit l'espace central du Pays de Herve et du Mergeland. Cet espace central réfléchit à son développement depuis plus de vingt ans au travers du projet du Parc des trois pays. Au sud de l'AMT MAHHL se déploie le parc national de l'Eifel côté allemand et le parc naturel des Hautes-Fagnes côté wallon. Le parc national de la Haute Campine dans le Limbourg flamand et l'ancien bassin minier du Limbourg néerlandais et aixois délimitent la partie nord de l'aire métropolitaine par les espaces ouverts et naturels.

### 3.1.5.2. Le versant néerlandais

Les Pays-Bas ont connu une évolution radicale cette dernière décennie en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Une politique de désengagement de l'Etat a été marquée par un transfert important des pans de la vision territoriale stratégique vers les provinces et les communes. L'Etat néerlandais conserve néanmoins des prérogatives dans les trois thèmes suivant qu'il finance au travers de programme pluriannuel d'aménagement (MIRT) :

- Les enjeux d'intérêts nationaux (défense, les mégaports, les pôles de connaissance et les pôles verts) ;
- Les accords ou engagements internationaux (biodiversité, énergie renouvelable, restauration de l'écosystème aquatique, patrimoine mondial) ;
- Les enjeux à dimension transfrontalière ou transprovinciale ayant des incidences sur les compétences nationales comme les grandes infrastructures, les réseaux et la protection sanitaire de la population (Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement, 2012).

A l'échelon inférieur, la Province du Limbourg néerlandais a approuvé l'actualisation du POL le 12 décembre 2014. Il définit les grandes lignes de développement pour le Sud-Limbourg. Pour les dix prochaines années. Les axes prioritaires sont le renforcement de l'attractivité du Limbourg, la préservation de l'environnement et l'amélioration de la qualité de vie dans les villes. La transition énergétique et la réponse aux changements climatiques sont deux autres défis importants à relever pour le Limbourg néerlandais au cours de la prochaine décennie. Pour l'Etat néerlandais l'interconnexion des réseaux avec les territoires voisins et le soutien aux énergies renouvelables sont primordiaux. En outre, le Limbourg néerlandais estime son offre en terrain pour l'économie ou la résidence supérieure à la demande sa priorité est de plutôt en améliorer la qualité. Des efforts vont également être réalisés pour offrir un meilleur service de relations ferroviaires avec les pôles extérieurs au Limbourg. Enfin le Limbourg néerlandais souhaite s'intégrer dans une Euregio Meuse-Rhin urbaine et cohérente avec un système quotidien de mobilité collective transfrontalière.

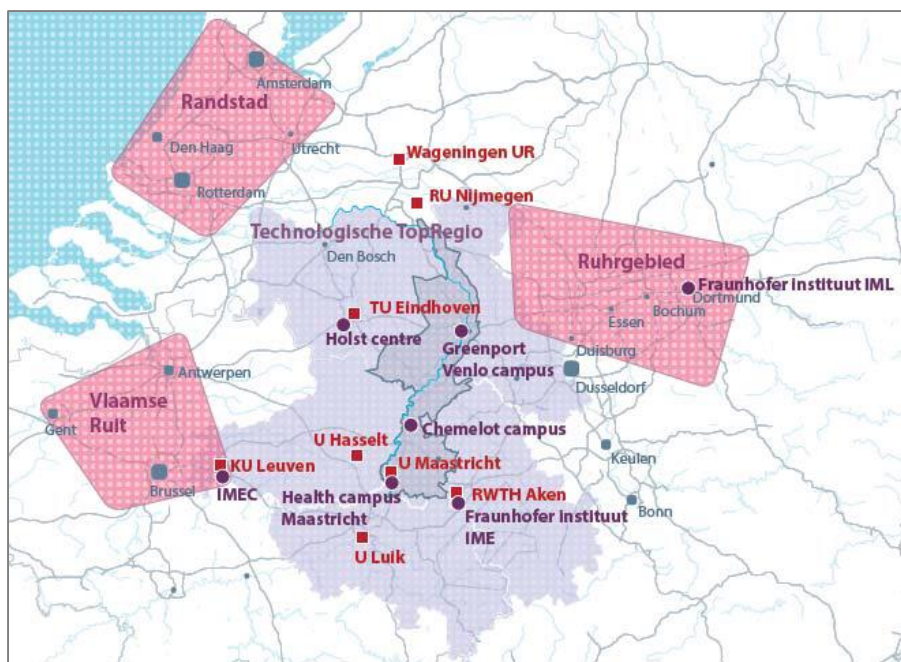


Figure 16 : Le Limbourg Néerlandais dans la région technologique TTR-ELAt (source POL 2014).

Enfin, la reconversion du bassin minier du Limbourg néerlandais a été lancée en 1965 avec pour objectif de transformer le Pays Noir en Pays Vert. Cette stratégie s'est concrétisée depuis par la mise sur les fonds baptismaux de la ParkStad Limburg et par le projet de la Grünmetropole entre Aix-la-Chapelle et Hasselt. L'International Bauausstellung 2020 (IBA Parkstad 2020) conduit par la ville de Heerlen sous la direction de Jo Coenen (architecte-urbaniste néerlandais ayant piloté entre-autre l'opération Céramique à Maastricht) a pour thématiques la ville flexible, recyclée et alimentée par de l'énergie renouvelable.

### 3.1.5.3. Le versant allemand

Le Landesentwicklungsplan (LEP) IV du Land de Rhénanie Nord-Westphalie est entré en vigueur en juillet 2013. Il aborde à l'échelle du länder les principaux défis et objectifs territoriaux. Plusieurs points sont à mentionner dans la stratégie du Land de Rhénanie Nord-Westphalie. Le défi de la décroissance démographique du Land de Rhénanie Nord-Westphalie est une préoccupation majeure du LEP avec la mondialisation de l'économie et le changement climatique alors que le Rhénanie du Nord-Westphalie rejette un tiers de gaz à effet de serre d'Allemagne. Les projections démographiques tablent sur une baisse de 3,6 % de la population à l'horizon 2030 avec un impact moins important de cette décroissance entre autre sur la ville d'Aix-la-Chapelle qui bénéficierait d'une légère croissance démographique à cet horizon. Ce reflux démographique est déjà constaté dans les tendances quantitatives reprises au point 3.3. En fonction de son importance, l'équipement du territoire de la Rhénanie du Nord-Westphalie pourrait être redimensionné. Cet aspect offrirait également à terme des possibilités de mutualisation suivant les secteurs avec des incidences sur les autres versants de l'aire métropolitaine. On verra au point 4.2 reprenant les discussions du séminaire 2 que le secteur de la santé est particulièrement sensible à ces politiques d'équipement des territoires transfrontaliers. La captation d'équipement de rayonnement métropolitain (loisirs, économiques, mobilités, recherches...) tout en préconisant un équilibre se traduit à l'échelle de l'AMT MAHHL.

En ce qui concerne les transports de marchandises, le Land met en priorité la réalisation du Rhin d'Acier devant relier le port d'Anvers à la Ruhr. Ce projet déjà repris dans le traité de Londres de 1839 ne cesse d'être querellé entre les Pays-Bas, la Flandre, la Wallonie, et le

Land. Les intérêts sont fortement divergents avec en toile de fond la concurrence entre les ports d'Anvers et de Rotterdam. Actuellement ce projet est toujours bloqué pour diverses raisons dont un refus motivé pour des raisons environnementales (tracé passant par la réserve naturelle du Meinweg aux Pays-Bas) alors qu'il est fortement défendu par la Flandre notamment dans le SALK du T.OP Limburg qui est développé plus loin. Néanmoins si cette alternative au parcours actuel passant par Moresnet devait se concrétiser, la province de Liège et la logistique liégeoise pourraient en souffrir. Le volet transport de personnes du LEP IV insiste sur la nécessité d'exploiter des relations transfrontalières efficaces dont celles entre Aix-la-Chapelle et Liège ainsi que d'améliorer les connexions entre Eupen et Aix-la-Chapelle.

L'ensemble de la stratégie du LEP IV poursuit l'objectif de conforter la position métropolitaine du Land et de le renforcer dans la concurrence de l'économie de la globalisation tout en recentrant l'urbanisation sur les pôles et en limitant l'artificialisation des sols par la récupération des terrains désaffectés. Il est dès lors préconisé de réduire l'urbanisation à 1 825 hectares par an à l'horizon 2030 sur l'ensemble du Land<sup>1</sup>. A cette aune La coopération transfrontalière est pour la région aixoise un levier à l'échelle de l'agglomération pour atteindre cet objectif tout en agissant de manière multi-scalaire avec les réseaux et le dynamisme de la recherche de la RWTH. Cette articulation des échelles de la globalisation a également été discutée lors du séminaire 2 dans le cadre de la politique des pôles de compétitivité du Plan Marshall wallon.

Outre le LEP IV, la ville d'Aix-la-Chapelle a également rédigé en décembre 2012 sa stratégie de développement à l'horizon 2030. Ce document est particulièrement intéressant dans la compréhension du positionnement d'Aix-la-Chapelle au sein de l'aire métropolitaine. Il mériterait d'être approfondi dans une phase ultérieure. Relevons quelques éléments importants comme la confirmation d'un axe de coopération fort entre les instituts d'enseignement supérieur d'Aix-la-Chapelle et du Sud-Limbourg néerlandais soutenu par des infrastructures de transport en commun et par le développement des parcs scientifiques (Melaten, Campus West, Campus Mitte) sur plus de 80 hectares et devant générer plus de 10 000 emplois supportés par deux milliards d'euros d'investissement. Ce projet de développement majeur associant la RWTH et la Ville d'Aix-la-Chapelle se concentre sur les clusters de l'énergie durable, du biomédical, des techniques de production, de la photonique, de la logistique et de l'ingénierie mécanique. Par ailleurs, l'échelle d'intérêt transfrontalier d'Aix-la-Chapelle dans sa stratégie 2030 comprend essentiellement la Communauté germanophone du côté wallon.

#### 3.1.5.4. *Le versant flamand*

Le Ruimetiik structuurplan provincie Limburg datant de 2012 et venant à échéance en 2017 confirme la conurbation d'Hasselt-Genk comme centralité. Il croise 4 espaces avec 6 thématiques (nature, habitat, économie, tourisme et loisirs, mobilité et transport, paysage). Les fonctions métropolitaines ne structurent donc pas la vision du Limburg flamand puisqu'en sont absents la recherche et l'enseignement, la culture et la créativité, les secteurs économiques de la globalisation (finances, assurances, centres de commandement...). Par contre le Gouvernement flamand s'est doté d'un nouvel instrument stratégique au travers du *Territorial Ontwikkelingsprogramma* (T.OP). Le Centraal Limburg est la deuxième aire qui bénéficie de cette implémentation méthodologique (la première est le Noordrand bruxellois) activée pour répondre à la fermeture de Ford Genk le 18 décembre 2014. Le T.OP Centraal Limburg se structure sur l'axe Hasselt-Genk. Il définit des *Stratetisch ActiePlan* Limburg in het Kwadraat (SALK) pour projeter Limburg flamand dans l'économie de la métropolisation. Cette

---

<sup>1</sup> Il est à noter qu'une zone de 220 hectares est ciblée à EusKirchen/Weilswist pour répondre à ces besoins.



méthode stratégique s'appuie sur la structure de l'ancien bassin minier. Elle devient un levier conceptuel de reconversion : *RE-MINE*. L'aspect expérimental par le concept de laboratoire et de recherche action encourage aux solutions de créativité territoriale. Le résultat poursuivi est d'apporter des réponses innovantes pour le futur du territoire du Limbourg. Il vise également à raccrocher le Limbourg de la Randstad.

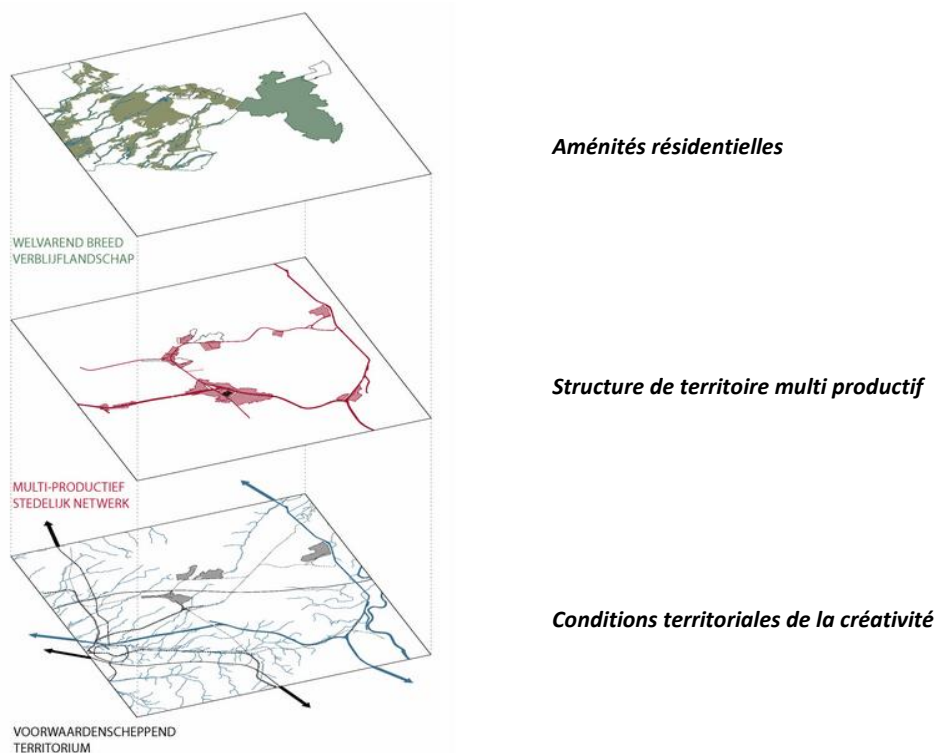


Figure 17 : Stratégie territoriale du TO.P Limbourg (source, TO.P Limburg, 2015, <http://www.ruimtevlaanderen.be/NL/Beleid/Beleidsontwikkeling/TOPprojecten/CentraalLimburg>)

Pour concrétiser cette structuration du territoire par les aménités résidentielles, le multi productif et de mettre en place des conditions territoriales de la créativité, plusieurs zones projets ont été retenues : Genk, Lanaken et Maasmechelen.

### 3.1.5.5. La dynamique métropolitaine dans les documents de l'AMT MAHHL

On constate un développement important au nord de l'AMT MAHHL. Les réalisations en infrastructures de mobilité et les alliances et co-opérations entre universités sont particulièrement vives (Malherbe A., 2015). A titre d'exemple la *Transnationale Universiteit Limburg* associe les centres de recherches des universités de Maastricht et de Hasselt formellement depuis 2001. La collaboration a débuté en 1992 dans les secteurs de l'informatique et des TIC et s'est élargie ensuite au droit et au secteur biomédical. On constate également une proximité entre la RWTH d'Aix-la-Chapelle et la Zuyd Hogeschool de Heerlen. En ce qui concerne la mobilité en transport en commun, l'Euregio Bahn relie Aix-la-Chapelle à Heerlen à l'est de l'aire métropolitaine tandis qu'à l'ouest le projet Spartacus mettra en 2017 Hasselt à 38 minutes de Maastricht. La mise en œuvre des parcs d'activité transfrontaliers est également sur cet axe avec le parc Aventis European Science and Business Park à la frontière entre Heerlen et Aix-la-Chapelle.

La plupart de ces projets étaient déjà repris dans le document *Perspective de développement spatial des villes MHAL* de 1993. Depuis lors les réflexions sur un projet commun métropolitain se sont surtout centrées sur la mise en valeur du *Parc des Trois Pays* (Lohrberg F. & al., 2013-

2014). Il ne serait dès lors pas inutile de réactualiser la stratégie de développement de l'AMTW MAHHL afin de dresser des trajectoires de développement territorial à l'horizon 2030.

Enfin il est à noter qu'un des projets INTERREG qui a eu le plus d'incidence sur le volet économique transfrontalier est le projet TTR-Elat (Top Technology Region / Eindhoven-Leuven-Aachen Triangle). Il s'est centré sur un triangle d'innovation entre Eindhoven, Leuven, Aachen qui déborde largement de l'AMT MAHHL. Dans l'évaluation de l'OCDE sur les régions transfrontalières innovantes, il a été constaté un intérêt pour ce type de géométrie de projet car elle a fortement renforcé les réseaux sur base des complémentarités existantes en s'appuyant sur les opportunités présentes de chaque côté des frontières (Nauwelaers C. & al., 2013). On verra dans les rendus des séminaires que la région liégeoise est restée relativement en marge de ce réseau qui a également favorisé les clusters transfrontaliers de stimulation économique (GCS) distribuant un fond d'innovation transfrontalier de 4,7 millions d'euros à destination des PME. Ces deux projets développés lors de la programmation INTERREG 2007-2013 pourraient être poursuivis sous une autre configuration avec le programme INTERREG 2014-2020 (Spulber A. & al., 2015).

Plusieurs fonctions métropolitaines au sein de l'AMT MAHHL ont trouvé un terrain de développement grâce à leur situation transfrontalière. Les dynamiques métropolitaines transfrontalières sont principalement constatées au nord de l'AMT MAHHL.

### 3.1.6. Synthèse et tendances dans les versants extérieurs des AMTW.

Les communes wallonnes comprises dans les AMTW bénéficient largement de l'économie présentielle métropolitaine. La CPDT a lors d'une précédente programmation investigué au niveau wallon la manière dont les communes se répartissaient les richesses et quelles étaient leurs bases économiques (productive, résidentielle, sociale...). Des travaux récents ont réactualisé la notion d'économie présentielle en intégrant l'ensemble des revenus recueillis ailleurs et dépensés sur un territoire donné (Davezies L. & Talandier M., 2014). L'ensemble des communes transfrontalières wallonnes bénéficient d'une résidentialisation en provenance de l'autre versant avec de très fortes intensités pour les communes germanophones dans l'orbite d'Aix-la-Chapelle, les communes du sud de la province du Luxembourg et les communes frontalières à l'agglomération lilloise (Costa R. & Eggerickx T., 2011). Cependant les communes wallonnes des aires métropolitaines non pas toutes le même profil résidentiel. Mouscron et Aubange sont dans la zone de reconversion des AMT LKT et de Luxembourg avec une population plus précarisée par rapport à l'ensemble de leur aire métropolitaine de référence tandis que les communes périurbaines de Liège – Plateau de Herve, d'Arlon et de Tournai accueillent une population moyenne/moyenne supérieure. Les retombées réelles de l'économie présentielle dans les aires transfrontalières sont encore méconnues et devraient faire l'objet d'investigations ultérieures.

Ces interdépendances entre territoires disjoints tissées notamment au travers des documents stratégiques des AMTW invitent à aborder le développement économique à cette échelle pour certains secteurs. On verra plus loin que cette échelle n'est pas nécessairement pertinente pour l'ensemble des secteurs d'activité économique. Nonobstant cette nuance, l'équipe de recherche propose de reprendre la définition du développement économique transfrontalier de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (MOT). *Il s'agit de penser le développement économique sur un territoire partagé entre deux Etats, nécessitant une coordination des acteurs du développement économique, publics et privés, dans deux systèmes juridiques, administratifs, fiscaux différents* (Spulber A. & al., 2015).

La mobilité a profondément restructuré les relations au sein des AMTW. Celle-ci s'est recentrée sur les gares TGV et les pôles porteurs d'attractivité. Cela se marque dans les trois AMTW. La gare de Lille a un effet axial important entre Courtrai et Lille. La gare d'Aix-la-Chapelle a un effet axial également entre la Parkstad et Aix-la-Chapelle. Seule la gare de Liège-Guillemins semble être marginalisée dans sa polarisation en subissant les conséquences de la refonte des horaires de la SNCB. De plus le Limbourg flamand a été réorienté vers Bruxelles-midi qui offre de meilleures relations *grande vitesse*.

Les stratégies de reconversion et de développement territoriaux convergent sur l'axe de la société de la connaissance et la promotion de la recherche. Le Grand-Duché de Luxembourg consacre 1 milliard d'euros dans les prochaines années pour son secteur universitaire avec la constitution d'un pôle fort à Belval. La RWTH à Aix-la-Chapelle construit deux nouveaux quartiers dédiés à la recherche sur plus de 80 hectares avec une connexion en transport collectif efficace, l'université du Limbourg fédère à partir d'actions concrètes les universités de Hasselt/Diepenbeek et de Maastricht. Les universités lilloises se restructurent autour d'un pôle unique et le CPER vise à ce que la région Nord – Pas-de-Calais puisse se repositionner rapidement dans le paysage de la recherche.

## 3.2 Enquête DELPHI

### 3.2.1 Résultats du 1<sup>er</sup> volet

#### 3.2.1.1. 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 correspondant pas à un recueil quantitatif de données mais s'assimilant à une série d'interview itérative 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-répondant. 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 pour des questions précises les limites de certains experts-répondants sur celles-ci. 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 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 <sup>er</sup> questionnaire | 2 <sup>ème</sup> questionnaire |
| Arlon /Luxembourg                   | 57            | 16                            | 14                             |
| Lille / Courtrai/ Tournai           | 138           | 21                            | 17                             |
| Maastricht /Liège / Aix-la-Chapelle | 152           | 21                            | 13                             |

Tableau 2 : Taux de réponse du premier volet de l'enquête DELPHI

La taille réduite des échantillons ne permettant pas l'interprétation 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.

### 3.2.1.2. 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

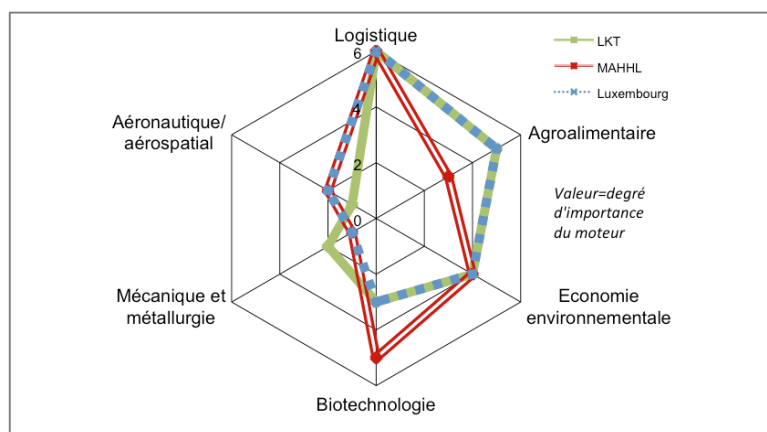


Figure 18 : Les moteurs de développement dans les aires métropolitaines transfrontalières (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

La figure 18 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.

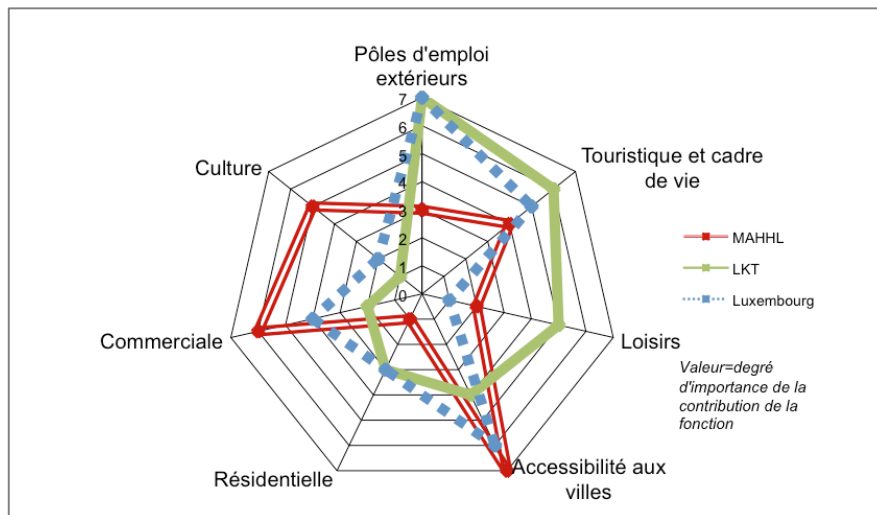


Figure 19 : Les fonctions qui contribuent au développement de l'aire métropolitaine transfrontalière (N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

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 19). 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 à 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 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 sur quatorze de [l'aire métropolitaine de Luxembourg](#) 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.

### 3.2.1.3. 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 ainsi que de 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.

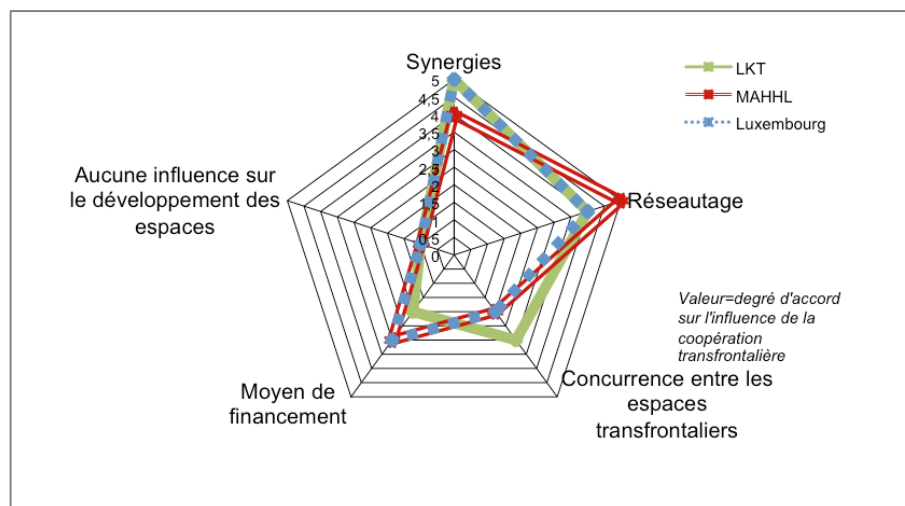


Figure 20 : Vision de la coopération transfrontalière  
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

Pour l'ensemble des trois aires, la coopération transfrontalière favorise les synergies et le réseautage (figure 20).

Si l'on prend à présent le positionnement des pôles wallons principaux dans chacune des aires (figure 21) 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.

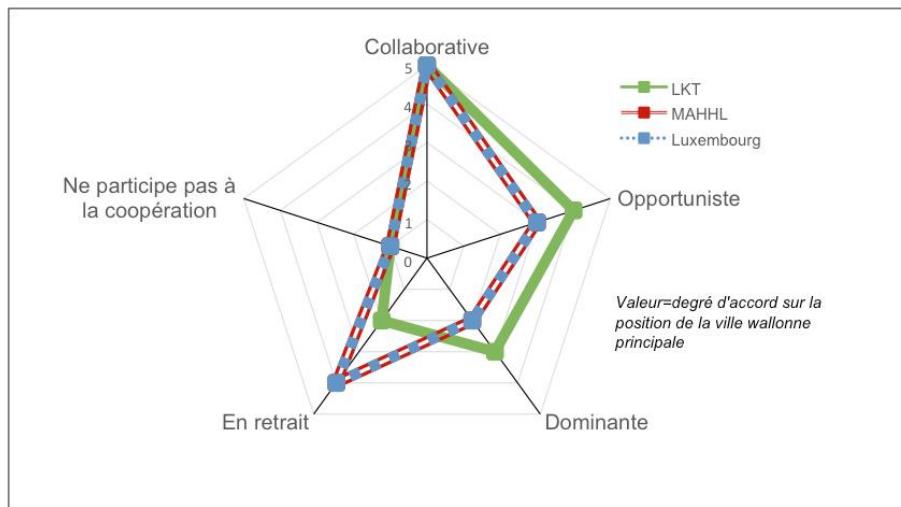


Figure 21 : Position de la ville wallonne principale dans l'aire métropolitaine transfrontalière  
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

### 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 1<sup>er</sup> tour. Il peut apparaître des divergences d'interprétation entre la compréhension de l'équipe de recherche des réponses formulées par les experts-répondants et l'expression de ceux-ci. 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 donc 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. Relevons l'importance des secteurs liés aux nouvelles technologies accordées par un expert mais soulevant l'intérêt d'intégrer ce champ dans les développements futurs des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes.

- 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 première 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 en 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 22, figure 23, figure 24).

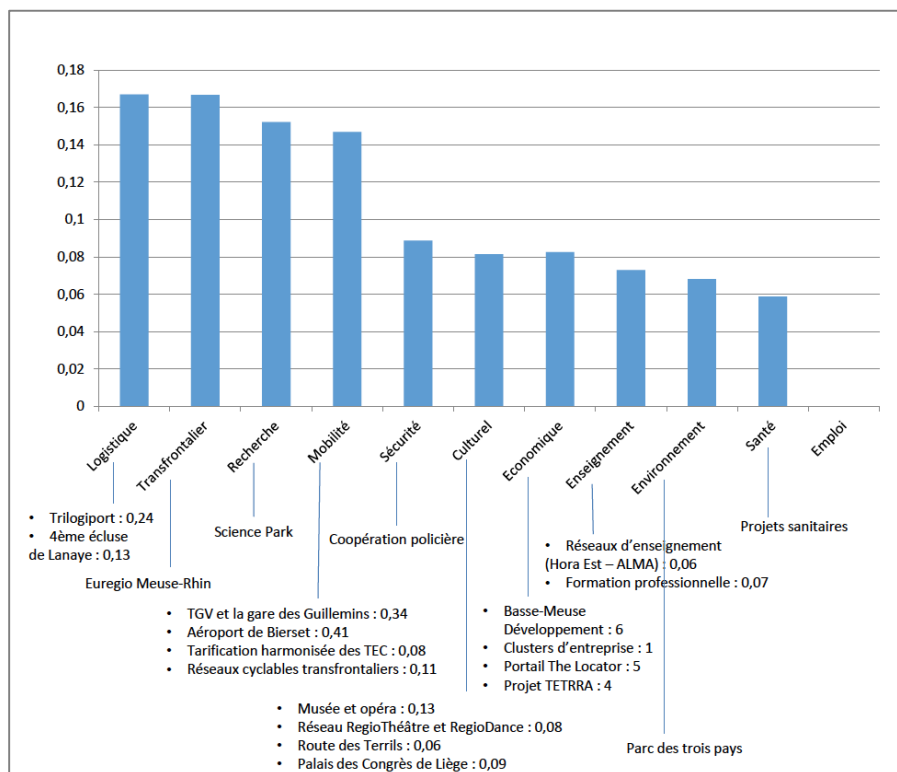


Figure 22 : Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège

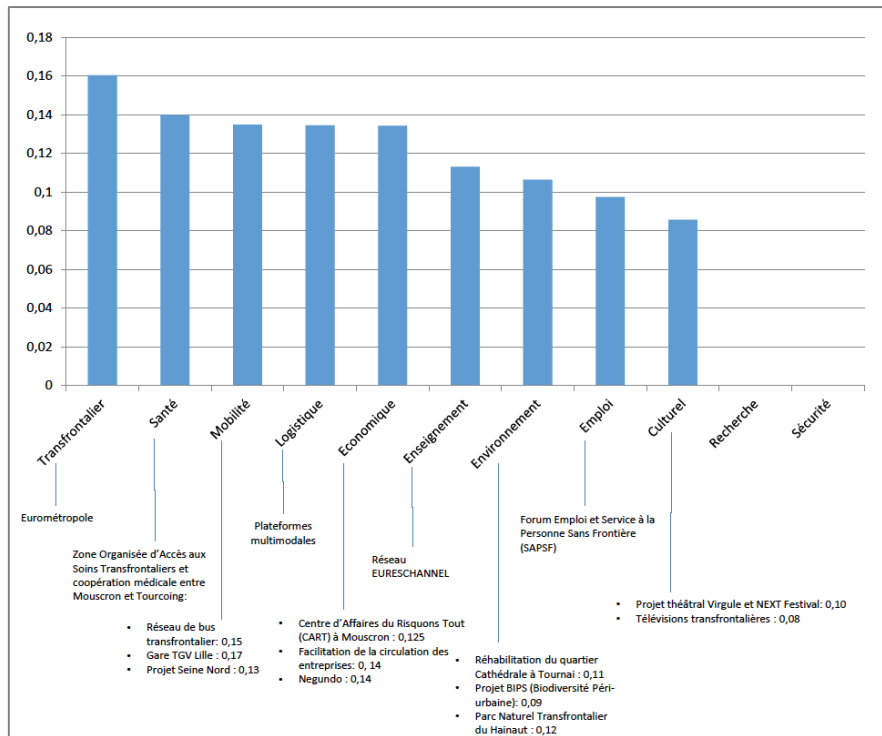


Figure 23 : Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Lille / Courtrai / Tournai

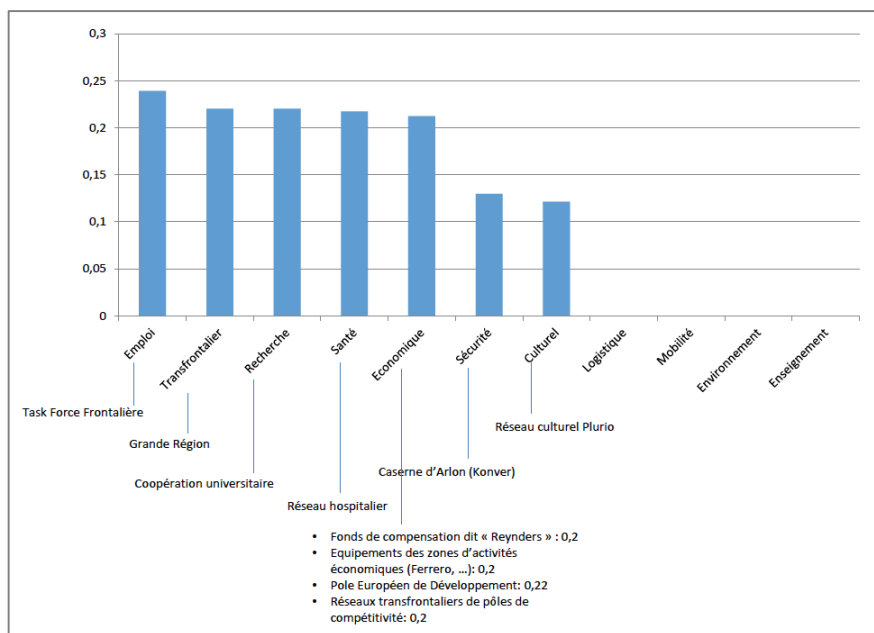


Figure 24 : Classement des projets qui renforcent le versant wallon de l'aire luxembourgeoise

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 et leurs attitudes au sein des structures de coopérations. 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 eu de développements spécifiques grâce à la coopération transfrontalière.

#### 3.2.1.4. 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 25). 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 26) et enfin, les experts ont pu communiquer selon eux si ces équipements forgent une image positive de l'aire métropolitaine (figure 27). Sur ces bases, les radars suivants illustrent les positionnements des experts-répondants sur ces trois aspects.

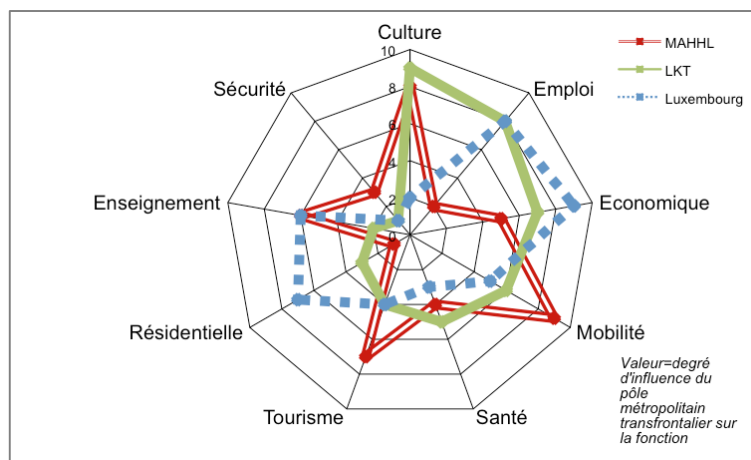


Figure 25 : Fonctions bénéficiaires d'un développement plus important grâce à leur proximité avec le pôle métropolitain transfrontalier

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

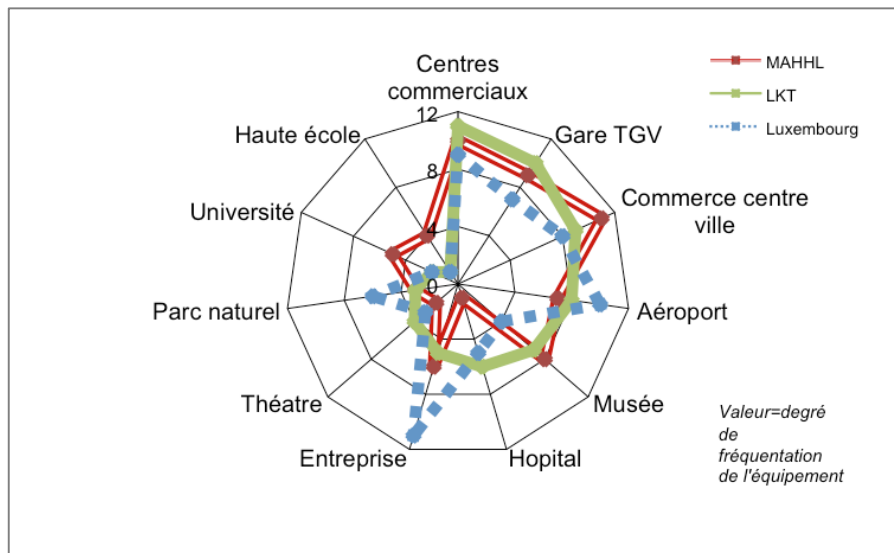


Figure 26 : Équipement les plus fréquentés dans l'aire métropolitaine  
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

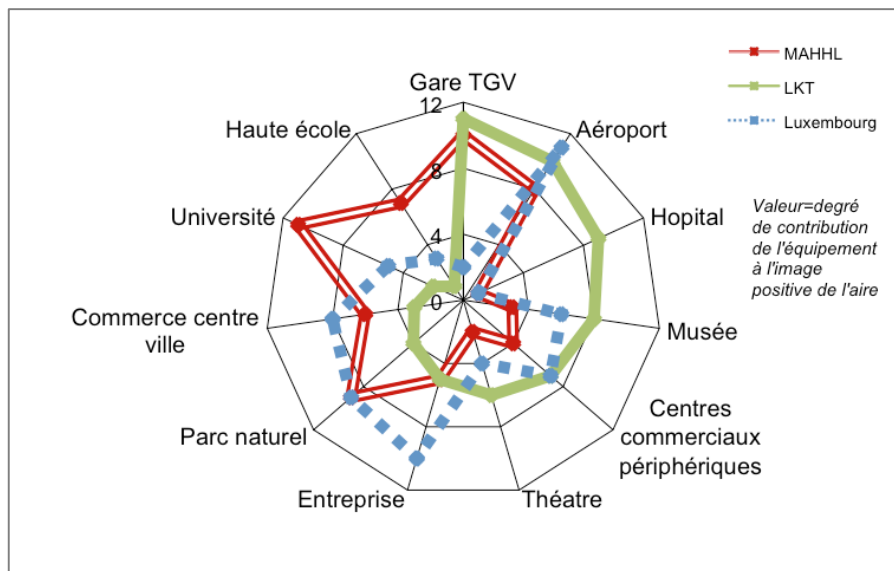


Figure 27 : Équipement contribuant à l'image positive de l'aire métropolitaine  
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

### 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 particulièrement 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 particulièrement à l'attractivité de l'aire métropolitaine.

Les fonctions économique, résidentielle et l'emploi ont bénéficié des retombées de l'aire métropolitaine, dont l'attractivité est surtout due aux entreprises et à l'aéroport.

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 28, figure 29, figure 30). 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<sup>ème</sup> place et les centres commerciaux de Hognoul et de Rocourt en banlieue liégeoise à la 38<sup>ème</sup> et 46<sup>ème</sup> place sur les 55 centres commerciaux classés.

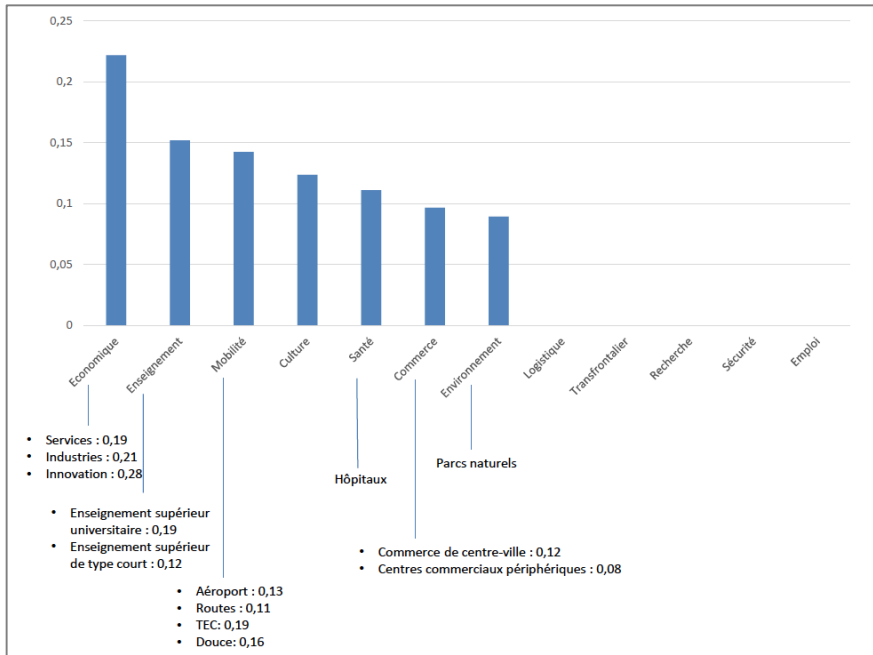


Figure 28 : Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège à l'avenir

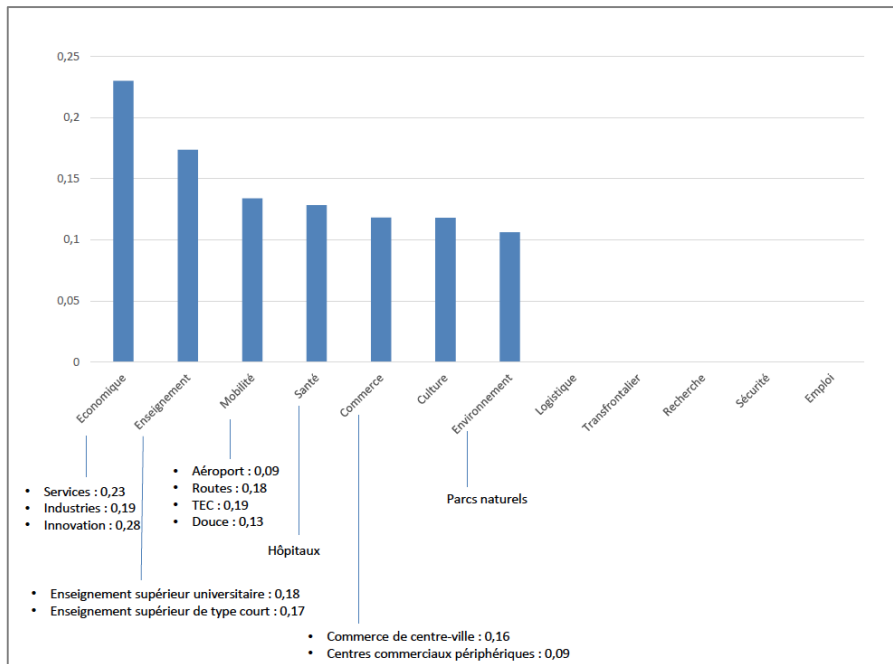


Figure 29 : Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire lilloise à l'avenir



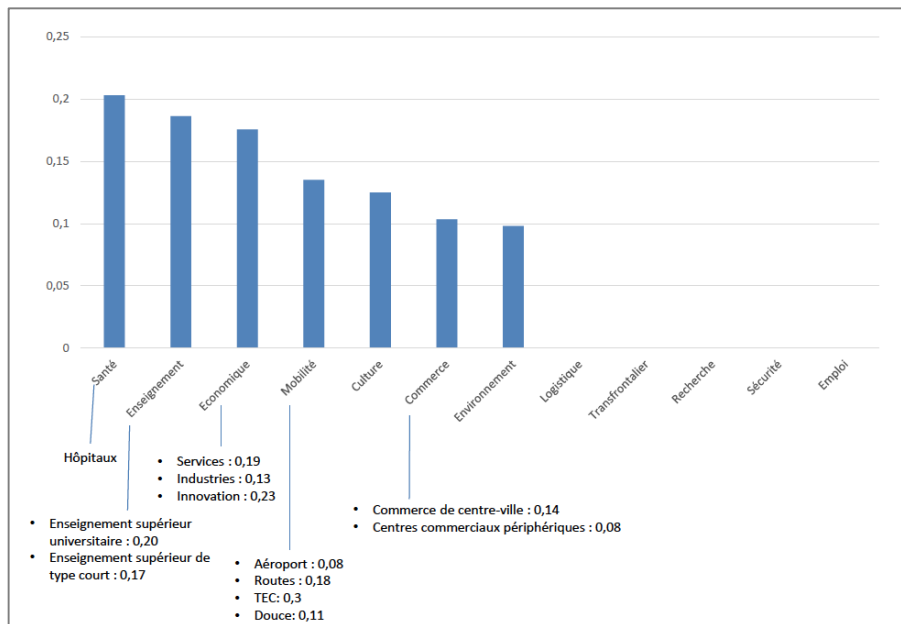


Figure 30 : Projets qui renforcent le versant wallon de l'aire Luxembourgeoise à l'avenir

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.

#### 3.2.1.5. 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 transversale<sup>2</sup> dans le développement économique de l'aire métropolitaine transfrontalière.

A 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 31, figure 32, figure 33).

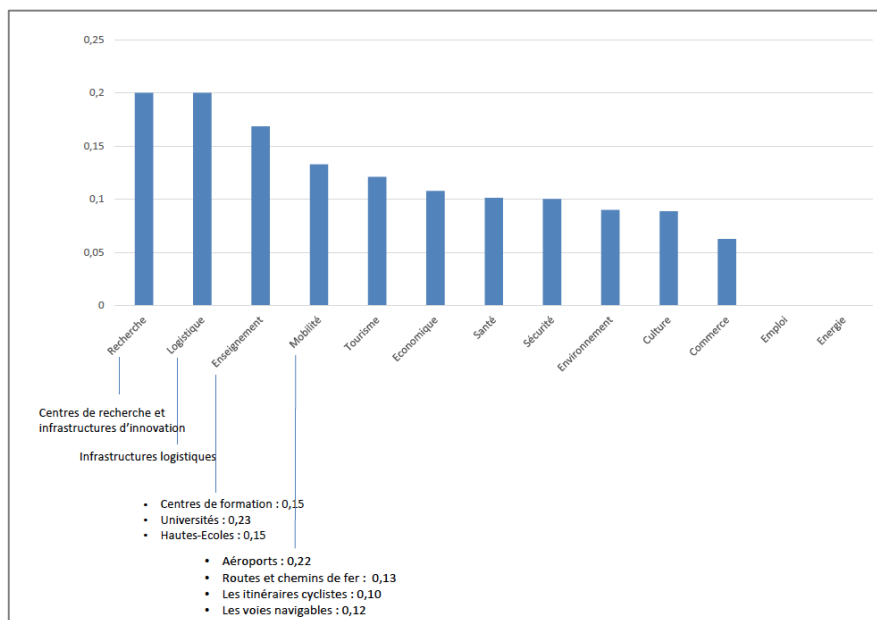


Figure 31 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire Maastricht / Aix-la-Chapelle / Liège

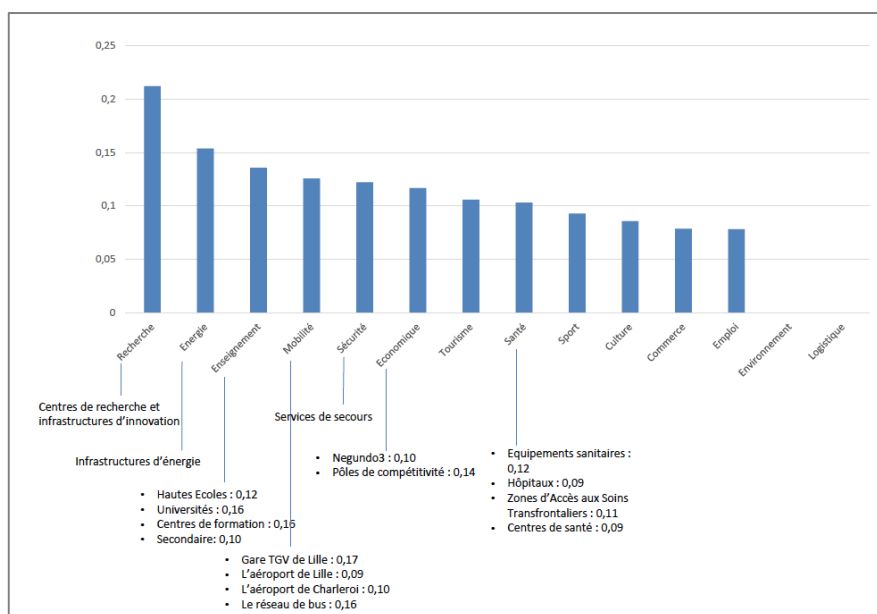


Figure 32 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire Lille / Courtrai / Tournai

<sup>2</sup> 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.

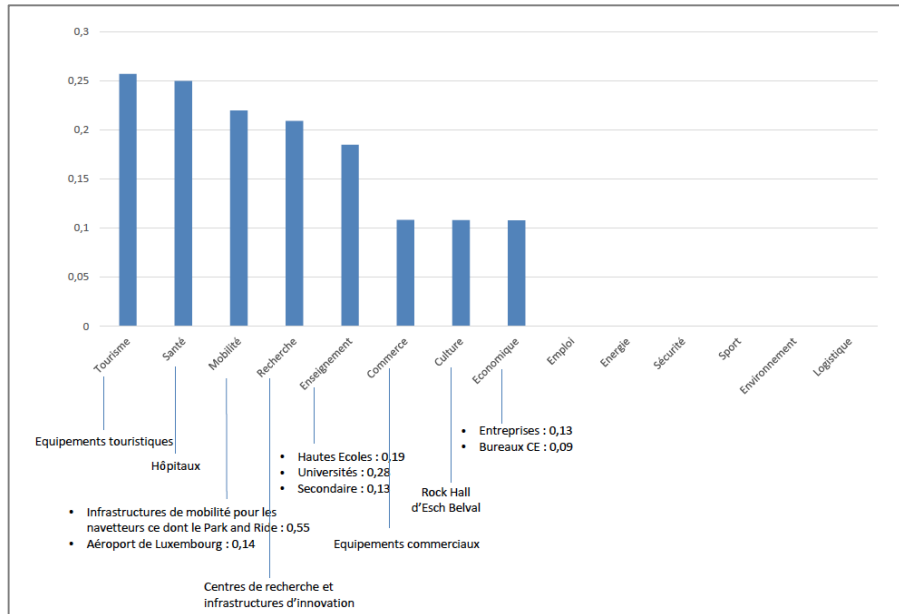


Figure 33 : Équipements/infrastructures à mutualiser ou dont la mutualisation est à renforcer en priorité dans l'aire luxembourgeoise

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 Bierstet 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 supporteraient le développement des projets économiques tandis que dans l'aire luxembourgeoise, c'est le secteur de la santé mutualisé qui 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 la dernière question portant sur l'intégration transversale des fonctions (figure 34).

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.

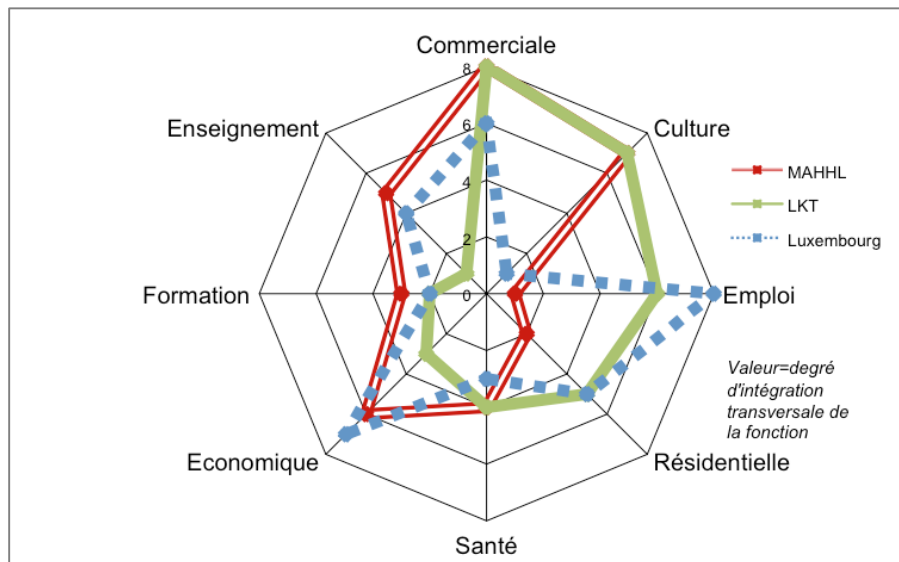


Figure 34 : Fonctions intégrées de manière transversale dans le développement économique des aires métropolitaines transfrontalières

(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL 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 convergences*

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.

#### *3.2.1.6. 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 35) : 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.

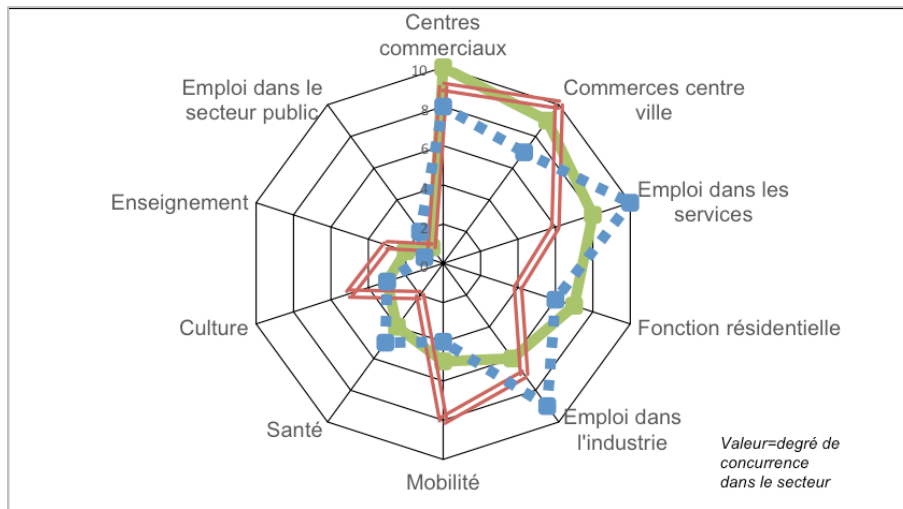


Figure 35 : Secteurs subissant les concurrences des métropoles voisines  
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

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.

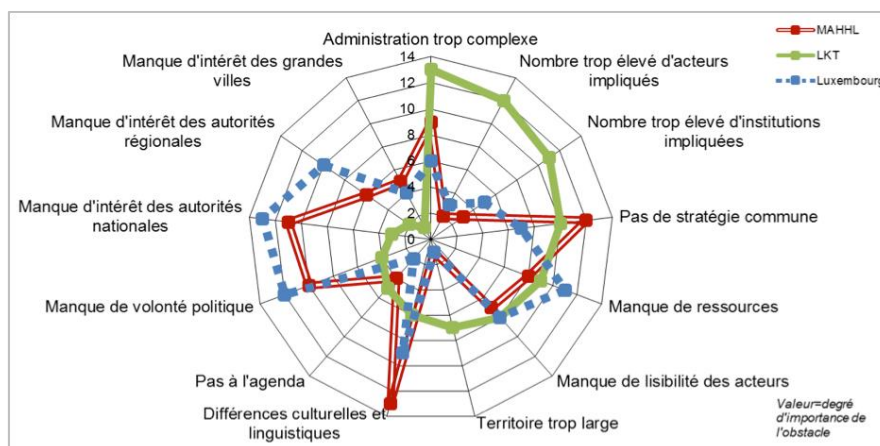


Figure 36 : Obstacles à l'intégration du versant wallon des aires métropolitaines transfrontalières  
(N = 16 Luxembourg / N = 21 LKT Lille – Courtrai – Tournai / N = 21 MAHHL Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle)

La figure 36 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 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.

A 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 seraient 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 sur quinze experts-répondants 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 rencontres est nécessaire pour surmonter ces obstacles.

### *Synthèse des points de divergences*

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 constatés de l'aire LKT sont la complexité administrative et le manque d'intérêt des autorités nationales et de volonté politique. Les difficultés luxembourgeoises ressenties se retrouvent dans 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.

#### *3.2.1.7. 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 de pôles de compétitivité pour assurer un rééquilibrage des échanges économiques et des valorisations de structures et de 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*

A 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.

#### **3.2.2. Résultats du 2<sup>ème</sup> volet**

Le second volet de l'enquête a pour objet la hiérarchisation d'hypothèses de développement émises dans les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes. Il comprend un questionnaire DELPHI adressé aux experts répondants ainsi qu'un second séminaire des experts référents ayant participé au premier séminaire.

Le questionnaire DELPHI reprend les propositions d'hypothèses de développement des aires métropolitaines transfrontalières élaborées à partir du premier volet et les fait valider par les experts répondants. Le second séminaire confronte les réponses obtenues par ce dernier questionnaire et les résultats quantitatifs aux réflexions émises par les experts référents.

La combinaison des réflexions issues du second séminaire et de l'analyse des réponses du questionnaire DELPHI amène aux conclusions de ce second volet qui servent de socle aux recommandations finales de la recherche.

### 3.2.2.1. Déroulement

### 3.2.2.2. L'enquête DELPHI

Les experts répondants ont été invités à participer à nouveau par courriel au second volet auquel étaient joints les résultats du premier volet (cfr. supra). Le courriel rappelait les objectifs de la recherche, soulignait l'importance de la démarche, précisait le délai de réponse et mentionnait le lien hypertexte du questionnaire mis en ligne. Chaque expert répondant a reçu un questionnaire caractérisé par l'aire métropolitaine concernée.

Un rappel téléphonique a permis d'atteindre les taux de réponses suivants :

|                                     | Aire LKT | Aire MAHHL | Aire luxembourgeoise |
|-------------------------------------|----------|------------|----------------------|
| Nombre d'experts répondants initial | 17       | 13         | 14                   |
| Nombre d'experts répondants final   | 11       | 10         | 9                    |
| Taux de réponse                     | 65%      | 77%        | 64%                  |

Tableau 3 : taux de réponses du volet 2 de l'enquête DELPHI

### 3.2.2.3. Le questionnaire

Comme dans les premiers questionnaires, celui-ci 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.

L'élaboration du questionnaire s'est inspirée des résultats du premier volet afin de maintenir une structure cohérente des résultats et de faciliter leur compréhension.

Le questionnaire était simplifié de manière à favoriser un taux de réponse appréciable à ce stade de l'enquête. Nous avons demandé aux experts répondants de se prononcer sur les recommandations suivantes : le renforcement des spécificités (LKT), l'interconnaissance (MAHHL), la coopération (LUX) wallonnes au sein de l'aire métropolitaine transfrontalière par :

1. La mise en œuvre d'un schéma de développement territorial du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière ;
2. La création d'un Euro-Institut (sur base du modèle de Kehl-Strasbourg) (LKT, MAHHL)/le renforcement du pôle de formation du secteur de la santé (LUX) sur le versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière ;
3. Le développement de secteurs dont les modalités varient selon l'aire.

Ces recommandations et leurs déclinaisons sont schématisées dans les figures 1, 2 et 3.

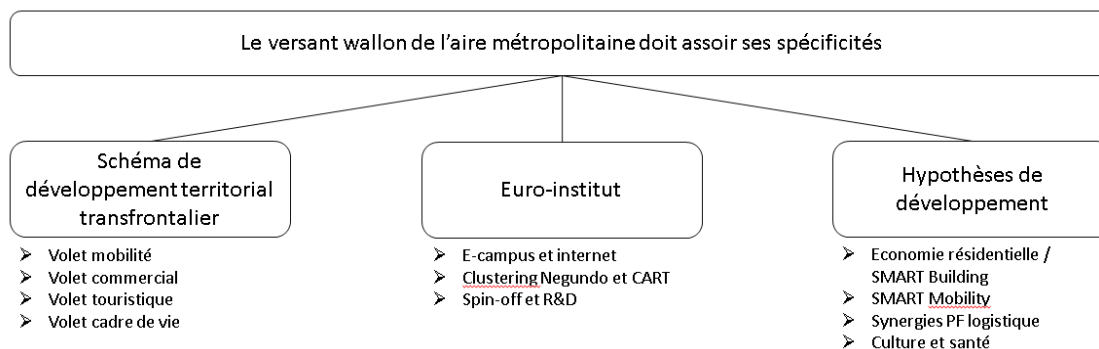


Figure 37 : Recommandations pour le schéma de développement territorial wallon proposées dans le second volet DELPHI – Versant wallon de l'aire LKT

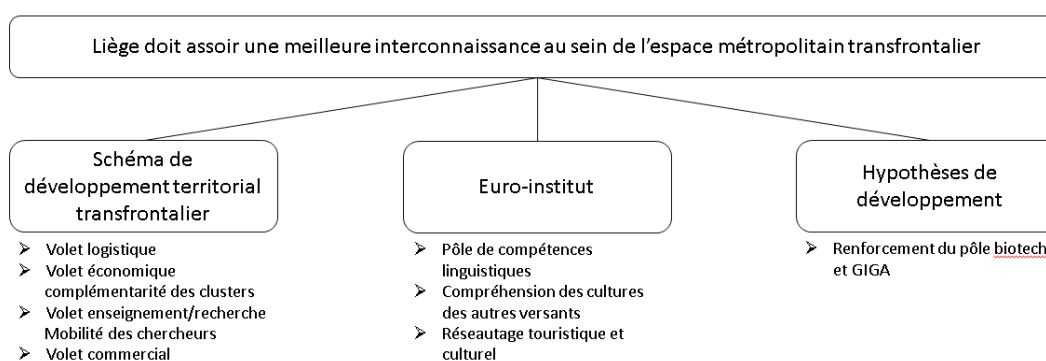


Figure 38 : Recommandations pour le schéma de développement territorial wallon proposées dans le second volet DELPHI – Versant wallon de l'aire MAHHL

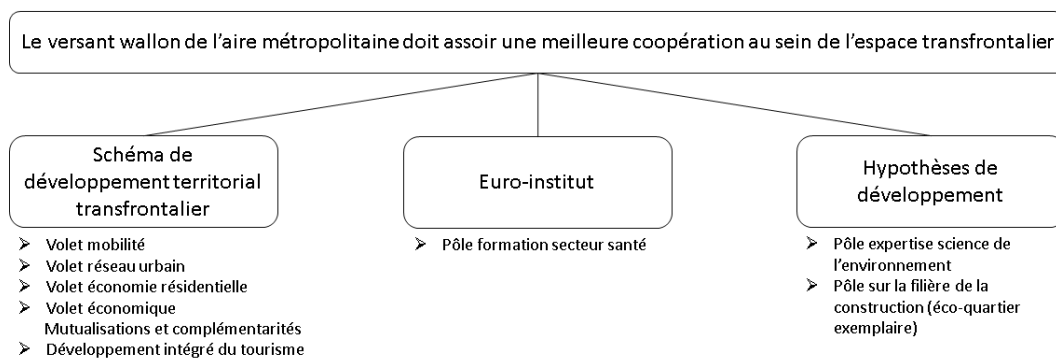


Figure 39 : Recommandations pour le schéma de développement territorial wallon proposées dans le second volet DELPHI – Versant wallon de l'aire luxembourgeoise

Des niveaux d'importance ont été proposés aux participants pour chacun des 3 points avec la possibilité de commenter les réponses. Les points 1 et 2 ont été détaillés en sous-questions à propos des objectifs visés par l'un et l'autre. Les réponses à ces sous-questions sont binaires, les experts-répondants ont répondu par plutôt d'accord, plutôt pas d'accord.

### 3.2.3. Résultats

Chaque aire présentant ses spécificités, les résultats sont analysés par aire métropolitaine transfrontalière.

### 3.2.3.1. Aire LKT

Les 11 experts répondants sont plutôt d'accord sur le renforcement des spécificités du versant wallon au sein de l'aire LKT.

Pour renforcer ces spécificités, un expert répondant n'est plutôt pas d'accord sur la mise en œuvre d'un schéma de développement territorial à l'initiative du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière de Lille. Pour les 10 autres experts, ce schéma de développement territorial devra contenir :

- Pour les 10 experts répondants, les grandes options de mobilité à mettre en œuvre dans l'aire notamment pour mieux structurer les liaisons entre pôles d'emploi et pôles résidentiels et pour assurer l'accessibilité aux infrastructures structurantes (aéroport, gare TGV...);
- Pour 7 experts répondants, il devra veiller à une régulation des équipements commerciaux pour les équilibrer à l'échelle de l'aire métropolitaine transfrontalière ;
- Pour 9 experts, il mettra en valeur le tourisme et le cadre de vie ;
- Pour 8 experts, il doit permettre la mise en place de structures de dialogue entre les acteurs de l'aire.

Huit experts répondant sur 11 sont plutôt d'accord pour la création d'un Euro-Institut :

- Il amplifiera le rayonnement de la structure de l'Eurometropolitan e-Campus autour des technologies de l'Internet et s'appuiera sur les quatre clusters eurométropolitains de la plateforme InnovEurométropolis pour 7 experts, deux experts n'ayant pas répondu ;
- Il agirait en clustering avec les centres Negundo et ESCO-coworking et le Centre d'Affaires du Risquons-Tout pour 7 experts, deux experts n'ayant pas répondu ;
- Il devrait être complété par une structure d'accompagnement spécifique favorisant les spin-off et les complémentarités entre formation, recherche et développement pour 7 experts, deux experts n'ayant pas répondu.

En plus du schéma de développement territorial et de l'Euro-institut, les spécificités du versant wallon de l'aire métropolitaine lilloise doivent être renforcées :

- Pour 10 experts sur 11, en accentuant les retombées de l'économie résidentielle c'est-à-dire les revenus dépensés localement par les habitants travaillant à l'extérieur du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière en intégrant les nouvelles technologies dans la construction/rénovation ;
- Pour l'ensemble des experts :
  - o En intégrant les nouvelles technologies dans la mobilité pour faciliter la vie des habitants de l'aire ;
  - o En mettant en réseau les plateformes logistiques multimodales et renforcer les plateformes logistiques multimodales existantes
  - o En privilégiant les coordinations et les synergies dans les secteurs de la culture et de la santé

#### 3.2.3.1.1. Synthèse des résultats DELPHI pour l'aire LKT

Le renforcement des spécificités du versant wallon au sein de l'aire LKT doit s'appuyer d'une part sur la mise en œuvre d'un schéma de développement territorial du versant wallon et d'autre part par la création d'un Euro-institut.

Le contenu du schéma de développement territorial est sujet à des accords différents entre les experts, les options de mobilité et la mise en valeur du tourisme et du cadre de vie ayant obtenu le meilleur niveau d'accord. La création d'un Euro-institut, ses objectifs et ses modalités de mise en œuvre ne sont pas consensuels. Pour la majorité des experts, les spécificités du

versant wallon de l'aire LKT doivent aussi être renforcées en accentuant l'économie résidentielle, en intégrant les nouvelles technologies dans la mobilité et en favorisant la mise en réseau dans les secteurs logistique, culturel et de la santé.

### 3.2.3.2. Aire MAAHL

Les 10 experts répondants sont plutôt d'accord sur une meilleure interconnaissance du versant wallon au sein de l'espace métropolitain transfrontalier. Un expert commente l'importance pour la wallonie et ses entreprises de s'inscrire et de s'engager dans un programme euregional afin de développer des synergies entre entreprises et centres de connaissances nécessaires pour assurer l'innovation.

Pour asseoir cette interconnaissance, les experts sont plutôt d'accord sur la mise en œuvre d'un schéma de développement territorial à l'initiative du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière qui :

- Pour l'ensemble des experts :
  - o aura pour objectif de préciser et d'articuler en clustering les différents projets de développement économique actuellement en cours dans l'aire en vue de les renforcer par leur complémentarité ;
  - o proposera également des mesures augmentant les échanges entre les organismes d'enseignement supérieur (mobilité des étudiants, enseignants et chercheurs) ;
- Pour 9 experts :
  - o doit viser une meilleure coordination des infrastructures de logistique de l'aire pour les renforcer ;
  - o doit permettre la mise en place de structure de dialogue entre les acteurs de l'aire ;
- Pour seulement 6 experts, dessinera les lignes directrices d'un développement commercial intégré à l'échelle de l'aire.

6 experts sur 10 sont plutôt d'accord pour la création d'un Euro-Institut. Parmi eux, un expert souligne l'importance de créer une structure eurégionale capable de fédérer des initiatives isolées et méconnues de part et d'autre des frontières. Cette structure devrait être composée, à la différence de la Fondation Eurégio Meuse-Rhin d'acteurs socio-économiques et universitaires de l'aire. Cet Euro-institut :

- aurait pour objectif de mieux diffuser la compréhension des particularités de chaque versant de l'aire métropolitaine par le soutien à des projets de création d'un pôle de compétences dans l'apprentissage de la langue et de la culture de l'autre ;
- soutiendrait les projets de mise en réseaux des initiatives culturelles et touristiques.

Enfin, pour renforcer une meilleure interconnaissance du versant wallon au sein de l'aire, l'ensemble des experts s'accorde sur la poursuite du développement du pôle de compétitivité des sciences du vivant et des biotechnologies autour du centre GIGA.

#### 3.2.3.2.1. Synthèse des résultats DELPHI pour l'aire MAHHL

L'amélioration de l'interconnaissance du versant wallon au sein de l'aire doit être soutenue par la mise en œuvre d'un schéma de développement territorial qui favorisera en priorité les clusters de développement économique et proposera les mesures pour augmenter les échanges dans l'enseignement supérieur. La coordination de la logistique et les structures de dialogue seront également visées par ce schéma. Pour seulement 6 experts, le développement commercial intégré à l'échelle de l'aire doit être prévu dans le schéma. Les experts sont partagés sur la création d'un Euro-Institut mais sont unanimement d'accord pour développer davantage le centre GIGA.



### 3.2.3.3. Aire luxembourgeoise

Les 9 experts répondants sont plutôt d'accord sur une meilleure coopération du versant wallon au sein de l'espace métropolitain transfrontalier.

Pour asseoir cette coopération, 7 experts sur 9 sont plutôt d'accord pour la mise en œuvre d'un schéma de développement territorial à l'initiative du versant wallon de l'aire métropolitaine transfrontalière de Luxembourg. Ce schéma doit préciser à l'échelle de l'aire métropolitaine les orientations du Schéma de Développement Territorial de la Grande Région et doit :

- être en lien avec le schéma stratégique de la mobilité transfrontalière en cours (SMOT) et proposer des mesures concrètes pour améliorer la mobilité à l'intérieur de l'aire métropolitaine transfrontalière
- contribuer à mieux insérer Arlon et les pôles wallons secondaires dans la structure métropolitaine transfrontalière notamment au travers du réseau de villes Tonicités
- préciser les stratégies à mettre en œuvre pour que les équipements et les infrastructures améliorent les retombées de l'économie résidentielle sur le versant wallon de l'aire, c'est-à-dire les revenus dépensés localement par les habitants travaillant à l'extérieur du versant wallon de l'aire métropolitaine ;
- définir les options de développement économique encourageant les mutualisations et les complémentarités dans les domaines de la logistique, de l'agro-alimentaire et du secteur environnemental ;
- établir des stratégies de développement intégrées du tourisme au sein de l'aire ;
- permettre la mise en place de structure de dialogue entre les acteurs de l'aire.

Les experts sont tous d'accord pour le renforcement du pôle de formation du secteur de la santé sur le versant wallon de l'aire. Pour 9 experts sur 10, ce pôle de formation répondra à l'augmentation de la demande de salariés de ce secteur sur le versant luxembourgeois. Les modalités de mise en œuvre devront être réglées en coopération avec le Grand-Duché via par exemple des codiplomations.

Enfin, la coopération se développera aussi pour 9 experts sur 10 par :

- La consolidation d'un pôle d'expertise et de recherche en sciences de l'environnement autour du campus ULg Arlon ;
- La promotion d'écoquartiers exemplaires permettant le perfectionnement de la filière construction au sein de l'aire.

#### 3.2.3.3.1. Synthèse des résultats DELPHI pour l'aire luxembourgeoise

L'amélioration de la coopération au sein de l'aire est unanimement acceptée par les experts. Mais pour asseoir cette coopération, ils ne sont pas tous d'accord de mettre en œuvre un schéma de développement territorial versant wallon précisant les orientations du Schéma de Développement Territorial de la Grande Région. Le renforcement du pôle de formation wallon du secteur de la santé, le pôle d'expertise et de recherche en sciences de l'environnement et la promotion d'écoquartiers exemplaires sont par contre plus consensuels.

## 3.3. 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.

A l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest (figure 40), 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.

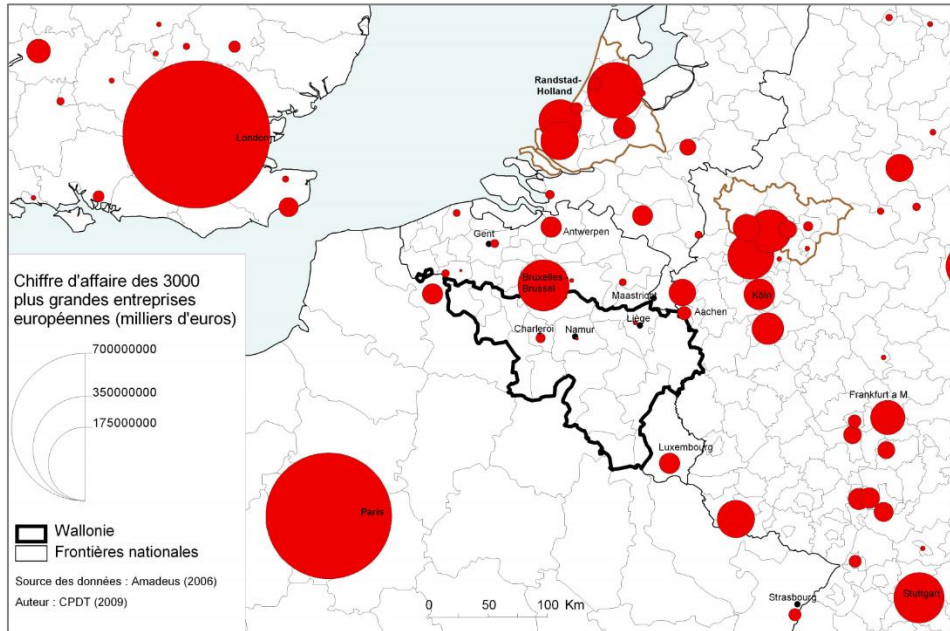


Figure 40 : Localisation du commandement économique dans l'Europe du Nord-Ouest en 2006 (source CPDT : 2011)

A 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.

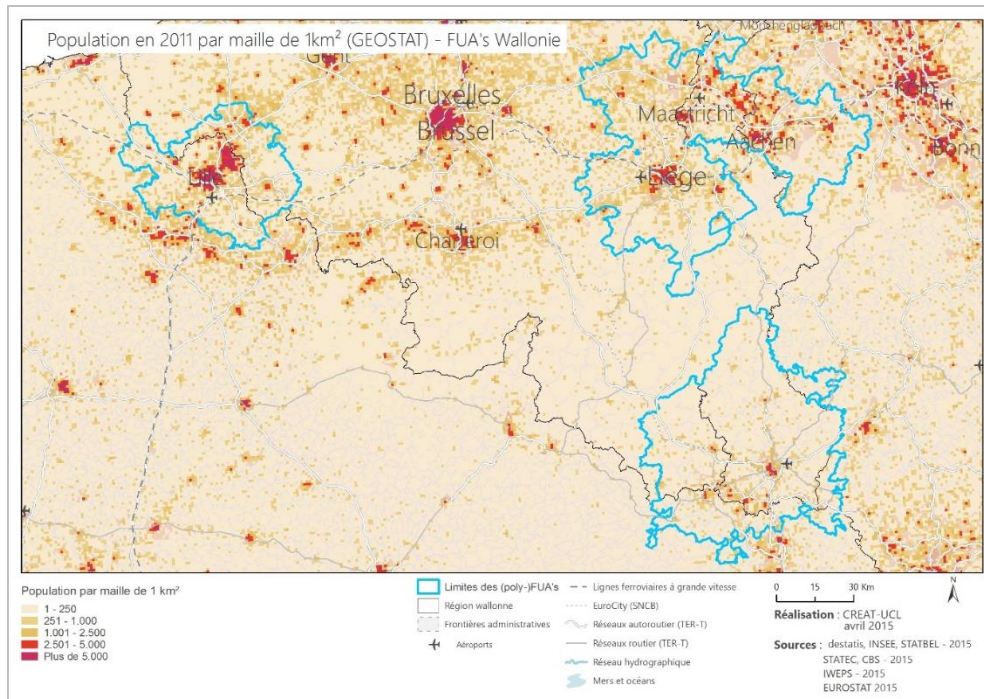


Figure 41: Carte de la population en 2011 par maille de 1 km<sup>2</sup> (CPDT - CREAT/UCL, 2015)

Concernant la densité de population (figure 41), les aires transfrontalières présentent toutes des poches de densité élevée (plus de 5000 habitants au km<sup>2</sup>). 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.

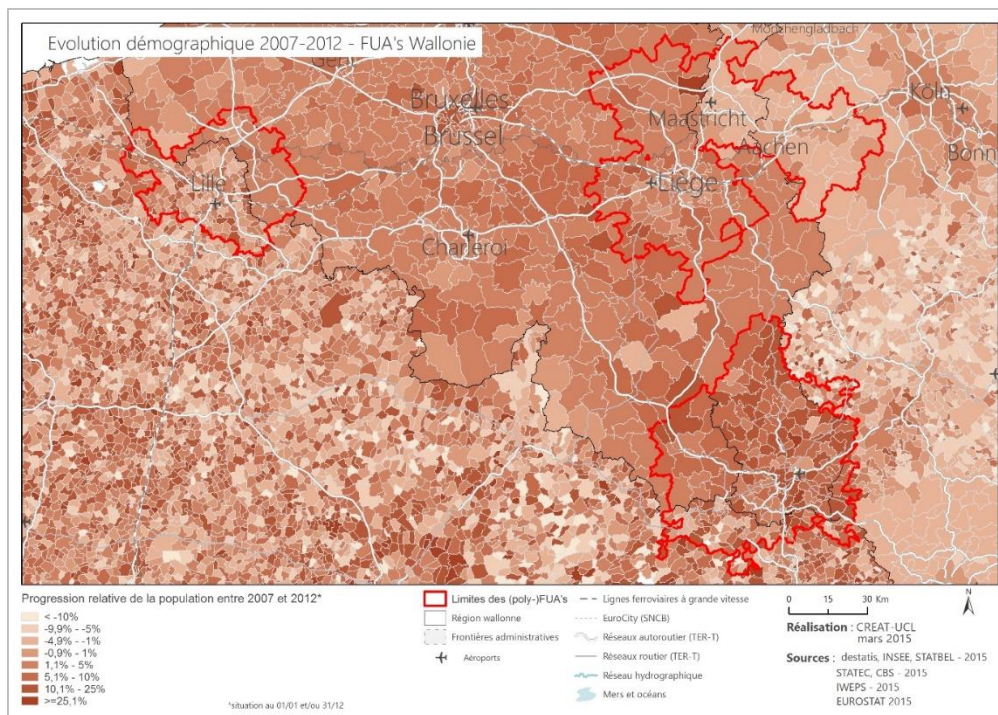


Figure 42 : Carte de la progression relative de la population 2007-2012 (CPDT - CREAT / UCL, 2015)

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 4 reprend des indicateurs principaux d'occupation du sol :



Tableau 4 : Principaux indicateurs d'occupation du sol par région

| 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                 | Néerlandais     | 19321                          | 20693                          | 7%                    | 27%                      | 228,6                         |
| MAHHL                 | Région wallonne | 52612                          | 52856                          | 0,5%                  | 24%                      | 40,6                          |

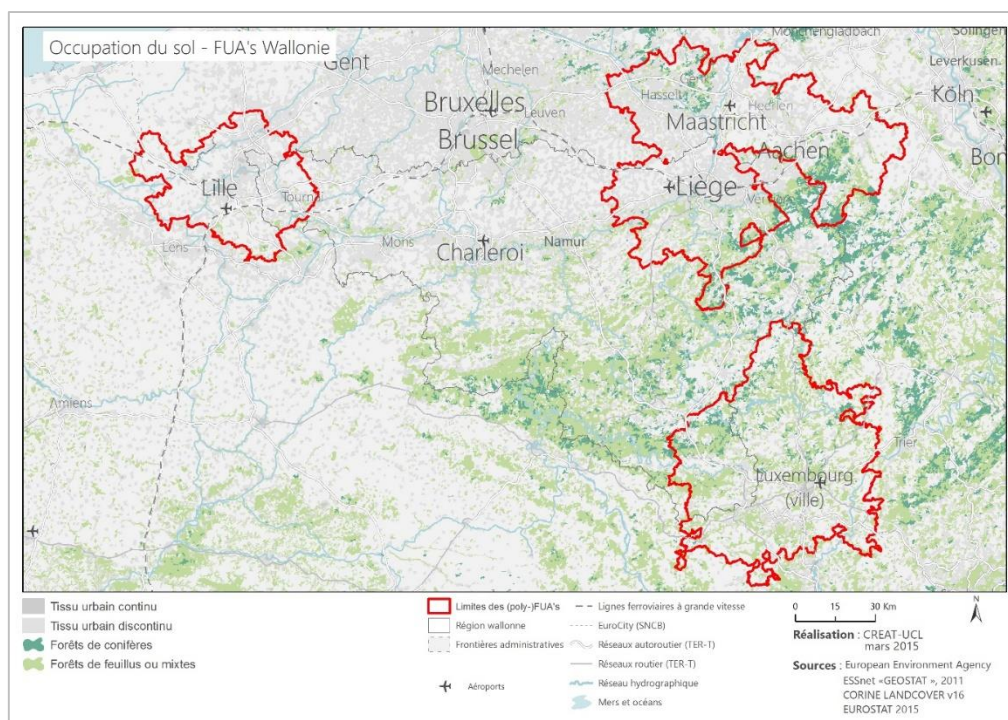


Figure 43 : Carte de l'occupation du sol (CPDT - CREAT / UCL, 2015)

Concernant la production et la compétitivité des territoires (figure 43), Bruxelles et le Luxembourg concentrent une grande part de l'activité économique de l'espace transfrontalier. A l'échelle des aires transfrontalières, les territoires wallons n'ont pas les meilleurs PIB au sein 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.

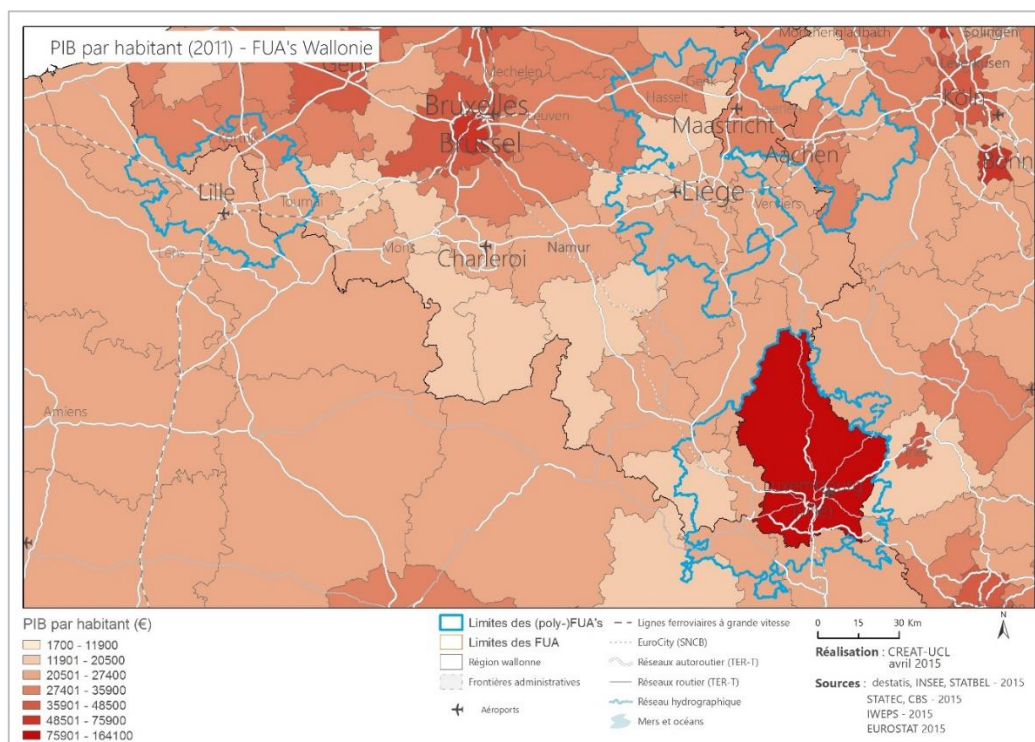


Figure 44 : Carte du PIB par habitant, 2011 (CPDT – CREAT/UCL, 2015)

Cependant, les politiques de pôle de compétitivité mises en place en Wallonie (figure 45), 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 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.



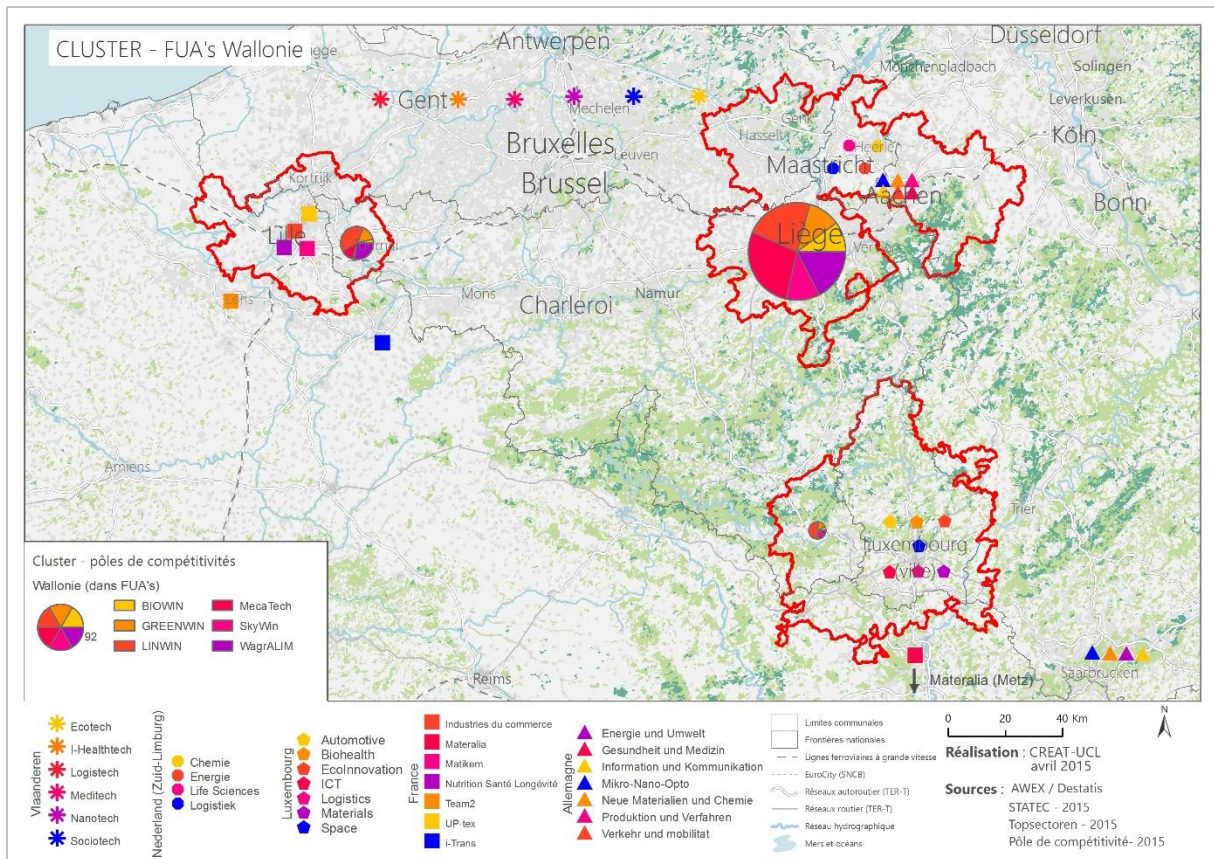


Figure 45 : Carte des pôles de compétitivité présents dans les FUA's transfrontalières wallonnes (CPDT - CREAT / UCL, 2015)

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 compétitivités ;
- l'utilisation du levier transfrontalier pour positionner la Wallonie à l'échelle globale.

### 3.4. Bruxelles : constats des dynamiques actuelles pour la Wallonie

#### 3.4.1 Introduction

La note de recherche « Bruxelles : constats des dynamiques actuelles pour la Wallonie » s'inscrit dans la recherche CPDT « Coopération transfrontalière » de la subvention 2014-2015 et a pour objectifs :

- de mettre en perspective les dynamiques actuelles inhérentes à Bruxelles et son hinterland avec la Wallonie ;
- d'alimenter les réflexions sur la « coopération transfrontalière » du Projet de SDER adopté par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013 ainsi que sur la stratégie territoriale wallonne vis-à-vis de la communauté métropolitaine bruxelloise.

Afin de répondre à ces objectifs, la note de recherche présentera, dans un premier temps, le contexte administratif et institutionnel de la région bruxelloise et de la Wallonie. Dans un



deuxième temps, un état des lieux succinct des aires et des échelles d'analyse de Bruxelles et de son hinterland sera exposé. Sur base de l'aire retenue, une analyse des dynamiques observables au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise sera exposée. Cette analyse se concentrera sur les thématiques suivantes :

- La structure démographique ;
- L'analyse foncière :
  - o L'occupation du sol ;
  - o L'affectation du sol ;
  - o Les prix de l'immobilier ;
- La structuration des réseaux de communication et flux de mobilité ;
- L'économie et l'emploi ;

Les fonctions et accessibilité métropolitaine devront être traitées dans le cadre d'une recherche ultérieure.

La présente note de recherche n'a pas la prétention d'établir un diagnostic complet et approfondi des dynamiques bruxelloise vis-à-vis de la Wallonie mais bien de mettre en évidence des processus majeurs ayant un impact sur la Wallonie. Ce diagnostic permettra d'alimenter les processus d'aide à la décision en vue d'établir des stratégies territoriales de captation des effets d'entraînements pour la Wallonie issus de l'hinterland bruxellois.

Ces analyses se sont basées sur des cartographies, des statistiques (STATBEL, IWEPS, IBSA, etc.) ainsi que sur une multitude de travaux antérieurs (Bruxelles 2040, Brussels Studies, etc.) issus de différent centre de recherche (KUL, CRISP, CPDT, UCL, etc.) et de bureaux d'études spécialisés (ICEDD, STRATEC, STUDIO Secchi & Viganò, etc.).

### 3.4.2 Le contexte administratif et institutionnel

Le territoire administratif de la Belgique se compose de 3 régions et de 3 communautés. La région bruxelloise se trouve enclavée dans la région flamande et se trouve à une distance minimale de  $\pm 3,5$  km de la Wallonie.

Le premier volet de la 6<sup>e</sup> réforme de l'état (accord de gouvernement de décembre 2011) prévoit la création d'une communauté métropolitaine de Bruxelles en vue de mettre en place une concertation relative aux matières régionales d'importance transrégionales telles que la mobilité, l'économie, l'emploi, l'aménagement du territoire ainsi que la gestion des déchets.

Cette communauté serait composée des trois Régions, des communes de l'ancienne province du Brabant ainsi que de l'autorité fédérale. Les provinces du Brabant wallon et du Brabant flamand ne sont pas membres directement mais le choix d'y adhérer est laissé à leur appréciation. Cette communauté urbaine de Bruxelles se basera sur un accord de coopération dont les termes seront concertés et fixés par les Régions et devrait donc couvrir géographiquement l'ancienne province du Brabant.

L'inscription de la Wallonie dans la communauté métropolitaine de Bruxelles relève d'un enjeu majeur et nécessitera la mise en place de stratégies de développement territorial assurant :

- Des retombées positives pour la région en termes d'économie, de mobilité, de gestions des déchets et des ressources, et d'économie résidentielle, etc. ;
- Un renforcement de la cohérence des stratégies de développement territorial entre les différentes entités de la communauté métropolitaine bruxelloise.

## Délimitations administratives &amp; paysage institutionnel - VI réforme de l'Etat

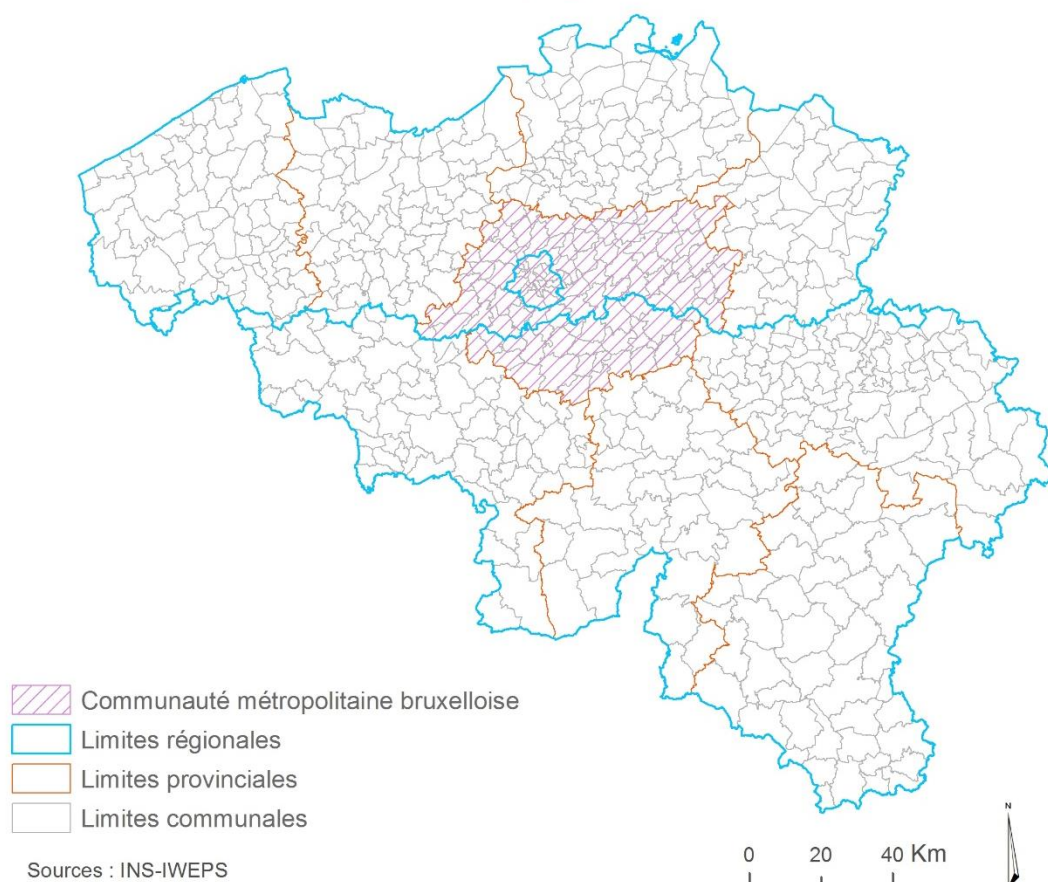


Figure 46 : Délimitations administratives & paysage institutionnel - VI réforme de l'état (CPDT, 2015)

Cependant, une des spécificités de la communauté métropolitaine de Bruxelles résulte du fait qu'elle fut décidée en réponse à une négociation institutionnelle<sup>3</sup> (6<sup>e</sup> réforme de l'état) et non pas directement en vue de répondre à des problématiques transrégionales de mobilités, d'économies, d'aménagement du territoire, etc. Il en résulte que le cadre géographique de l'ancienne province du Brabant pourrait être remis en cause en vue de répondre aux objectifs de la communauté métropolitaine bruxelloise tenant compte des aspects morphologiques et fonctionnels de son territoire. Afin d'éclairer cette problématique, un état des lieux succinct des aires fonctionnelles et morphologiques bruxelloise est réalisé au chapitre suivant.

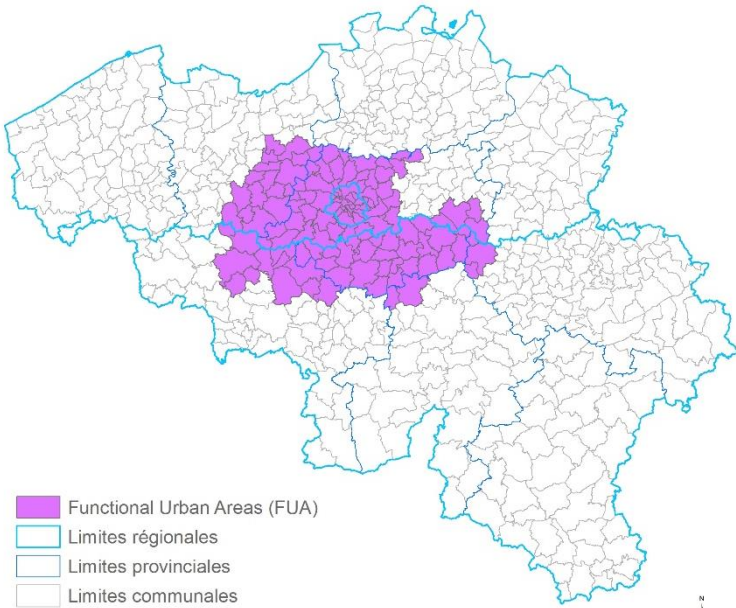
Cet état des lieux permettra de mettre en perspectives les différents périmètres d'analyse et de poser un périmètre d'étude vis-à-vis de l'étude des dynamiques actuelles pour la Wallonie.

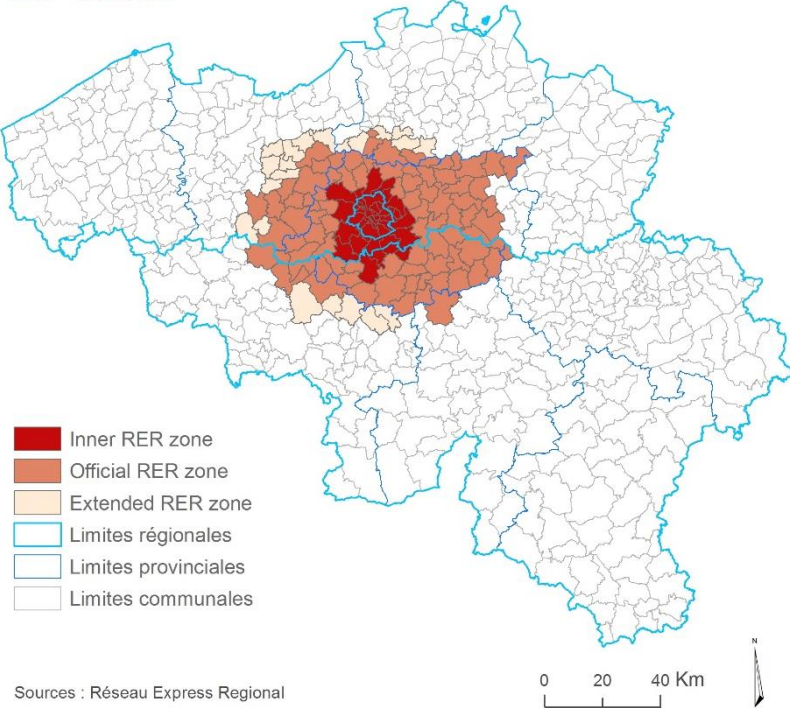
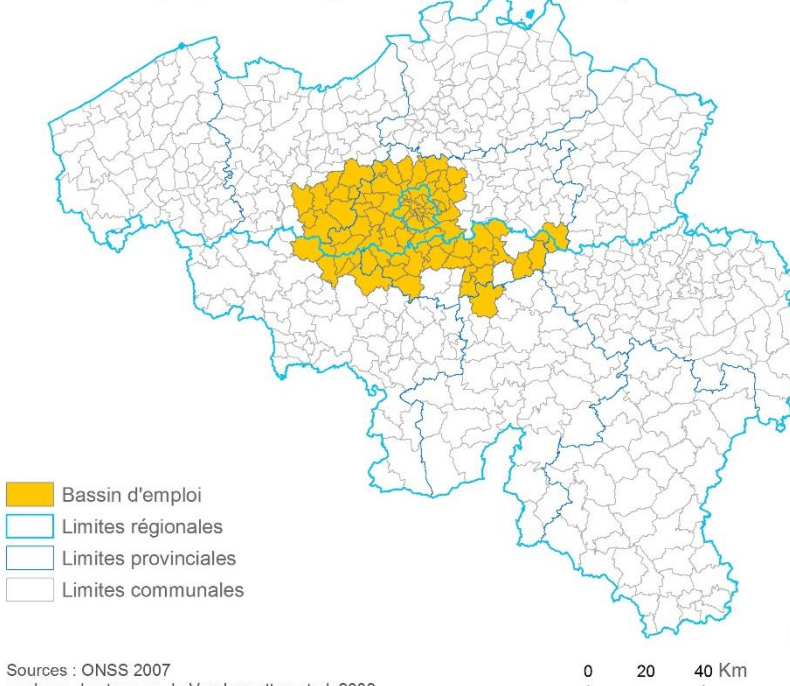
<sup>3</sup> Compensation obtenue par les francophones suite à la scission de l'arrondissement Bruxelles-Hall-Vilvorde

### 3.4.3 Analyse des aires et échelles d'analyse – Cas de l'hinterland bruxellois

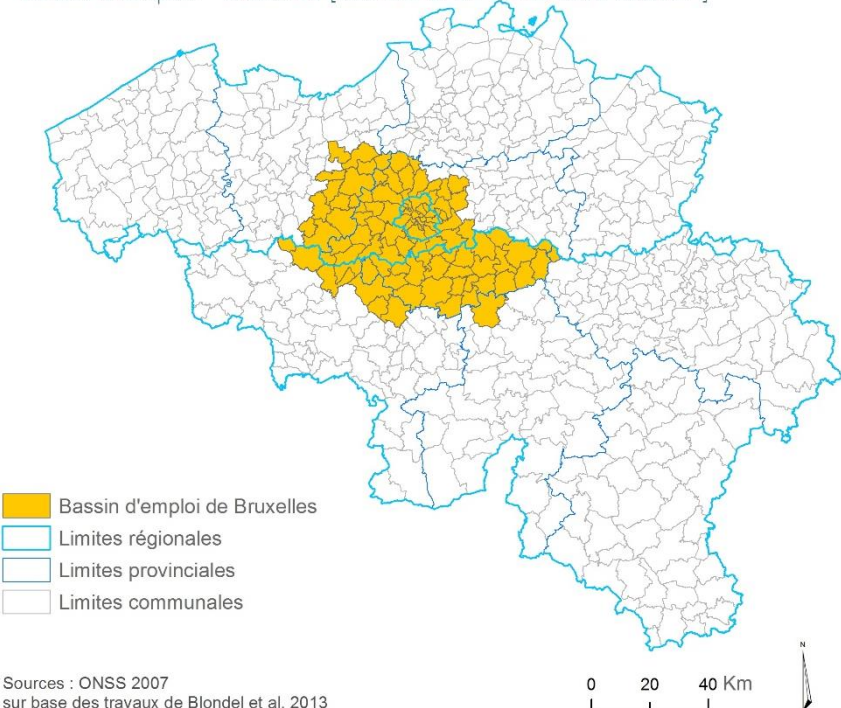
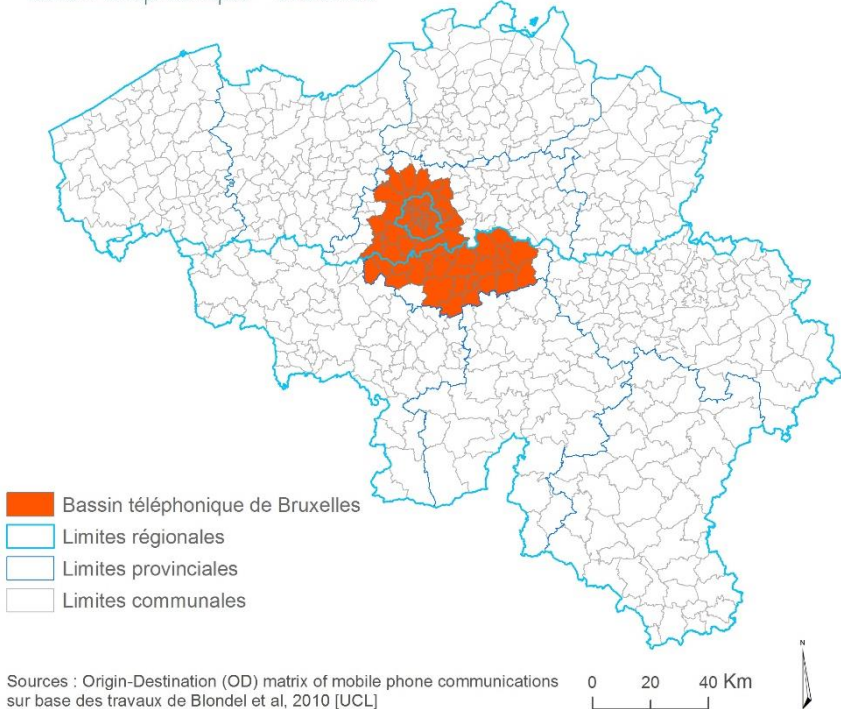
La mise en évidence des dynamiques actuelles pour la Wallonie est intrinsèquement liée à l'aire et l'échelle d'analyse. Ces aires peuvent intégrer des critères morphologiques mais également des critères fonctionnels. La mise en perspective de ces aires et échelles bruxelloises est donc primordiale et servira à définir un périmètre d'étude des dynamiques de l'aire bruxelloise pour la Wallonie.

Le tableau ci-dessous reprend les principales aires d'analyses bruxelloises rencontrées dans la littérature scientifique.

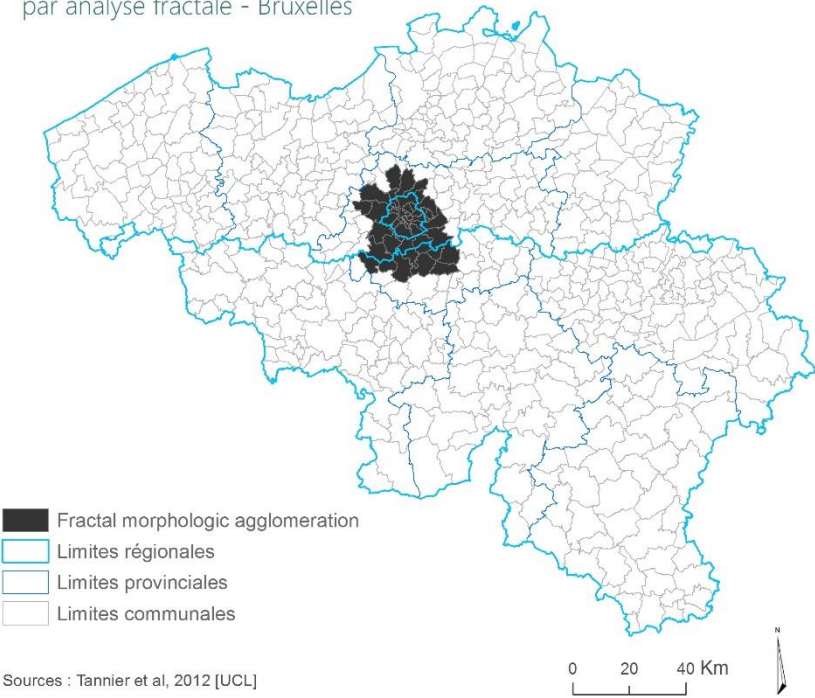
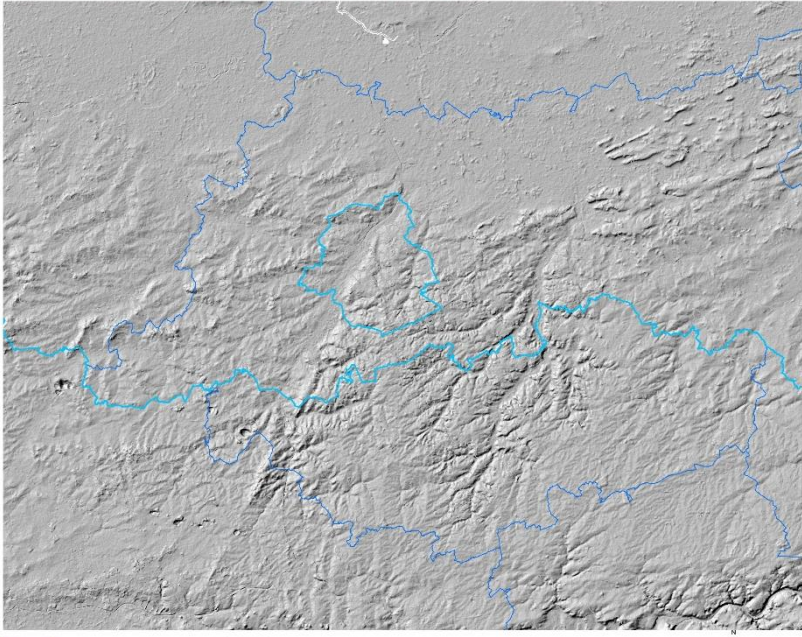
| Aire fonctionnelle |  |
|--------------------|--|
| Aire fonctionnelle | <p>Aire fonctionnelle urbaine - Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Functional Urban Areas (FUA)<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid lightblue; margin-right: 5px;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid lightgrey; margin-right: 5px;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid white; margin-right: 5px;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : Peeters et al, 2011</p> |
|                    | <p>L'aire fonctionnelle urbaine (FUA) de Bruxelles, Peeters (2011)</p> <p>Elle regroupe les communes dont au moins 10% de la population active travaille à Bruxelles.</p> <p>Elle se base sur l'enquête socio-économique de 2001.</p> <p><i>Sources : Peeters &amp; al.2011<br/>EUROSTAT</i></p>   |

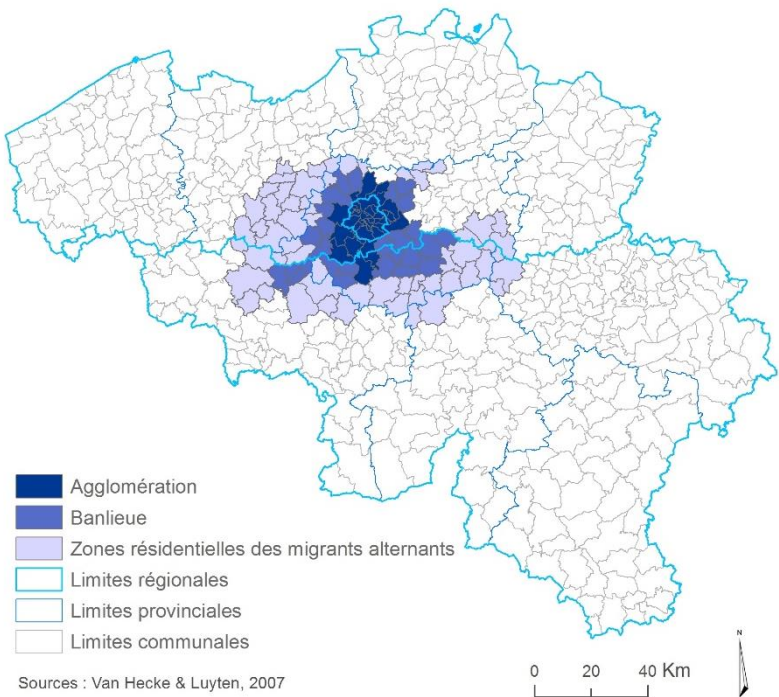
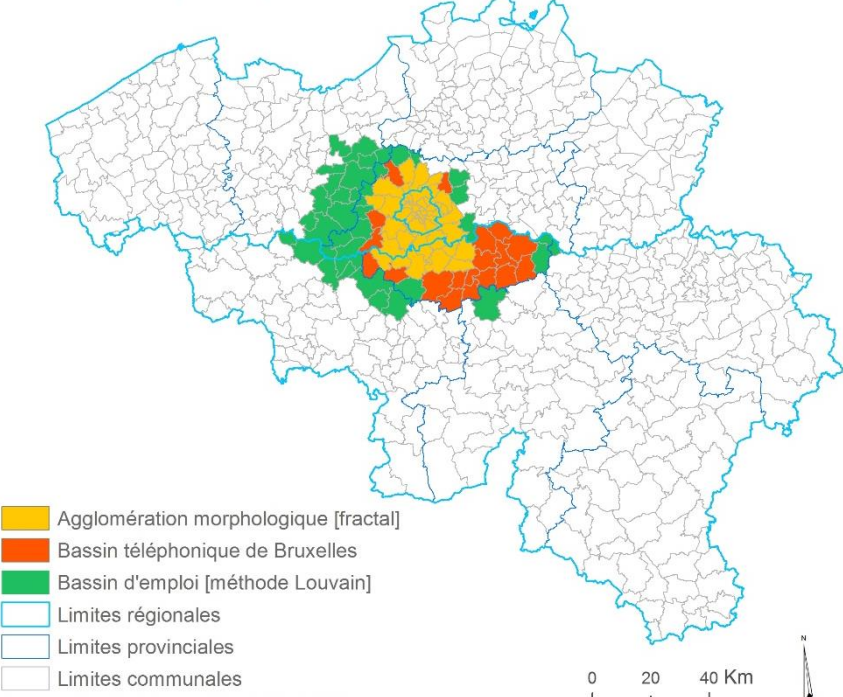
|                           |   |  |
|---------------------------|---|--|
| <p>Aire fonctionnelle</p> | <p>RER - Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #800000; border: 1px solid black;"></span> Inner RER zone<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #C0504D; border: 1px solid black;"></span> Official RER zone<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #F0A080; border: 1px solid black;"></span> Extended RER zone<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid #00B0F0;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid #ADD8E6;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid #D3D3D3;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : Réseau Express Regional</p> | <p><b>Zone RER de Bruxelles</b></p> <p>Il s'agit d'une aire fonctionnelle basée sur le futur réseau de transport RER.</p> <p>La zone RER officielle comprend les communes situées à moins de 30 km de Bruxelles</p> <p>La zone RER étendue fait référence à une aire d'étude des effets du RER sur le territoire (sans justification)</p> <p><i>Sources : SNCB - RER</i></p> |
| <p>Aire fonctionnelle</p> | <p>Bassin d'emploi - Bruxelles [Vandermotten - seuil 10%]</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black;"></span> Bassin d'emploi<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid #00B0F0;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid #ADD8E6;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid #D3D3D3;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : ONSS 2007<br/>sur base des travaux de Vandermotten et al, 2008</p>   | <p>« Bassin d'emploi », Vandermotten (2008)</p> <p>Elle regroupe les communes dont au moins 10% de la population active travaille à Bruxelles.</p> <p>Elle se base sur une matrice origine destination de 2007.</p> <p><i>Sources : Vandermotten &amp; al.2008</i></p>   |



|                    |   |  |
|--------------------|---|--|
| Aire fonctionnelle | <p>Bassin d'emploi - Bruxelles [Blondel &amp; al. - méthode Louvain]</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; border: 1px solid black;"></span> Bassin d'emploi de Bruxelles<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid cyan;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid gray;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid lightgray;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : ONSS 2007<br/>sur base des travaux de Blondel et al, 2013</p>                          | <p>« Job basin », Blondel (2010)</p> <p>Elle se base sur la méthode Louvain qui regroupe des communes sur base des migrants alternants sans seuil et sans contraintes de contiguïté.</p> <p>Elle se base sur une matrice origine destination de 2007.</p> <p><i>Sources : Blondel &amp; al. 2010</i></p>   |
| Aire fonctionnelle | <p>Bassin téléphonique - Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: orange; border: 1px solid black;"></span> Bassin téléphonique de Bruxelles<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid cyan;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid gray;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; border: 1px solid lightgray;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : Origin-Destination (OD) matrix of mobile phone communications sur base des travaux de Blondel et al, 2010 [UCL]</p> | <p>Bassin téléphonique, Blondel (2010)</p> <p>Elle représente les communes dont les communications téléphoniques sont fréquentes.</p> <p>L'agrégation des communes se base sur la « méthode Louvain » et se base sur les communications téléphoniques de 2006 à 2007 sur une durée de 6 mois.</p> <p><i>Sources : Blondel &amp; al. 2010</i></p> |
| Aire morphologique |   |  |



|  |  |  |
|--|--|--|
| <p>Aire morphologique</p>                                      | <p>Délimitation morphologique par analyse fractale - Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: black; border: 1px solid black;"></span> Fractal morphologic agglomeration<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid cyan;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid gray;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid gray;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : Tannier et al, 2012 [UCL]</p> | <p>Fractal morphologic agglomeration, Tannier et al., 2011</p> <p>Elle représente les communes présentant une continuité spatiale du tissu urbanisé.</p> <p>Elle se base sur une méthodologie fractale ne nécessitant pas de déterminer des seuils spatiaux pour l'agrégation.</p> <p>Sources : Tannier &amp; al. 2011</p> |
| <p>Aire morphologique</p>                                      | <p>Délimitation morphologique par orohydrographie- Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 2px solid cyan;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid gray;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px solid gray;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : CREAT-UCL 2015</p>  | <p>Orohydrographie, CREAT-UCL 2015</p> <p>L'hinterland bruxellois est couvert par les bassins orohydrographique de la Senne ainsi que sur celui de la Dyle.</p> <p>Sources : EU-DEM.EEA 2013</p>   |
| <p>Aire morphologique et fonctionnelle : Carte synthétique</p> |  |  |

|                   |  |   |
|-------------------|--|---|
| Carte synthétique | <p>Délimitation synthétique de Van Hecke &amp; Luyten - Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #000080; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Agglomération<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #4169E1; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Banlieue<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #9370DB; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Zones résidentielles des migrants alternants<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid cyan; margin-right: 5px;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid lightblue; margin-right: 5px;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : Van Hecke &amp; Luyten, 2007</p>   | <p>La région urbaine de Bruxelles, Luyten et Van Hecke (2007).</p> <p>Elle se compose d'une agglomération et d'une banlieue.</p> <p>Elle est délimitée par des critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Démographique ;</li> <li>- Socio-économique ;</li> <li>- Morphologiques ;</li> <li>- Migration ;</li> <li>- Navette - scolaire &amp; migrants alternants sortants et entrants.</li> </ul> <p>Elle se base en partie sur l'enquête socio-économique de 2001.</p> <p>Sources : Luyten &amp; Van Hecke 2007</p> |
| Carte synthétique | <p>Délimitation synthétique de Thomas &amp; al. - Bruxelles</p>  <p> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FFD700; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Agglomération morphologique [fractal]<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #FF8C00; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bassin téléphonique de Bruxelles<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; background-color: #32CD32; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Bassin d'emploi [méthode Louvain]<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid cyan; margin-right: 5px;"></span> Limites régionales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid lightblue; margin-right: 5px;"></span> Limites provinciales<br/> <span style="display: inline-block; width: 10px; height: 10px; border: 1px solid gray; margin-right: 5px;"></span> Limites communales         </p> <p>Sources : Tannier, Thomas, Blondel &amp; al. 2012</p> | <p>« Urban territory of Brussels » proposition de carte de synthèse, Thomas et al., 2012</p> <p>Cette délimitation de l'aire bruxelloise prend en considération les critères :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Morphologique (Tannier et al., 2011) ;</li> <li>- Economique – bassin d'emploi (Blondel et al. 2010) ;</li> <li>- Social – bassin téléphonique (Blonde et al. 2010)</li> </ul> <p>Sources : Thomas &amp; al.2012</p>  |

Une première analyse succincte et non exhaustive des aires et échelles d'analyse reprises dans la littérature scientifique met en évidence la complexité à délimiter de manière univoque l'hinterland de Bruxelles. Cette variété de délimitation s'explique par des différences de concepts d'hinterland (morphologique, fonctionnel, etc.), de données ainsi que de méthodologies (seuils, méthode Louvain, etc.).

Malgré ces différences conceptuelles et méthodologiques, certains constats vis-à-vis de l'hinterland de bruxellois peuvent être mis en évidence. Concernant l'étendue de l'hinterland de Bruxelles, l'ensemble des délimitations proposées (à l'exception de la zone RER) se confronte à la région urbaine de Leuven à l'est du Brabant flamand et au nord à la région urbaine de Mechelen.

Sur base du tableau 1, la part de la population Wallonie comprise dans le bassin d'emploi varie de 11,7% à 16,5% selon les données et méthodologie utilisée. Selon les régions urbaines de Van Hecke, la part wallonne de l'aire de Bruxelles se classe troisième en terme d'importance de population captée.

Tableau 5 : Répartitions de population par aires fonctionnelles et morphologiques

| Type                        | Nom de l'aire                                      | Bruxelles  | Flandres   | Wallonie   |
|-----------------------------|--|--|--|--|
| Bassin d'emploi             | Bassin d'emploi (Blondel et al.)                   | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 992.529 hab. (15,4% de la population régionale flamande)   | 509.125 hab. (14% de la population régionale wallonne)   |
|                             | Bassin d'emploi (FUA - Peeters)                    | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 1.204.836 hab. (18,7% de la population régionale flamande) | 602.370 hab. (16,5% de la population régionale wallonne) |
|                             | Bassin d'emploi (Vandermotten, seuil de 10 %)      | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 908.478 hab. (14,1% de la population régionale flamande)   | 425.380 hab. (11,7% de la population régionale wallonne) |
| Autres aires fonctionnelles | Banlieue Van Hecke et Luyten (hors agglomération)  | /  | 192.870 hab. (3% de la population régionale flamande)      | 203.917 hab. (5,6% de la population régionale wallonne)  |
|                             | Bassin téléphonique (Blondel et al.)               | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 483.460 hab. (7,5% de la population régionale flamande)    | 353.972 hab. (9,7% de la population régionale wallonne)  |
|                             | Zone RER étendue                                   | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 1.791.865 hab. (27,8% de la population régionale flamande) | 559.041 hab. (15,4% de la population régionale wallonne) |
| Aires morphologiques        | Fractal Morphologic agglomération (Tannier et al.) | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 457.651 hab. (7,1% de la population régionale flamande)    | 213.037 hab. (5,9% de la population régionale wallonne)  |
|                             | Agglomération Van Hecke et Luyten                  | 1.175.173 hab. (100% de la population régionale bruxelloise) | 356.065 hab. (5,5% de la population régionale flamande)    | 69.324 hab. (1,9% de la population régionale wallonne)   |

Dans le cadre de la note de recherche et en vue de répondre aux objectifs précités, les dynamiques seront analysées à l'échelle de la zone RER étendue. En effet l'utilisation de cette aire d'analyse assurera :

- De tenir compte des régions urbaines de Leuven et de Mechelen dans le système territoriale de l'hinterland bruxellois (ex : interrelation de la Wallonie avec Leuven). En effet, les aires fonctionnelles de Bruxelles n'intègre pas les aires de Leuven et de Mechelen qui possèdent une aire fonctionnelle propre ;
- D'intégrer les perspectives territoriales de la mise en place du réseau RER ;



- De permettre d'alimenter les réflexions sur la communauté urbaine de Bruxelles prévues dans la 6<sup>e</sup> réforme de l'état ainsi que sur le projet de développement territorial de la Wallonie ;

En effet, la zone RER ne dépend pas de données antérieures relevant de déplacements ou de flux téléphoniques ce qui lui confère une certaine robustesse quant aux analyses des dynamiques de l'aire transrégionale bruxelloise pour la Wallonie. De plus, la zone RER englobe les communes du bassin d'emploi située en Wallonie (méthode de Louvain – Blondel et al., 2010) à l'exception de Flobecq lui conférant une cohérence fonctionnelle. Comme évoqué dans le tableau des répartitions de population par aires fonctionnelles et morphologiques, 15,4% de la population wallonne se situe dans la zone RER en 2015 ce qui représente 559.041 habitants.

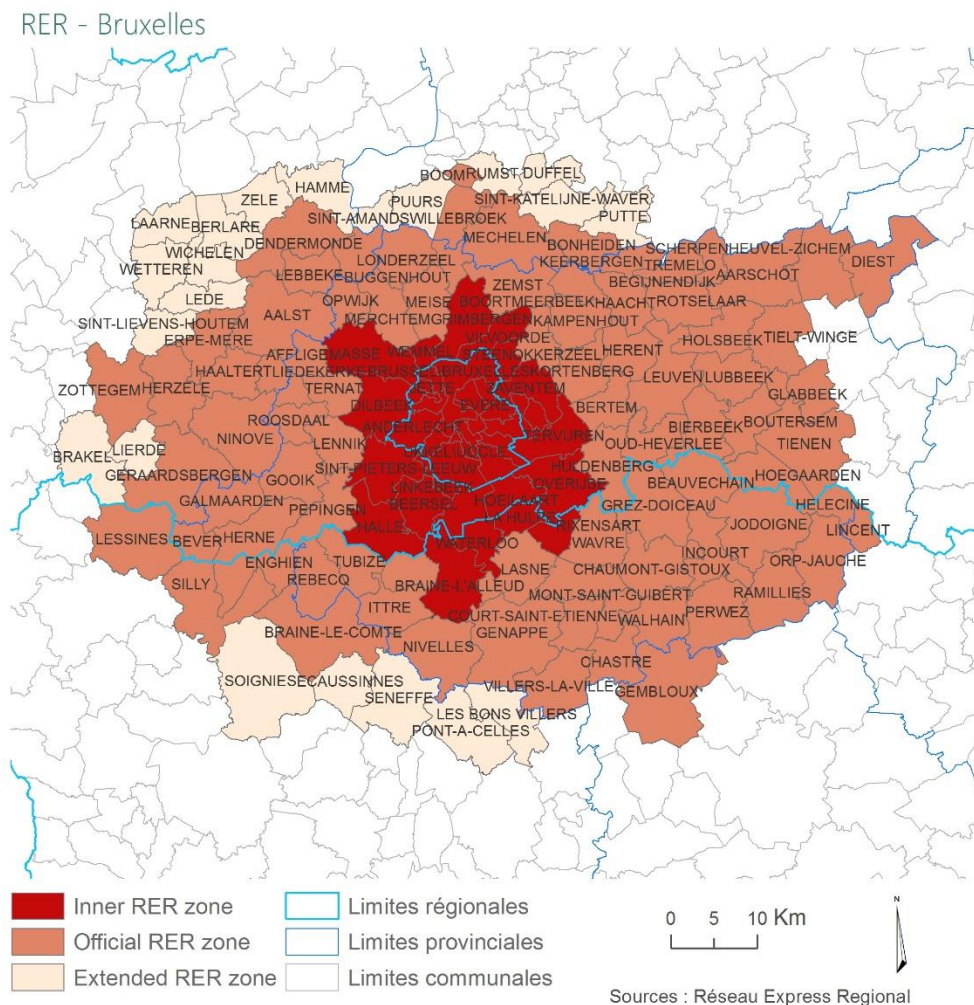


Figure 47: Zone RER

### 3.4.3.1 Introduction

Comme évoqué dans l'étude des aires et échelles d'analyse (cf. supra), une part non négligeable du territoire de la Wallonie (10,5% de sa superficie) ainsi que de sa population (15,4% en 2015) se situe dans la zone RER bruxelloise<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Part de la population wallonne au sein de l'aire métropolitaine (zone RER étendue). Part surfacique

Ce territoire présente un dynamisme économique et résidentielle important et en progression. Les échanges et les interrelations entre Bruxelles et la Wallonie tentent à s'accroître conduisant à des problèmes de saturation de réseaux, de gestions des ressources et d'enjeux en termes de structuration territoriale. Ces phénomènes s'expliquent par le processus de métropolisation qui inscrit Bruxelles dans le principe de ville-globale dans un réseau mondial concurrentiel (SASSEN, 2009, GaWC, 2010). En d'autres termes, Bruxelles, capitale européenne, se présente comme une porte d'entrée pour les investisseurs internationaux ainsi que pour l'implantation de centre de décisions stratégiques (Lobby, services financiers, etc.). Ce phénomène se répercute sur son aire d'influence mais également sur les réseaux d'échanges de villes wallonnes (Charleroi, Namur, Liège, etc.) et flamandes (Leuven, Genk, Mechelen, etc.) voisines.

En Wallonie, afin de maximiser les impacts positifs de l'influence de Bruxelles sur son territoire et ce de manière harmonieuse et concertée avec les régions voisines, une stratégie territoriale spécifique et détaillée devrait être mise en évidence dans son projet de développement territoriale.

Pour ce faire, un diagnostic des dynamiques de l'hinterland bruxellois en lien avec la Wallonie est primordial en vue de comprendre ces processus territoriaux observables et/ ou spécifiques ayant ou pouvant avoir un impact sur la Wallonie.

Ce diagnostic se concentrera de manière succincte sur les thématiques suivantes :

- Structure & évolution démographique ;
- Analyse foncière ;
- Structuration des réseaux et saturation et flux de mobilité ;
- L'économie et l'emploi ;

Ces thématiques sont illustrées pour la plupart par des cartographies permettant de synthétiser le processus étudié.

### 3.4.4 Analyse des dynamiques actuelles pour la Wallonie

#### 3.4.4.1 Structure & évolution démographique

Dans le cadre de ce chapitre, une analyse concise de la population au sein de la zone RER sera réalisée. L'analyse se concentrera sur la structure actuelle de la population au sein de la zone RER ainsi que de son évolution.

Sur base de la carte de densité de population en 2011, la population de la zone RER se localise principalement dans la région bruxelloise avec des densités pouvant atteindre 45.607 hab/km<sup>2</sup> et 10.411 hab/km<sup>2</sup> dans la partie wallonne de la zone RER (Secteur statistique : Enghien centre nord).

RER - Bruxelles : Densité de population en 2011 (habitants/km<sup>2</sup>)

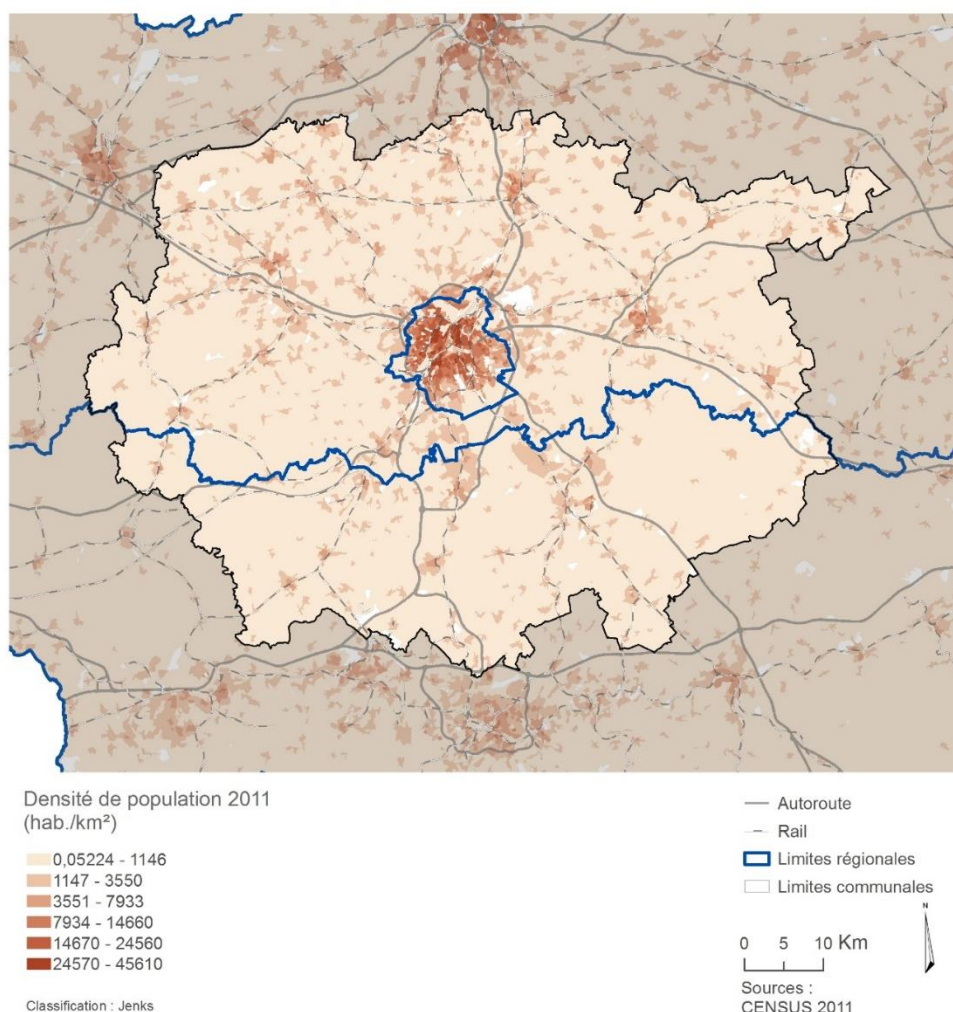


Figure 48 : Densité de population (hab./km<sup>2</sup>) en 2011 (source : CENSUS 2011)

Au sein de la zone RER étendue, la population a progressé de 10,4% de 2005 à 2015 conduisant à une augmentation de 332.440 habitants. En 2015, la population recensée s'élevait à 3.526.079 habitants.

La répartition de la progression démographique par région au sein de la zone RER étendue est exposée sur le tableau suivant ainsi que sur la figure 498 :

Tableau 6 : Chiffres clés - évolution démographique dans zone RER étendue par région (sources : STATBEL, CPDT 2015)

| Territoire                      | Population en 2015 (habitants) | Progression de 2005 à 2015 (%)          | Progression absolue de 2005 à 2015 (habitants) | Part de la progression absolue sur la progression absolue de la région (%) |
|---------------------------------|--------------------------------|---|--|--|
| Bruxelles dans zone RER étendue | 1.175.173                      | + 16,7%<br>( $\bar{X}$ région = +16,7%) | 168.424  | 100%   |
| Flandres dans zone RER étendue  | 1.791.865                      | + 7,3%<br>( $\bar{X}$ région = +6,6%)   | 121.628  | 30%  |
| Wallonie dans zone RER étendue  | 559.041                        | + 8,2%<br>( $\bar{X}$ région = +5,7%)   | 42.389   | 21%  |



Au sein de la partie wallonne de la zone RER, la population recensée s'élevait en 2015 à 559.041 habitants. Cette population a progressé de 8,2% de 2005 à 2015 conduisant à une augmentation absolue de 42.389 habitants. Pour la même période et comparée à la moyenne wallonne (+5,7 %), la population wallonne présente une progression plus importante au sein de la zone RER étendue. De plus, cette dernière représente 21% de l'augmentation totale en Wallonie pour la même période.

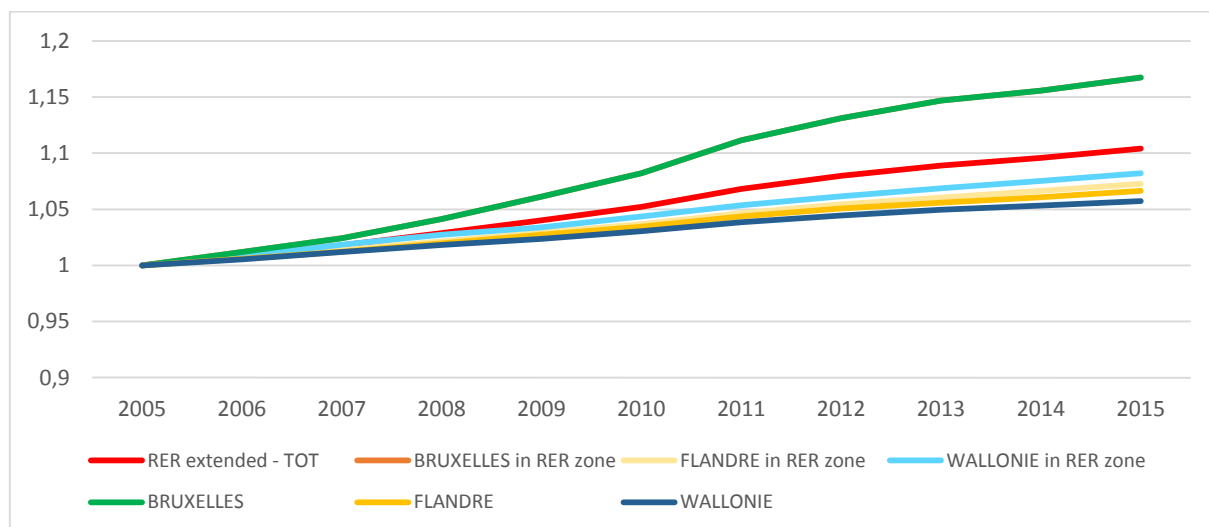


Figure 49 : Analyse comparée de l'évolution démographique de 2005 à 2015 [Base 1 = situation en 2005] (sources : STATBEL 2015, CPDT 2015)

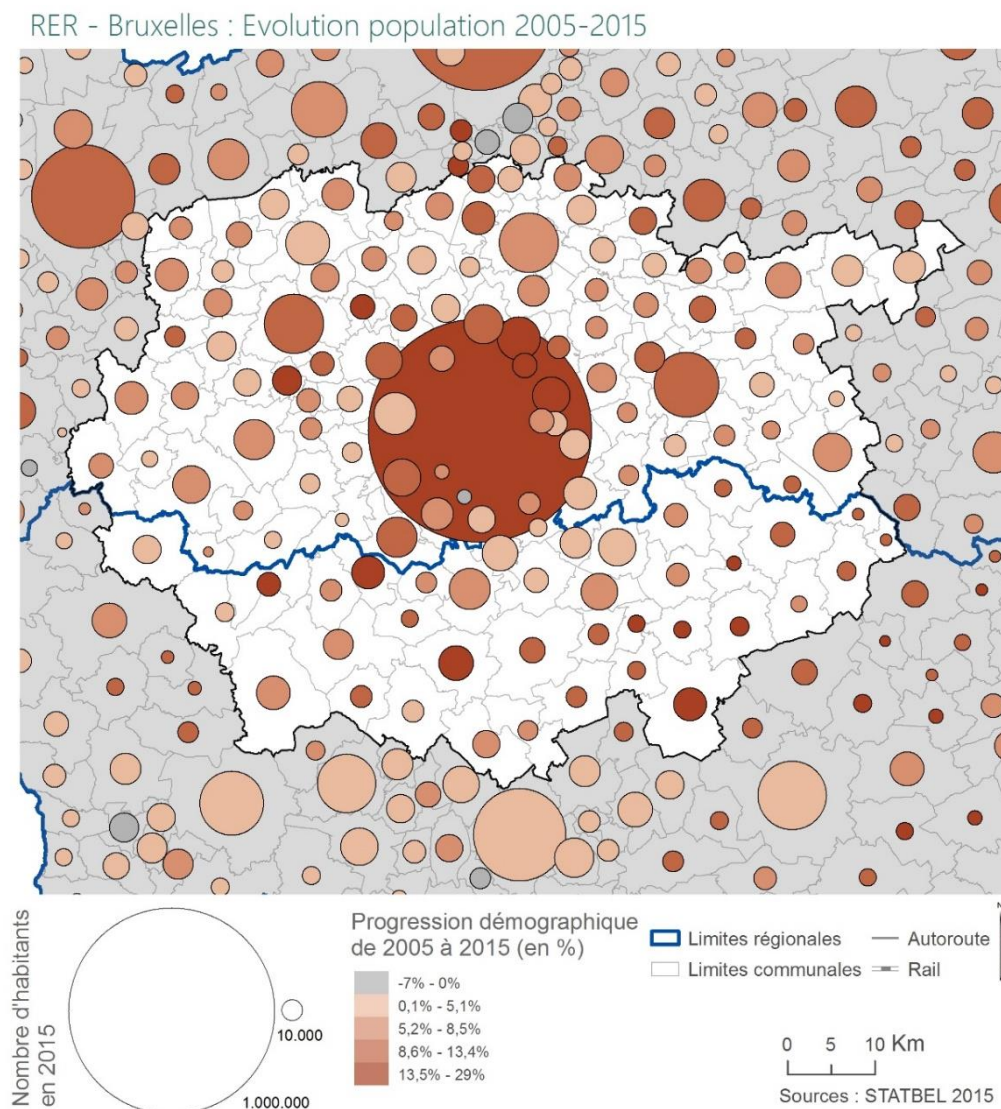


Figure 50 : Evolution démographique de 2005 à 2015 au sein de la zone RER

De manière plus détaillée, les progressions démographiques de plus de 15% de 2005 à 2015 se concentrent au sein des communes de Perwez (+20,1%), de Walhain (+16,2%), de Gembloux (+16,2%) et d'Incourt (+16%). Les communes présentant une progression démographique supérieure à la progression wallonne au sein de la zone RER étendue forme une couronne allant de Tubize vers Beauvechain en passant par Nivelles, Genappe, Gembloux et Jodoigne. Les communes de la première couronne wallonne vis-à-vis de Bruxelles présentent quant-à-elles des progressions faibles : Rixensart (+2,2%), La Hulpe (+2,7%), Wavre (+ 4,9%), Grez-Doiceau (+5,3%), etc<sup>5</sup>.

Concernant le vieillissement de la population, 17,5% de la population wallonne résidente dans la zone RER présente un âge de plus de 65 ans. Cette dernière est plus faible que la part flamande en zone RER étendue mais plus importante que la part bruxelloise qui s'élèvent respectivement à 18,7% et à 13,2%. Concernant la zone RER étendue, la part des plus de 65 ans représente 16,7% de la population.

<sup>5</sup> C'est également dans ces communes que les possibilités d'urbanisation sont les plus faibles mais avec une population plus vieillissante (cfr. infra). Elles invitent à s'interroger sur les modalités de renouvellement dans ces communes.

## RER - Bruxelles : Part des plus de 65 ans en 2015

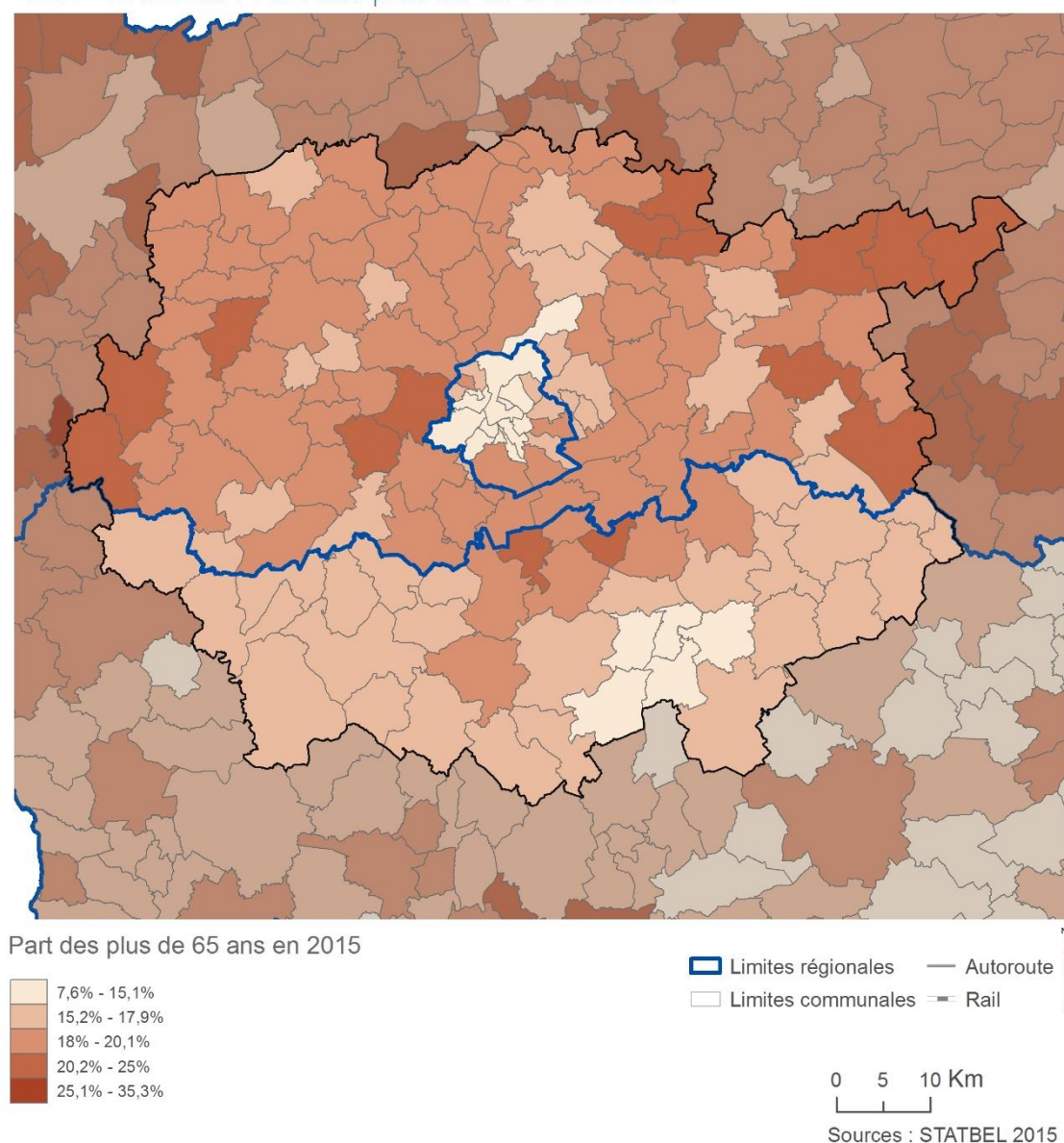


Figure 51 : Part des plus de 65 ans en 2015

Concernant la population plus jeune, 21% de la population wallonne résidente dans la zone est âgée de 0 à 18 ans. Cette dernière est plus importante que la part flamande en zone RER étendue mais plus faible que la part bruxelloise qui s'élèvent respectivement à 20% et à 23%. Concernant la zone RER étendue, la part de la population âgée de 0 à 18 ans représente 21% de la population.



## RER - Bruxelles : Part de la population âgée de 0 à 18 ans en 2015

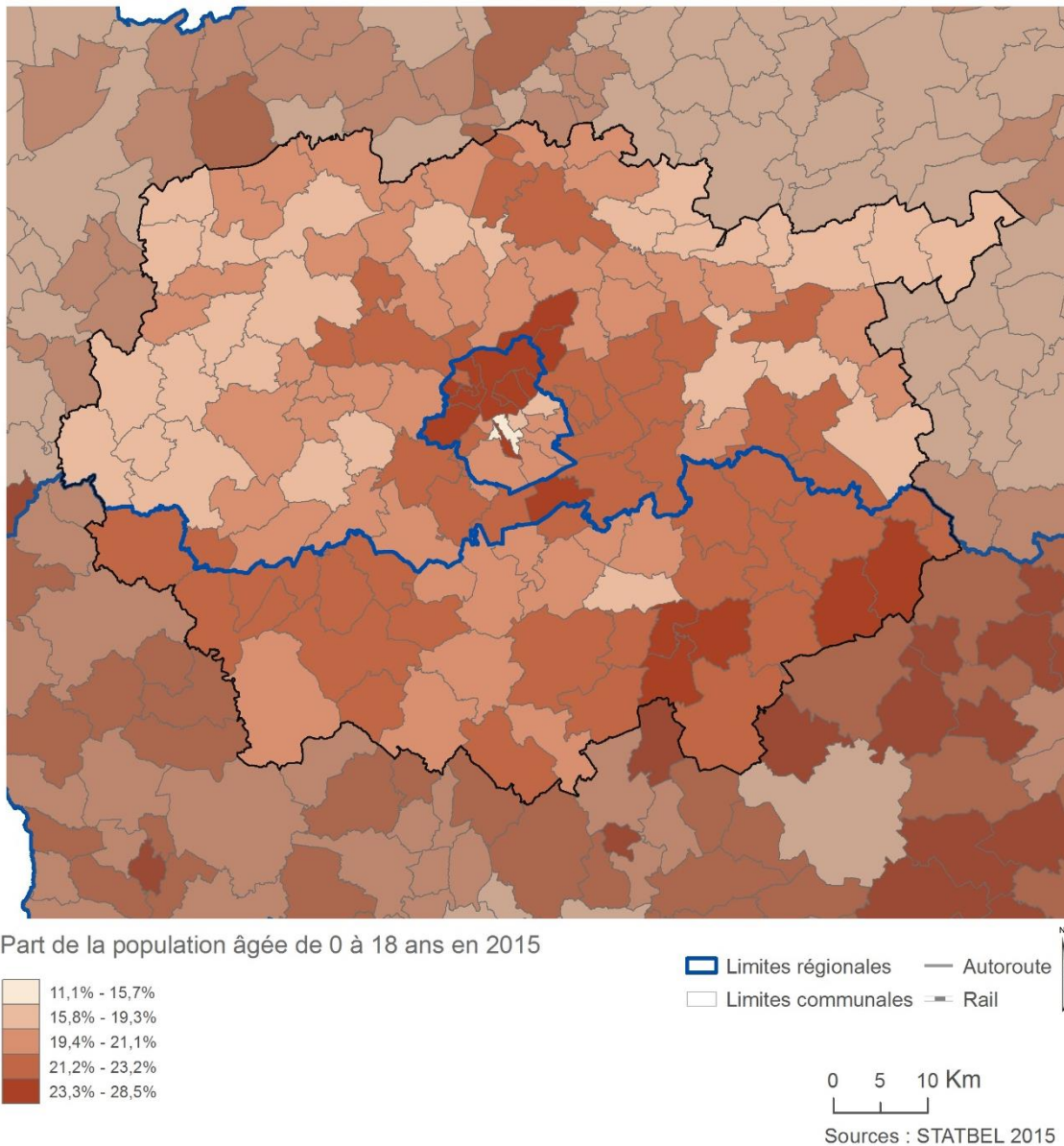


Figure 52 : Part de la population âgée de 0 à 18 ans

À une échelle plus fine, les communes de la première couronne wallonne vis-à-vis de Bruxelles présentent une part plus importante des plus de 65 ans : Waterloo (21,9%), Rixensart (20,7%), Wavre (19,9%), Lasne (19,8%), La Hulpe (19,8%), Nivelles (19,4%), Braine l'Alleud (18,6%), Grez-Doiceau (18,2%). Cette part tend à se minimiser en s'éloignant de la région bruxelloise. Ce constat tend à s'inverser pour la part des jeunes âgée de 0 à 18 ans qui se concentrent à l'ouest entre Ittre et Lessine (Silly, Enghien, etc.) et à l'est entre Genappe et Orp-Jauche.

### Conclusions et perspectives pour la Wallonie : Démographie

La partie wallonne de la zone RER étendue présente une croissance démographique soutenue et relativement importante vis-à-vis de la partie flamande de la zone RER. Cependant, la région bruxelloise présente la croissance démographique la plus importante au sein de la zone RER étendue (+16,7%). Cet accroissement de la population peut résulter d'une augmentation de la natalité et de l'immigration mais peut également résulter de phénomène démographique tel que le vieillissement de la population. Concernant ce dernier point, la partie flamande accueille 57% de la population âgée de 65 ans et plus au sein de la zone RER étendue pour seulement 26% pour la région bruxelloise et 16,5% pour la partie wallonne. Selon les projections démographiques de l'IWEPS, ±52.000 habitants supplémentaires seraient attendus dans la partie wallonne de la zone RER étendue à l'horizon 2026 ce qui équivaut à une progression projetée de 9,3% de 2015 à 2026. En d'autre terme, la dynamique démographique wallonne de la zone RER étendue devrait s'accroître dans les prochaines années.

#### 3.4.5 Analyse foncière

L'analyse foncière analysera les thématiques suivantes :

- L'occupation du sol : il s'agit d'une situation de fait de l'occupation du sol ;
- L'affectation du sol : il s'agit de la situation de droit liée aux affectations du sol issu du Gewest plan flamand, du PRAS bruxellois et du Plan de secteur wallon. Une analyse succincte des disponibilités foncières en zone d'habitat sera également présentée ;
- Le prix de l'immobilier.

##### 3.4.5.1 L'occupation du sol

L'occupation du sol au sein de la zone RER étendue est exposée sur la figure 53.

Les principales occupations du sol rencontrées en 2013 dans la zone RER étendue sont à 40% des terres agricoles, à 19,2% des terrains artificialisés et à 26,1% des forêts et des pâtures.

La répartition des principales occupations du sol en 2013 par région dans la zone RER est exposée sur le tableau suivant :

| Zone RER étendue | Terres agricoles | Terrains artificialisés | Forêts et pâtures |
|------------------|------------------|-------------------------|-------------------|
| Wallonie         | 48,2%            | 13,1%                   | 27,1%             |
| Flandre          | 37,1%            | 21,3%                   | 26,2%             |
| Bruxelles        | 3,7%             | 46,7%                   | 12,7%             |

Comme attendu, la part des terrains artificialisés au sein de la région bruxelloise (46,7%) est largement supérieure à celles rencontrées dans la partie flamande (21,3%) et wallonne (13,1%) de la zone RER étendue.



## RER - Bruxelles - Occupation du sol en 2012

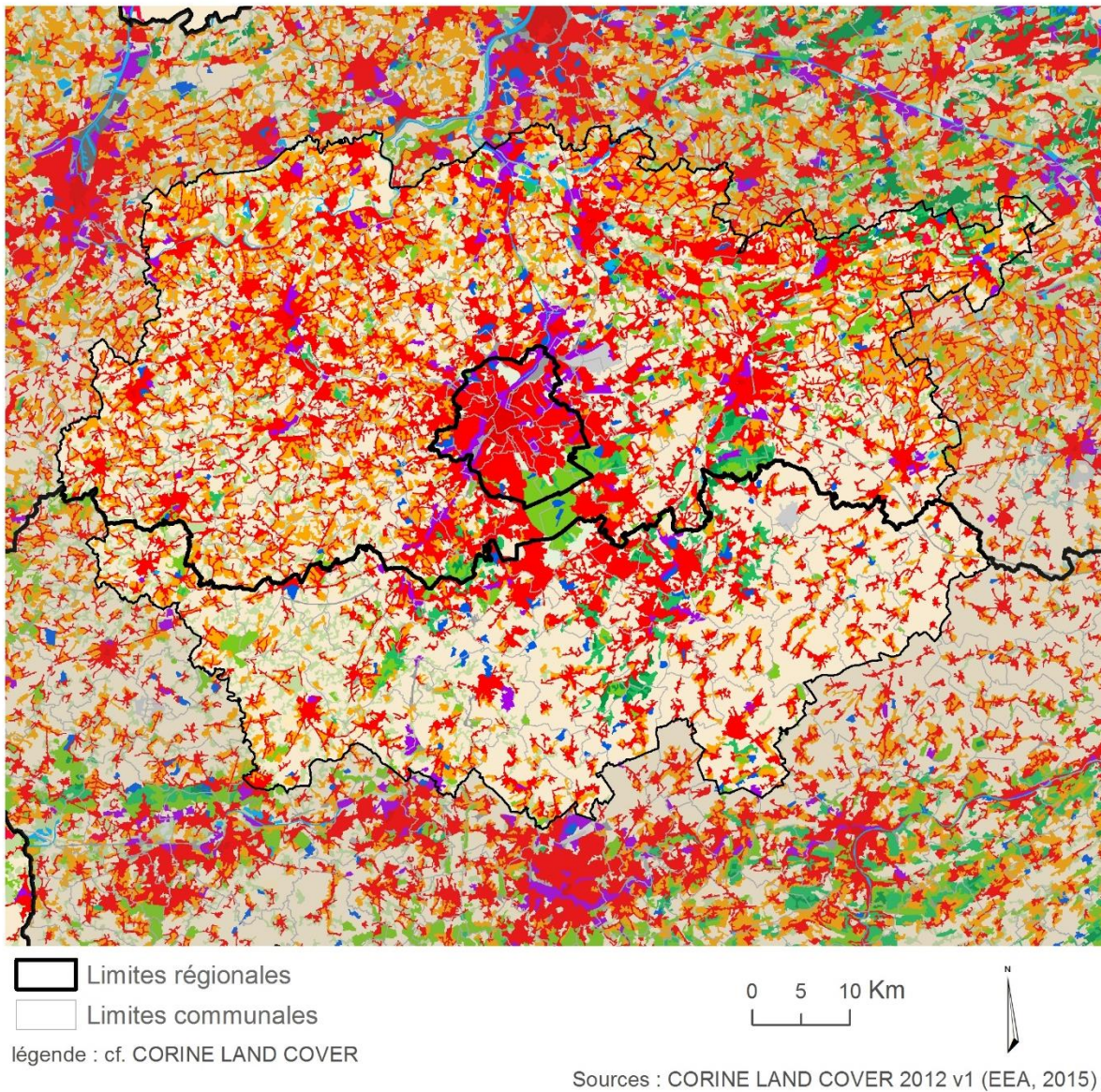


Figure 53 : Carte d'occupation du sol en 2012 (CORINE-LAND COVER 2015)

La progression des terres artificialisées au sein de la partie wallonne de la zone RER a progressé de 5,4% de 2008 à 2013 et a dépassé celle de la partie flamande à partir de 2009.

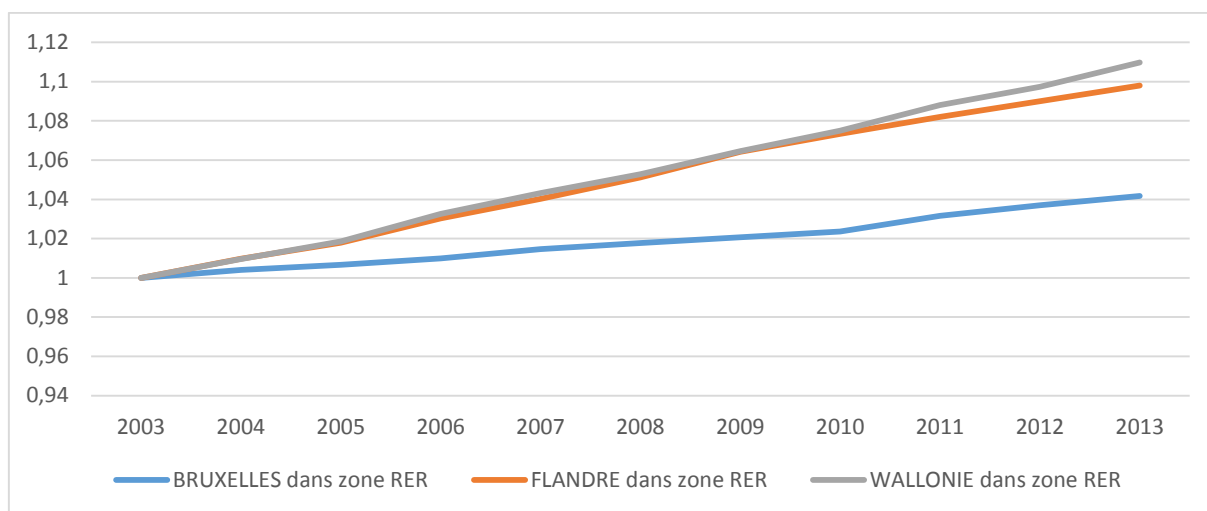


Figure 54 : Progression des terres artificialisées de 2000 à 2012 (sources : CORINE LAND COVER, 2015)

Malgré une progression plus importante en Wallonie, la consommation d'espace est de 118,9 ha/an ce qui reste plus faible que la consommation à l'hectare observée dans la partie flamande de la zone RER qui s'élève à 272,5 ha/an. Au sein de la Région bruxelloise, la consommation par an s'élève à 17,3 ha/an.

#### 3.4.5.2 L'affectation du sol et disponibilité foncière

L'affectation du sol au sein de l'arrière-pays bruxellois est régie par les plans suivants :

- Pour la région bruxelloise : le PRAS ;
- Pour la région flamande : le GewestPlan ;
- Pour la région wallonne : le plan de secteur.

L'affectation du sol est exposée sur la figure 9.

Dans la partie flamande de la zone RER étendue, les principales affectations du sol sont la zone agricole<sup>6</sup> (55% de la superficie – 166.355 ha), la zone d'habitat<sup>7</sup> (10,8% - 32.520 ha), les espaces naturels<sup>8</sup> (9,1% - 27580 ha), la zone d'habitat à caractère paysager<sup>9</sup> (6% - 18091 ha), les zones forestières<sup>10</sup> (3% - 8977 ha).

Dans la partie wallonne de la zone RER étendue, les principales affectations du sol sont la zone agricole (66% de la superficie – 117.625 ha), la zone d'habitat (8,7 % - 15.482 ha), les zones forestières (6,8% - 12109 ha), la zone d'habitat à caractère rural (6% - 10.724 ha), les espaces verts (2,8% - 5.046 ha).

<sup>6</sup> agrarische gebieden + landschappelijk waardevol agrarische gebieden

<sup>7</sup> woongebieden

<sup>8</sup> natuurgebieden

<sup>9</sup> woongebieden met landelijk karakter

<sup>10</sup> bosgebieden



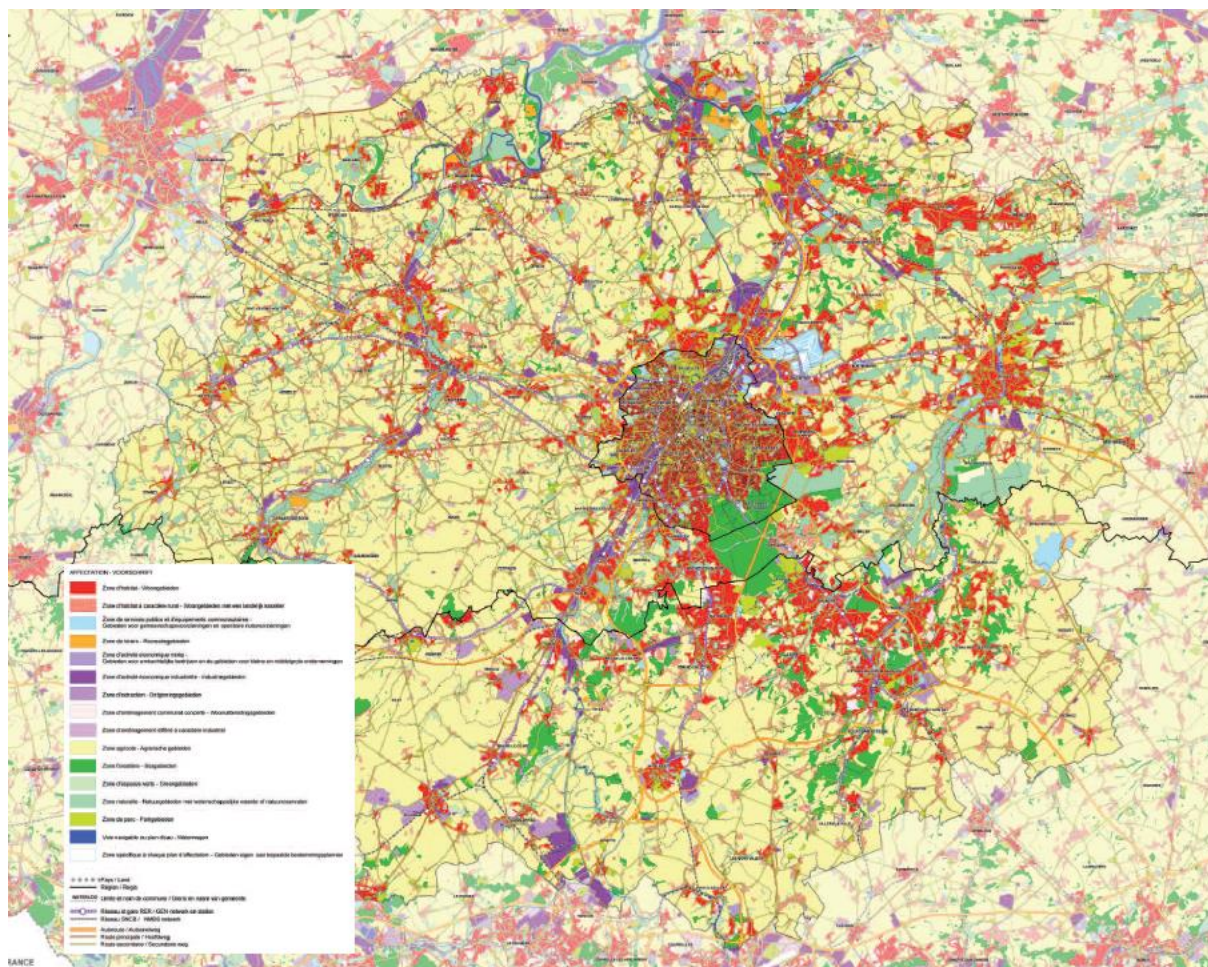


Figure 55 : Affectation du sol (sources : KUL, VUB & ICEDD 2010)

Dans la partie flamande de la zone RER étendue, 3.867 ha de terrains en zone d'habitat sont disponibles à la construction en 2008<sup>11</sup> [ICEDD, KUL, VUB, 2010]. Le taux de saturation des zones d'habitats s'élève à 92,5%. Concernant les « Woonuitbreidingsgebieden »<sup>12</sup>, son taux de saturation s'élève quant-à-eux à 56,1%, ce qui se traduit par 2.529 ha de terres disponibles à la construction.

Dans la partie wallonne de la zone RER étendue, 3.066 ha de terrains en zone d'habitat sont disponibles à la construction en 2014<sup>13</sup> [CPDT, IWEPS, CREAT, 2015]. Le taux de saturation des zones d'habitats s'élève à 80,2%. Concernant les ZACC, leur taux de saturation s'élève à 25,8%, ce qui se traduit par 2.369 ha de terres disponibles à la construction. Les zones d'habitats à caractère rural présentent un taux de saturation de 69,4% ce qui représente 3.282 ha de terres libres à la construction. Le total des surfaces disponibles pour la partie wallonne s'élève donc à 5.651 ha.

### 3.4.5.3 Le prix de l'immobilier

Dans le cadre de l'analyse foncière, une étude succincte des prix de l'immobilier est proposée. Les prix de l'immobilier sont le reflet de multiples facteurs tel que la disponibilité foncière, la demande et l'offre immobilière du marché, la pression foncière, etc.

<sup>11</sup> Données incomplètes.

<sup>12</sup> Équivalent au ZACC

<sup>13</sup> Sur base du cadastre [source : IWEPS, 2015]

Au sein de la zone RER étendue, le prix moyen d'une maison d'habitation ordinaire s'élevait à 246.229 € en 2014 tandis que le prix moyen d'un appartement s'élevait à 219.238€. Le prix moyen d'une maison ordinaire a progressé de 44,7 % de 2005 à 2014 et de 53,1% pour un appartement.

La précision des prix de l'immobilier par région au sein de la zone RER est exposée dans le tableau suivant :

Tableau 7 : Prix moyen de l'immobilier en zone RER

| Nom           | Prix d'une maison ordinaire 2014 | Progression du prix d'une maison ordinaire 2005-2014 | Prix d'un appartement 2014 | Progression d'un appartement 2005-2014 |
|---------------|----------------------------------|--|----------------------------|--|
| Bruxelles RER | 351.176€                         | 40,5%  | 214.054€                   | 45,1%                                  |
| Flandres RER  | 233.098€                         | 48,7%  | 222.016€                   | 53,8%                                  |
| Wallonie RER  | 224.856€                         | 38,9%  | 215.065€                   | 60,6%                                  |

La répartition des prix moyen d'une maison ordinaire et d'un appartement à l'échelle communale est exposée sur les figures suivantes :

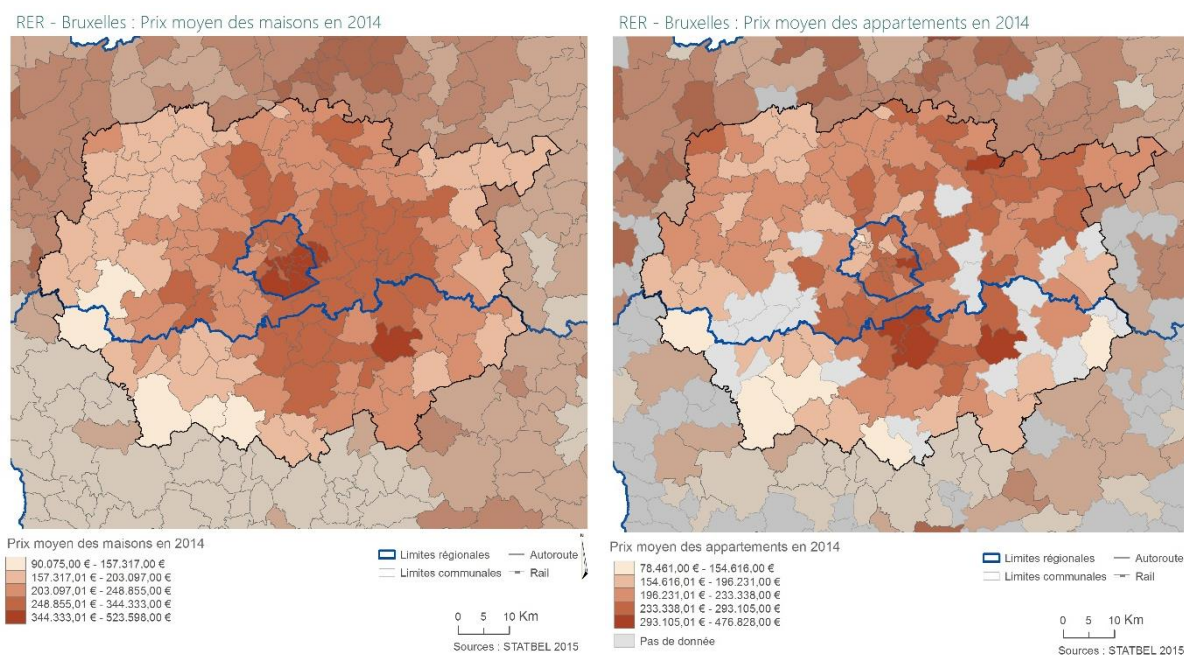


Figure 56 : Comparaison cartographique des prix moyen des maisons et appartements au sein de la zone RER en 2014

En Wallonie, le prix moyen d'une maison ordinaire au sein de la zone RER reste en moyenne supérieur au reste de la Wallonie en 2014.



## Prix moyen d'une maison ordinaire en 2014

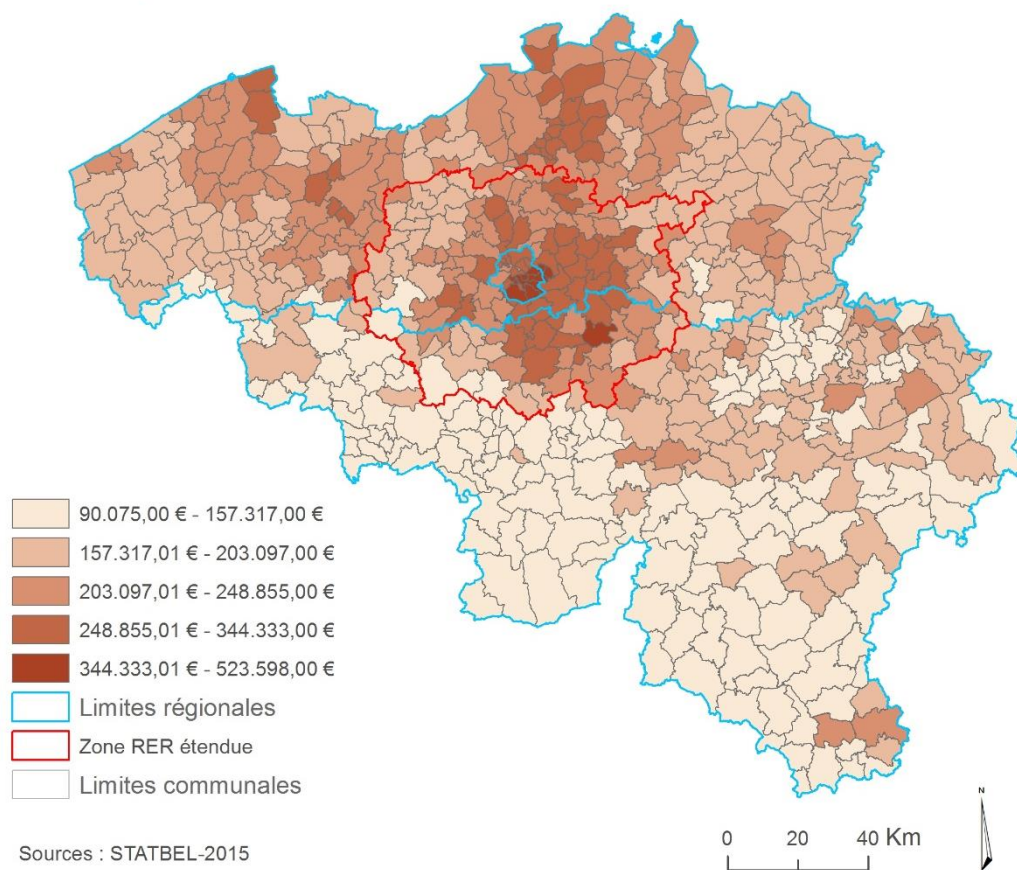


Figure 57 : Prix moyen d'une maison ordinaire en 2014 (STATBEL – 2015)

### Conclusions et perspectives pour la Wallonie : Foncier et occupation du sol

La partie wallonne de la zone RER présente depuis 2009 une urbanisation plus soutenue vis-à-vis de la partie flamande de la zone RER. Malgré cette urbanisation plus importante, le taux de saturation des zones d'habitats et des ZACC reste plus faible que celles observées dans la partie flamande et bruxelloise de la zone RER. Une analyse plus fine de la dynamique foncière serait utile en vue de mettre en évidence les disponibilités foncières à une échelle plus précise ainsi que d'approfondir les connaissances sur les évolutions et pressions du marché foncier. Cette analyse serait également utile pour objectiver l'accessibilité aux logements et réévaluer les dispositifs et périmètres des zones d'initiatives privilégiées de type<sup>14</sup>.

La saturation des terres disponibles à la construction a conduit à une progression du prix moyen des maisons et des appartements de 2005 à 2014 dans la zone RER. Les prix moyens les plus importants dans la partie wallonne de la zone RER en 2014 se localisent principalement dans le centre de la province du Brabant wallon (Waterloo, Braine l'Alleud, Ottignies, Lasnes, Chaumont-Gistoux, etc.) mais se prolonge le long de l'E411 dans la province de Namur (Namur, Gembloux, etc.) et l'A8 dans le Hainaut (Enghien, etc.).

<sup>14</sup> L'arrêté du Gouvernement wallon du 7 juillet 1994 fixant les critères relatifs à la détermination des zones d'initiatives privilégiées avait retenu comme zone à forte pression foncière (ZIP 1) certaines communes du Brabant wallon et du sud de la province du Luxembourg.



En conclusion, cette configuration des dynamiques foncières pourrait conduire à un report de la demande foncière de Bruxelles et de la partie flamande vers la partie wallonne de la zone RER augmentant de surcroît la pression foncière en son sein. Parallèlement l'influence de l'aire métropolitaine bruxelloise se diffuse jusque sur l'ancien sillon industriel wallon et particulièrement Charleroi. En effet la recherche CPDT sur la relégation et gentrification des quartiers a démontré à partir des données DESTINY des flux de populations entre les quartiers précarisés de Bruxelles (Saint Josse, Molenbeek, Schaerbeek...) vers Charleroi.

### 3.4.6 Structuration des réseaux et flux de mobilité

La structuration des réseaux présentera les principaux réseaux routier, ferroviaire ainsi que l'offre en service des chemins de fer et du TEC.

Une analyse des flux de mobilité au sein de la zone RER sera également réalisée et se concentrera sur les flux domicile-travail.

#### 3.4.6.1 Structuration des réseaux

La zone RER étendue est irriguée par un réseau dense et structurel de communication.

Concernant le réseau routier inscrit dans la zone RER, le réseau routier et autoroutier présente une densité importante de 0,3km d'autoroute par km<sup>2</sup> et de 0,9 km de route principale par km<sup>2</sup>. Le réseau autoroutier s'est historiquement structurée radialement vers Bruxelles.

RER - Bruxelles : Structuration réseaux de transport

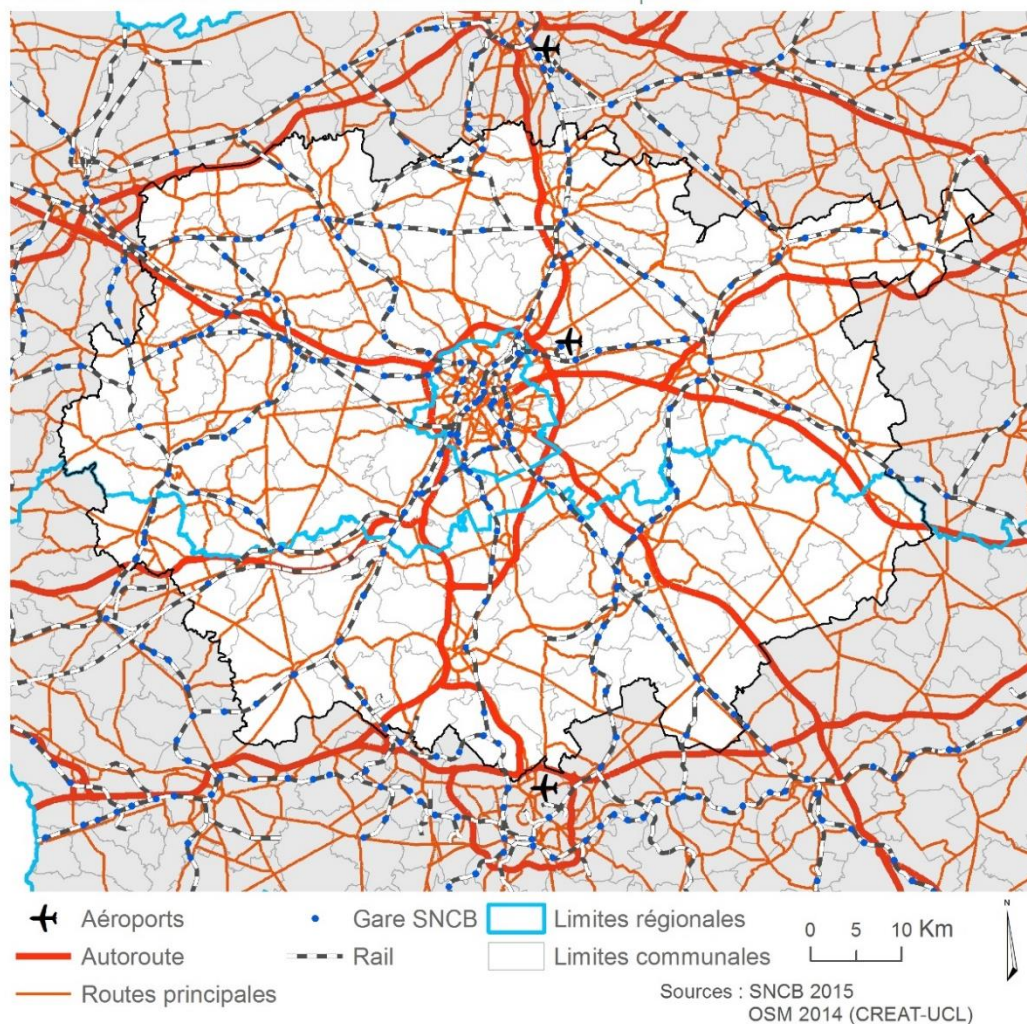


Figure 58 : Structuration des réseaux de transport

Cependant, la saturation du réseau autoroutier en 2015 reste considérable en heure de pointe (cf. figure 59). En effet, malgré une diminution légère des minutes perdues dans les embouteillages de 7 à 9h (heure de pointe du matin), les minutes perdues s'élèvent toujours à 36,5 minutes vers 8 heures du matin (INRIX, 2015). Les durées perdues pour le mois de référence (février) par heure sont exposées sur le graphique suivant :

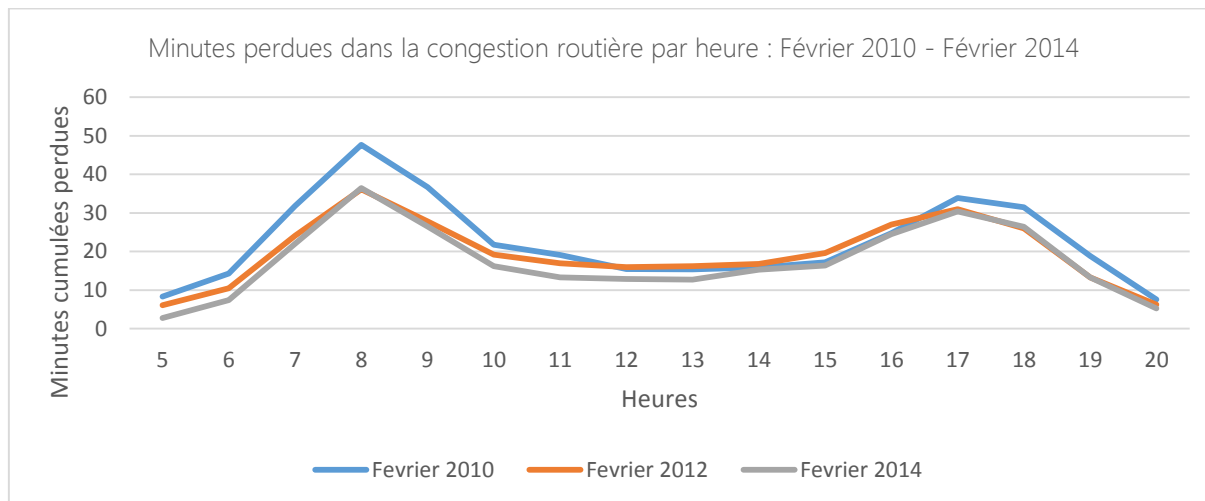


Figure 59 : Evolution de la saturation des réseaux routiers (INRIX, 2015)

Concernant le réseau ferroviaire, il présente une densité de 0,15 km de rail par km<sup>2</sup>. Au sein de la zone RER, la répartition du rail entre les régions est présentée sur le tableau suivant :

Tableau 8 : Chiffres clés du rail dans zone RER

| Région dans zone RER | Longueur des lignes (km) | Densité                 | Répartition par région dans zone RER |
|----------------------|--------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| Bruxelles RER        | 104                      | 0,64 km/km <sup>2</sup> | 12%                                  |
| Flandres RER         | 505                      | 0,16 km/km <sup>2</sup> | 60%                                  |
| Wallonie RER         | 228                      | 0,12 km/km <sup>2</sup> | 27%                                  |
| Zone RER             | 838                      | 0,16 km/km <sup>2</sup> | 100%                                 |

Sur les 50 gares localisées dans la partie wallonne de la zone RER, 14 desserte des trains IC. La gare la plus importante en terme de voyageurs en montés est Ottignies avec 17.753 voyageurs suivie de Gembloux avec 6.721 voyageurs. Le nombre de voyageurs en montés toutes gares confondues dans la partie wallonne de la zone RER s'élève en 2014 à 73.958 passagers (SNCFB-2015).

Dans la partie flamande de la zone RER, 99 gares sont présentes dont 32 desservent des trains IC. La gare la plus importante en terme de voyageurs en montés est Leuven avec 32.247 voyageurs suivie de Mechelen avec 18.593 voyageurs.

Une cartographie du réseau ferroviaire et de sa desserte en transport de passager en 2013 est illustrée à la figure 12.

## RER - Bruxelles : Structuration réseaux de transport - RAIL

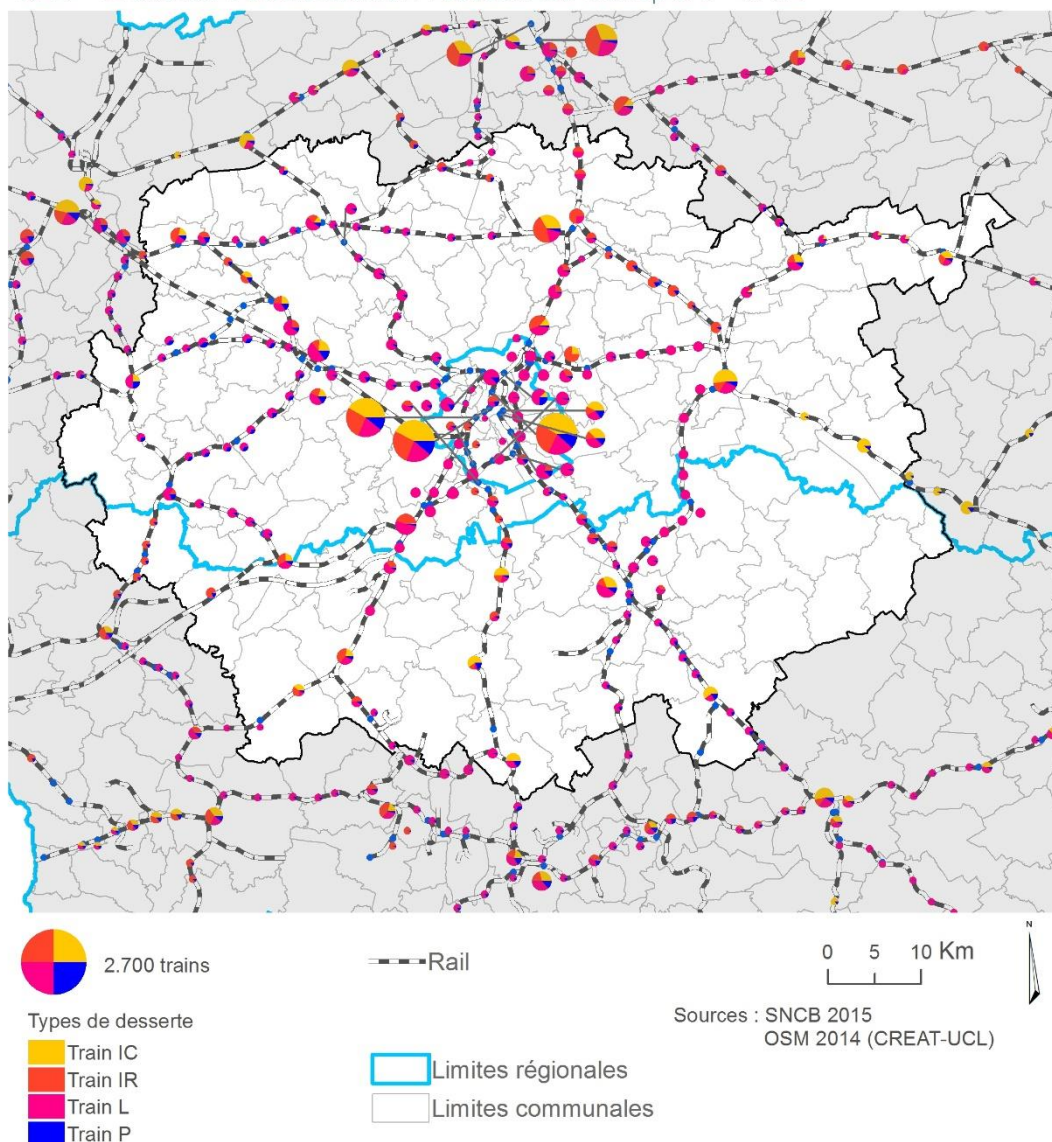


Figure 60 : Structuration du réseau de transport ferroviaire

Concernant les travaux d'infrastructures du projet RER, le doublement des voies de la ligne 161 (Bruxelles Ottignies) est prévu pour décembre 2018 tandis que le doublement de la ligne 124 (Bruxelles-Nivelles) est prévue pour décembre 2020.



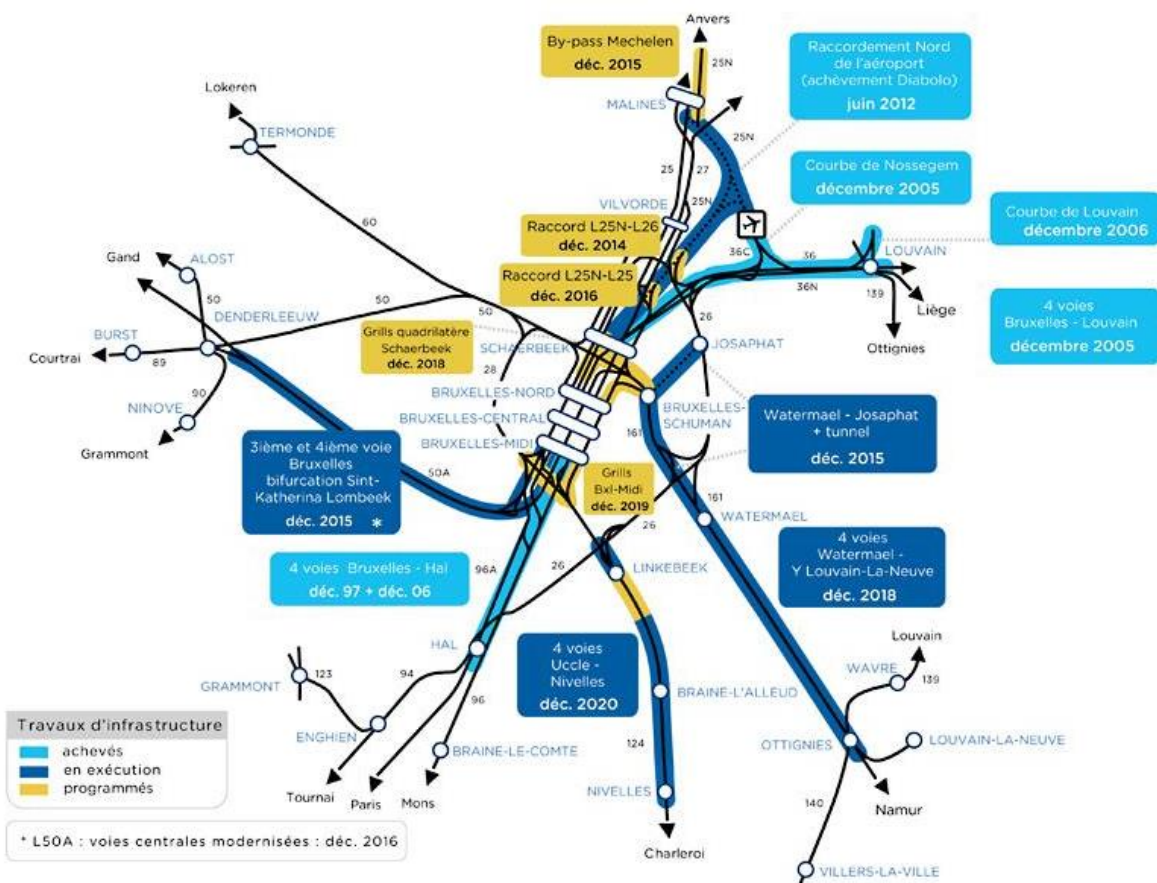


Figure 61 : Travaux d'infrastructures réalisés et prévus du réseau RER (source : INFRABEL, 2015)

Concernant l'offre en transport en commun de la SRWT-TEC, 9 lignes desservent la région bruxelloise :

- Ligne C : Louvain-la-Neuve - Wavre - Ixelles/Elsene ;
- Ligne Cbis : Louvain-la-Neuve - Wavre - Kraainem/Crainhem - Woluwé/Woluwe ;
- Ligne 123 : Bruxelles Midi / Brussel Zuid - Argenteuil Berlaymont ;
- Ligne 124 : Uccle Héros / Ukkel Helden - Argenteuil Berlaymont ;
- Ligne 366 : Court-Saint-Etienne - Rixensart - Ixelles/Elsene ;
- Ligne 40 : Uccle/Ukkel - Alesberg - Braine-l'Alleud ;
- Ligne W : Bruxelles/Brussel - Waterloo - Braine-l'Alleud ;
- Ligne E : Eghezée - Wavre - Bruxelles/Brussel ;
- Ligne 365A : BRUXELLES-CHARLEROI

Pour la partie flamande, 7 lignes du TEC assurent une desserte :

- Ligne 122 : Rhode-Saint-Genèse Clos Fleuri / Sint-Genius-Rode Bloemenhof - Argenteuil Berlaymont
- Ligne 114 : Braine-l'Alleud – Halle ;
- Ligne 116 : Soignies - Braine-le-Comte - Rebecq - Tubize – Halle ;
- Ligne 18 : Leuven - Hamme-Mille – Jodoigne ;
- Ligne 339 : Hannut – Tienen ;
- Ligne 471 : St-Pieters-Kapelle - Enghien/Edingen – Halle;

- Ligne 5: Jodoigne – Tienen.

Au sein du TEC, une offre d'abonnement spécifique assure des déplacements à l'intérieur du périmètre urbain bruxellois en empruntant les transports de la STIB, de De Lijn, de la SNCB et du TEC. Cependant le périmètre urbain bruxellois s'arrête à la limite de la région bruxelloise (zone urbaine) et à Hoeilaart et Beersel (zone suburbaine).

En vue d'améliorer l'intégration de leurs services et de leurs tarifs, les quatre opérateurs de transports en commun ont mandaté STRATEC de réaliser une enquête sur la qualité de services et les préférences des usagers en 2015.

L'accessibilité du pôle métropolitain bruxellois au sein de la partie wallonne de la zone RER est relativement bonne même si elle présente comparativement à la partie flamande une disparité spatiale plus importante (issue pour la plupart de la structure différenciée des systèmes de transports). Une carte d'accessibilité parue en 2015 est illustrée sur la figure suivante<sup>15</sup> :

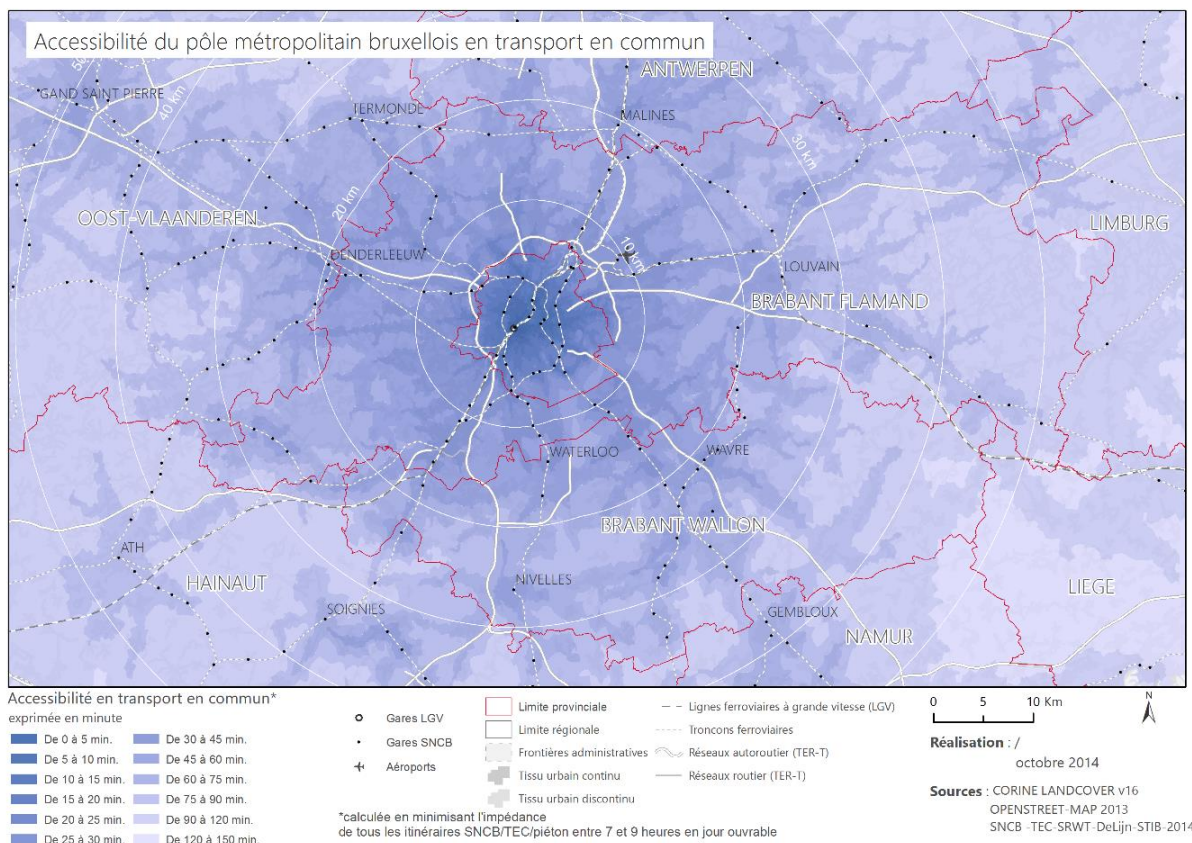


Figure 62 : Accessibilité du pôle métropolitain bruxellois en transport en commun (source : CREAT-UCL 2015)

<sup>15</sup> Alexandre Leclercq, Martin Grandjean et Yves Hanin, « Modélisation SIG de l'accessibilité par co-modalité en favorisant l'usage des transports en commun en Wallonie et Fédération Wallonie-Bruxelles », *Cybergeo : European Journal of Geography*



### 3.4.6.2 Flux de mobilité

Après avoir présenté les principaux aspects des réseaux de transports, une analyse des flux de mobilité au sein de la zone RER est présentée tenant compte des déplacements domicile-travail sur base des données de l'ONSS du deuxième semestre de 2013.

En 2013, la zone RER étendue présente 327.012 emplois dont les unités d'emploi résident hors de la zone RER tandis que 164.574 unités d'emploi travaillent hors zone RER (Belgique). Le schéma suivant illustre les flux domicile travail de la zone RER en 2013 ainsi que leurs progressions de 2008 à 2013.

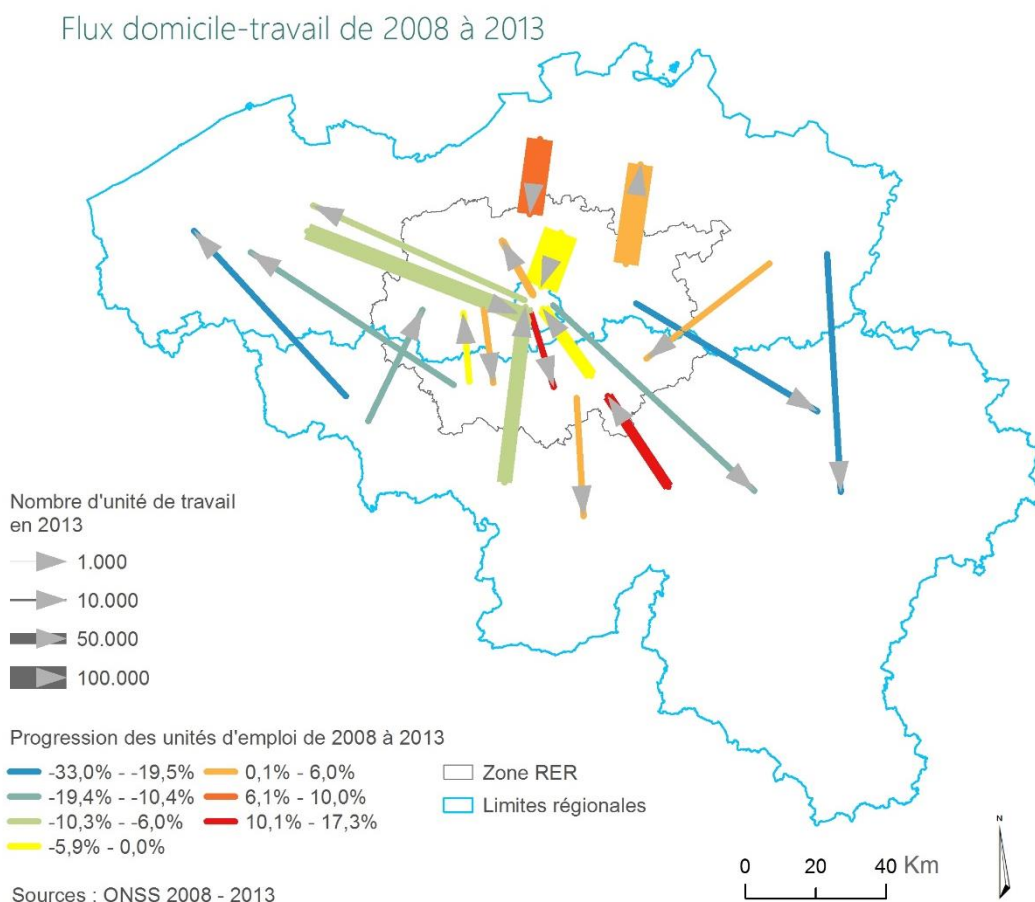


Figure 63 : Flux domicile-travail (ONSS 2008-2013)

En Wallonie (hors zone RER), 132.736 unités d'emploi travaillent dans la zone RER, tandis que 39.260 unités d'emploi situées en zone RER travaillent en Wallonie. Vis-à-vis de la Flandres, 18.094 unités d'emploi résidant en Flandres (hors zone RER) travaillent en Wallonie hors zone RER.

En Flandre (hors zone RER), 194.276 unités d'emploi travaillent dans la zone RER, tandis que 125.314 unités d'emploi situées en zone RER travaillent en Flandre. Vis-à-vis de la Wallonie, 25.281 unités d'emploi résidant en Wallonie (hors zone RER) travaillent en Flandre hors zone RER.

Le tableau suivant reprend les principaux chiffres-clés liés aux flux domicile-travail au sein de la zone RER.

Tableau 9 : Flux domicile-travail : chiffres clés

| Lieu de résidence    | Lieu de travail      | Unités d'emploi en 2013 | Part des unités d'emploi total en 2013 | Progression des unités d'emploi de 2008 à 2013 |
|----------------------|----------------------|-------------------------|--|--|
| Bruxelles – zone RER | Flandres – zone RER  | 33.212                  | 12%                                    | +2,4%  |
| Bruxelles – zone RER | Wallonie – zone RER  | 13.034                  | 4,7%                                   | +16,2%   |
| Flandres – zone RER  | Bruxelles – zone RER | 151.628                 | 24,5%                                  | -1,1%  |
| Flandres – zone RER  | Wallonie – zone RER  | 9.452                   | 1,5%                                   | +3%  |
| Wallonie – zone RER  | Bruxelles – zone RER | 68.572                  | 41,4%                                  | -1,4%  |
| Wallonie – zone RER  | Flandres – zone RER  | 16.755                  | 10,1%                                  | -1,7%  |

La partie wallonne de la zone RER présente une progression généralisée du nombre d'unités d'emplois quels que soit la résidence d'origine nuanciant les unités d'emplois absolues en 2013.

En d'autres termes, la partie wallonne de la zone RER présente une progression généralisée de son attraction des travailleurs de 2008 à 2013 ce qui conduit à une dynamique de rééquilibrage des flux par rapport à Bruxelles et ce malgré l'importance des flux absolus observés en 2013 vers la capitale.

Une analyse plus détaillée des flux de travailleurs permettrait de mieux cerner l'ensemble des dynamiques territoriales sous-jacentes tant à l'échelle de la zone RER que du reste de la Wallonie et d'approfondir la connaissance sur ce processus de rééquilibrage.

De plus, comme mis en évidence par l'enquête de mobilité BELDAM et la recherche « Structure territoriale et mobilité (R.I.2) » de la subvention 2011-2014 de la CPDT, la part des déplacements lié au motif du travail représente seulement 12% de part des déplacements<sup>16</sup> ce qui, à titre d'exemple, équivaut au motif de déplacements pour le shopping (12%). Par conséquent, une analyse des flux pour les principaux motifs de déplacements devraient être réalisés afin de disposer d'un constat complet des déplacements au sein de la zone RER.

#### Conclusions et perspectives pour la Wallonie : Structuration des réseaux et mobilités

Malgré des flux domicile-travail toujours important vers Bruxelles, une diminution de ces flux est observable entre 2008 et 2013 et quel que soit l'origine du déplacement en Belgique. Cependant, les déplacements domicile-travail de Bruxelles vers la zone RER (hors Bruxelles) sont en progression et tout particulièrement ceux vers la Wallonie même si l'importance de ces flux reste faible.

Ces dynamiques laissent présager un début de rééquilibrage entre Bruxelles et la partie wallonne de la zone RER en termes de flux domiciles-travail. En d'autres termes, de plus en plus de Bruxellois travaillent dans la partie wallonne de la zone RER (cependant ce nombre de bruxellois reste marginal par rapport aux wallons se déplaçant vers Bruxelles pour le travail). L'attractivité de la partie wallonne de la zone RER en termes de flux domicile-travail semble se renforcer également par les flux issus du reste de la Wallonie et de la Flandres qui progressent également.

Ces prémices de dynamique de rééquilibrage nécessitent une stratégie territoriale et de mobilité de la part de la Wallonie quant aux points suivants :

<sup>16</sup> L'enquête BELDAM met en évidence que 40% des déplacements présentent le motif : « rentrer au domicile ».

- Les systèmes de transports et aux modèles d'intégrations à mettre en avant (co-modalité, liaison entre systèmes, etc.) ;
- Les opérateurs de transports (intégration tarifaires, etc.) ;
- L'aménagement du territoire.

Afin d'améliorer les processus d'aide à la décision des politiques, des analyses et des enquêtes spatialement représentées devraient être mises en œuvre en vue de préciser les dynamiques et les mobilités des citoyens de la zone RER. En effet, les flux domicile travail représentent une part non majoritaire des déplacements journaliers (BELDAM, 2010, cfr. supra) et les autres motifs de déplacement devraient être pris en compte dans les analyses de flux et d'attractivité.

### 3.4.7 L'économie et l'emploi

Dans le cadre de ce chapitre, une analyse de l'économie et de l'emploi au sein de la zone RER sera réalisée.

Concernant l'économie, une analyse de la démographie des entreprises sera présentée en se concentrant sur les secteurs d'activités au sein de la zone RER.

Une analyse succincte de l'emploi sera réalisée en tenant compte des statistiques sur l'emploi de l'IWEPS pour l'année 2012.

#### 3.4.7.1 L'emploi

Au sein de la zone RER, le nombre d'emploi s'élevait en 2012 à 1.656.907 ce qui représente 34,5% du nombre d'emploi total en Belgique. La progression du nombre d'emploi au sein de la zone RER entre 2008 et 2012 est de +3,15%.

Au sein de la zone RER, le nombre d'emploi entre 2008 à 2012 et leur progression ventilés par région est présenté sur le tableau suivant :

Tableau 10 : Nombre d'emploi entre 2008 à 2012

| Région                          | Nombre d'emploi 2008 | Nombre d'emploi 2009 | Nombre d'emploi 2010 | Nombre d'emploi 2011 | Nombre d'emploi 2012 | Progression 2008 à 2012 |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-------------------------|
| Région flamande (hors zone RER) | 2.026.872            | 2.023.201            | 2.040.944            | 2.058.195            | 2.068.952            | +2,07%                  |
| Région wallonne (hors zone RER) | 1.046.059            | 1.047.501            | 1.060.215            | 1.077.882            | 1.067.951            | +2,09%                  |
| Zone RER bruxelloise            | 706.665              | 709.619              | 715.914              | 725.572              | 722.888              | +2,29%                  |
| Zone RER flamande               | 701.578              | 704.293              | 706.927              | 715.228              | 721.838              | +2,88%                  |
| Zone RER wallonne               | 197.982              | 202.023              | 206.217              | 210.516              | 212.180              | +7,17%                  |

La partie wallonne de la zone RER présente la plus forte progression du nombre d'emploi entre 2008 et 2012 avec une augmentation de 7,17%. Cependant, son nombre d'emploi absolu en 2012 reste nettement plus faible avec 212.180 emplois comparées aux autres parties de la zone RER (Zone RER flamande : 721.838, zone RER bruxelloise : 722.888). La partie bruxelloise de la zone RER présente le plus grand nombre d'emploi au sein de la zone RER suivi directement par la partie flamande de la zone RER.

Le nombre d'emploi de la partie wallonne de la zone RER représente 16,57% du nombre total d'emploi en Wallonie tandis que la partie flamande de la zone RER représente 25,86 du nombre d'emploi total en Flandre.

#### RER - Bruxelles : Nombre d'emploi en 2012 et progression entre 2008 et 2012

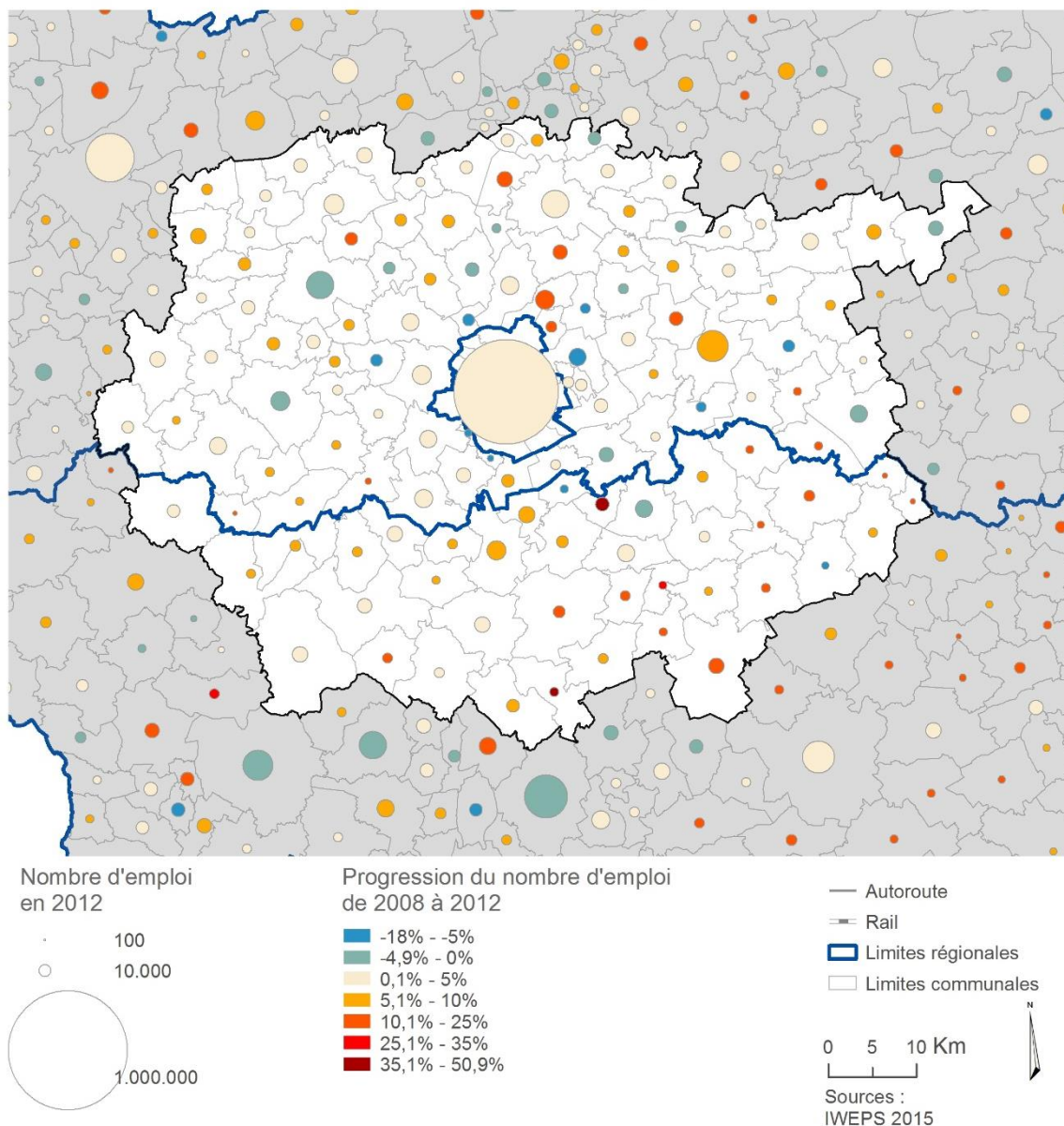


Figure 64 : Nombre d'emploi en 2012 et progression entre 2008 et 2012 sur la zone RER

A l'échelle communale, les communes de Wavre, Ottignies, Braine-l'Alleud, Nivelles, Waterloo, Soignies et Rixensart présentent un nombre d'emploi supérieur à 10.000 unités et concentrent 52,84% de l'emploi de la partie wallonne de la zone RER. Les communes de Les Bons Villers, de Rixensart et de Mont Saint Guibert présentent quant-à-elles des taux de progression du nombre d'emploi supérieur à 25%.

Concernant les catégories d'emplois, la partie wallonne de la zone RER présente la plus grande proportion d'indépendant sur son territoire avec 23,6 % de ces emplois catégorisé en indépendant. Elle est suivie par la partie flamande de la zone RER (19,95%) et par la partie bruxelloise de la zone RER (11,53%). Ce constat s'inverse concernant le taux de salarié. De



manière dégressive, la zone RER bruxelloise présente un taux de salarié de 87,8% tandis que la zone RER flamande et wallonne présente respectivement des taux de salariés de 78,6% et de 75,2%.

#### RER - Bruxelles : Nombre d'emploi et catégorie en 2012

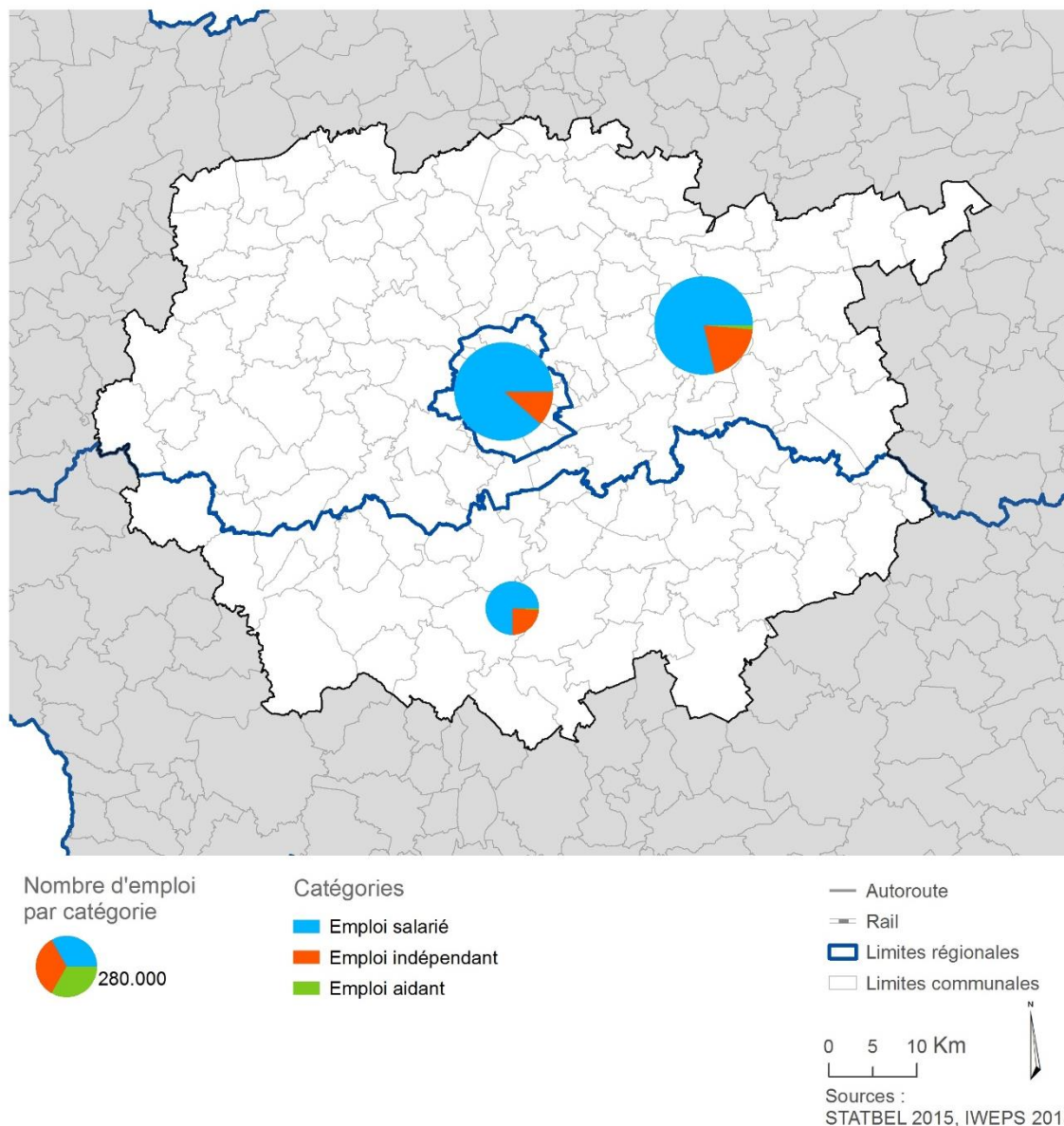


Figure 65 : Nombre d'emploi et catégorie en 2012

Cependant, la partie wallonne de la zone RER présente la plus forte progression du nombre de salariés entre 2008 et 2012 avec une augmentation de 10.254 salariés (+7%). En d'autres termes, la progression du nombre d'emploi au sein de la partie wallonne de la zone RER s'explique en grande partie par l'augmentation du nombre de salariés.



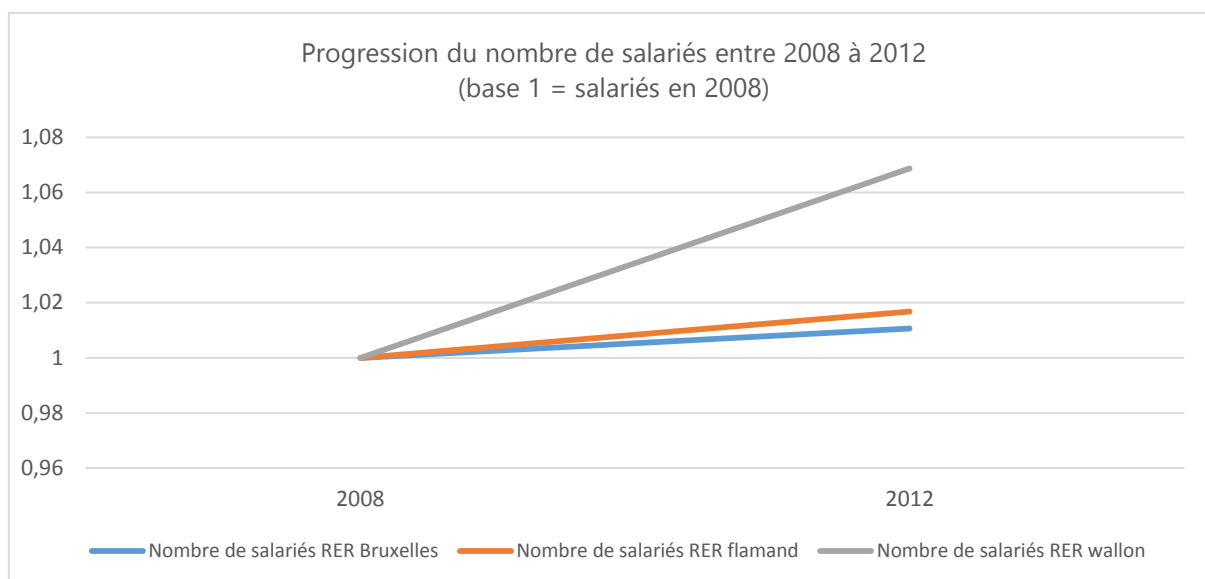


Figure 66 : Progression de salariés entre 2008 et 2012

Concernant le taux de chômage, il s'élève en 2012 à 11,67% au sein de la zone RER et a progressé de 11,64% entre 2008 et 2012. Pour rappel, le taux de chômage fait référence à la part des personnes de la population active (considérée comme la population âgée de 20 à 64 ans) qui sont sans emploi, à la recherche d'un emploi et disponibles pour occuper un emploi.

Les répartitions du taux de chômage entre les régions au sein de la zone RER sont présentées sur le tableau suivant :

Tableau 11 : Actifs inoccupés et occupés et taux de chômage en 2008 et 2012

| Zone RER       | Actifs inoccupés 2008 | Actifs occupés 2008 | Actifs inoccupés 2012 | Actifs occupés 2012 | Taux de chômage en 2008 | Taux de chômage en 2012 |
|----------------|-----------------------|---------------------|-----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|
| RER Bruxellois | 89.760                | 347.037             | 105.604               | 367.215             | 20,54%                  | 22,33%                  |
| RER Flamand    | 38.335                | 750.773             | 45.508                | 763.135             | 4,85%                   | 5,62%                   |
| RER Wallonie   | 24.851                | 212.414             | 27.040                | 218.014             | 10,47%                  | 11,03%                  |

Les taux de chômage présentent une disparité non négligeable entre les 3 régions au sein de la zone RER. En effet, la région bruxelloise présente le taux de chômage le plus élevé au sein de la zone RER avec un taux de 22,33% suivi par la partie wallonne et flamande de la zone RER dont les taux s'élèvent respectivement de 11,03% et 5,62%.

## RER - Bruxelles : Taux de chômage en 2012

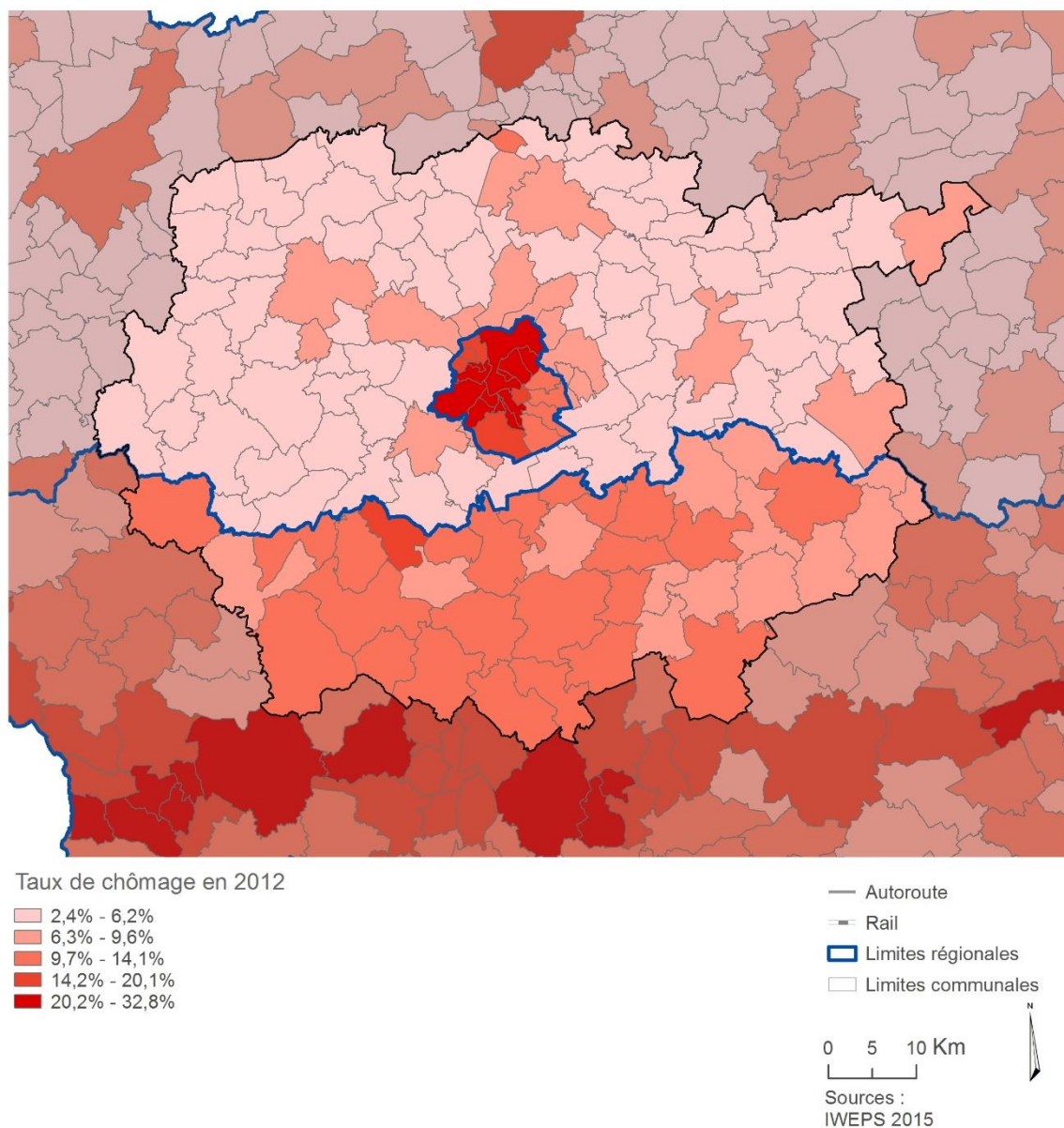


Figure 67 : Taux de chômage en 2012

Malgré un taux de chômage plus élevé au sein de la partie wallonne de la zone RER, la progression de son taux de chômage reste la plus faible avec une augmentation de 5,35% entre 2008 et 2012. A titre de comparaison, le taux de chômage en région bruxelloise a progressé de 8,71% et la partie flamande de la zone RER de 15,88%.

## RER - Bruxelles : Progression du taux de chômage de 2008 à 2012

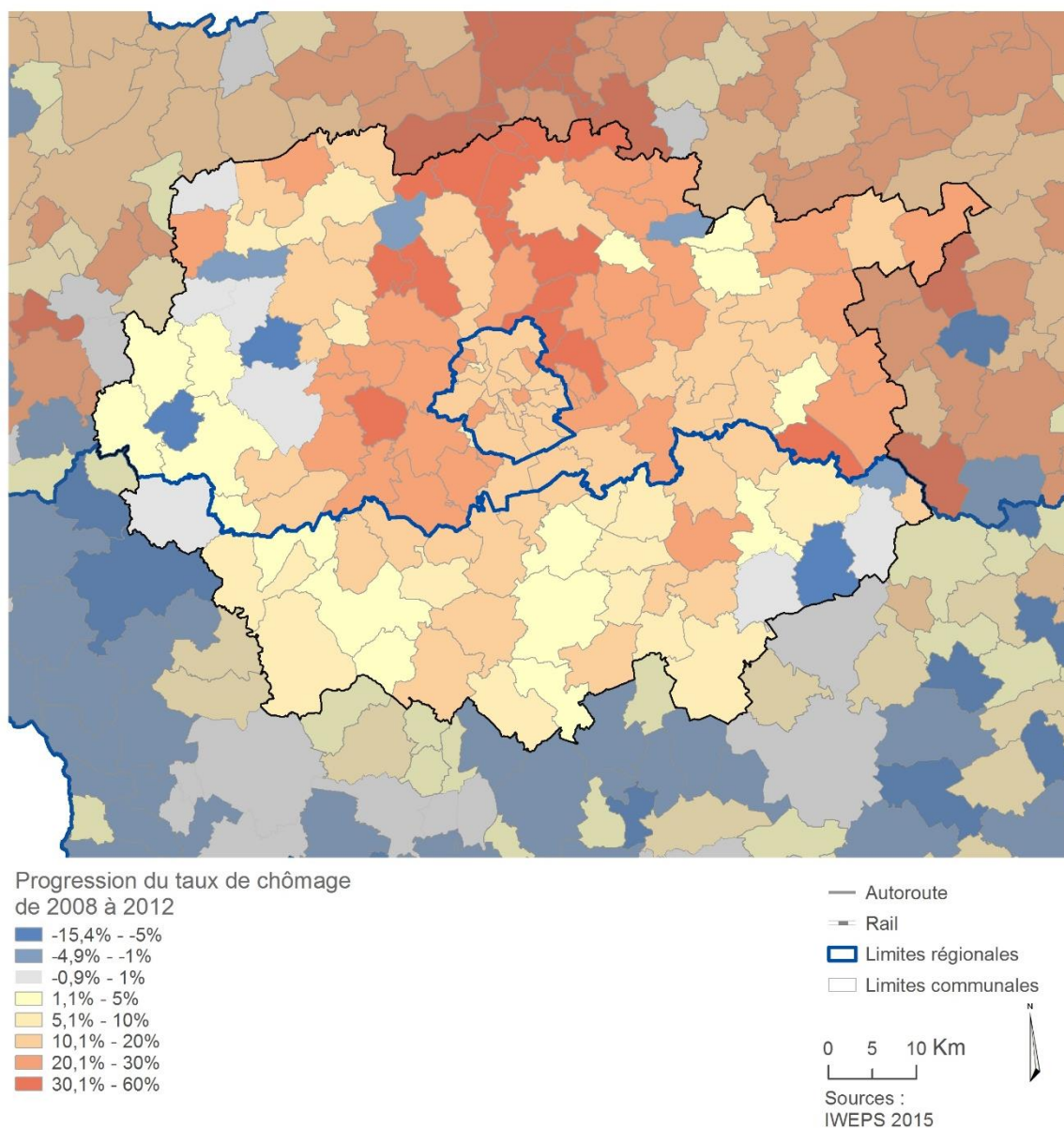


Figure 68 : Progression du taux de chômage de 2008 à 2012

Au sein de la partie wallonne de la zone RER, 36% des actifs inoccupés présentent un niveau d'étude du secondaire 3<sup>e</sup> degré suivi par un niveau d'étude du supérieur à 26%. La partie wallonne de la zone RER concentre 19,3% des actifs inoccupés avec un niveau d'étude du supérieur au sein de la Wallonie. La part des actifs inoccupés ayant fait des études supérieures se concentre principalement dans la zone RER en Wallonie.

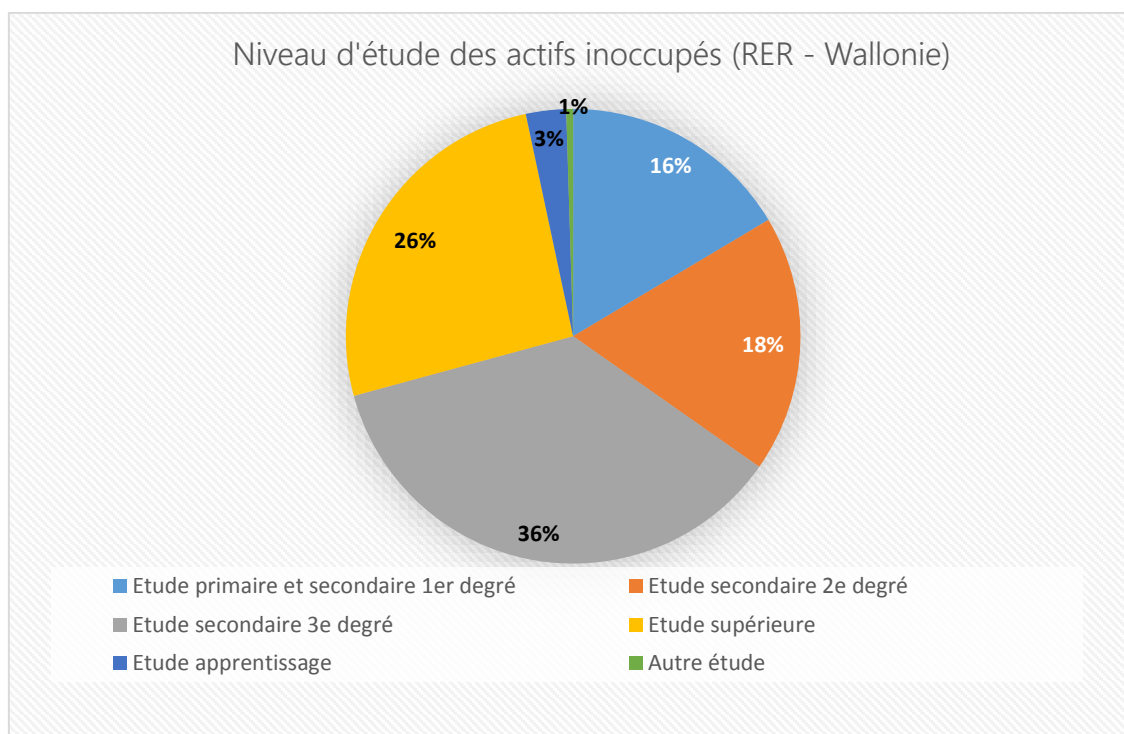


Figure 69 : Répartition des actifs inoccupés par niveaux d'études au sein de la zone RER

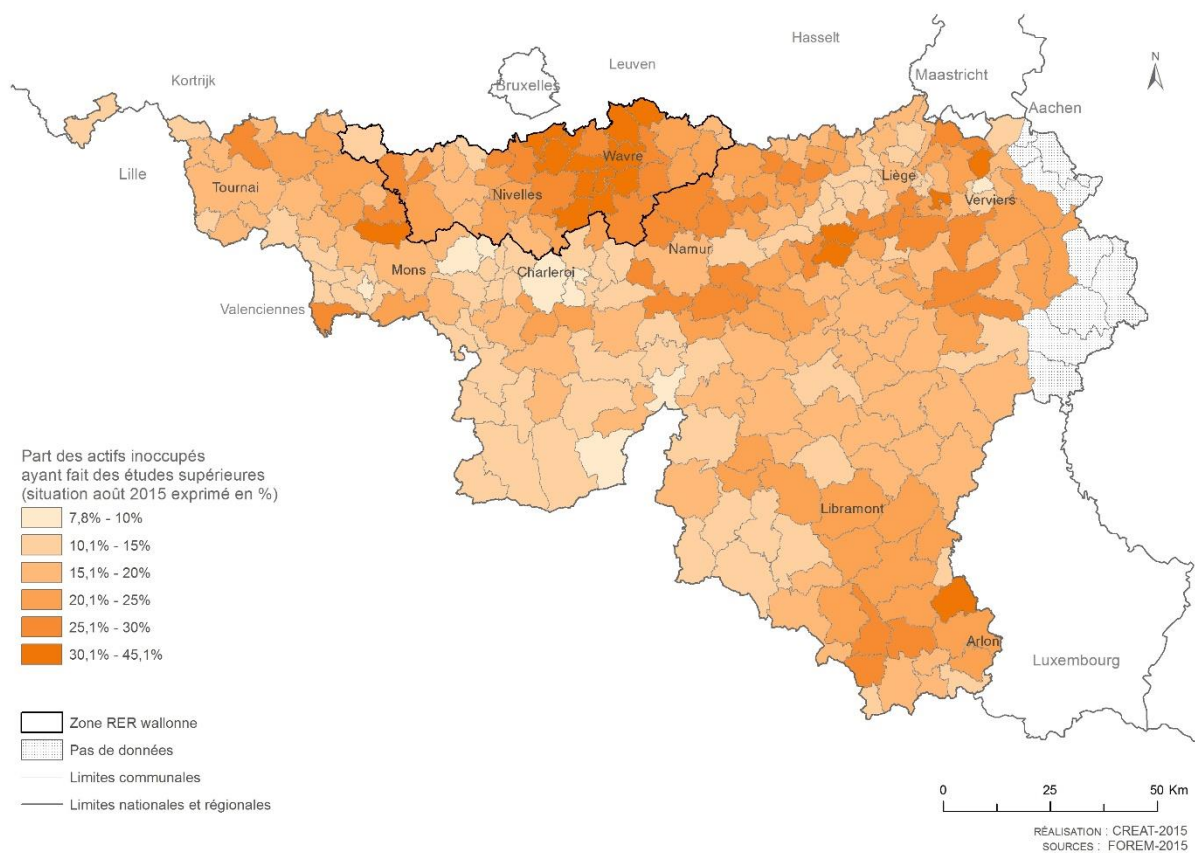


Figure 70 : Part des actifs ayant fait des études supérieures en 2015 en Wallonie



### 3.4.7.2 Economie & démographie des entreprises

En 2014, 270.744 entreprises assujetties à la TVA étaient recensées au sein de la zone RER. Le nombre d'entreprise a progressé de 14,7% entre 2008 et 2014 conférant à ce territoire une augmentation significativement plus importante du nombre d'entreprises comparativement au reste de la Belgique hors zone RER (+ 10,4%).

Tableau 12 : Chiffres clés du nombre d'entreprises assujetties à la TVA au sein de la zone RER (STATBEL-2015)

| Zone RER                 | Nombre d'entreprises assujetties à la TVA en 2008 | Nombre d'entreprises assujetties à la TVA en 2014 | Progression de 2008 à 2014 (%) |
|--------------------------|---|---|--------------------------------|
| RER bruxellois           | 80.058  | 94.436  | 18%                            |
| RER Wallonie             | 41.388  | 47.564  | 14,9%                          |
| RER flamand              | 114.564   | 128.744   | 12,4%                          |
| Flandres (hors zone RER) | 341.877   | 382.316   | 11,8%                          |
| Wallonie (hors zone RER) | 172.419   | 185.801   | 7,8%                           |

Au sein de la zone RER, la partie flamande présente le plus grand nombre d'entreprises (128.744) suivie par la partie bruxelloise (94.436) et la partie wallonne (47.564). Cependant l'augmentation relative du nombre d'entreprises assujetties à la TVA a été la plus importante dans la zone RER bruxelloise (+ 18%) suivie par la zone RER wallonne (+14,9%) et la zone RER flamande (+ 12,4%).

Comparativement au reste de la Wallonie (hors zone RER) (+7,8%), la zone RER wallonne présente une croissance plus importante et concentre 20,3% du nombre d'entreprises totale de Wallonie.

A l'échelle communale, parmi les 22 communes présentant une progression d'entreprises supérieure à 20%, 12 se situent dans la partie wallonne et 10 en Flandres. La commune de Mont-Saint-Guibert présente la plus grande progression d'entreprise (+ 37%) de 2008 à 2014 ce qui s'explique par la croissance de l'Axis-Parc à la frontière de Louvain-la-Neuve. Elle est suivie par Perwez (+24,8%), Wezembeek-Oppem (24,7%) et Genappe (+24,1%).

Au sein de la partie wallonne, Wavre présente le plus grand nombre d'entreprise avec 3.523 unités (+7,8% de 2008 à 2014 suivi par Braine-l'Alleud (3384 / +13,7% de 2008 à 2014) et Waterloo (3171 / +11,3% de 2008 à 2014).



## RER - Bruxelles : Nombre d'entreprises actives en 2014 et progression

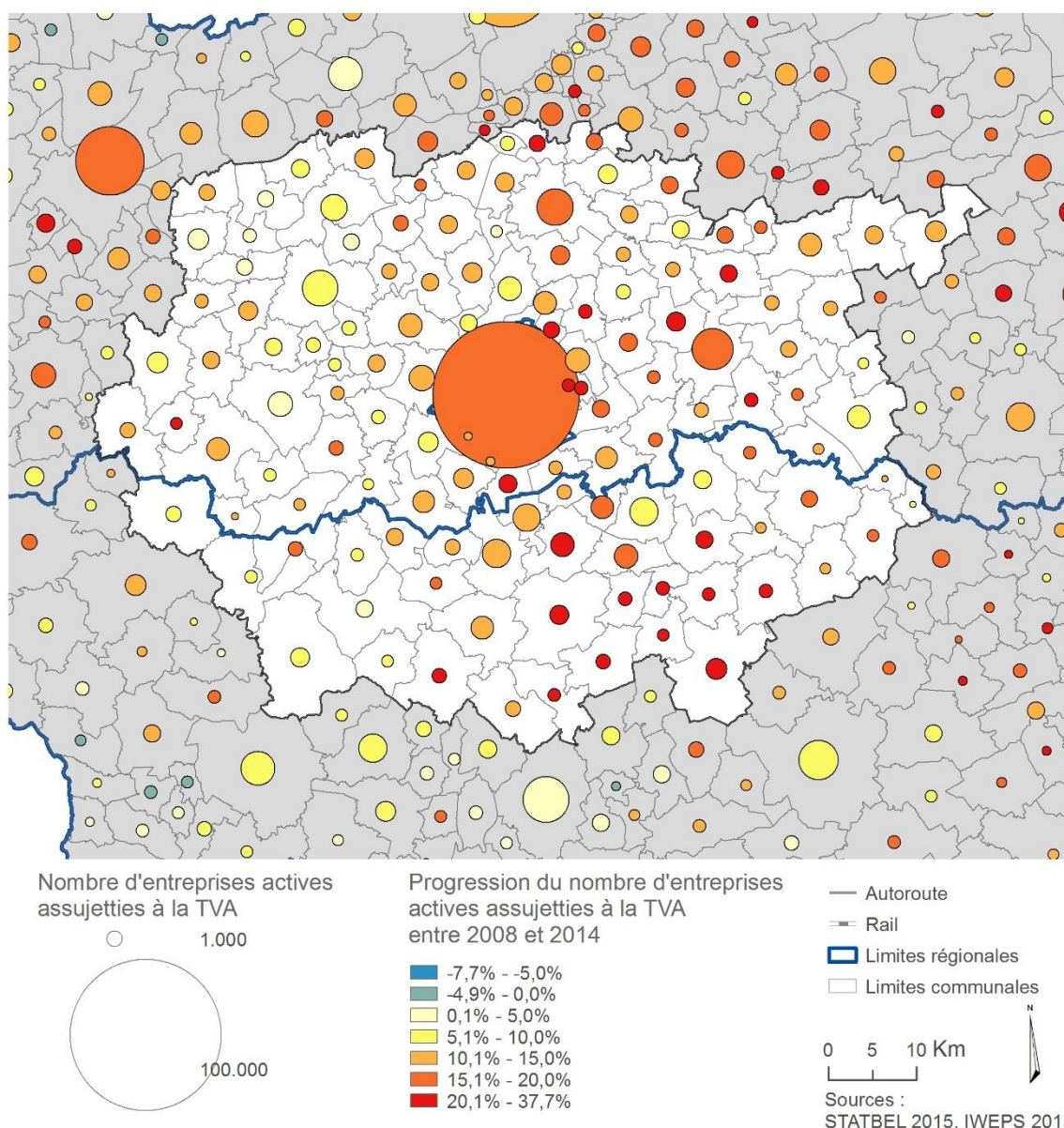


Figure 71 : Nombre d'entreprises actives assujetties à la TVA et progression de 2008 à 2014

La répartition des entreprises actives assujetties à la TVA suivant leur secteur d'activité est représenté sur la figure suivante.

Au sein de la zone RER, les activités spécialisées, scientifiques et techniques constituent le secteur d'activité principal avec 22% des entreprises actives (60.541 entreprises). Ce constat se confirme pour chacune des parties régionales de la zone RER. En effet, la région bruxelloise présente 25% (23.657 entreprises) d'entreprises avec des activités spécialisées, scientifiques et techniques suivi par la partie wallonne (22% / 10.654 entreprises) et la partie flamande (20% / 26.230 entreprises). En d'autres termes, la partie flamande de la zone RER accueille le plus grand nombre d'entreprises (26.230) avec des activités spécialisées, scientifiques et techniques mais ces entreprises ne représentent que 20% de l'ensemble des entreprises actives. La partie wallonne de la zone RER présente une proportion plus importante du nombre d'entreprise avec des activités spécialisées, scientifiques et techniques (22%) comparée au reste de la Wallonie (14%).

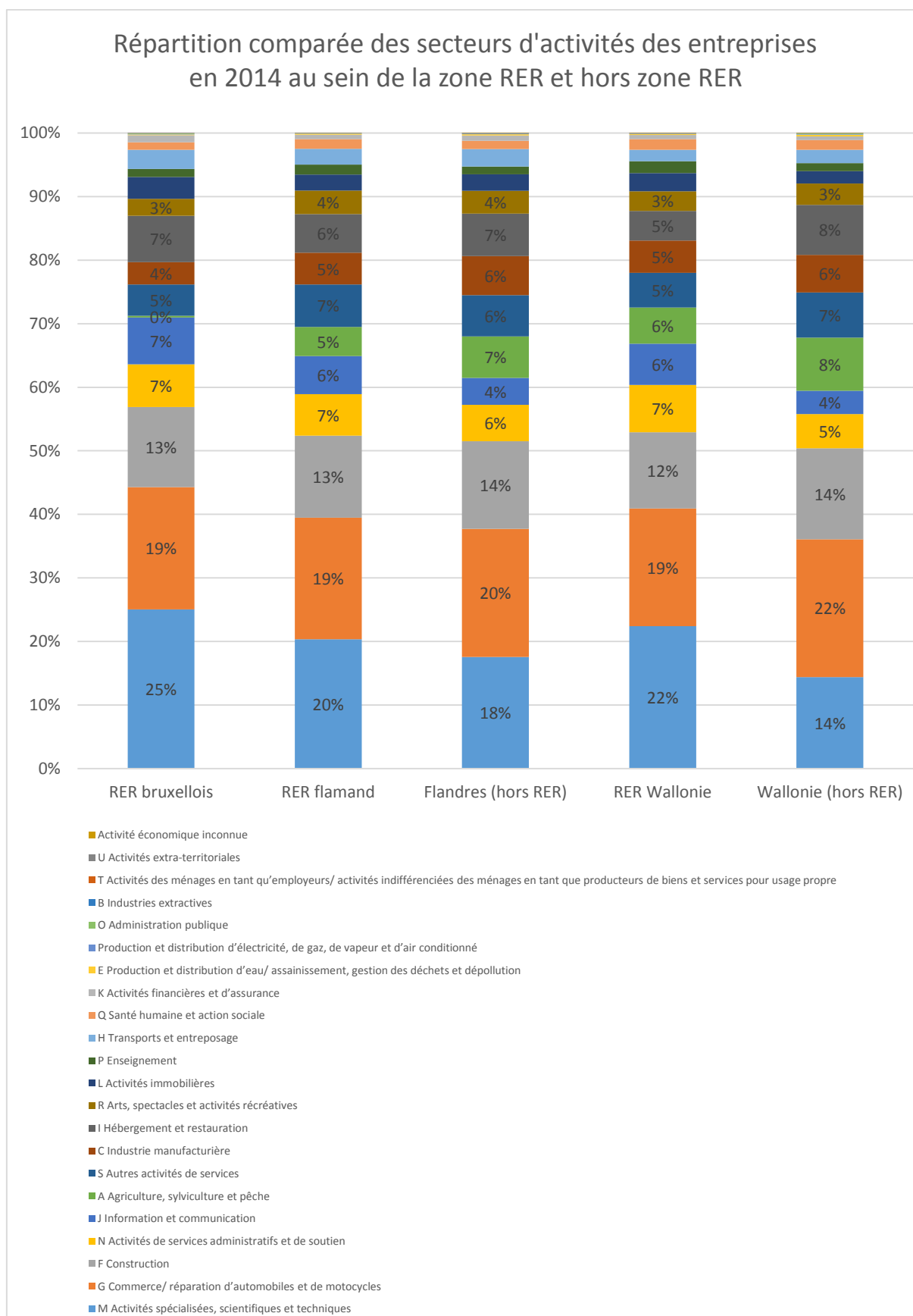


Figure 72 : Répartition comparée des secteurs d'activités des entreprises en 2014 au sein et hors zone RER (source : STATBEL-2015)

De 2008 à 2014, 16.877 entreprises ayant des activités spécialisées, scientifiques et techniques ont été créés au sein de la zone RER (croissance relative +39%) conférant à ce secteur la plus grande augmentation absolue vis-à-vis des autres secteurs. Ce constat est d'autant plus important qu'il s'observe pour les 3 régions de la zone RER.

Toujours au sein de la zone RER, le deuxième secteur d'activité en termes d'augmentation d'entreprises entre 2008 et 2014 est le secteur de la construction (+5.653 / +20%), suivi du secteur des activités de services administratifs et de soutien (+3.454 / +23%) et du secteur de l'information et de la communication (+2.638 / +17%).

| Secteur d'activité  | ABSOLUS        |              |             |              | RELATIFS       |             |            |          |
|---|----------------|--------------|-------------|--------------|----------------|-------------|------------|----------|
|   | RER bruxellois | RER flamand  | RER wallon  | Zone RER     | RER bruxellois | RER flamand | RER wallon | Zone RER |
| D Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné  | 48             | 36           | 8           | 92           | 123%           | 171%        | 44%        | 118%     |
| Q Santé humaine et action sociale   | 519            | 836          | 378         | 1733         | 85%            | 74%         | 91%        | 81%      |
| P Enseignement  | 478            | 906          | 409         | 1793         | 68%            | 82%         | 87%        | 79%      |
| U Activités extra-territoriales   | 2              | 0            | 0           | 2            | 67%            | 0%          | 0%         | 40%      |
| M Activités spécialisées, scientifiques et techniques   | 6851           | 7284         | 2742        | 16877        | 41%            | 38%         | 35%        | 39%      |
| O Administration publique   | 45             | 10           | 4           | 59           | 73%            | 11%         | 24%        | 34%      |
| K Activités financières et d'assurance  | 164            | 210          | 72          | 446          | 19%            | 32%         | 29%        | 25%      |
| N Activités de services administratifs et de soutien  | 957            | 1958         | 539         | 3454         | 18%            | 30%         | 18%        | 23%      |
| R Arts, spectacles et activités récréatives   | 332            | 993          | 264         | 1589         | 15%            | 26%         | 22%        | 22%      |
| F Construction  | 3297           | 1650         | 706         | 5653         | 38%            | 11%         | 14%        | 20%      |
| J Information et communication  | 724            | 1492         | 422         | 2638         | 12%            | 24%         | 16%        | 17%      |
| L Activités immobilières  | 449            | 408          | 225         | 1082         | 16%            | 14%         | 20%        | 16%      |
| S Autres activités de services  | 539            | 1152         | 399         | 2090         | 13%            | 15%         | 18%        | 15%      |
| I Hébergement et restauration   | 581            | -119         | 158         | 620          | 9%             | -1%         | 8%         | 4%       |
| E Production et distribution d'eau/ assainissement, gestion des déchets et dépollution  | 8              | 4            | -5          | 7            | 8%             | 2%          | -7%        | 2%       |
| H Transports et entreposage   | 131            | -139         | 36          | 28           | 5%             | -4%         | 4%         | 0%       |
| Activité économique inconnue  | 0              | 0            | 1           | 1            | 0%             | 0%          | 0%         | 0%       |
| C Industrie manufacturière  | -201           | 13           | 161         | -27          | -6%            | 0%          | 7%         | 0%       |
| B Industries extractives  | 1              | -1           | -1          | -1           | 9%             | -10%        | -6%        | -3%      |
| G Commerce/ réparation d'automobiles et de motocycles   | -547           | -1698        | -297        | -2542        | -3%            | -6%         | -3%        | -5%      |
| A Agriculture, sylviculture et pêche  | 4              | -816         | -39         | -851         | 2%             | -12%        | -1%        | -9%      |
| T Activités des ménages en tant qu'employeurs/ activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre | -4             | 1            | -6          | -9           | -25%           | 20%         | -55%       | -28%     |
| <i>Nombre d'entreprises créées entre 2008 et 2014</i>   | <i>15130</i>   | <i>16953</i> | <i>6524</i> | <i>38607</i> |                |             |            |          |
| <i>Nombre d'entreprises supprimées entre 2008 et 2014</i>   | <i>-752</i>    | <i>-2773</i> | <i>-348</i> | <i>-3873</i> |                |             |            |          |
| <i>Bilan 2008-2014</i>  | <i>14378</i>   | <i>14180</i> | <i>6176</i> | <i>34734</i> |                |             |            |          |

Figure 73 : Progression absolue et relative du nombre d'entreprises de 2008 à 2014 par secteur d'activité

A l'inverse d'autres secteurs d'activité sont en déclin au sein de la zone RER et particulièrement les activités de commerce et de réparation d'automobiles et de motocycles (-2.542 entreprises de 2008 à 2014).

### Conclusions et perspectives pour la Wallonie : Economie et emploi

Malgré un nombre d'entreprises moins important que les autres parties régionales de la zone RER, la partie wallonne de la zone RER présente une croissance non négligeable du nombre d'entreprise de 2008 à 2014 (+14,9%). Comparativement au reste de la Wallonie (hors zone RER) (+7,8%), la zone RER wallonne présente une croissance plus importante et concentre 20,3% du nombre d'entreprises totale de Wallonie. La croissance du nombre d'entreprises au sein de la partie wallonne de la zone RER est également plus soutenue que la partie flamande de la zone RER laissant entrevoir un début de rééquilibrage en termes de nombre d'entreprises actives au sein de la zone RER.

Cette croissance soutenue du nombre d'entreprises se traduit par la plus forte augmentation (+7,17%) du nombre d'emploi dans la partie wallonne de la zone RER vis-à-vis des autres territoires de la zone RER de 2008 à 2012 ce qui s'explique essentiellement par une progression du nombre de salariés.

Au sein de la zone RER, le principal secteur d'activité est celui des activités spécialisées, scientifiques et techniques avec 60.541 entreprises. Ce secteur a présenté la plus grande progression d'entreprise avec une augmentation de 16.877 nouvelles entreprises (+ 39%) de 2008 à 2014 laissant présager une spécification économique de la zone RER laissant présager un processus de métropolisation.

#### 3.4.8 Conclusions

La partie wallonne de la zone RER étendue présente une croissance démographique soutenue et relativement importante vis-à-vis de la partie flamande de la zone RER. Cet accroissement de la population peut résulter d'une augmentation de la natalité et de l'immigration mais peut également résulter de phénomène démographique tel que le vieillissement de la population. Concernant ce dernier point, la partie wallonne accueille seulement 16,5% de la population âgée de 65 ans et plus au sein de la zone RER étendue. Selon les projections démographiques de l'IWEPS, ±52.000 habitants supplémentaires seraient attendus dans la partie wallonne de la zone RER étendue à l'horizon 2026 ce qui équivaut à une progression projetée de 9,3% de 2015 à 2026. En d'autre terme, la dynamique démographique wallonne de la zone RER étendue devrait s'accroître dans les prochaines années.

Concernant l'urbanisation, la partie wallonne de la zone RER présente depuis 2009 une urbanisation plus soutenue vis-à-vis de la partie flamande de la zone RER. Malgré cette urbanisation plus importante, le taux de saturation des zones d'habitats et des ZACC reste plus faible que celles observées dans la partie flamande et bruxelloise de la zone RER. La saturation des terres disponibles à la construction a conduit à une progression du prix moyen des maisons et des appartements de 2005 à 2014 dans la partie wallonne de la zone RER. Cette configuration des dynamiques foncières pourrait conduire à un report de la demande foncière de Bruxelles et de la partie flamande vers la partie wallonne de la zone RER augmentant de surcroît la pression foncière en son sein.

Les dynamiques de mobilités laissent présager un début de rééquilibrage entre Bruxelles et la partie wallonne de la zone RER en termes de flux domicile-travail. L'attractivité de la partie wallonne de la zone RER en termes de flux domicile-travail semble également se renforcer par les flux issus du reste de la Wallonie et de la Flandres qui progressent également.

Malgré un nombre d'entreprises moins important que les autres parties régionales de la zone RER, la partie wallonne de la zone RER présente une croissance non négligeable du nombre d'entreprise de 2008 à 2014 (+14,9%). Le tissu économique tend à se spécifier vers des activités relevant du processus de métropolisation et tout particulièrement vers les activités

---

spécialisées, techniques et scientifiques (22% du nombre d'entreprises de la partie wallonne de la zone RER).

Ces dynamiques de développement et de rééquilibrage nécessitent une stratégie territoriale et de mobilité de la part de la Wallonie visant à les consolider à l'aide d'une structure territoriale et de renforcement de liaison de mobilité et d'échange.



## IV Les séminaires

### 4.1. Séminaire 1 : Les dynamiques transfrontalières dans les aires métropolitaines wallonnes

Au départ de cet état des lieux des dynamiques métropolitaines extérieures à la Wallonie, 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 DELPHI<sup>17</sup>.



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 faibles intensités surtout entre l'arrondissement de Liège et le reste de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Malgré son intégration dans une aire métropolitaine transfrontalière, un territoire peut donc être exclu des effets positifs induits par cette proximité s'il n'a pas acquis les bases minimales pouvant assurer une coopération avec celle-ci. C'est entre autres le cas dans les relations entre Mulhouse et les territoires du canton de Bâle du land de Bade-Wurtemberg. Pourtant des opportunités sont présentes comme les évolutions démographiques de part et d'autre de

<sup>17</sup> 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 Duvinaige (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 Opérationnel Transfrontalière); Alexandre Petit (chef de projets-Groupe Idelux-AIVE); Fiorella Quadu (chercheur au CREAT-UCL).

la frontière franco-allemande où l'on constate un vieillissement important de la population allemande, ce qui aura à court et moyen termes des incidences sur le marché de l'emploi transfrontalier ou la croissance économique de Bâle. Le différentiel des prix fonciers en faveur de Mulhouse constitue un autre moyen d'attractivité. La captation des bénéfices induits par ces facteurs (proximité des métropoles, évolution sociodémographique, atouts territoriaux) est donc fortement dépendante des compétences linguistiques d'un territoire et de sa capacité à s'intégrer dans un fonctionnement métropolitain transfrontalier. Les Alsaciens du Haut-Rhin ont donc des difficultés à profiter du dynamisme économique bâlois en captant des investissements ou des délocalisations suisses. Ils sont également peu intégrés dans le marché de l'emploi du land de Bade-Wurtemberg. Ce déséquilibre se marque dans les courbes du chômage avec un décrochage de l'Alsace par rapport à la Suisse. Ce constat rejoint celui de la définition de l'intégration transfrontalière de Metroborder qui 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.

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 souple 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. 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 1<sup>er</sup> 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 les principaux acquis actuellement. 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 ressortir des logiques de fonctionnement pouvant enseigner sur la pertinence des hypothèses de développements futurs. Or cette question fondamentale préalable à l'action resurgit dans les priorités des Etats 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, les fonctionnements des aires métropolitaines transfrontalières européennes sont dépendants de quatre facteurs principaux :

- [connaitre 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.), que 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. Séminaire 2 : Quel développement pour les aires métropolitaines transfrontalières en Wallonie ?

### 4.2.1. Introduction et objectifs

Le deuxième séminaire a eu pour objectifs de soumettre à discussion les options de développement des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes. Elles précèdent et participent de la construction des recommandations reprises en point 5 de ce rapport. Ces recommandations sont élaborées à partir de deux étapes : les questionnements des acteurs impliqués dans les aires métropolitaines transfrontalières via l'enquête DELPHI et l'énoncé des enjeux identifiés par des experts sectoriels lors de ce deuxième séminaire. Ces deux composantes sont alimentées par les orientations stratégiques qui sont présentes dans les documents établis par les territoires extra-wallons des aires métropolitaines transfrontalières. Une vingtaine d'experts référents ont participé à ce deuxième séminaire<sup>18</sup>. Les discussions avaient donc pour but de produire des éléments pertinents sur des politiques territoriales à mener dans les aires métropolitaines transfrontalières dans lesquelles la Wallonie est impliquée.

Le programme a été organisé en trois sessions et une conclusion. La première session a contextualisé les débats de la matinée. La deuxième session s'est concentrée sur les enjeux en présence dans les domaines socio-économiques et de la mobilité. La troisième session a

---

<sup>18</sup> Les participants étaient : Christian Bastin (direction de l'aménagement régional de la DGO4 du SPW), Jonathan Boudry (Mission Opérationnelle Transfrontalière), Nathalie Carion (Fédération Royale du Notariat belge), Didier Castagne (DGO2 du SPW), Toni da Costa (Wallonie picarde), Michaël Dejozé (Eurégio Meuse-Rhin), Henri Demortier (IDELUX), Vincent Desquesnes (Cabinet du Ministre Wallon de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité, des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal) Philippe Destatte (Institut Destrée et professeur d'universités), Philippe Doucet (Bureau GEPHYRES), Jean-Paul Duprez (IWEPS), Pascale Fouchs (Cellule Développement Territorial), Hidle Gillebert (Département mobilité interrégionale du FOREM), Yves Hanin (directeur du CREAT et professeur à l'UCL), Henri Lewalle (coordinateur de l'observatoire franco-belge de la santé et professeur à l'UCL), Alexandre Leclercq (chercheur CPDT), Alain Malherbe (chercheur CPDT et pilote de la recherche), Bernadette Merenne (professeur honoraire ULg), Antoine Patris (direction de la mobilité durable de la SRWT), Philippe Pepin (service de l'inspection de la culture – Fédération Wallonie-Bruxelles), Alexandre Petit (IDELUX), Fiorella Quadu (chercheur CPDT), Alain Vaessen (délégué spécial du Gouvernement wallon pour le Plan Marshall), Christian Vandermotten (professeur honoraire ULB), Thierry Van ROY (Fédération Royale du Notariat belge).

abordé les thèmes liés à l'économie résidentielle. La conclusion a recadré les réflexions dans un contexte européen.

#### Objectifs politiques et présentation des résultats intermédiaires de la recherche.

- Vincent Desquennes, Cellule Aménagement du Territoire auprès du Ministre Carlo di Antonio en charge de l'Aménagement du Territoire : *Les objectifs du Gouvernement wallon concernant le futur Schéma de Développement Territorial et particulièrement son volet sur les aires métropolitaines transfrontalières.*
- Alain Malherbe, équipe de recherche CPDT : *Synthèse des résultats intermédiaires de la recherche par aire métropolitaine transfrontalière.*

#### Session socio-économique et mobilité

- Hilde Gillebert de la Cellule interrégional du FOREM : *Marché de l'emploi suprarégional*
- Alain Vaessen délégué spécial du Plan Marshall auprès du Gouvernement wallon : *Intégration des pôles de compétitivité dans les aires métropolitaines transfrontalières*
- Antoine Patris de la Société Régionale Wallonne du Transport : *Enjeux de la mobilité des transports en commun dans un contexte transfrontalier.*

#### Session économie résidentielle

- Maître Yves Van Roy et Nathalie Carion de la Fédération Royale du Notariat belge : *Evolutions attendues du marché immobilier dans les aires métropolitaines transfrontalières.*
- Henri Lewalle, Observatoire franco-belge de la Santé : *Opportunités du développement du secteur de la santé dans les aires métropolitaines transfrontalières.*
- Philippe Pepin de la Fédération Wallonie-Bruxelles : *Pistes de développement du secteur culturel dans les aires métropolitaines transfrontalières.*

#### Conclusions

- Philippe Doucet, bureau GEPHYRES : *L'intégration territoriale dans les régions métropolitaines transfrontalières en Europe.*

#### 4.2.2. Présentation des résultats

Les résultats sont présentés ci-dessous sous forme synthétique des différentes interventions qui ont eu lieu lors du deuxième séminaire. Le contenu est donc apporté par les orateurs sectoriels et la retranscription a été de la responsabilité de l'équipe de recherche. Les éléments consensuels dégagés lors des débats sont mis en évidence et contribuent à l'énoncé des hypothèses de structuration des besoins sectoriels devant alimenter le futur Schéma de Développement Territorial wallon.

#### 4.2.3. Secteurs socio-économique et mobilité

##### 4.2.3.1. *Le marché de l'emploi suprarégional*

##### 4.2.3.1.1. *Situation actuelle*

17,9 % wallons travaillent en dehors de Wallonie dont 3,7% travaillent en Flandre, les travailleurs wallons étant plus nombreux à travailler en Flandre que l'inverse (principalement dans les secteurs de Commerce de gros et de détail et l'administration publique). Les wallons sont 9,8% à travailler à Bruxelles principalement dans les secteurs de l'administration publique, de l'enseignement et des services financiers.



Les flux quotidiens de travailleurs les plus importants sont :

- Les travailleurs hennuyers vers la France
- Les résidents liégeois vers le Luxembourg
- Les résidents de la province du Luxembourg vers le Luxembourg
- Les résidents français vers le Hainaut

Depuis 2007, le FOREM a mis en place deux services pour promouvoir la mobilité: les Conseils en mobilité internationale et interrégionale. Ces services informent les candidats sur les employeurs potentiels et visent à satisfaire les besoins des employés étrangers.

Le Conseil en mobilité interrégionale constate un surplus d'offres d'emploi en Flandre et une carence de demandeurs d'emploi. Pour diminuer cette tendance, il a développé plusieurs services : équipes mixtes travailleurs-entreprises, conseillers bilingues, informations sur les offres à l'étranger et en Flandre, organisation de jobs d'été...

Les actions dans le domaine de la coopération transfrontalière s'inscrivent dans les programmes INTERREG, Eures et quelques collaborations spécifiques entre le FOREM et des organismes de formation de l'autre côté de la frontière.

Les insertions réussies de demandeurs d'emploi sont sectorisées : à l'ouest de la Flandre, ce sont les industries, les secteurs de la construction, le transport et la logistique qui engagent les wallons tandis que les entreprises du centre de la Flandre sont plus réticentes à les engager. L'est de la Flandre engage les wallons pour la cueillette des fruits, les calls center, le transport et la logistique.

Cependant, toutes les régions affichent une pénurie dans les mêmes métiers, ce qui rend difficile la recherche des profils adéquats. A cela s'ajoute, un bilinguisme très faible chez les universitaires wallons qui reste un obstacle important à leur intégration en Flandre. L'accès à l'enseignement supérieur est également difficile.

#### 4.2.3.1.2. Pistes de développement

Cet état de la situation en matière d'emploi permet d'envisager quelques pistes de développement :

- Les connaissances linguistiques via les programmes d'immersion
- La recherche des niches de mise à l'emploi : elles permettent de mieux cibler les profils et d'adapter l'offre en formation
- La formation aux métiers en pénurie
- Lever les obstacles à la mobilité internationale sur le plan fiscal et social
- Favoriser la mobilité géographique par les transports en commun
- Favoriser l'accessibilité à l'enseignement, aides à l'embauche et à la formation
- Déterminer les limites pertinentes et la polarité des aires pour une stratégie d'emploi transfrontalière efficace
- Structurer et adapter la stratégie d'offre, de formation et de demande aux enjeux transfrontaliers de chaque aire

#### 4.2.3.2. Les pôles de compétitivité

##### 4.2.3.2.1. Situation actuelle

Le plan Marshall 4.0 soutient un développement économique régional maillé et non polarisé au travers de 6 « pôles de compétitivité » définis : le transport, la logistique, l'aérospatial, l'agroalimentaire, les biosciences et la mécanique/technologie. En cela, le SDER qui encourage une polarisation des activités semble contradictoire. Ce maillage économique doit

se créer entre les universités, les centres de formation, les PME, les centres de compétence. Cependant, ces pôles de compétitivité sont actuellement localisés géographiquement (génie mécanique à Liège, biotech à Gosselies) mais le Gouvernement ne souhaite pas renforcer cette polarisation.

Le développement des aires métropolitaines transfrontalières n'est pas un réflexe en soi, c'est le secteur d'activité qui guide avant tout les relations économiques vers les débouchés/dynamiques existants les plus porteurs engageant une vision plus internationale que transfrontalière. Cependant, la structuration de la coopération transfrontalière se fait autour de programmes de financement tels qu'INTERREG dont la majorité des pôles bénéficie pour identifier les retombées extérieures potentielles et amorcer des projets de développement.

L'approche de chaque pôle de compétitivité en matière de développement économique transfrontalier est différente : elle varie en fonction des secteurs d'activités, de l'existence de pôles de compétences frontaliers étrangers dynamiques, des intérêts économiques de leurs membres qui incitent à ancrer les projets de recherche dans le tissu économique wallon.

#### 4.2.3.2.2. Pistes de développement

Le développement de la coopération transfrontalière au sein des pôles de compétitivité permettrait le renforcement des aires métropolitaines transfrontalières par :

- L'encouragement au montage de projets INTERREG par la simplification administrative
- L'harmonisation de réglementations et de politiques, qui divergent entre les pays transfrontaliers, autour du développement de certains secteurs économiques
- L'identification des domaines d'activités pour lesquels il y a un réel intérêt à faire du « transfrontalier » un élément de « core business » de (certains) Pôles par l'innovation
- La mise en œuvre de mesures d'intégration des collaborations transfrontalières dans des projets structurants, pouvant par exemple émerger à des programmes plus ambitieux comme M-Eranet ou H2020
- Le développement des financements spécifiques pour encourager le montage de projets transfrontaliers dans certains secteurs d'activités économiques bien ciblés, pour les PME et TPME ;
- La maîtrise des obstacles tels que les différences de culture, d'organisation, d'approches « métiers »
- L'intégration des technologies et des outils dans la stratégie de développement économique wallon permettant de mieux positionner les versants wallons dans les aires
- L'évolution de l'importance politique des aires métropolitaines transfrontalières, pour en faire de véritables zones de développement homogènes, dans lesquelles les intérêts de chaque sous-région passent en second plan par rapport à l'intérêt général de la zone
- La cohérence des schémas de développement territorial wallons avec ceux des régions voisines (schéma régional de développement économique d'internationalisation et d'innovation, schéma de coopération transfrontalière)

#### 4.2.3.3. *Les enjeux de la mobilité des transports en commun dans un contexte transfrontalier*

##### 4.2.3.3.1. Situation actuelle

Le territoire wallon est entièrement couvert par les TEC mais l'offre affiche une grande diversité caractérisée par le trafic. 25% des coûts des TEC sont couverts par les recettes du trafic. Des

solutions alternatives existent mais elles sont greffées sur un réseau historique qui réduit leur efficacité. L'enjeu des TEC est donc d'encourager la mobilité en répondant à des besoins par des alternatives plus efficaces que la voiture mais pas à n'importe quel prix et pas n'importe où. Pour cela, la SRWT vise les objectifs suivants :

- Relier pour le long terme la vision de la mobilité à la vision de l'aménagement du territoire
- Utiliser la flotte sur les tronçons dont le potentiel de demande justifie des autobus et composer avec les nouvelles solutions de mobilité
- Sortir de l'impasse qui oppose réduction des coûts et maintien de la desserte en zone rurale
- Prévenir la baisse de part de marché programmée en l'absence d'actions visant à améliorer la vitesse commerciale

Sur base du projet de SDER 2013, les pôles de mobilité et la hiérarchie des liaisons entre pôles ont été redéfinis afin de desservir tout le territoire de manière structurée et performante. L'offre de services est adaptée en fonction de la liaison programmée.

Chaque aire a ses caractéristiques transfrontalières en matière de mobilité.

- L'aire LKT offre une ligne transfrontalière circulante Roubaix et Maubeuge portée par des acteurs locaux mais soulevant de nombreux problèmes administratifs (la ligne MWR, cfr. supra).
- La liaison ferrée Arlon-Luxembourg est importante pour les travailleurs et les étudiants dans l'aire luxembourgeoise (cfr. le SMOT) mais elle dessert un territoire où l'habitat est dispersé
- Les lignes TEC dans l'aire MAHHL ont des tarifications différentes

#### 4.2.3.3.2. Pistes de développement

- L'offre transfrontalière doit être définie clairement pour mieux la structurer
- La cohérence des stratégies en matière d'offre, de développement et de technologies (billettiques, information voyageurs,...) doit être assurée par un seul organe bien identifié
- La méthodologie de conception de l'offre transfrontalière doit s'appuyer sur une référence (sélection des pôles de mobilité, hiérarchie des liaisons, objectifs des autorités, clientèle, niveau de service, financement et tarification)
- L'encouragement de mesures incitatives favorisant le covoiturage et le transport collectif privé
- L'intégration territoriale de l'offre TEC et les mesures de réduction de l'obstacle tarifaire frontalier

La cohérence des stratégies de coopération transfrontalière avec les schémas de mobilité existants wallons et voisins

#### 4.2.4. Secteurs de l'économie résidentielle

##### 4.2.4.1. Le marché immobilier résidentiel

###### 4.2.4.1.1. Situation actuelle

Sur base d'une analyse des prix médians de l'immobilier résidentiel, la Fédération Royale du Notariat belge a dégagé plusieurs tendances. Cette analyse se base sur des chiffres de 2011 à 2014 dans les zones des codes postaux des arrondissements des AMTW situés dans un couloir de 20 kilomètres à partir de la frontière.

De manière générale les prix pratiqués tant pour les maisons d'habitation que pour les appartements dans les zones frontalières sont plus élevés que la moyenne wallonne, de même que pour la province de référence. Il y a donc une pression immobilière plus importante dans les aires métropolitaines de Liège et de Luxembourg en particuliers les zones postales reprises dans les arrondissements frontaliers de Liège (20 % supérieur à la Wallonie) et Arlon (30 % supérieur à la Wallonie). Les arrondissements de Verviers et dans une moindre mesure de Bastogne sont en retrait par rapport à cette dynamique puisque ils se situent soit en dessous de la médiane wallonne (Verviers), soit légèrement au-dessus (Bastogne). Dans le Hainaut, Tournai rejoint la médiane wallonne mais est nettement supérieur à la médiane provinciale de référence. Mouscron reste en deçà, ce qui confirme l'hypothèse énoncée plus haut de son assimilation aux dynamiques socio-économiques de Tourcoing.

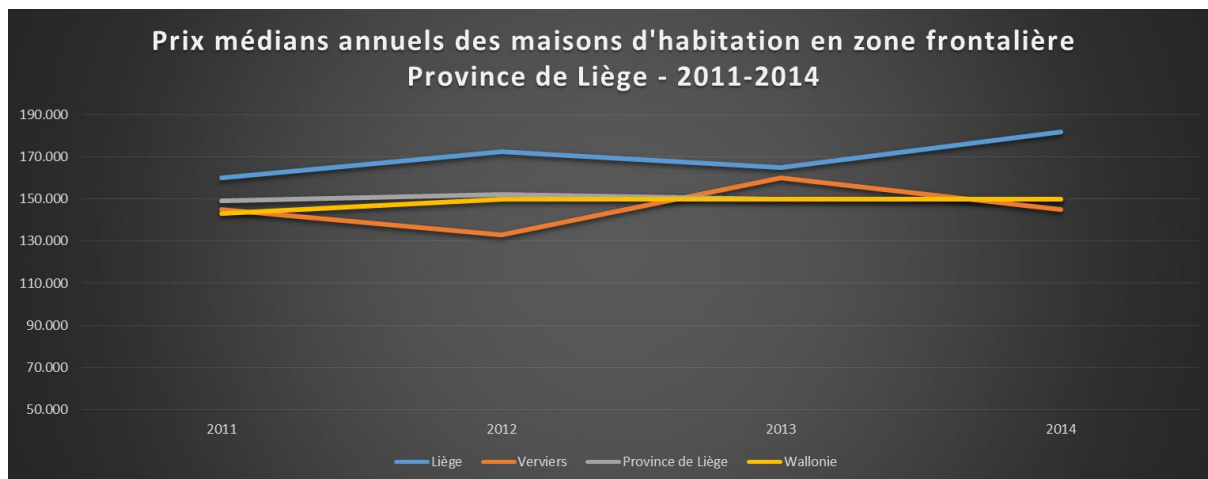


Figure 74 : Prix médians annuels des maisons d'habitations en zone frontalière Province de Liège – 2011-2014 (source, F.R.N.B.).

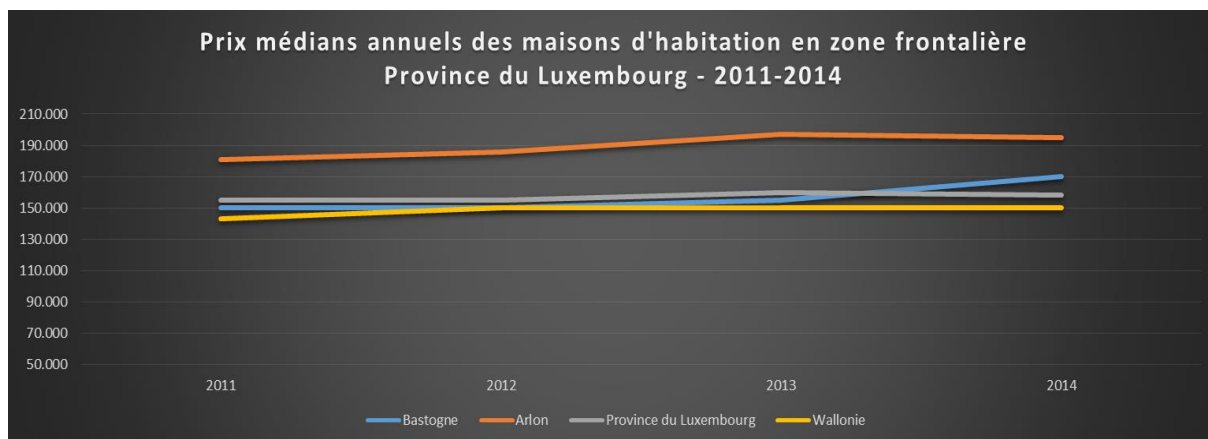


Figure 75 : Prix médians annuels des maisons d'habitations en zone frontalière Province du Luxembourg – 2011-2014 (source, F.R.N.B.).

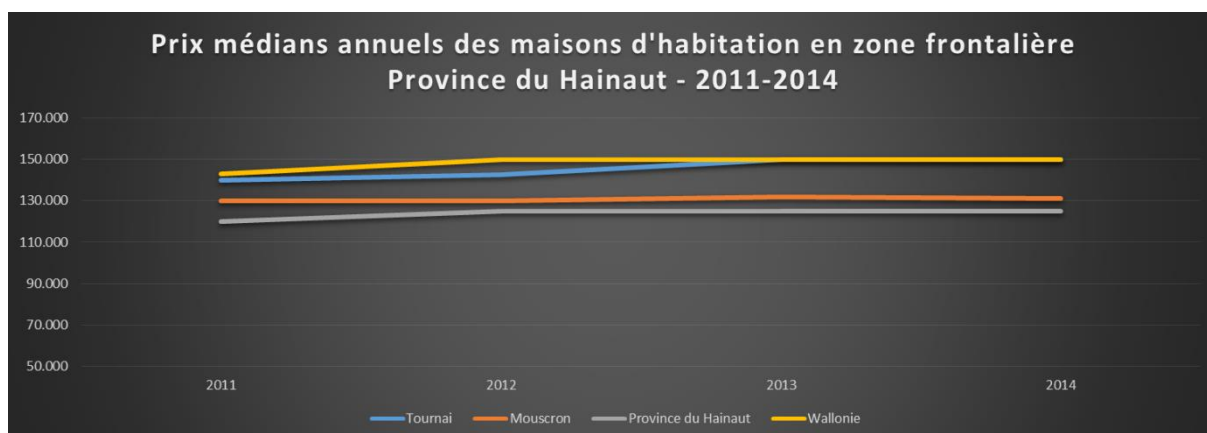


Figure 76 : Prix médians annuels des maisons d'habitations en zone frontalière Province du Hainaut – 2011-2014 (source, F.R.N.B.).

Le marché des appartements s'inscrit globalement dans cette tendance avec un écart plus favorable pour Tournai qui se détache nettement des médianes régionales et provinciales.

En synthèse la situation actuelle de l'immobilier résidentiel est assez concordante sur l'ensemble des AMTW et correspond à des dynamiques qui sont constatées sur l'ensemble des secteurs métropolitains de la frontière franco-belge à l'exception de Mouscron même si le prix attractif de l'immobilier métropolitain wallon et la différence fiscale joue en faveur de la cité des Hurlus. Il est à noter que Tournai a une activité immobilière en croissance constante avec une progression de 3,5 points entre 2011 et 2014 qui reste supérieure à l'activité constatée en Belgique. En outre l'activité immobilière sur l'ensemble de la zone frontalière ne progressait que de 2,5 points. C'est donc Tournai qui tire l'ensemble de l'activité immobilière sur la frontière franco-belge vers le haut. Elle a absorbé les conséquences de la crise de 2009 à l'inverse d'Arlon et de Mouscron.

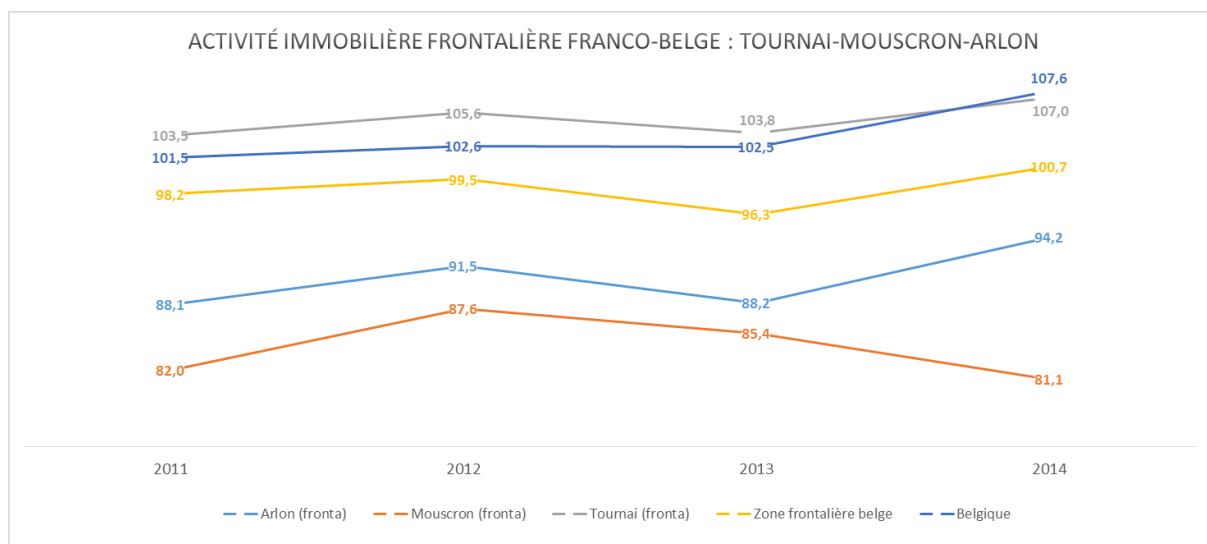


Figure 77 : Activité immobilière dans la zone frontalière franco-belge : Tournai-Mouscron-Arlon – 2011-2014 (source, F.R.N.B.). La référence 100 est égale à l'année 2007.

#### 4.2.4.1.2. Pistes de développement

- Il est nécessaire d'accompagner la dynamique immobilière sur les versants wallons des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes par une mixité d'offre de logement.
- Des développements en immobilier résidentiels sont réalistes sur les zones frontalières des AMTW pour répondre à la croissance démographique attendue en Wallonie.



## 4.2.5. Le secteur de la santé

### 4.2.5.1.1. Situation actuelle

L'étude BENELUX sur l'analyse de l'activité hospitalière relève que 69 139 patients des pays limitrophes à la Belgique se font soigner en Belgique. La cohorte la plus importante est représentée par les Néerlandais. Ce groupe est en croissance constante depuis 2010 et a surtout des impacts sur la Flandre. En ce qui concerne la Wallonie, l'apport de patientèle hospitalière la plus importante est originaire de France avec 25 994 unités en 2012. L'influence de la création des Zones Organisées d'Accès aux Soins Transfrontaliers (ZOAST) en 2008 est importante avec une augmentation des flux de 6 000 unités entre 2008 et 2012. Les patients d'origine allemande et luxembourgeoise sont de nombre équivalent (environ 3 500 unités). La répartition géographique des flux de patientèle est fortement liée à l'offre de soin existant de l'autre côté de la frontière et qui vient compléter celle existante sur le versant d'origine.

Les fortes concentrations de patients Français sur l'arrondissement de Dinant (20 % de la patientèle de l'hôpital) et de Luxembourgeois sur la Région bruxelloise s'expliquent d'un part par l'absence d'équipement hospitalier sur le versant français et d'autre part par l'absence d'hôpitaux universitaires au Luxembourg. Pour pallier à ce manque d'équipement hospitalier universitaire, la politique luxembourgeoise de santé autorise préalablement les ressortissants Grand-ducaux à se faire soigner dans un hôpital universitaire étranger.

Même si depuis la circulaire INAMI de 1981, il est possible pour un frontalier belge habitant dans un rayon de 15 kilomètres de la frontière de bénéficier de soins dispensés dans un hôpital français situé à 25 kilomètres de la frontière, les flux dans cette direction sont faibles. Cela confirme que les patients concernés par la directive 2011/24 *relative à l'application des droits des patients en matière de soins de santé transfrontaliers* restent globalement faibles (1,1 %, source Henri Lewalle) sur l'ensemble du territoire de l'Union Européenne mais important dans certaines situations. Il est vrai que la zone de chalandise hospitalière reste essentiellement de proximité (20 % de la patientèle à une origine plus lointaine).

Les soins aux personnes handicapées et aux personnes âgées sont une spécificité historique des relations transfrontalières entre la Belgique et la France dans le domaine de la santé. En effet plus de 6 500 personnes handicapées et 3 000 personnes âgées sont hébergées dans les structures wallonnes avec de fortes incidences sur les arrondissements de Tournai et de Mouscron. Ces flux ont engendré une économie spécifique (investissements immobiliers en maisons de repos, mobilité...) avec un rayonnement qui ne cesse de croître puisque certains patients sont originaires de Provence-Alpes-Côte d'Azur alors que précédemment cela se limitait à l'Îles de France.

Enfin ces flux transfrontaliers illustrent un report de charge de certains Etats sur d'autres territoires. C'est le cas des Pays-Bas qui limite leur offre de soin en la reportant sur la Belgique ou la France qui *délègue* à la Belgique des prestations qui y sont moins coûteuses.

### 4.2.5.1.2. Pistes de développement

- Evaluation des zones de chalandises hospitalières et des mutualisations possibles.
- Régulation des modalités de consommation des offres disponibles.
- Analyse prospective des équipements concurrents ou complémentaires par bassin de soins transfrontaliers.
- Plans de mobilité transfrontaliers prenant en compte la polarisation de l'offre de soins.

## 4.2.6. Le secteur culturel

### 4.2.6.1.1. Situation actuelle

Les matières culturelles dépendent de la Fédération Wallonie-Bruxelles et sont donc par essence non-territorialisées. Cela instaure une confusion et des difficultés dans le cadre du développement d'actions culturelles dans les AMTW. En effet, les programmes et cofinancements INTERREG de compétence régionale sont affectés à des territoires précis. Cette tension institutionnelle fait que la culture intervient de manière indirecte dans les politiques transfrontalières, souvent en support de projet ayant un objectif dans le champ de l'économie et/ou de la technologie et de l'innovation. La création est entendue comme moyen de positionnement des régions dans la concurrence de la globalisation. Les programmations actuelles INTERREG laissent d'ailleurs peu de place à la thématique culturelle. La culture n'est donc pas une ressource pour elle-même mais au service de visées stratégiques territoriales. Le cas de Mons capitale culturelle européenne illustre cette place de la culture dans le développement territorial. Elle est le levier du redéploiement montois et est utilisée pour tisser le réseau de ce redéploiement vers Lille et Maubeuge, entres autres. Cette ambiguïté entraîne également que des budgets de la Fédération Wallonie Bruxelles ne sont pas affectés pour mener une action culturelle transfrontalière susceptible de créer de l'interconnaissance dans ces aires.

De plus le montage de projet extrêmement complexe tel qu'INTERREG nécessite l'investissement d'une grosse structure qui est à même de coordonner et de préfinancer le projet. Or peu de structure culturelle possèdent des assises assez solides pour initier de tel dispositif. Les opérateurs culturels qui sont à même de développer ce type de projet ont la taille du Théâtre de Liège par exemple. Ce dernier est d'ailleurs très actif dans la Grande Région mais n'a pas de moyens spécifiques alloués par la Fédération Wallonie-Bruxelles pour mener les projets INTERREG. Ces grands opérateurs culturels ont par ailleurs des réseaux spécifiques et non dès lors pas la nécessité de bénéficier de l'appui de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour les mettre en place.

L'état des lieux montre ainsi les obstacles actuellement présent dans la conduite d'une politique culturelle à l'initiative de la Fédération Wallonie-Bruxelles dans les AMTW. Ce constat explique pour partie le positionnement relativement faible de la culture dans l'enquête DELPHI. L'AMT MAHHL se distingue dans ce secteur avec le Théâtre de Liège actif dans les projets INTERREG. Enfin, les versants wallons sont en retrait vis-à-vis des stratégies des autres versants des AMTW. Ceux-ci ont des politiques culturelles transfrontalières très affirmées comme la métropole lilloise, le Limbourg néerlandais ou le Grand-Duché de Luxembourg.

### 4.2.6.1.2. Pistes de développement

- Mettre en œuvre une stratégie de soutien des opérateurs culturels dans les AMTW.
- Discerner les équipements culturels qui structurent les AMTW vis-à-vis des autres versants.
- Installer les conditions de mutualisation et de complémentarité des équipements de caractère métropolitain présents dans les autres versants des AMTW en les mentionnant dans le futur schéma de développement territorial wallon.

## 4.2.7. Synthèse des résultats

Le séminaire a confirmé les fonctions les plus sensibles au sein des AMTW qui avaient été identifiés par les experts répondants de l'enquête DELPHI à savoir l'économie et l'emploi, la mobilité, le résidentiel et la santé. La culture occupe une place à part compte tenu de ses spécificités institutionnelles. Chacune de ces fonctions devraient être abordées suivant les aires qu'elles couvrent (20 kilomètres pour les accords concernant le statut des travailleurs

transfrontaliers, 15 – 20 kilomètres pour la santé, l'AMT pour la culture, 20 kilomètres pour l'immobilier résidentiel et multi-scalaire pour les pôles de compétitivité et la mobilité).

Le premier séminaire lors de la présentation de l'aire métropolitaine baloise et des relations entre Bâle et Mulhouse a mis en évidence que certains atouts comme un foncier bon marché ou la localisation au sein de l'aire métropolitaine ne sont pas suffisants pour que les villes en décrochages puissent mieux s'intégrer aux dynamiques de l'aire métropolitaine. Il était nécessaire que le territoire en marge de l'aire métropolitaine s'affirme d'abord en affermissant une coopération supra-communale puis élabore à cette échelle une stratégie territoriale. Cette stratégie reprend les thématiques qui ont été abordées lors du deuxième séminaire et qui sont pleinement intégrées dans une vision englobant dès lors l'ensemble du versant wallon de chaque aire métropolitaine. Ce qui est vrai pour Bâle et Mulhouse est aussi perceptible dans les documents stratégiques produits par les autres versants des AMTW qui déterminent clairement ce qu'ils attendent et ce à quoi ils se raccrochent dans les autres versants des AMTW.

## V Recommandations

### 5.1. Préambule

La recherche sur la coopération transfrontalière commandée à la CPDT a pour objectif d'alimenter la réflexion entamée lors de l'actualisation du SDER sous la précédente législature. Pour ce faire elle décline pour chacune des aires de coopération transfrontalières potentielles:

- En quoi, sur base des complémentarités actuelles et potentielles identifiées, peut-on développer ou renforcer la plus-value pour la Wallonie en captant les effets d'entraînement qu'offrent les pôles extérieurs ou en renforçant les points forts actuels ou en devenir des territoires wallons concernés ?
- Des recommandations qualifiant et localisant les actions concrètes à mener en décrivant les effets potentiels positifs dont pourrait bénéficier la Wallonie<sup>19</sup>.

Les recommandations visent donc à contribuer à l'élaboration du prochain Schéma de développement territorial wallon. Elles se fondent sur une méthodologie qui croise les indicateurs d'observation des AMTW. Le premier indicateur synthétise les stratégies transfrontalières publiées dans les documents édités par les autres versants des AMTW. L'enquête DEPHI menées auprès des experts constitue un autre élément de compréhension par un état des lieux des mutualisations, concurrences et freins à la coopération transfrontalière. Elle a également dégagé un consensus sur les actions territoriales à mener dans les AMTW. L'analyse quantitative pour sa part a à nouveau fait le constat de la difficulté de mobiliser des données coordonnées et significatives dans le champ du transfrontalier. Enfin les séminaires ont apporté confirmations, informations et validations de l'ensemble des résultats de la recherche.

Sur ces bases, il est possible d'affirmer qu'effectivement chaque AMTW possède ses spécificités. Elles se marquent tant dans les freins à la coopération que dans les mutualisations effectives ou potentielles que dans les accents à prioriser dans le cadre d'une politique territoriale transfrontalière wallonne. Le parti pris méthodologique a permis pour partie de dépasser les obstacles persistants sur l'objectivation des phénomènes territoriaux transfrontaliers. Les pistes qui ont été esquissées gagneraient à être approfondies par la suite dans le cadre d'autres recherches selon l'enseignement que l'on peut tirer du premier séminaire.

### 5.2. Recommandations transversales

Le premier séminaire et la première phase de la recherche a esquissé le préambule nécessaire pour poursuivre des coopérations transfrontalières. Quatre conditions ont ainsi été formulées pour mener à bien un projet territorial transfrontalier : connaître le fonctionnement de l'aire métropolitaine afin de comprendre les systèmes en présence ; veiller à l'adéquation entre les souhaits de mutualisation ou de projets et les échelles d'action pertinentes ; tenir compte des particularités internes et distinguer dans les intentions qui entraînent des relations transfrontalières ce qui relève de la coopération, de la consommation ou de la concurrence.

C'est en tenant compte de ces quatre conditions que la programmation territoriale va assoir sa pertinence. En effet, lors de la recherche il a été constaté la présence de concurrence encore très vives dans différents secteurs susceptibles de bénéficier de la coopération transfrontalière et/ou qui ont par le passé déjà coopéré. Ainsi dans certaines AMTW il subsiste

---

<sup>19</sup> Extrait du cahier des charges de la recherche approuvé par le comité d'accompagnement du 21 janvier 2015.

une forte concurrence dans la mise en œuvre et la commercialisation des parcs d'activité économique. Par ailleurs, le Grand-Duché de Luxembourg au travers du projet de plan sectoriel Zones d'Activités Economiques prévoit de libérer des surfaces importantes pour de nouveaux parcs sous régime fiscal luxembourgeois avec les avantages y afférents pour les entreprises. Les observations menées dans la métropole baloise confirme que les entreprises métropolitaines souhaitent se localiser au plus près des pôles métropolitains soit à proximité des campus, d'une centralité urbaine et de centres de recherches. Ces choix sont par ailleurs confirmés dans la littérature<sup>20</sup>. Dans ce fonctionnement métropolitain, il est donc nécessaire de bien évaluer si les conditions sont favorables aux développements de ZAE et d'examiner quel type de programmation peut être compatible ou complémentaire avec les projets mis en œuvre dans les aires métropolitaines.

La nature des services et leur force d'attractivité est fortement dépendante également de leur finalité. Ainsi dans le domaine des soins de santé, les différences de régimes de prestations et de remboursements de soin selon les Etats ont une influence sur l'attractivité des services hospitaliers pour les patients néerlandais. Par contre le Luxembourg complète son offre de formation des professions médicales et son offre de soins en envoyant étudiants en médecine et patients devant subir un traitement de niveau universitaire dans les centres hospitaliers belges, allemands et français. Toujours dans le domaine de la santé, la mutualisation des infrastructures a été constatée<sup>21</sup>. Trois cas de figure qui illustrent les situations complexes transfrontalières avec des mécaniques différentes dont il faut tenir compte dans les programmations territoriales.

Outre ces recommandations sur les modalités de programmation, un autre préalable est de pouvoir utiliser les principaux leviers de développement des aires métropolitaines transfrontalières. On a vu l'importance de la liaison culture/enseignement/centres de recherche dans l'attractivité des zones métropolitaines. Compte tenu de la géométrie institutionnelle spécifique à la Belgique, des accords de coopération entre la Wallonie et la Fédération Wallonie-Bruxelles sont à préconiser dans le cadre du futur schéma de développement territorial. Ils devraient cibler des politiques territoriales métropolitaines débouchant sur des stratégies intersectorielles métropolitaines. Ils sont également un levier pour favoriser l'interconnaissance entre les différents versants des aires métropolitaines.

Comme on l'a vu certains secteurs ont des aires d'action qui leurs sont propres par rapport à la frontière. La directive 2011/24 relative à l'application des droits des patients en matière de soins de santé transfrontaliers élargit par ailleurs la notion de transfrontalier à des accords entre Etats-membres concernant le remboursement des soins prestés dans un Etat tiers. Ainsi l'article 16 précise que *la définition des soins de santé transfrontaliers devrait couvrir à la fois la situation du patient qui achète ces médicaments et dispositifs médicaux dans un Etat membre autre que l'Etat membre d'affiliation et la situation du patient qui achète ces médicaments et dispositifs médicaux dans un Etat membre autre que celui dans lequel la prescription a été établie*. On est dès lors clairement dans un marché commun des soins de santé et moins dans la prestation d'un service public universel au patient. Ce type de relation est donc dans une logique de consommation et non de coopération. Ce qui n'est pas le cas des Zones d'Accès Organisées d'Accès aux Soins de santé Transfrontaliers qui se situe dans une optique de mutualisation d'équipement. Dans ce cadre le projet INTERREG IV Co-santé atteint une population de 500 000 de patients en Lorraine-Luxembourg-Wallonie. Toujours

---

<sup>20</sup> Voir l'intervention de Pierre Veltz aux matinées du CGEDD ([http://www.dailymotion.com/video/x2h0o4i\\_les-matinees-du-cgedd-metropoles-et-territoires-2-pierre-veltz-chercheur-et-president-general-de-l-e\\_news](http://www.dailymotion.com/video/x2h0o4i_les-matinees-du-cgedd-metropoles-et-territoires-2-pierre-veltz-chercheur-et-president-general-de-l-e_news)).

<sup>21</sup> Henri Lewalle citait lors du séminaire 2 l'exemple de Tourcoing avec le service du professeur Mouton qui reçoit les patients sidéens de Mouscron.



pour les soins de santé, on a vu que des accords bilatéraux entre la France et la Belgique prévoient un remboursement pour des patients originaires de 15 kilomètres de la frontière vers un organisme de prestation de soins à 20 kilomètres sur l'autre versant. Le Grand-Duché a également un régime autre avec l'accès aux centres hospitaliers universitaires en dehors du Luxembourg.

La complexité de délimiter les aires pertinentes transfrontalières constatées dans le secteur des soins de santé l'est également dans l'emploi et l'économie. On constate encore dans ce secteur des concurrences entre opérateurs économiques. Elles se marquent dans la mise en œuvre et l'exploitation des parcs d'activités économiques de chaque côté de la frontière. La relation locale-globale des pôles de compétitivité est également à relever. Les entreprises peuvent trouver intérêt dans une économie d'agglomération transfrontalière de proximité pour autant que cette économie d'agglomération serve de support à un positionnement sur le marché global. Cependant ce cas de figure semble encore relativement marginal. Si les territoires transfrontaliers n'ont pas des fonctionnements homogènes, et nous allons y revenir, les différents secteurs et par-delà leurs ancrages territoriaux agissent ainsi à diverses échelles. Il est donc essentiel de bien identifier les objectifs visés et de les mettre en adéquation avec les échelles pertinentes d'action et les aires, polarités ou réseaux correspondants.

Enfin, la stratégie de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A) visant à se repositionner dans l'aire métropolitaine baloise a traversé plusieurs étapes. La première a consisté à consolider le territoire de l'agglomération par la création de la M2A. La mise en place de la supra communalité a été nécessaire pour installer une cohésion sur ce territoire préalable à la discussion avec le partenaire bâlois. C'est après la définition d'un projet interne à la M2A que la coopération de la partie la plus faible de l'aire métropolitaine (Mulhouse) avec le partenaire le plus fort (Bale) a pu se concrétiser sur des projets d'abord d'ampleur modeste. Par ailleurs les échelles rencontrées dans les documents analysés des autres versants des aires métropolitaines confirment cette méthodologie. Il est donc important que les versants wallons des AMTW puissent établir un schéma supra communal comme le prévoit à présent le CoDT avant de mettre en œuvre le schéma de développement territorial transfrontalier.

En prenant en compte ces considérations préalables, la recherche a identifié des hypothèses de développement des aires métropolitaines transfrontalières. Comme repris ci-dessus, elles ont été confrontées aux experts répondants et aux experts référents.

### 5.3. Recommandations par aire métropolitaine transfrontalière

Pour mémoire, afin d'assurer une cohérence à la politique régionale en ce qui concerne la structuration territoriale et le développement des aires métropolitaines transfrontalières, les recommandations ont été construites sur trois volets (schéma de développement territorial, Euro-institut, hypothèses de développement). Ces volets se déclinent en fonction des objectifs qui ont été identifiés sur chaque aire.

#### 5.3.1. AMT LKT

Le premier volet de l'enquête DELPHI a fait apparaître que les principaux moteurs de développement sur l'AMT LKT sont la logistique, les pôles d'emploi extérieurs, les centres commerciaux périphériques et le résidentiel. Il a été identifié que l'enseignement, la recherche et les infrastructures de soins de santé pourraient être mutualisés ou mutualisés davantage au sein de l'aire métropolitaine. Les résultats quantitatifs précisent quelque peu les attentes de l'enquête DELPHI en mettant en évidence une croissance démographique avec un vieillissement important de la population sur l'aire métropolitaine tout en constatant des écarts dans la production de richesse au détriment du versant wallon. Cet écart n'est pas homogène

puisque la synthèse des documents produits et des diagnostics établis souligne deux zones spécifiques sur le versant wallon avec d'une part Mouscron qui est dans la continuité de l'axe post-industriel Roubaix-Tourcoing avec des problèmes de précarisation et d'autre part Tournai qui est dans l'axe des communes résidentielles de l'agglomération lilloise (la communauté de communes du Pévèle-Carembault) et accueille une population plus aisée. L'organisation de l'accessibilité des trois pôles en transport en commun n'est pas uniforme. Tournai est relativement marginalisé actuellement dans les dessertes ferroviaires et bus. Tournai risque de l'être plus encore si le schéma actuel du RER lillois est confirmé. Enfin, les freins à la coopération qui ont été soulignés par les experts répondants sont essentiellement dus à une administration trop complexe avec un nombre d'acteurs et d'institutions impliqués trop élevés qui manquent de stratégie commune.

Les experts référents des séminaires ont confirmé ces tendances avec des flux de travailleurs importants entre les différents versants, des valeurs immobilières très différentes entre Tournai et Mouscron, une ZOAST active et des alternatives à la voiture pour accéder aux pôles de l'aire métropolitaine défavorable à Tournai tandis que Mouscron bénéficie de la ligne MWR. Cette ligne pourrait encore être améliorée si des obstacles administratifs étaient franchis.

Sur base de ces constats, il est préconisé au versant wallon de renforcer ses spécificités au sein de l'aire métropolitaine en élaborant un schéma de développement territorial qui portera l'accent sur les thèmes : de la mobilité, commercial, touristique et du cadre de vie. L'Euro-institut devrait permettre de clarifier les relations entre acteurs en renforçant les actions et coopération sur les technologies de l'information et de la communication via l'e-campus, les clustering Negundo et le Centre d'Affaire du Risquons Tout. L'accueil de Spin-Off et de centres de Recherche-développement issus des universités de l'Eurométropole et des antennes des universités wallonnes présentes en Wallonie picarde constituent une autre piste de développement. L'économie résidentielle devrait être un des champs d'application et d'expérimentation de ces dispositifs au travers des Smart Building et des Smart Mobility. De plus des synergies devraient être concrétisées en coordonnant le secteur logistique au travers d'une plateforme commune. Ces actions s'intègrent d'ailleurs aux pôles de compétitivité Innov'Eurometropolis (Agro-Nutrition Santé – Textiles Matériaux innovants Design – Logistique – Image TIC).

### 5.3.2. AMT MAHHL

Les principaux moteurs de développement de l'aire MAHHL identifiés par les experts répondants sont : la logistique et la mobilité. Les fonctions qui prédominent pour les répondants DELPHI sont liées à l'économie présentielle comme le commerce et le tourisme. Ces deux fonctions se complètent par l'activité économique et l'enseignement. Les constats sont relativement semblables à l'AMT LKT en ce qui concerne la répartition des richesses. Liège et Verviers se retrouvent avec un PIB en deçà de l'axe Maastricht / Aix-la-Chapelle. La diversification des moteurs de développement est préconisée pour viser un rééquilibrage de l'ensemble de l'aire métropolitaine par les biotechnologies l'agro-alimentaire, l'innovation, l'économie environnementale... Le versant wallon de l'AMT MAHHL possède déjà un tissu économique très diversifié et dynamique illustré par la carte des pôles de compétitivité (fig. 45). Les secteurs propices aux mutualisations sont la mobilité, les services de secours, et la culture. Les différentiels d'évolution démographique entre les trois versants sont constatés sur les trois versants avec une croissance sur le versant wallon et un déclin sur les versants néerlandais et surtout allemand même si l'agglomération aixoise semble se maintenir. Cependant les orientations stratégiques et les projets récents ou programmés dans les autres versants de l'AMT MAHHL n'intègrent qu'à la marge le versant métropolitain wallon. Les infrastructures de transport relient ou vont relier les pôles de l'axe Hasselt-Maastricht / Heerlen-Aix-la-Chapelle tout en renforçant d'autres développement comme les collaborations

étroites entre les universités et hautes-écoles des différents versants. Les discussions du premier séminaire sont d'ailleurs revenues sur l'implication liégeoise dans des projets INTERREG comme TTR-ELAt. Le principal écueil mis en avant par les experts qui freinent le versant wallon, hormis la Communauté germanophone, est la faible connaissance des langues des autres versants et le manque de connaissance des systèmes en présence.

Les experts référents ont confirmés ces tendances tout en mettant en avant une intégration plus poussée des systèmes de transport en commun sur ce territoire qui devrait être approfondie par une harmonisation tarifaire appliquée aux lignes de bus exploitées sur les différents versants. Dans les secteurs économique et urbain, les projets INTERREG *The Locator* proposant sur un site web l'ensemble des parcs d'activité économique de l'Euregio Meuse-Rhin ou *SUN* sur le développement durable des quartiers urbains en rénovation sont des exemples réussis de mutualisation et de coopération intégrant le versant wallon. Enfin à l'instar de l'AMT LKT, les programmes d'immersion linguistique complétés par des formations aux métiers en pénurie devraient y être renforcés afin d'améliorer la mobilité de l'emploi à l'intérieur de l'aire métropolitaine transfrontalière.

Les recommandations soumises aux experts répondants ont eu pour objectif d'installer une meilleure interconnaissance entre le versant wallon et les autres versants. Pour ce faire le schéma de développement territorial transfrontalier devrait aborder les thématique de la logistique et des clusters pour examiner les opportunités de complémentarités, mettre en place des moyens favorisant la mobilité des chercheurs entre les universités et centres de recherche de l'aire métropolitaine et accentuer les coopérations entre l'enseignement supérieur du versant wallon avec les autres versants de l'AMT MAHHL. L'Euro-institut pourrait être un des outils opérationnels du schéma de développement territorial en étant un pôle linguistique de référence de même qu'un centre favorisant la compréhension des cultures de l'ensemble de l'aire métropolitaine. Il aurait également pour objectif d'encourager les réseaux existants ou en devenir. Enfin, le pôle biotechnologique du centre GIGA devrait continuer à être fortement soutenu dans son développement tout en renforçant la diversification des moteurs de développement en relation avec les secteurs économiques déjà en présence sur l'aire métropolitaine.

### 5.3.3. AMT Luxembourg

Les moteurs de développement de l'aire métropolitaine issus de l'enquête DELPH sont en priorité la logistique et l'accessibilité aux villes puis l'agro-alimentaire et l'économie environnementale. L'AMT luxembourgeoise est la plus déséquilibrée en termes de répartition des richesses. En effet le centre et le nord du Grand-Duché possèdent un PIB nettement supérieur à la moyenne de l'aire métropolitaine. L'Allemagne et la France ont des évolutions démographiques stationnaires voire en décroissance tandis que les versants wallons et luxembourgeois ont eu des évolutions positives ces cinq dernières années qui devraient perdurer à l'horizon 2030 suivant les documents stratégiques édités par les deux versants. Ces deux croissances, économique et démographique, entraînent des tensions importantes sur l'aire et particulièrement perceptibles au Luxembourg. Ainsi l'artificialisation du sol y a été forte entre 2000 et 2006 (6,5 % en moyenne sur l'ensemble des versants pour 2 % sur l'AMT LKT et 2,6 % sur l'AMT MAHHL). Cette croissance en valeur absolue est surtout tirée par le Luxembourg (consommation annuelle de 254,5 ha.). Les diagnostics des différents documents luxembourgeois confirment cette tendance sur une plus longue période. Cette diffusion de l'urbanisation a des effets majeurs sur la mobilité avec une saturation très problématique des réseaux routiers. Les projets territoriaux grand-ducaux cherchent à inverser la tendance en reconcentrant l'offre résidentielle et économique sur les zones urbaines et en proposant des stratégies d'alternative à la mobilité individuelle. Parallèlement, les relations entre les polarités de l'aire métropolitaines ne sont pas non plus égales avec une marginalisation du pôle du

versant wallon (Arlon) dans les structures de coopération métropolitaine (Tonicités – Quatropôle).

Sur ces bases, un consensus s'est dégagé lors de la deuxième phase de l'enquête DELPHI pour mettre en place une meilleure coopération du versant wallon au sein de l'aire métropolitaine. Pour ce faire le schéma de développement territorial transfrontalier devra être en lien avec les SMOT (Luxembourg/Lorraine – Luxembourg/Wallonie). Il est à relever que des actions du SMOT luxo-wallons sont déjà en phase de concrétisation comme la ligne de bus Arlon – Esch-Belval qui raccroche le versant wallon aux développements de la Région Sud, et la ligne de bus Saint-Vith – Troisvierges qui facilite l'accessibilité au nord de l'aire métropolitaine. Un tarif ferroviaire plus attractif pour les transfrontaliers a été également appliqué.

Outre la mobilité le SDT transfrontalier devra mieux positionner Arlon dans l'aire métropolitaine polycentrique luxembourgeoise via le réseau Tonicités. Compte tenu de la configuration de l'aire métropolitaine, cette insertion dans les réseaux devrait être accompagnée d'une optimisation des retombées des économies résidentielles et présentes notamment en renforçant une stratégie touristique commune au sein de l'aire métropolitaine. La recherche des complémentarités dans les domaines de la logistique, de l'agro-alimentaire et de l'économie environnementale devrait également faire partie des réflexions du schéma de développement territorial.

Le potentiel de l'économie résidentielle à valoriser se situe entre-autre dans les domaines de la construction, de la santé, de l'environnement et du cadre de vie. Plusieurs actions sont associées à ces domaines comme le renforcement du pôle de formation santé sur le versant wallon, la valorisation de la filière de la construction par des éco-quartiers exemplaires répondants à la demande démographique et la consolidation du pôle d'expertise environnementale de l'ULg d'Arlon.

## VI Éléments de méthode pour mieux intégrer/anticiper les développements des aires métropolitaines en Wallonie (SDER)

Comme on l'a vu, la recherche a mis en évidence les modalités et conditions nécessaires à la coopération dans les aires métropolitaines transfrontalières. Elle a énoncé des propositions concrètes pour que les versants wallons puissent mieux s'y intégrer et bénéficier des retombées résultantes de la concentration des richesses par l'hyperpolarisation des fonctionnements territoriaux. Elle a également mis en évidence le rôle du Brabant wallon dans la métropole bruxelloise dont l'enjeu est de renforcer son interface avec le reste de la Wallonie.

Néanmoins hormis l'aire métropolitaine bruxelloise dont la nouvelle frontiérisation n'a pas encore établi des ruptures franches dans la collecte des données, les appareillages disponibles sont peu adaptés à la compréhension des aires métropolitaines dans un contexte transfrontalier. On ne va pas revenir sur la coordination des données qui a été à nouveau mise en évidence dans la partie quantitative. Pour pallier à cette difficulté l'enquête DELPHI est une méthode intéressante et qui a fait ses preuves pour observer et tirer des enseignements sur les dynamiques métropolitaines transfrontalières (Evrard E. & al., 2014). Ciblant un nombre peu élevé de répondant en privilégiant leur qualité d'expert, l'enquête DELPHI ne peut représenter le seul élément de l'analyse.

L'observation des territoires transfrontaliers doit dès lors associer quatre éléments : une partie qualitative, une partie quantitative en fonction des données disponibles pour objectiver certains phénomènes, la compréhension des stratégies des régions voisines et une discussion avec des experts référents sur l'ensemble des résultats pour les alimenter et les valider. La complexité présente pour envisager une meilleure organisation territoriale des espaces transfrontaliers requiert cette approche croisée mobilisant les acteurs et les sources d'information selon leurs spécificités.

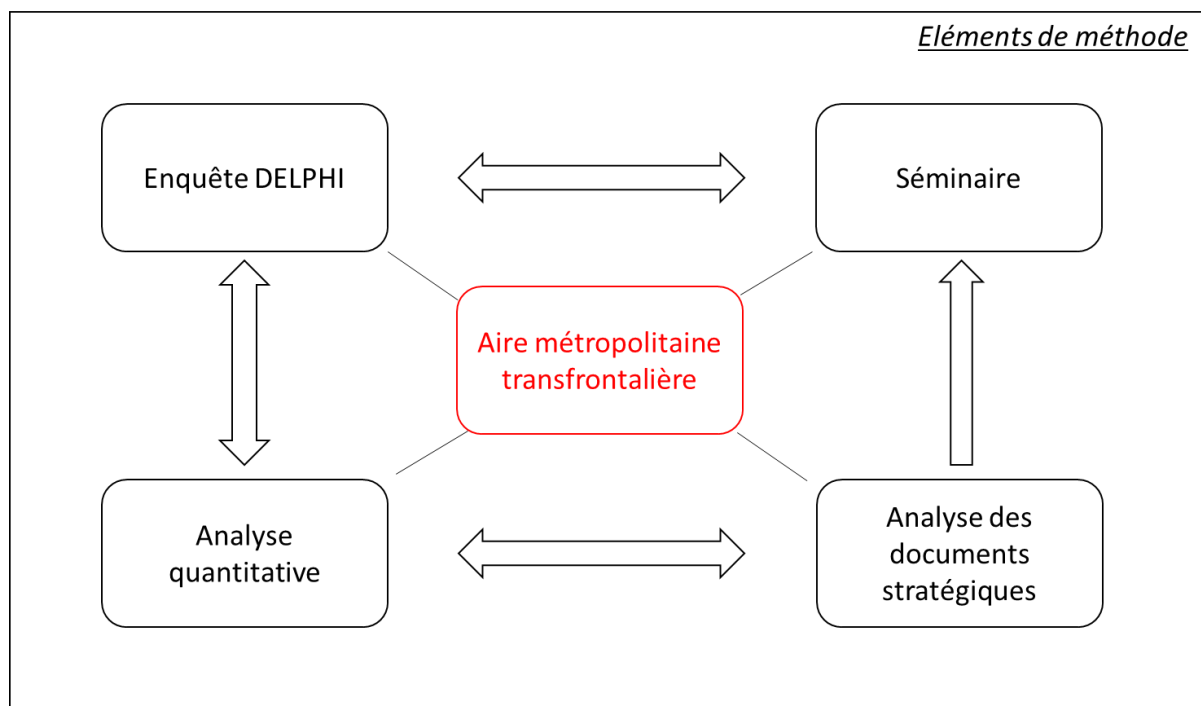


Figure 78 : Schéma méthodologique de synthèse



Cette méthode permet également de comprendre le rôle encore puissant des frontières dans les concurrences entre les territoires et le fait que la coopération entre les territoires intra-européens n'est pas encore une évidence. Elle est essentiellement motivée par la détermination de ce que l'on peut en attendre. La méthode proposée a permis de mettre en évidence les attentes des acteurs des aires métropolitaines transfrontalières vis-à-vis des trois pôles extérieurs à la Wallonie. En ce qui concerne la zone RER dont la structuration des acteurs n'est pas encore effective la méthode quantitative dégage des éléments de compréhension des besoins futurs de son versant wallon. La création de la communauté métropolitaine bruxelloise prévue par la 6<sup>ème</sup> réforme de l'Etat pourrait créer à terme un contexte favorable pour envisager une stratégie métropolitaine plus intégrée à cette échelle.

## VII Conclusions finales

La recherche apporte en vue de l'élaboration du schéma de développement territorial des pistes pour mieux raccrocher les pôles wallons aux forces en présence dans les aires métropolitaines transfrontalières. L'enquête DELPHI a dégagé des secteurs ou des complémentarités peuvent s'établir comme : la recherche, la logistique, l'enseignement dans l'AMT MAHHL ; la recherche, l'énergie, l'enseignement et la mobilité dans l'AMT LKT ou encore le tourisme, la santé, la mobilité, la recherche et l'enseignement dans l'AMT luxembourgeoise. Si sur ces trois aires, les données en présence ne sont pas satisfaisantes pour amener à des confrontations quantitatives pertinentes, l'étude de la zone RER de Bruxelles met en évidence des dynamiques économiques positives qui sont à l'œuvre sur le versant wallon. Il convient de les prendre en compte dans le futur schéma de développement territorial wallon que ce soit dans la gestion du foncier, l'accessibilité ou la valorisation des pôles métropolitains secondaires de l'aire métropolitaine bruxelloise.

En ce qui concerne l'aire métropolitaine transfrontalière de Maastricht – Aix-la-Chapelle – Liège, le SDER de 1999 distinguait trois pôles d'appui transfrontaliers (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-ELA<sub>t</sub> témoin de la difficulté liégeoise à s'inscrire dans les réseaux transfrontaliers d'innovation. 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 pôle 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 corolaire un certain nombre d'entreprises qui sont venues consommer les aides publiques puis aller 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 est principalement en territoire luxembourgeois. Pour ce projet, le déplacement de la frontière franco-luxembourgeoise est plus une contrainte pour le réaliser 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. A cette échelle, la Grande Région n'est pas le périmètre d'action appropriée 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 placent 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 13 synthétise la typologie des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes proposée à l'issue des résultats intermédiaires de la recherche.

|                             | Maastricht/Liège/<br>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 13 : Typologie des aires métropolitaines transfrontalières wallonnes

Si le développement des aires métropolitaines transfrontalières bénéficie depuis 25 ans de l'aide des budgets INTERREG, force est de constater que les outils de connaissance sont encore largement déficitaires et les réflexes de replis sur les souverainetés nationales ou régionales encore bien présentes. Les actions à mener sont à l'aune de ce constat. Il est vrai que l'impression de gravir la montagne de Sisyphe prédomine souvent. Toutefois de réelles avancées ont pu se produire lorsque les aires métropolitaines ont pu établir un schéma commun comme dans le cas des Perspectives de développement de l'aire Maastricht, Aix-la-Chapelle, Hasselt, Liège de 1993. La région à l'initiative, en l'occurrence le Limbourg néerlandais, s'est largement appuyée sur les conclusions de ce document dans sa reconversion (Malherbe A., 2015). C'est pourquoi il est préconisé que les AMTW agissent en deux phases suivant les conclusions du premier séminaire de la recherche. Une première phase serait de réaliser en priorité un schéma de développement supra-communal leur permettant de définir et de conforter leur vision. La seconde serait que la Wallonie mette en place à son initiative un schéma de développement territorial transfrontalier qui tient compte et valorise les spécificités et les atouts des versants wallons des aires métropolitaines transfrontalières.

Cette démarche stratégique devrait lors de son établissement prendre en compte les quatre conditions préalables à la réalisation d'un projet transfrontalier afin de vérifier la pertinence des propositions. Ces conditions issues de la recherche sont : connaître le fonctionnement de l'aire métropolitaine afin de comprendre les systèmes en présence ; veiller à l'adéquation entre les souhaits de mutualisation ou de projets et les échelles d'action pertinentes ; tenir compte des particularités internes et distinguer dans les intentions qui entraînent des relations transfrontalières ce qui relève de la coopération, de la consommation ou de la concurrence.

Il est dès lors hasardeux de quantifier à ce stade des actions et de les spatialiser précisément dans les aires métropolitaines transfrontalières. Néanmoins le SMOT luxembourgeois ou les projets du Limbourg flamand comme le T.OP Limburg et le plan de structure de la Province du Limbourg apportent des éléments concrets intéressants. Dans le domaine économique et particulièrement en ce qui concerne les pôles de compétitivité, la planification de projets économiques territoriaux est intrinsèquement contradictoire avec les méthodes adoptées par le Plan Marshall et la réalité du fonctionnement des acteurs. Alain Vaessen, après avoir consulté les présidents des pôles de compétitivité wallons, est arrivé à la conclusion que l'opportunité de tisser des réseaux, et l'échelle de ces réseaux dépendent exclusivement des besoins des entreprises. Il est dès lors difficile de cadrer dans un projet territorial prospectif ces attentes qui sont par essence a-territoriales mais réticulaires. Les recherches sur les milieux innovateurs invitent néanmoins à ce que le territoire puisse offrir les conditions de ces collaborations en mettant en proximité centre de formation, recherche et entreprise. Les experts répondants DELPHI ont identifié des projets existants comme Negundo à Tournai, le parc scientifique du Sart Tilman ou le centre de compétence environnemental de l'ULg à Arlon. Par contre des efforts réels doivent encore être fournis sur l'employabilité des travailleurs wallons dans les autres aires métropolitaines transfrontalières. Les flux déjà importants entre la Wallonie et la Flandre mis en évidence par Hilde Gillebert du FOREM lors du deuxième

séminaire pourraient l'être encore plus si les compétences linguistiques étaient mieux maîtrisées.

Ces flux sont d'ailleurs constatés sur l'ensemble des aires métropolitaines avec une conséquence moindre sur la région liégeoise. Ils ont des effets directs sur l'immobilier. L'économie résidentielle bénéficierait donc déjà de retombées tant sur le versant wallon de la zone RER bruxelloise que sur les versants wallons des aires métropolitaines de Lille et de Luxembourg. Le nord de la Communauté germanophone est déjà intégré à ce titre à l'agglomération aixoise. Cependant les données sont à nouveau déficitaires pour pouvoir proposer une politique crédible. Comme le soulignait Karl-Heinz Lambertz lors du premier séminaire, des recherches approfondies devraient être menées sur ce sujet avant d'arriver à des conclusions pertinentes. Les travaux déjà réalisés par Henri Lewalle sur le secteur de la santé confirment la nécessité d'avoir une information complète et un travail de fond sur chacune des thématiques.

L'enquête DELPHI a décelé les forces et les freins sur chaque aire métropolitaine transfrontalière. Des hypothèses de développement ont été esquissées et devront être approfondies et complétées dans le cadre des schémas de développement transfrontaliers. Au-delà de ces hypothèses, des principes de cohésion territoriale ont été définis pour chaque aire. Ainsi le versant wallon de l'AMT MAHHL devrait installer une meilleure interconnaissance entre le versant wallon et les autres versants, tandis que le versant wallon de l'AMT LKT devrait renforcer ses spécificités, et enfin le versant wallon de l'AMT Luxembourgeoise devrait s'inscrire dans une coopération plus active avec les autres versants de son aire métropolitaine. Si ces principes peuvent paraître très généraux, ils sont néanmoins susceptibles de se décliner en mesures très concrètes comme une intégration plus forte d'Arlon dans le réseau Tonicités, des stratégies résidentielles sur Tournai valorisant les espaces ouverts tournaisiens et approfondissant la reconversion de Mouscron, le développement de réseaux par les compétences linguistiques et culturelles sur Liège.

L'application de ces trois principes requière également une collaboration plus étroite entre la Wallonie et la Fédération Wallonie-Bruxelles dans les aires métropolitaines transfrontalières. En effet la transition de l'industrialisation vers la métropolisation transformant les capitales industrielles de Lille construite sur le Textile, de Luxembourg et de Liège sur la sidérurgie et de Bruxelles sur les activités mixtes vers les métropoles globales avec comme levier fort la culture à Lille, la finance au Luxembourg, les fonctions internationales à Bruxelles et l'enseignement et la recherche à Maastricht et Aix-la-Chapelle démontrent la nécessité de prendre en compte les compétences de la culture, de l'enseignement et du positionnement international dans la stratégie territoriale sur les aires métropolitaines transfrontalières wallonnes.



## VIII 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.
- Beck J. & Wassenberg B., dir., (2014), *Vivre et penser la coopération transfrontalière en Europe (volume 6) : Vers une cohésion territoriale*, Franz Steiner Verlag, 377 p.
- Berthier E., dir., (2011), *Des systèmes spatiaux en prospective*, in *Territoires 2040 revue d'études et de prospective*, n° 4, La documentation française & Datar, 185 p.
- Breuer H.W. (2005), *Aachener Innenstadt – verkaufsoffener Sonntag und mehr*, Présentation Power Point, 29 slides
- Cabus P. (2008), *HST & Economische Strategieën voor de regio Kortrijk*, Cahier 03, Leiedal, avril 2008, 80 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.
- Coissard S. (2007), *Perspectives. La nouvelle économie géographique de Paul Krugman. Apports et limites*, in : *Revue d'économie régionale & urbaine*, 2007.1, mai 2007, pp. 111-125.
- Commission internationale de coordination (1993), *MHAL – Perspective de développement spatial – projet*, Province du Limbourg (Pays-Bas), 74 p.
- Costa R. & Eggerickx T. (2011), *Diversité démographique et profils migratoires des espaces frontaliers belges*, in : *Réat P. & Wastl-Walter (dir.), Mobilités et développement transfrontalier*, in : *Géo-Regard*, n°4, pp. 113-134.
- 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.
- Davezies L. (2006), *La métropole joker du développement territorial... sur le papier*, in : *Revue d'économie financière*, vol. 86.86, pp. 13-28.
- Davezies L. & Talandier M. (2014), *L'émergence des systèmes productivo-résidentiels. Territoires productifs – Territoires résidentiels : quelles interactions ?*, CGET – La documentation française.
- Debaar K. & al. (2008), *Het HST Netwerk en de positie van de Kortrijkse region – Le réseau TGV avec la position de la région de Kortrijk*, Cahier 02, Leiedal, avril 2008, 34 p.
- Decoville A. (2012), *La centralité urbaine au Luxembourg : analyse et perspectives*, CEPS INSTEAD, 92 p.  
[http://www.dat.public.lu/actualites/2012/10/0310\\_Presentation\\_rapports\\_ODS/0310\\_La\\_centralite\\_urbaine\\_au\\_Luxembourg.pdf](http://www.dat.public.lu/actualites/2012/10/0310_Presentation_rapports_ODS/0310_La_centralite_urbaine_au_Luxembourg.pdf)
- Decoville A. & al. (2013), *Comparing Cross-border Metropolitan Integration in*
- 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
- Europe: Towards a Functional Typology, in : *Journal of Borderlands Studies*, vol. 28.2, pp. 221-237.
- Durand F. (2013), Émergence d'une gouvernance métropolitaine transfrontalière au sein de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Analyse des relations entre les organisations dans le domaine du transport public transfrontalier, in : *Annales de géographie*, vol. 3.261, pp. 290-311.
- Durand F. (2014), Challenges of Cross-Border Spatial Planning in the Metropolitan Region of Lille and Luxembourg, *Planning, Practice & Research*, vol. 2, n°2, 113-132.
- 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.
- Hall P. & Pain K., eds (2006), *The polycentric metropolis, learning from mega-city in Europe*, Earthscan, 228 p.
- Houbart J. (2007), *Atlas de la coopération transfrontalière*, MOT, 2ème édition.
- IBA-OIE (2014), *Situation du marché de l'emploi dans la Grande Région*. Neuvième rapport de l'observatoire interrégional de l'emploi pour le quatorzième sommet des Exécutifs de la Grande Région, novembre 2014, 84 p.
- Initiativkreis Metropolitane Grenzregionen (2011), *Cross-Border Metropolitan Regions // Abstract of the final report for the Federal Government's demonstration project of spatial planning (MORO) Supra-regional partnerships in cross-border functional regions*.
- Institut Destrée (2011), *Quels scénarios pour l'aménagement du territoire à l'horizon 2040*.
- Krugman P. (1991), Increasing Returns and Economic Geography, in : *Journal of Political economy*, 9.3., June 1991, pp. 483-499.
- Lascoumes P. & Le Galès P., ss. la dir. (2004), *Gouverner par les instruments*, Sciences Po les Presses, 370 p.
- Lohrberg F. & al. (2013-2014), LP3LP – Landscape Policy for the Three Countries Park, Final Report, 2013 (revision 2014), ESPON, 80 p.
- Malherbe & al. (2010), Expertise veille 2 : Stratégies et projets d'agglomération, Rapport final – Annexe, Conférence Permanente du Développement Territorial, 183 p.
- Malherbe (2015), Mutations et ressources de territorialisation de l'espace transfrontalier Meuse-Rhin sur le temps long. Vers une métropole polycentrique transfrontalière ?, Presses Universitaires de Louvain, 438 p.
- MOT (2014), L'observation des territoires transfrontaliers, Les cahiers de la MOT n°9, 15 mars 2014, 14 p.
- Nauwelaers C. & al. (2013), Top Technology Region / Eindhoven-Leuven-Aachen Triangle (TTR-ELAt (Netherlands-Belgium-Germany), in : OECD, *Reviews of Regional Innovation. Regions and Innovation collaborating across Borders*, OECD, pp. 219-229.

- Okoli, Chitu and Pawlowski, Suzanne D. (2004), *The Delphi method as a research tool: an example, design considerations and applications*. *Information & Management*, 42 (1). pp. 15-29. ISSN 03787206
- Paris D. & Mons D., ss. la dir. (2009), Lille métropole. Laboratoire du renouveau urbain, collection la ville en train de se faire, Parenthèse, 269 p.
- Pinson G. (2004), Le projet urbain comme instrument d'action publique, in : Lascoumes P. & Le Galès P., ss. la dir., *Gouverner par les instruments*, Sciences Po les Presses, pp. 199-233.
- Ponds R. & al. (2013), *Atlas des opportunités pour le Limbourg méridional, Tongres, Liège et Aix-la-Chapelle*, Atlas voor Gemeente.
- Rifkin J. (2012), *La troisième révolution industrielle : comment le pouvoir latéral va transformer l'énergie, l'économie et le monde*, Les Liens qui Libèrent, 413 p.
- SASSEN S. (2009), Critique de l'État. Territoire, autorité et droits, de l'époque médiévale à nos jours, Paris, Demopolis/Le Monde diplomatique, p. 263-265.
- Schulz C. (2012), *La politique des « Metropolregion » en Allemagne*, in : *Le Bulletin de l'association des géographes français*, n°4, pp. 512-522.
- SDER (1999), Schéma de développement de l'espace régional. Adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, SDER,
- 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.
- Sohn C. & al. (2007), Analyse comparée de l'intégration métropolitaine transfrontalière en Europe, in : *Territoire en mouvement*, 4, pp. 62-75.
- Spulber A. & al. (2015), Développement économique transfrontalier. Introduction à la thématique – Fiches projets, MOT, 131 p.

## IX 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).

Équipements : 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.

Infrastructures : 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...). 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 Guillemins 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 interactions sur un objectif commun, des réseaux sociaux qui relient