
VOLET B : AIRE DE COOPERATION TRANSREGIONALE AVEC BRUXELLES

PARTIE I : TRIANGLE WALLON, COOPERATION WALLONIE – BRUXELLES ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (TEXTE DU RESUME)

1. LE CONCEPT DE TRIANGLE WALLON

Le SDER, à la suite du dernier avant-projet de PRWAT, définit une aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles, qui dessine grossièrement un triangle Bruxelles – Namur – Mons, pour laquelle un schéma de développement territorial doit être réalisé. Ce schéma, présenté comme une priorité, traitera de tous les aspects des relations à établir avec la capitale fédérale, notamment sur le plan socio-économique et sur celui des transports.

Cette notion s'inscrit dans la volonté d'ouverture de la Wallonie sur les régions voisines et dans le contexte nord-ouest européen, exprimée tant par le SDER que par le Contrat d'Avenir pour la Wallonie. Elle rend compte de la prise de conscience que le repositionnement de la Wallonie dans l'économie contemporaine impose son articulation sur des pôles métropolitains forts, qui manquent à la Wallonie du fait de son histoire, et le développement d'un tertiaire de haut niveau en même temps que le développement d'une industrie de pointe, fondée tant sur la mobilisation des traditions industrielles dans un cadre renouvelé que sur la fixation de nouveaux secteurs de haute technologie, comme par exemple les biotechnologies et l'aéronautique.

Dans ce contexte, de premiers développements ont pris place voici quelques années déjà lorsque J.C. Van Cauwenberghe, en tant que bourgmestre de Charleroi, a fondé le concept d'axe A-B-C avec ses collègues de Bruxelles et d'Anvers. Néanmoins, il n'apparaît pas que cette signature ait été suivie de mesures de coopération fortes voire même de l'énoncé d'objectifs précis.

De son côté, la Région de Bruxelles-Capitale a comme préoccupation première dans ses rapports avec la Flandre et la Wallonie la concurrence que ces régions exercent sur elle tant en matière résidentielle, alors même que le mouvement de périurbanisation continue, voire s'élargit à des zones périurbaines de plus en plus lointaines, même si Bruxelles gagne à nouveau légèrement des habitants, qu'en matière de développement économique, la croissance de l'emploi et du PIB étant beaucoup plus dynamiques en périphérie que sur le territoire de la Région capitale, en ce compris aujourd'hui dans le secteur tertiaire.

Les demandes d'actions coordonnées de la part de la Région de Bruxelles-Capitale relèvent donc plutôt de la mise au point de stratégies économiques évitant des concurrences qui handicaperaient plus encore une économie bruxelloise en faible croissance et de la mise en œuvre du RER, en concertation entre les Régions et le gouvernement fédéral, selon des modalités qui permettraient d'utiliser au mieux ce réseau tant pour réduire les flux de transport individuel vers la capitale que pour améliorer les déplacements internes dans Bruxelles.

Il faut toutefois reconnaître que pour les premiers aspects évoqués une première réunion commune des trois Conseils économiques et sociaux n'a pas été suivie de développements ultérieurs et que pour celui du RER la réalisation du projet prend du retard. Il n'y a par ailleurs pas de concertation organisée entre les autorités bruxelloises et les autorités locales des communes périurbaines.

Force est donc de constater que la notion d'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles inscrite dans le SDER ne recouvre pas encore à ce jour un concept que les autorités politiques wallonnes se seraient appropriées avec la même force que celles de la Flandre quand elles parlent de *losange flamand*, incluant Bruxelles.

Est-ce à dire que cette notion et les réalités qu'elle peut recouvrir ne méritent pas une attention soutenue de la part des aménageurs. Bien au contraire, elle nous semble essentielle. Pour bien comprendre pourquoi, il convient d'abord d'examiner la réalité des structures spatiales dans ce triangle et des flux et complémentarités qui y sont générés. Il conviendra ensuite d'examiner leurs compatibilités avec les objectifs du SDER, les mesures éventuelles à prendre et de confronter ceci à la conscience qu'ont les principaux acteurs de l'intérêt qu'il peut y avoir à développer réellement une stratégie de coopération.

2. LES RÉALITÉS DU TRIANGLE WALLON

2.1 LES HOMMES

Mouvements de population, pression immobilière et navettes

Les synergies entre Bruxelles et la Wallonie sont de natures extrêmement diverses. Les mouvements de population intenses entre la capitale et la Wallonie, et en particulier avec le *triangle wallon*, constituent un lien fort dont les conséquences sont multiples, en particulier en terme de pression immobilière et de navettes.

La carte 1 montre les bilans migratoires entre Bruxelles et les communes de Wallonie : il en ressort clairement l'importance des mouvements de population entre Bruxelles et les communes du *triangle wallon*, en particulier celles du Brabant wallon. Au cours du temps, les zones de périurbanisation depuis Bruxelles vers la Wallonie n'ont cessé de s'étendre spatialement, dépassant aujourd'hui largement le seul Brabant wallon, en particulier le long de l'A8 et sur les franges hennuyères et namuroises. Toutes ces communes ont donc des bilans migratoires nettement positifs vis-à-vis de Bruxelles.

Le graphique 1 illustre l'évolution des mouvements de population entre Bruxelles et le seul Brabant wallon : ce graphique confirme l'ancienneté du processus périurbain (le déficit bruxellois vis-à-vis du Brabant wallon atteint déjà 1500 en 1964) ; après être passé par un maximum dans la seconde moitié des années 70, le déficit a fortement baissé au cours des années 80 mais a repris dans les années 90 pour se stabiliser autour de 2000 personnes dans la seconde moitié des années 90. Malgré l'extension spatiale de la zone périurbaine, le déficit de Bruxelles avec le seul Brabant wallon reste donc élevé.

Si les communes vertes et relativement moins denses du Brabant wallon ont des bilans positifs avec Bruxelles, celles beaucoup plus denses du sillon industriel ont par contre des bilans migratoires négatifs vis-à-vis de Bruxelles : il faut y voir l'absence d'intérêt pour ces zones de la part de la population bruxelloise et, également, les départs des populations jeunes du sillon vers la capitale pour leurs études ou à la recherche d'un premier emploi.

Graphique 1 : Evolution des mouvements de population entre Bruxelles et le Brabant wallon, 1964-1999

Le triangle est donc clairement divisé en deux zones, la zone nord proche de Bruxelles, qui accueille les périurbains, et la zone sud, celle du sillon, dont les bilans avec Bruxelles sont négatifs.

Parmi les nombreuses conséquences d'un tel mouvement de population, l'augmentation de la pression foncière est une des principales. L'augmentation des prix fonciers suit l'extension spatiale des zones de périurbanisation et on a ainsi pu constater de fortes hausses dans les zones périurbaines le long de l'A8, même si elles n'atteignent pas encore les niveaux du Brabant wallon. Cette hausse de foncier dans le Brabant wallon n'est pas sans conséquence sur les populations locales : la carte des migrations depuis le Brabant wallon (carte 2) en est une illustration spectaculaire. Il n'est certes pas surprenant que le Brabant wallon ait des bilans positifs avec Bruxelles et les communes saturées immédiatement au sud de Bruxelles mais on constate également que le Brabant wallon a des bilans négatifs vis-à-vis des communes environnantes plus éloignées de Bruxelles. Une des causes majeures est la migration des populations fragiles du Brabant wallon vers des zones plus éloignées de Bruxelles et donc moins chères.

L'augmentation de la navette vers Bruxelles est une autre conséquence de cette périurbanisation. En effet, une part importante des périurbains conservent leur emploi à Bruxelles (carte 3). A ceux-ci, il faut ajouter la population locale qui occupe un emploi à Bruxelles et une partie non négligeable des habitants du sillon hennuyer travaillant également à Bruxelles, notamment du fait de l'importance des taux de chômage de ces communes. Si dans ces communes du sillon, la part des actifs travaillant à Bruxelles est assez faible par rapport aux proportions dans le Brabant wallon, ces navettes sont importantes en valeur absolue étant donné les volumes de population supérieurs des communes du sillon wallon.

L'importance des navettes vers Bruxelles se lit sur la carte des bassins d'emploi (carte 4) : le bassin d'emploi (défini par la principale destination des navetteurs dans chaque commune) de Bruxelles couvre une zone jusqu'au nord des communes du sillon wallon. Les grandes villes du sillon que sont Namur, Charleroi et Mons ont donc des bassins d'emploi dissymétriques, très peu étendus vers le nord du fait de la concurrence de Bruxelles et beaucoup plus étendus vers les zones moins denses du sud.

La périurbanisation massive de Bruxelles vers la Wallonie a une série de conséquences importantes exigeraient, pour pouvoir répondre à des objectifs politiques précis, une collaboration étroite entre les instances politiques régionales et communales concernées. Les instances wallonnes ne doivent pas seulement voir dans la périurbanisation bruxelloise l'aspect positif de l'arrivée de populations à revenus relativement élevés. En effet, ce processus induit des conséquences indésirables, comme l'utilisation extensive de l'espace et une forte pression immobilière, clairement en contradiction avec les objectifs du Gouvernement wallon en matière d'aménagement du territoire. La hausse des prix fonciers a entre autres conséquences l'obligation pour les populations locales à faible revenu, en particulier jeunes, de migrer vers des communes plus éloignées de Bruxelles.

L'importance des navettes vers Bruxelles, non seulement depuis les zones périurbaines, mais également depuis le sillon, induit une forte dépendance de la Wallonie, et essentiellement du *triangle wallon*, vis-à-vis de Bruxelles (Bruxelles occupe près de 10 % des actifs wallons, près de 40% des actifs du Brabant wallon). Ne fût-ce que de ce point de vue, il est donc important pour la Wallonie qu'à côté de son propre développement, la dynamique économique de Bruxelles ne soit pas déprimée.

2.2 LA MOBILITÉ

La périurbanisation a suivi quelques axes de communication préférentiels vers Bruxelles, en particulier ceux des autoroutes (le long de l'A54, de l'E411, de l'E19, et plus récemment de l'A8). Elle a donc induit une forte augmentation de la navette, en particulier automobile : en 1991, près de 100000 résidents wallons se déplacent quotidiennement vers Bruxelles (cf carte 3 : navette vers Bruxelles). La navette par train ne prend de l'importance que le long des principaux axes de chemin de fer, surtout lorsque l'on s'éloigne de la capitale. Pour les grandes villes du sillon, à la fois éloignées et bien reliées par train à Bruxelles, la navette par train est plus importante que celle par voiture (carte 5 : mode de transport vers Bruxelles).

2.3 LES ÉVOLUTIONS ÉCONOMIQUES

Du point de vue économique, les liens entre Bruxelles et le *triangle wallon* ont trois composantes essentielles : la première est l'importance de la navette vers la capitale, déjà développée ci-dessus ; la seconde tient aux liens organiques qui existent entre les implantations économiques en Wallonie et leur direction, souvent localisée à Bruxelles dans le cas des entreprises d'une certaine taille ; la troisième est que la dynamique économique favorable du Brabant wallon est fortement liée à la proximité bruxelloise.

Les liens organiques qui existent entre l'appareil productif wallon et Bruxelles se marquent en particulier par la dissociation entre les lieux de production en Wallonie et les sièges sociaux bruxellois. Le contrôle depuis Bruxelles de l'appareil productif wallon n'est pas nouveau : dès les premiers temps de la révolution industrielle, la grande industrie lourde du sillon wallon a été contrôlée par le capital national implanté à Bruxelles. Par la suite, le grand capital s'est progressivement désengagé et le contrôle par Bruxelles des vieux secteurs industriels du sillon n'est plus du tout aussi évident que par le passé. Le secteur de la chimie de base (carte 6) illustre néanmoins encore cette domination largement héritée du XIX^{ème} siècle. Aujourd'hui, les liens se sont développés dans d'autres secteurs, en particulier dans les secteurs de services les plus dynamiques, les services aux entreprises, voire dans des secteurs industriels à haut contenu technologique (industrie pharmaceutique).

La nature des liens s'est également modifiée dans la mesure où Bruxelles ne constitue souvent qu'un relais entre les sièges sociaux principaux situés à l'étranger et les lieux de production. Finalement, la géographie de ces liens s'est modifiée dans la mesure où ils concernent désormais surtout Bruxelles et sa périphérie ; certes, les implantations de services aux entreprises, avec un siège à Bruxelles, ne sont pas inexistantes dans le sillon mais elles peuvent également être lues dans le cadre d'une relation entre Bruxelles et sa grande périphérie économique. La carte des « autres services aux entreprises », c'est-à-dire publicité, ingénierie,...(carte 7) illustre à merveille les liens entre les implantations du triangle wallon, y compris du sillon, et Bruxelles, et le contraste avec Liège très autonome de Bruxelles dans ce secteur.

Plus généralement, la croissance économique de la périphérie wallonne de Bruxelles est fortement dépendante de Bruxelles. Certes, la dynamique bruxelloise est aujourd'hui faible. Les cartes de l'évolution de l'emploi salarié (cartes 8, 9 et 10) indiquent le contraste entre la stagnation bruxelloise et le dynamisme du Brabant wallon, en particulier central et oriental. Les zones du sillon ont également une économie stagnante, voire franchement déprimée dans les pôles de Charleroi et de La Louvière, que ne compensent pas les bonnes croissances des communes de la périphérie nord de Charleroi dont le dynamisme n'est d'ailleurs pas totalement indépendant d'impulsions bruxelloises. L'évolution du secteur industriel indique les mêmes contrastes géographiques : crise à Bruxelles, dans le sillon hennuyer et dans l'axe du canal Bruxelles-Charleroi ; l'est du Brabant wallon et Namur ont des évolutions plus favorables, surtout liées à de l'industrie à plus haut contenu technologique comme la pharmacie. Les services aux entreprises sont un secteur clé de la croissance aujourd'hui : ce secteur est largement dominé par Bruxelles, dont les dynamiques sont favorables, mais, en termes relatifs, les meilleures évolutions se situent dans le Brabant wallon. Dans le sillon, le contraste est net entre l'axe Mons-La Louvière-Charleroi, déprimé, et le pôle namurois, aux dynamiques nettement plus favorables.

Le dynamisme de la zone périurbaine n'est pas tant le fait de délocalisations depuis la Région-capitale – encore qu'elles concernent aujourd'hui certains segments du tertiaire, les délocalisations industrielles appartenant pour l'essentiel au passé du fait de la très large disparition des unités de production manufacturière dans la Région de Bruxelles-capitale –, mais plutôt le fait de nouvelles implantations. Le choix de ces nouvelles implantations est fortement liée à la proximité bruxelloise et aux atouts de cette ville, même si les entreprises choisissent plus volontiers une localisation périphérique que centrale. La périphérie wallonne de Bruxelles bénéficie donc du phénomène parfois qualifié de remétropolisation de l'économie qui profite souvent le plus aux zones qui bénéficient d'une série d'atouts, combinant les avantages d'une localisation métropolitaine (proximité d'aéroport, de l'université, d'un réseau dense de services aux entreprises) et d'une localisation périphérique au sein de cette métropole (zones résidentielles vertes, main-d'œuvre qualifiée, coût moins élevé du terrain,...).

Ce phénomène est évidemment essentiel à la prospérité du Brabant wallon mais il ne faudrait pas qu'un développement anarchique conduise à terme à la négation des facteurs favorables qui ont entraîné son développement, ni qu'il s'accompagne d'une telle crise de l'économie de la ville-centre que celle-ci affaiblisse à son tour sa périphérie. Autrement dit, malgré la crise de la zone centrale de la métropole bruxelloise, la bonne santé économique de sa périphérie wallonne est inféodée aux atouts de la métropole, en terme d'image, de centre de décision, de diversité du tissu économique, de qualité de l'infrastructure et une crise prolongée pourrait hypothéquer en partie ces atouts, et donc la croissance du Brabant wallon, voire du triangle dans son ensemble.

Dans les zones hennuyères du sillon intégrées au triangle, la dynamique économique reste donc faible et l'activité économique, en particulier celle dépendant de firmes transnationales, est largement liée à des activités dont les sièges sociaux, les départements de marketing, etc. sont implantés à Bruxelles, du fait de la position internationale de cette ville. Ici aussi, il est donc important d'articuler avec précaution croissance wallonne et maintien d'une dynamique urbaine suffisante à un niveau élevé d'internationalisation, seule susceptible de fournir les services de haut niveau nécessaires. Cela est d'autant plus important que le positionnement tertiaire des grandes villes du sillon reste relativement faible (faiblesse du secteur bancaire et des services aux entreprises). Le développement d'un esprit entrepreneurial local est un enjeu majeur mais ne sera pas suffisant à lui seul pour assurer le redéploiement de l'économie de cette zone. Il convient aussi d'examiner les secteurs où des synergies pourraient le mieux se développer entre les traditions industrielles du sillon et la qualité de sa main-d'œuvre, les adaptations aux besoins des nouvelles technologies et l'articulation avec le potentiel international et universitaire bruxellois et néo-louvaniste.

Le pôle namurois a des structures économiques et sociales nettement plus favorables, du fait de l'absence de l'héritage industriel qui handicape le sillon hennuyer, et bénéficie en plus de son rôle de capitale de la Wallonie.

La faiblesse de la direction économique, héritée de l'histoire économique de la Wallonie, et le faible développement des services aux entreprises, qui constituent aujourd'hui un cadre nécessaire au développement économique régional dans un contexte de déverticalisation (sous-traitance des activités n'appartenant pas au cœur de l'activité de l'entreprise), constituent un lourd handicap pour la Wallonie, et en particulier pour les villes du sillon incluses dans le triangle. Seul le maintien d'un lien économique fort avec Bruxelles permettra de combler les lacunes du triangle wallon car Bruxelles seul possède ce potentiel attractif des grandes métropoles et un réseau suffisamment dense de services aux entreprises.

2.4 SERVICES ET CULTURE

L'espace vécu dans le *triangle wallon* ne concerne pas seulement l'activité économique de la population mais aussi la consommation et la culture. Ici aussi, deux ensembles différents : les villes du sillon qui sont depuis toujours des centres commerciaux de haut niveau ; la zone périurbaine, où des centres commerciaux se sont développés ces dernières décennies et ont rehaussé le niveau de leur équipement jusqu'à concurrencer l'hypercentre bruxellois et parfois entraîner des attractions commerciales de la ville vers la périphérie.

Le domaine culturel mérite une attention spéciale, car, relevant de la Communauté française, il suppose donc en principe une unité de gestion entre Bruxelles et la Wallonie. Par ailleurs, il ne s'agit pas d'une compétence régionale, mais de nombreux liens se tissent entre culture et intérêts socio-économiques, et participent à la valorisation des Régions. La volonté de désigner Mons comme capitale culturelle de la Wallonie illustre ces intérêts croisés. La « décentralisation » en matière culturelle reste un enjeu important, certains y voyant un juste retour auprès des acteurs culturels et des populations locales, d'autres s'inquiétant, dans un contexte de ressources restreintes, d'un saupoudrage inefficace et dans certains cas périlleux. Le paysage des coopérations est nuancé selon les secteurs. Les déplacements des spectateurs se font depuis tout le Brabant wallon vers Bruxelles, et depuis Bruxelles surtout selon un axe Bruxelles-Louvain-la-Neuve-Namur

2.5 CONCLUSIONS

Le schéma de synthèse (carte 11) montre les grandes sous-zones : la zone périurbaine avec ses noyaux de polarisation, sa frange d'extension, les pôles autonomes du sillon, les grands équipements pouvant servir de point d'appui à une stratégie intégrée (Université de Louvain-la-Neuve, zonings technologiques, aéroport, aéroport et pôle de biotechnologie de Gosselies, gare autoroutière), le réseau RER et les grands axes ferroviaires et autoroutiers.

Une politique d'aménagement du territoire pour le *triangle wallon* s'inscrivant dans les perspectives du SDER et d'une coopération mutuellement avantageuse entre Bruxelles et la partie wallonne de l'aire de coopération devrait respecter certains principes, à décliner différemment dans la zone périurbaine et dans les zones urbaines du sillon :

- S'inscrire dans une perspective d'usage parcimonieux du sol, de conservation des valeurs environnementales et des espaces ouverts, d'urbanisation densifiée ;
- Ne pas favoriser des développements économiques, démographiques ou sociaux qui entraînent des croissances dans certains endroits aux dépens d'aggravation de la situation ailleurs, que ce soit à Bruxelles même, dans les centres-villes ou dans les zones de déprise industrielle des villes du sillon ;
- S'inscrire dans une perspective permettant d'assurer un maximum de déplacements en transports en commun ;
- S'appuyer sur les ressources humaines locales et le développement de leur formation et de leur esprit d'entreprise, plutôt que sur un appel *simultané* à des populations et des entreprises extérieures à la région. Ceci ne signifie pourtant en rien que l'on puisse imaginer un développement exclusivement fondé sur les ressources endogènes.

Cela nous semble impliquer entre autres :

- Une concertation en matière de politique fiscale (immobilière et relative aux additionnels à l'IPP), impliquant non seulement les deux Régions mais aussi les autorités locales, qu'il convient de sensibiliser à la nécessité d'envisager la question d'un point de vue global ;
- Dans les mêmes conditions, une concertation sur une politique intégrée de localisation des équipements commerciaux et des parcs de bureaux, en veillant à éviter les localisations génératrices de consommation d'espace et de déplacements motorisés individuels ;
- Un examen des disponibilités de terrains urbanisables à l'échelle du triangle dans son entièreté, du haut vers le bas, plutôt que du bas vers le haut au départ des demandes cumulées de chaque commune. La même chose peut être dite des terrains pour les activités ;
- Une concentration des nouvelles constructions (ou de la rénovation de l'habitat existant) dans le tissu bâti existant ou dans des zones d'habitat proches des gares et des principaux noyaux (par ex. les points d'ancrage du SDER) ;
- Une réflexion sur le réseau de transport public refusant des modèles de réseaux de transport maillés favorisant les tangentes à Bruxelles. Peut-être sont-ils « mathématiquement » optimaux, mais ils nient le fait que la présence d'une métropole forte est un élément indissociable de la prospérité économique, sociale et culturelle de la grande région métropolitaine dans son ensemble. Par ailleurs, on sait que le transfert modal vers les transports publics se fera mal sur un réseau tangentiel, dans la mesure où les contraintes pesant sur le transport individuel y sont plus faibles ;

-
- Autre chose serait d'améliorer fortement la desserte en transport public sur l'axe Mons – Namur, dans une perspective volontariste d'intégration, actuellement insuffisante. Le problème est ici que beaucoup de nouveaux développements dynamiques sur cet axe ont été localisés en dehors des centres urbains (cf. aéroport de Gosselies) et sont donc peu favorables à une desserte efficace en transports publics, a fortiori depuis les zones périurbaines septentrionales. Il conviendrait donc à l'avenir d'assurer le redéploiement des activités des villes du sillon au départ de localisations centrales (par ex. des friches industrielles rénovées, que l'on peut mettre en valeur dans une perspective très porteuse, comme le montrent par ex. des réalisations à Roubaix ou dans la Ruhr).

Carte 1 : Migrations par rapport à Bruxelles

Carte 2 : Solde migratoire du Brabant wallon, 1997-98

Carte 3 : Navettes vers Bruxelles

Carte 4 : Bassin d'emploi

Carte 5 : Mode de transport des navetteurs travaillant vers Bruxelles

Carte 6 : Chimie de base sauf la pharmacie

Carte 7 : Autres services fournis aux entreprises

Carte 8 : Emploi total en 1999 et accroissement annuel moyen entre 1995 et 1999

Carte 9 : Emploi dans l'industrie en 1999 et accroissement annuel moyen entre 1995 et 1999

**3. CARTE 10 : EMPLOI DANS LES SERVICES AUX ENTREPRISES
EN 1999 ET ACCROISSEMENT ANNUEL MOYEN ENTRE 1995 ET
1999**

CARTE 11 : TRIANGLE WALLON : SCHÉMA DE SYNTHÈSE

3. LES ATTITUDES DES ACTEURS

Il est intéressant d'examiner quels sont actuellement les positions des différentes catégories d'acteurs par rapport à la notion de *triangle wallon*, voire même si elles ont ou non intégré cette notion ou en ont fait ou non une priorité stratégique.

Le tableau 1 ci-dessous présente les points saillants de ces positions, quand elles existent.

En conclusion, on constate de la part de plusieurs acteurs socio-économiques, tant wallons que bruxellois, une reconnaissance d'une aire métropolitaine avec des problèmes spécifiques, pour laquelle une coopération interrégionale est indispensable, en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, d'emploi, et pour certains également en matière de logement et de développement économique.

Par contre, certains acteurs économiques, souvent les intercommunales, n'ont pas la même perception, et fonctionnent plus en "vase clos". De même, les acteurs communaux (ville) et provinciaux n'incluent pas Bruxelles dans leur stratégie, et ne sont pas particulièrement demandeur d'une concertation ou coopération, à l'exception, peut-être, de Charleroi. Par ailleurs, la coopération entre villes wallonnes n'apparaît pas fort développée.

La plupart des acteurs politiques considèrent que la coopération entre les deux Régions existe et est à développer, dans le cadre de la CWB. Si cette coopération est bien entendu à saluer, il nous semble cependant qu'elle ne peut traiter certains des domaines pour lesquelles une coopération est particulièrement requise, entre autres l'aménagement du territoire, la mobilité et les concurrences en matières d'implantations résidentielles et d'entreprises.

Pourtant, il nous semble que pour aboutir à un projet efficace et mutuellement avantageux sur le territoire du "triangle" – quoiqu'il serait peut-être plus adapté de parler "d'aire de coopération suprarégionale, vu le peu de "reconnaissance" du concept de triangle wallon- et qui soit en même temps respectueux d'une politique de développement durable, deux conditions s'imposent :

- mettre en place une large concertation entre tous les acteurs pour les sensibiliser à la nécessité d'un développement interdépendant et aux risques à moyen terme que feraient encourir des politiques dispersées ou ne dépassant pas l'horizon local et le court terme ;
- mettre ensuite en place une structure stratégique de coopération disposant d'un réel statut ; les exemples de coopération transrégionales précédemment étudiés par la CPDT montrent que les résultats ne sont probants que si les partenaires disposent d'un projet commun, mais aussi d'une structure stratégique d'impulsion..

Tableau des acteurs

Tableau des acteurs (suite)

Tableau des acteurs (suite)

Tableau des acteurs (suite)

PARTIE II : THEMATIQUES

INTRODUCTION

Les travaux du thème 3 de la CPDT, qui portaient sur les aires de coopération supracommunales, et ceux du précédent thème 7, concernant les aires métropolitaines transrégionales et transfrontalières dans lesquelles des parties de territoire wallon sont impliquées, et les types de coopération existants ou possibles sur ces territoires, se prolongent ici par une étude de la coopération entre la Wallonie et Bruxelles, sous l'angle de l'aire métropolitaine transrégionale incluant Bruxelles.

Il n'est donc pas question ici de traiter de la coopération Wallonie-Bruxelles au sens large, mais de se concentrer sur un territoire qui possède des spécificités tant dans ses problèmes de fonctionnement que dans ses atouts.

Ce territoire peut être délimité sur base de différents critères relevant de flux fonctionnels divers (navette résidence-travail, capitaux...). Il peut aussi faire l'objet d'une délimitation politique, comme c'est le cas pour le territoire couvert par l'appellation « triangle central wallon », délimité par Bruxelles, Mons, Charleroi et Namur.

Dès lors, pour cette étude, nous avons d'une part examiné les différents textes stratégiques concernant les deux Régions impliquées, et les éventuelles options politiques proposées pour cette aire métropolitaine (Chapitre I). Ces textes stratégiques sont : la Deuxième Esquisse de Structure Benelux qui englobe tous ces territoires dans une vision plus vaste, et crée le concept de « triangle central wallon », le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), le Contrat d'Avenir pour la Wallonie (CAW) et le CAW actualisé pour la Région wallonne, le premier Plan Régional de Développement (PRD) et le projet de second PRD pour la Région de Bruxelles-Capitale. A cela, s'ajoute la Charte d'Avenir de la Communauté Wallonie-Bruxelles, qui concerne les habitants francophones des deux Régions.

Nous avons ensuite enquêté afin de connaître l'avis de différents acteurs, tant en ce qui concerne l'aire à couvrir par une coopération que l'existence ou la nécessité d'une telle coopération (Chapitre II). Pour cette partie nous nous sommes basés sur des textes et sur des entretiens. Il s'agit bien sûr d'une vue partielle, vu les temps impartis pour la recherche, et, dans les cas de certains entretiens, d'un point de vue individuel. Les acteurs choisis sont des experts, des acteurs socio-économiques, des acteurs politiques. Lorsque les acteurs étaient régionaux, nous avons étudié les deux Régions, wallonne et bruxelloise. Lorsqu'ils étaient infrarégionaux, nous nous sommes restreints aux territoires concernés par le « triangle wallon », concept repris par le SDER, en particulier, outre Bruxelles, les quatre autres villes structurantes : Mons, La Louvière, Charleroi et Namur. Enfin, nous avons repris quelques éléments pertinents apparaissant dans le quotidien « Le Soir ».

En parallèle, une recherche portait sur différents flux de fonctionnement et leur cartographie, afin de pouvoir les comparer aux avis et stratégies exposées plus haut (Chapitre III). Les domaines abordés sont relatifs à l'implantation résidentielle, à la mobilité et à la localisation des sièges de grandes entreprises dans certains secteurs.

Un domaine a été abordé de manière sectorielle : la culture (Chapitre IV). Ce chapitre comprend à la fois les textes stratégiques s'y rapportant, les opinions de différents acteurs, et une partie cartographique analytique.

Chapitre I : TEXTES STRATEGIQUES

1. LA DEUXIEME ESQUISSE DE STRUCTURE BENELUX (1997)

La naissance du concept de « triangle wallon »

Le *triangle wallon* est l'aire métropolitaine formée par Bruxelles, Namur, Charleroi et Mons. Il peut être comparé au *losange flamand* formé par Bruxelles, Antwerpen, Leuven et Gent. Le *triangle wallon* et le *losange flamand* – qui incluent tous deux Bruxelles – forment ensemble le *réseau urbain central belge*.

Ce concept est proposé par la Deuxième Esquisse de Structure Benelux⁶ comme base de discussion concernant les relations spatiales et fonctionnelles qu'entretiennent les composantes du réseau et comme point de départ d'une réflexion sur les possibilités de coordination et de développement d'une politique concertée entre les trois Régions belges⁷.

Cependant, à ce jour, les suites données à la Deuxième Esquisse de Structure Benelux ne font état d'aucune structure de concertation concernant l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles, le *triangle wallon*.

Lors de l'élaboration de la Deuxième Esquisse de Structure Benelux, en 1996- 1997⁸, l'accent est mis sur les nœuds et les réseaux urbains, « qu'il faut maintenir ou rendre aptes à accueillir de façons diversifiées les activités nationales, internationales et mondiales afin de contribuer considérablement au renforcement de la puissance et des potentialités économiques de l'ensemble du Benelux. »

Il est décidé de faire référence à un *triangle wallon*, qui trouve sa place dans la chaîne nord-sud des réseaux urbains (inter)nationaux. Cette chaîne nord-sud est située au centre des réseaux urbains internationaux Rhin-Rhur, du Bassin parisien et du Grand-Londres. Elle présente un fort potentiel de développement dans le Delta Benelux. Cette chaîne forme l'épine dorsale économique du Delta Benelux et se compose :

- de la Randstad,
- du Losange flamand,
- de la région-capitale bruxelloise/européenne et
- du Triangle central wallon.

⁶ Benelux (1996). Espace de coopération, Deuxième Esquisse de Structure Benelux, Projet. Benelux (1997). Espace de coopération, Deuxième Esquisse de Structure Benelux, Note de décision.

⁷ Glossaire du SDER, annexe 2, A. 20.

⁸ En 1994 : décision des Ministres Benelux, ayant l'aménagement du territoire dans leurs attributions, d'établir la Deuxième Esquisse de Structure Benelux ; 1996 : soumission du projet de Deuxième Esquisse à une large procédure de consultation informelle et adaptation en fonction des résultats de la consultation ; 1997 : les Ministres Benelux compétents en ADT ont arrêté la Deuxième Esquisse de Structure Benelux comme résolution politique et ont soumis cette résolution pour avis au Parlement Benelux ; 1999 : première évaluation de la transposition des concepts spatiaux de la Deuxième Esquisse dans la politique propre des partenaires ; 30 octobre 2000 : Deuxième Esquisse de Structure Benelux approuvée par le Groupe de travail ministériel pour l'Aménagement du Territoire.

On trouve dans cette chaîne nord-sud une concentration d'infrastructures, de fonctions et de services importants. L'option est de poursuivre le développement de la chaîne nord-sud en tant que réseau urbain européen et même mondial. Il est essentiel à cet effet d'optimiser le réseau ferroviaire, sa liaison avec les aéroports de Schipol et Zaventem, et l'organisation des transports urbains et périurbains.⁹

La partie belge pourrait être considérée, dans la diversité de ses composantes, comme une seule entité spatiale potentielle. La coordination spatiale constitue dans ce *réseau urbain central belge* un enjeu de taille. Dans son « projet spatial », la Deuxième Esquisse de Structure Benelux désigne comme *réseau urbain*¹⁰ une aire métropolitaine.

« La 1^{ère} évaluation en avril 1999 de la transposition des concepts spatiaux de la Deuxième Esquisse dans la politique propre des partenaires a débouché sur un résultat globalement positif. La mise en œuvre d'une série d'options politiques concernant les thèmes de coopération de la Deuxième Esquisse (politique de localisation, infrastructure principale, zones rurales et structure écologique principale) s'est jusqu'à présent concrétisée en particulier par le biais de la contribution de la Deuxième Esquisse à différents projets INTERREG IIC.»¹¹

Le bulletin d'information¹² de la Commission Spéciale pour l'Aménagement du Territoire (CSAT) du Benelux fait état de quelques développements de la coopération Benelux. Les trois niveaux d'échelle évoqués sont : Benelux en Europe, Benelux au niveau central et la région frontalière.

L'échelle Benelux en Europe présente les résultats du projet « Réseaux de réseaux urbains transfrontaliers » (RUT), qui a débouché sur la Déclaration de Tournai ainsi que les orientations que la CSAT souhaite donner à la coopération Benelux en ce qui concerne le programme Interreg IIIb. Dans le cadre d'Interreg IIIb, la CSAT organisera des réunions thématiques. Les trois thèmes majeurs arrêtés par les ministres sont les réseaux urbains, les Eurocorridors et le développement rural élargi. Les trois sous-espaces du Benelux qui seront abordés sont le Benelux Sud, le Delta et le Benelux Nord. A ces sous-espaces, il faut ajouter le Benelux+, c'est-à-dire le Benelux et les régions voisines.

L'échelle Benelux au niveau central aborde les développements concernant le Cinquième Rapport sur l'aménagement du territoire aux Pays-Bas ainsi que le nouveau projet de Plan Régional de Développement de Bruxelles. Concernant ce dernier, la CSAT formulera un avis commun en se fondant sur les résultats des discussions menées, en son sein, par les partenaires concernés par le développement spatial dans les régions avoisinantes ainsi que les partenaires qui opèrent dans d'autres régions urbanisées du Benelux et qui se trouvent confrontés à des problèmes analogues en matière de politique des grandes villes.

Dans le cadre du Cinquième Rapport sur l'Aménagement du territoire aux Pays-Bas, la CSAT souligne que quelques thèmes sont en cours d'exécution, dont l'amélioration des liaisons principales entre la métropole du Delta, le Losange flamand, la métropole Rhin-Rhur et les villes wallonnes.

⁹ Espace de coopération – Deuxième Esquisse de Structure Benelux, Note de décision, pp. 20-21.

¹⁰ Réseau urbain : ensemble complémentaire et spatialement cohérent de villes et de zones urbaines, reliées par l'infrastructure et par des composantes spatiales importantes comme de grands espaces ouverts (Glossaire de la 2^{ème} Esquisse de Structure Benelux, p.181).

¹¹ Extrait d'un document du Secrétariat général Benelux du 10 novembre 2000.

¹² Benelux, Coopération Benelux en matière d'aménagement du territoire, Bulletin d'information CSAT, 2^{ème} année, numéro 1, juin 2002.

L'échelle concernant la région frontalière montre que d'importants travaux sont en cours. Il s'agit notamment de quelques nouveaux plans de secteurs et schémas directeurs, une nouvelle stratégie pour la Métropole franco-belge (COPIT), de nouveaux projets dans la région MHAL (projet transport de marchandises, Parc des trois pays) et une concertation politique pour les Commissions frontalières du Benelux (Open Minds : la gestion transfrontalière).

Remarque :

Aucune suite concrète n'est donnée au *triangle wallon* au sein de la structure Benelux.

Lors des réunions thématiques de la CSAT et plus particulièrement lorsque qu'il s'agira de se focaliser sur le Delta Benelux et sur les réseaux urbains, il serait souhaitable d'aborder l'aire métropolitaine du *triangle wallon*.

2. LES SCHEMAS STRATEGIQUES DE LA REGION WALLONNE

2.1 LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL (SDER, 1999)

Des aires de coopération transrégionales à organiser et structurer au mieux

La réalisation du Projet de structure spatiale exposé dans le Schéma de Développement de l'Espace Régional¹³ suppose la mise en œuvre de politiques adaptées aux différentes caractéristiques de la Wallonie, dont les aires de coopération transrégionales. Quatre aires de coopération transrégionales sont reprises : autour de Liège, autour de Lille, autour de Luxembourg et autour de Bruxelles. Ces aires de coopération transrégionales correspondent à la partie wallonne d'aires métropolitaines.

Pour l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles, il est nécessaire de dresser un « schéma de développement territorial » qui traitera de tous les aspects des relations à établir avec la capitale fédérale, notamment sur le plan socio-économique et sur celui des transports. Soutenu par la Région wallonne, il devra être dressé en collaboration étroite avec la Région de Bruxelles-Capitale et les divers partenaires de la zone concernée. Une priorité sera donnée à la réalisation de ce schéma¹⁴.

L'intégration de la Wallonie dans l'Europe passe notamment par la prise en compte des aires métropolitaines, ensembles de plus d'un million d'habitants dans lesquels sont comprises certaines parties du territoire wallon. Certaines parties de la Wallonie peuvent en effet bénéficier de la présence proche de pôles urbains tels que Bruxelles, Lille et Luxembourg pour soutenir leur développement en tissant des liens de coopération. En Région wallonne, Liège est présentée comme un pôle capable de focaliser une aire de coopération.

¹³ Gouvernement wallon (1999). *Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER)*, adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999.

¹⁴ SDER, pp. 147-148

L'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles : le triangle wallon

Toute l'aire comprise dans un triangle ayant pour sommets Bruxelles, Mons-Charleroi et Namur est influencée à des titres divers par la capitale fédérale et européenne : effets positifs pour le développement d'activités économiques, phénomènes de suburbanisation, délocalisation d'entreprises, problématique de la circulation induite notamment par les navettes domicile-travail, rôle de délestage de l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), retombées pour des activités de détente et de loisirs...

Le SDER constate qu'à l'heure actuelle ces divers phénomènes ne sont ni correctement maîtrisés ni traités dans une perspective de collaboration et de concertation avec Bruxelles, ce qui doit être le cas à l'avenir. Sur le plan régional, il faut arriver à mieux dominer ces différents effets et à les valoriser de façon optimale en recherchant la cohérence dans un esprit de solidarité¹⁵.

Or, sur le territoire de ce *triangle wallon*, soit l'aire de coopération avec Bruxelles, il n'y a actuellement aucun outil ou enceinte de réflexion. Il serait dès lors nécessaire de dresser un « schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles ». Ce schéma aboutira à un projet de développement spatial définissant la manière optimale de structurer cet espace.

2.2 LE CONTRAT D'AVENIR POUR LA WALLONIE (CAW, 1999) ET SON ACTUALISATION (CAWA, 2002)

La coopération Wallonie Bruxelles: une priorité

La coopération Wallonie Bruxelles au sens large constitue une priorité dans le Contrat d'Avenir pour la Wallonie¹⁶. Il l'aborde non pas de manière spatiale (pas de référence au « triangle wallon ») mais par domaine de coopération.

Le Contrat d'Avenir pour la Wallonie actualisé¹⁷ insiste surtout sur la coopération entre la Région wallonne et la Communauté Wallonie-Bruxelles et sur des domaines de coopération tels que l'enseignement, la formation professionnelle...

Plus que la simple mise en œuvre de synergies, c'est la complémentarité et la cohérence des politiques menées entre les deux Régions, wallonne et bruxelloise¹⁸, qu'il s'agit d'assurer dans toute la mesure du possible, vu l'interdépendance de leurs développements respectifs et la volonté de préserver une solidarité francophone. Dans un premier temps, quatre groupes de travail examinent les modalités de coopération dans les matières suivantes : l'emploi des jeunes, l'environnement, la mobilité et l'aménagement du territoire, les relations internationales.

¹⁵ SDER, pp. 132-133

¹⁶ Gouvernement wallon (1999). *Contrat d'Avenir pour la Wallonie (CAW)*, adopté par le Gouvernement wallon le 16 septembre 1999.

¹⁷ Gouvernement wallon (2002). *Projet d'actualisation du Contrat d'Avenir pour la Wallonie (CAWA), La Wallonie active et solidaire sur la voie du développement durable, Poursuivre et amplifier*. Février 2002.

¹⁸ CAW, 1^{ère} partie, B, point 10, fiche 1.

Les priorités en matière de coopération dans le cadre de la stratégie gouvernementale

Le Gouvernement wallon veut mettre en place des mécanismes de concertation et de **coopération avec la Région bruxelloise** dans les matières suivantes :

- les politiques dont les actions dépassent naturellement les frontières régionales (effets de débordement) :
 - environnement ;
 - eau (production et distribution) ;
 - mobilité ;
 - déchets ;
 - aménagement du territoire
- les politiques dont les effets de débordement sont indirects car ils sont liés aux flux des populations et à la localisation des activités économiques :
 - politique de l'emploi ;
 - politique de la formation ;
 - politiques sociales et de la santé ;
 - politique économique.

Ainsi, le Gouvernement accentue le développement des services marchands, les services aux entreprises, par exemple, en tenant compte des potentialités existantes dans la Région bruxelloise. Ou encore, il intensifie les complémentarités avec la Région de Bruxelles-Capitale en vue d'augmenter le nombre de projets de recherche.

En ce qui concerne la **Communauté Wallonie-Bruxelles**¹⁹ il convient de mettre en œuvre un maximum de synergies entre la Région wallonne et la Communauté Wallonie-Bruxelles afin d'assurer un maximum de complémentarité entre les politiques menées. Outre la contribution directe de la Région wallonne au refinancement de la Communauté française, des efforts additionnels sont envisagés dans le cadre de politiques croisées rencontrant les axes prioritaires du projet de CAW.

Le Gouvernement propose en priorité une concertation avec la Communauté Wallonie-Bruxelles dans les matières suivantes :

- enseignement (Fonds d'équipement pour l'enseignement technique et professionnel, cyber-écoles, langues) ;
- formation (jeunes, équivalences de diplômes/certificats...) ;
- Recherche et Développement (programmes d'évaluation technologique...) ;
- NTIC (dans les écoles, administrations, entreprises, particuliers...) ;
- relations internationales (mise sur pied d'une entité commune) ;
- administration (mobilité des fonctionnaires) ;
- services de proximité (infrastructures hospitalières, maisons de repos, crèches, établissements pour personnes handicapées...).

¹⁹ CAW, 1^{ère} partie, B, point 10, fiche 3.

D'autres actions possibles sont :

- accueil de la petite enfance (contrat commune-Région-Communauté) ;
- culture (développement du secteur des industries culturelles : Fonds wallon de l'industrie de l'image) ;
- éducation à l'environnement ;
- tourisme ;
- patrimoine (organisation de classes « patrimoine » à l'instar des classes vertes) ;
- infrastructures sportives ;
- personnes handicapées.

3. LES SCHEMAS STRATEGIQUES DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

3.1 LE PREMIER PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (PRD, 1995-2001)

Des inquiétudes face à la concurrence de la périphérie et au peu de croissance de la ville centre

Le premier Plan Régional de Développement s'inquiète des véritables concurrences qui s'installent entre Bruxelles et sa périphérie, en particulier avec Zaventem²⁰. Il constate que la Région de Bruxelles-Capitale, du fait de sa position géographique et institutionnelle, est très dépendante de l'attitude des deux Régions voisines. Il appelle à une concertation entre l'Etat fédéral et les trois Régions belges en matière de mobilité²¹. Cependant il n'est pratiquement pas fait référence aux autres Régions belges dans une optique de stratégie concertée.

Le PRD positionne la Région de Bruxelles-Capitale dans un contexte extérieur²², mais à une échelle internationale et plus encore européenne : Benelux, Eurorégion, partenariat Lille-Bruxelles....

Au niveau belge, le PRD s'inquiète de ce que ses périphéries :

- se développent pour des activités à la recherche d'espaces vastes et bon marché, bien situés par rapport aux infrastructures de transports (activités logistiques, commerciales, de faible, moyenne et haute technologie) et pour des activités tertiaires et de recherche-développement cherchant des espaces de prestiges ;
- et se satellisent ; différents pôles comme Dilbeek, Halle, Braine-l'Alleud, Waterloo et Louvain-la-Neuve connaissent une importante croissance.

²⁰ PRD, Lignes forces, 3 mars 1995, p. 51.

²¹ PRD, Lignes forces, 3 mars 1995, p. 152.

²² PRD, Lignes forces, 3 mars 1995, pp. 67-73.

Le constat est que la Région de Bruxelles-Capitale, du fait de sa position géographique et institutionnelle, est très dépendante de l'attitude des Régions « qui lui sont périphériques », et qu'elle doit compter sur ses facteurs d'attraction (emploi, hôpitaux, enseignement supérieur, institutions internationales, entreprises et institutions financières étrangères, tourisme, salons, foires, gastronomie, activités culturelles...) et renforcer ses points plus faibles (attractivité externe faible) comme ses noyaux commerciaux, en particulier ceux du centre-ville, ses activités portuaires, ses manifestations sportives, son marché de l'art, sa presse, son édition et sa Bourse²³.

3.2 LE PROJET DE PLAN REGIONAL DE DEVELOPPEMENT (PPRD, 2001)

Des politiques pour renforcer l'attractivité de la Région et le développement de la concertation avec les Régions voisines, une communauté urbaine bruxelloise

Le PPRD pointe l'injustice du système fiscal, qui fait porter une lourde charge à Bruxelles, et s'inquiète du développement d'une ville « à l'américaine », la périphérie accueillant les entreprises les plus dynamiques, les populations aisées, la main-d'œuvre qualifiée et les services de proximité qui les accompagnent, la ville centre n'accueillant plus que de grands ensembles administratifs et une population fragilisée. Pour enrayer ce phénomène, le PPRD propose d'une part des politiques pour renforcer l'attractivité de la RBC, d'autre part une coopération avec les deux autres Régions, tant pour mettre en œuvre une politique cohérente sur le territoire de la « communauté urbaine bruxelloise », que pour s'inscrire dans les stratégies européennes en tant que réseau urbain central.

Le PPRD constate :

- la perte de population dans les tranches supérieures de revenus ;
- le fait que la croissance métropolitaine profite largement à la périphérie (Halle-Vilvorde-Nivelles), qui a une croissance économique trois fois plus élevée que la Région de Bruxelles-Capitale²⁴ ;
- que la pression fiscale est plus lourde à Bruxelles, comme de façon générale dans les grandes villes, qu'en périphérie, à la fois liée à une offre de services plus importante, dont profite la périphérie, mais aussi liée à la baisse des revenus des habitants qui entraîne une baisse des revenus de la Région, qui doit compenser... ;
- en matière de mobilité, une très bonne accessibilité internationale, une mauvaise accessibilité depuis la périphérie, et des difficultés de mobilité interne²⁵, et rappelle l'importance de la mise en œuvre du RER, mais avec des mesures d'accompagnement pour éviter une plus grande perte de population, et pour que cela entraîne une meilleure mobilité en Région de Bruxelles-Capitale.

Le projet de ville

D'une façon générale, les livrets composant le nouveau Projet de Plan Régional de Développement répondent à ces constats surtout par des politiques sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Le PPRD veut renforcer, reconstruire dans certains cas, l'attractivité de la Région en matière d'implantation de commerces, d'entreprises, de population. Cependant le dialogue et la concertation avec les deux autres Régions sont mentionnés à plusieurs reprises, par exemple en matière culturelle et de transports.

²³ PRD, Lignes forces, 3 mars 1995, p. 74.

²⁴ PPRD, Constat, 2001, p. 42.

²⁵ PPRD, Constat, 2001, p. 102.

Le livret « conditions transversales de mise en œuvre du projet » rappelle l'importance de se positionner dans les grands axes et stratégies européens : Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), Europe du Nord Ouest (Interreg, ENO), Deuxième Esquisse de Structure Benelux...

Le PPRD rappelle le concept de *réseau urbain central belge*, élaboré dans la Deuxième Esquisse de Structure Benelux, repris dans le SDEC, et qui comprend le *losange flamand* et le *triangle wallon*. Le PPRD mentionne que « la coordination spatiale de ce réseau est indispensable pour le positionner comme pôle européen au même titre que la Randstad hollandaise et pour résoudre des problèmes majeurs en matière de transports et d'aménagement du territoire »²⁶.

Il faut souligner qu'une des conditions transversales traite spécifiquement de « la cohérence entre les politiques menées dans la Région et en périphérie », ce qui constitue une nouveauté par rapport au premier PRD.

Le PPRD pointe également « les interactions entre la Région de Bruxelles-Capitale et les deux autres Régions », tant au niveau des Régions qu'entre la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie.

Une politique cohérente sur le territoire de la « communauté urbaine bruxelloise », qui dépasse les frontières institutionnelles de la Région de Bruxelles-Capitale, « ne peut être menée à bonne fin que moyennant la coopération et la concertation ».²⁷

De plus, « le rôle de capitale et le rôle international de Bruxelles se situent aussi au-delà des interactions de la région urbaine. Les développements de la communauté urbaine doivent donc être considérés d'une manière intégrée par Bruxelles, la Flandre et la Wallonie »²⁸.

A l'heure actuelle, cette concertation n'existe que dans le cadre d'enceintes supranationales (Benelux...). « Il faudrait donc envisager également des structures de concertation et de coopération adéquates au sein de la structure institutionnelle belge même, afin de pouvoir déterminer les choix et mesures pour orienter les axes politiques à l'intérieur de la communauté urbaine bruxelloise de manière à ce que les trois régions en sortent gagnantes »²⁹.

Le PPRD salue les trois plans régionaux (RSV, SDER et PRD), qui veulent créer un bon climat sur leur territoire tant pour la population que pour les entreprises, mais souligne les difficultés lors de situations plus concurrentielles, à titre d'exemple, la politique d'attraction des entreprises et de nouveaux habitants.

Il prône donc, afin d'éviter des dérives concurrentielles stériles, de développer une forte culture de collaboration et de concertation, sans toutefois préciser de quelle manière cela pourrait se mettre en place.

²⁶ PPRD, Livret conditions transversales, p. 10.

²⁷ PPRD, Livret conditions transversales, p. 13.

²⁸ Ibid.

²⁹ Ibid.

4. LA CHARTE D'AVENIR DE LA COMMUNAUTE WALLONIE-BRUXELLES

(ou « Communauté française de Belgique »)

La Charte d'Avenir Wallonie-Bruxelles³⁰ a été adoptée par le Gouvernement de la Communauté française le 26 septembre 2001. Elle ne présente aucun aspect spatial et reste à un niveau très général. Les domaines de coopération concernent toute la communauté francophone. Il s'agit essentiellement des domaines de l'enseignement, de la formation professionnelle, de la culture, du sport, de la petite enfance...

Un plan d'action de la Charte d'Avenir³¹ a été établi et reprend les priorités du Gouvernement de la Communauté française Wallonie-Bruxelles jusqu'en 2010 en matière d'enseignement.

(cf. aussi CHAPITRE IV : COOPERATIONS CULTURELLES)

Commentaire sur les textes stratégiques :

La volonté, et la nécessité, d'une coopération entre les Régions belges apparaît dans les textes stratégiques depuis la fin des années 1990. Elle se marque sur deux plans : une concertation générale entre les entités fédérées, éventuellement avec l'Etat fédéral, d'une part, et, d'autre part, une focalisation particulière sur l'aire métropolitaine autour de Bruxelles, dénommée, selon les Régions, le « losange flamand », le « triangle wallon », la « communauté urbaine bruxelloise », ou encore l'aire métropolitaine transrégionale de Bruxelles.

³⁰ Charte d'avenir pour la Communauté Wallonie-Bruxelles, 26 septembre 2001, Site Internet de la Communauté française : <http://www.cfwb.be>

³¹ Gouvernement de la Communauté française Wallonie-Bruxelles, Communiqué de presse, 7 février 2002, Plan d'action de la Charte d'avenir, Site Internet de la Communauté française : <http://www.cfwb.be>

Chapitre II : AVIS DES ACTEURS

1. DES EXPERTS UNIVERSITAIRES

Rapport du 13^{ème} congrès des économistes belges de langue française (1998) : Wallonie et Bruxelles : Evolutions et perspectives.

Une métropole transrégionale dans un triangle spatial : Bruxelles-Charleroi-Liège

L'accent est mis sur l'importance des relations transfrontalières et transrégionales, en particulier les chances à saisir et les opportunités à développer dans le cadre des aires métropolitaines transrégionales. Outre celle autour de Lille, Luxembourg et Liège, la création d'une métropole tripolaire est proposée à plusieurs reprises : *le triangle Bruxelles-Charleroi-Liège*.

Dans les autres points soulevés, nous pouvons pointer :

- l'impact de l'aménagement des deux territoires sur leur développement économique ;
- une fiscalité foncière favorable à la redynamisation des centres urbains et aux aspects environnementaux ;
- un alignement du coût des transactions immobilières ;
- le positionnement des deux Régions par rapport à l'Europe.

Ce congrès³² traitait spécifiquement des relations entre la Wallonie et Bruxelles. Les débats ont porté sur les caractéristiques (points forts et faibles) de ces deux Régions ainsi que sur leurs interrelation, au niveau des flux de personnes, des flux économiques, des incidences au niveau de la fiscalité, des échanges institutionnels.

Les aires de coopération transrégionales (aires métropolitaines) faisaient l'objet d'un des quatre ateliers. Le *triangle wallon* tel que défini dans la Deuxième Esquisse de Structure Benelux et dans le SDER n'a pas été évoqué. Par contre, au même titre que les autres aires métropolitaines (MHAL, Saar-Lor-Lux, Lille), la création d'une métropole tripolaire est proposée à plusieurs reprises : *le triangle Bruxelles-Charleroi-Liège*.

Dans l'optique de métropolisation, certains des intervenants du congrès trouvent que les seuls bassins d'emplois significatifs en Wallonie sont Liège et Charleroi. Néanmoins, ces intervenants sont également d'accord sur le fait que le processus de métropolisation de l'économie n'est pas le seul mode de développement, même s'il s'agit d'une tendance lourde au sein de l'Union européenne³³.

³² Treizième congrès des économistes belges de langue française. *Wallonie et Bruxelles : évolutions et perspectives*. Actes du congrès et rapport préparatoire de la Commission 3 : Planification, aménagement du territoire et relations transfrontalières. ClFoP, 26-27 novembre 1998, Charleroi.

³³ Une autre alternative au développement est proposée : l'exemple de la formation de districts industriels très spécialisés comme en Italie, en soulevant néanmoins la fragilité de ces systèmes.

D'autres points et propositions ont été à l'ordre du jour des débats et des rapports préparatoires. Les intervenants s'accordent à dire qu'une réflexion plus avancée sur ces points et propositions doit être poursuivie au sein et entre les deux Régions. Il importe également, pour les intervenants, que les deux Régions se lancent dans un processus de concertation/collaboration favorable en termes de retombées pour leur développement économique et social. Ils mettent en évidence la nécessité de ce développement commun à partir de pôles potentiellement structurants (Bruxelles, Liège, Charleroi, les aires métropolitaines, le Brabant wallon...).

Les débats montrent bien l'intérêt de la Wallonie pour la capitale de l'Europe, mais aussi de Bruxelles pour la Wallonie. La solidarité entre Bruxelles et la Wallonie ne doit pas être uniquement vue sur le plan institutionnel mais également sur le plan économique. De plus, l'échelle institutionnelle de Bruxelles n'est pas pertinente pour résoudre les problèmes de la réalité socio-économique qui dépassent largement Bruxelles et ses 19 communes.

Par ailleurs, certains recommandent un axe économique fort allant de Mouscron à Charleroi en passant par Mons et se prolongeant vers le Luxembourg avec tous les effets transfrontaliers qui en découlent.

Chaque métropole doit dans sa spécialisation, éventuellement en symbiose avec les autres, développer des pôles bien précis (biotechnologies, télécommunications...). Ces métropoles doivent être des points d'impulsion et doivent diffuser dans des aires de coopération dont il ne faut pas refuser qu'elles soient transrégionales. Il est primordial de bien articuler certaines zones de Wallonie sur des métropoles pouvant être des facteurs d'entraînement.

La Wallonie doit également pouvoir développer son tertiaire marchand qui est trop faible pour l'instant et favoriser le développement des PME.

La convergence entre les régions (entre sous-régions wallonnes et entre Région wallonne et Région bruxelloise) peut se réaliser grâce à des spécialisations économiques complémentaires les unes par rapport aux autres. Il est important de susciter ces complémentarités. Certains domaines présentent déjà des complémentarités entre Région wallonne et Région bruxelloise, par exemple dans la Recherche et Développement, l'éducation, la culture.

Tout porte à croire que l'évolution des pôles de développement au sein de l'Union européenne va se faire autour d'un certain nombre de pôles urbains. En associant Bruxelles et Wallonie, on arrive, en termes d'importance de territoire et de population, à l'échelle permettant de compter dans le cadre de ce qui devient fondamental pour le développement européen, à savoir le relais entre l'ensemble des métropoles.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, certains déplorent le manque de coordination entre les deux plans stratégiques des Régions (PRD, SDER) et l'absence de concertation lors de leurs élaborations respectives.

2. DES ACTEURS SOCIO-ECONOMIQUES

2.1 LES CONSEILS ECONOMIQUES ET SOCIAUX DES REGIONS (CES)

Secrétariats des Conseils économiques et sociaux : rapports sur les valorisations possibles d'intérêts communs entre les Régions et synthèse des propositions

Entre 1998 et 2000³⁴, les trois secrétariats des trois Conseils Economiques et Sociaux régionaux (Conseil Economique et Social pour la Région de Bruxelles-Capitale-CESRBC, Conseil Economique et Social pour la Région wallonne-CESRW, Sociaal-Economische Raad van Vlanderen-SERV) ont chacun réalisé un rapport, avec comme objectif de valoriser les intérêts communs aux trois Régions, et d'émettre des propositions de concertation et de coopération en vue de synergies entre elles.

Ces trois rapports ont ensuite donné lieu à une journée commune³⁵ de réflexion, sur base des différentes propositions, et les secrétariats des Conseils ont pu se mettre d'accord sur certains points. Des éléments pour une coopération dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité (surtout le RER), et de la formation et l'emploi ont été avancés.

Cependant, les conseils n'ont pas avalisé ces résultats, et ce travail important, et qui rejoint en partie cette étude, n'a donc pas eu de suite directe. La collaboration entre les différents CES semble également au point mort, même si les secrétariats gardent quelques contacts.

2.1.1 CESRW : « La coopération Wallonie-Bruxelles : première approche d'analyse et de valorisation des intérêts communs en matière économique, sociale et institutionnelle »³⁶

Des complémentarités en termes d'emploi, des nécessités en matière de mobilité, une interdépendance économique, des déséquilibres concernant les pôles décisionnels et la répartition des bénéfices, l'importance capitale d'être unis dans les négociations avec la Région flamande, mais également de tenter une coopération à trois.

Les intérêts communs entre les Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale viennent d'une complémentarité dans le domaine de l'emploi entre les deux Régions, de l'atout des navetteurs, tant pour la Région wallonne que pour la Région de Bruxelles-Capitale, des nécessités de tous en matière de mobilité (RER, souhait général de la mise en place d'un centre de coordination de la mobilité), et d'une interdépendance économique importante, illustrée en matière d'emplois, de sièges sociaux et de répartition des bénéfices.

Par ailleurs, la fuite des revenus vers l'extérieur de Bruxelles durant la période 85-96 est mise en évidence dans les trois arrondissements limitrophes de la capitale ; leur valeur ajoutée se situe sous la moyenne nationale alors que leur population bénéficie d'un revenu déclaré par habitant supérieur au revenu moyen national.

³⁴ « Bruxelles-Métropole », CESRBC, 2000 et « Coopération Wallonie-Bruxelles, première approche d'analyse et de valorisation des intérêts communs en matière économique, sociale et institutionnelle », CESRW, 1999. « De sociaal-economische belangengemeenschap Vlanderen/Brussel : aanzet tot omschrijving van de problematiek ». SERV, 1998

³⁵ Journée de réflexion sur le thème « Bruxelles au centre d'une communauté d'intérêts socio-économiques », 22 juin 2000, synthèse française et annexes.

³⁶ CESRW, « La coopération Wallonie-Bruxelles. Première approche d'analyse et de valorisation des intérêts communs en matière économique, sociale et institutionnelle », 1999.

Forte de ces constats, la dernière partie du rapport s'attelle à l'illustration de concurrences, et appelle à une coopération renforcée. En effet, les logiques actuelles semblent plutôt concurrentielles, et il existe peu de coopération. Or le CESRW estime qu'à terme, cette logique de concurrence risque de déforcer tant la Région de Bruxelles-Capitale que la Région wallonne, par rapport à la Région flamande.

Le CESRW appelle donc à une coopération institutionnalisée, avec la Région de Bruxelles-Capitale et avec la Région flamande si elles le souhaitent. D'une manière générale, le CESRW estime que « rompre les liens institutionnels et de partenariats entre Bruxelles et la Région wallonne serait catastrophique pour les francophones. Cela constituerait une erreur économique, sociale, culturelle et de stratégie institutionnelle ».³⁷

Le rapport se présente en quatre parties : trois parties sont constituées de constats au niveau des indicateurs sociaux, des indicateurs économiques et de la mobilité, la dernière partie étant consacrée à la coopération et la concurrence.

Remarque :

Les arrondissements de Nivelles, Halle-Vilvorde et Louvain sont retenus pour la région métropolitaine bruxelloise.

Les indicateurs sociaux :

Emploi : une forte complémentarité entre emplois wallon et bruxellois

Une analyse de spécialisation sectorielle au niveau de l'emploi permet de présenter une forte complémentarité entre l'emploi wallon et l'emploi bruxellois. En effet, le coefficient de spécialisation sectorielle³⁸ fait ressortir la spécialisation importante de l'emploi à Bruxelles dans le tertiaire moteur : activités financières (surtout), immobilier, location et services aux entreprises et administrations publiques ainsi que le commerce de gros. Pour les activités financières et les services aux entreprises la Wallonie et la Flandre présentent un déficit, plus marqué pour la Wallonie ce qui montre une dépendance plus accentuée vis-à-vis du pôle décisionnel de Bruxelles. Par contre les secteurs de spécialisation de la Wallonie relèvent de l'emploi induit : santé, action sociale, éducation, commerce de détail.

Selon les auteurs de l'étude, des accords pourraient être envisagés entre les deux Régions en vue de résorber en partie le chômage : mesures d'encouragement en faveur d'une mobilité accrue des travailleurs ou décentralisation de certaines activités vers la Région wallonne.

Concurrence : les atouts de la périphérie (flamande)

Un exemple de concurrence entre les régions est présenté avec la croissance forte des services dans les arrondissements situés autour de Bruxelles surtout en direction de Halle-Vilvorde en bordure du ring. Différents incitants émanant de la part de la Région flamande existent. Les atouts de la périphérie pour ce secteur sont des délais de permis plus court (d'urbanisme par exemple), le coût global d'occupation est moindre (régime fiscal avantageux car les taxes sur les bureaux y sont en moyenne de l'ordre de 250FB/m² contre 1200 FB/m² en région bruxelloise), l'accès est facilité.

³⁷ CESRW, « La coopération Wallonie-Bruxelles. Première approche d'analyse et de valorisation des intérêts communs en matière économique, sociale et institutionnelle », 1999, p. 199.

³⁸ mesure le rapport entre la part d'un secteur dans l'emploi intérieur régional et la part de ce secteur dans l'emploi intérieur national.

Les navetteurs : un atout pour les deux Régions

Le phénomène des navetteurs est abordé de façon relativement originale : « les régions profitent de l'emploi généré à Bruxelles, réciproquement Bruxelles ne pourrait se passer de l'apport productif des navetteurs qui participent à la production régionale bruxelloise et favorisent son développement »³⁹. Ceci constitue un premier apport des wallons à la région bruxelloise. Le second atout concerne les débouchés bruxellois découlant du marché wallon. Les auteurs considèrent que les Régions wallonne et flamande constituent un marché en terme de populations et d'acteurs économiques surtout pour les secteurs des services comme les activités financières ou encore l'administration publique situés à Bruxelles. Selon eux, de nombreux navetteurs réalisent à Bruxelles une production de services qui sont en réalité imputable à leur région⁴⁰.

La mobilité

Différents constats sont établis notamment à propos du RER qui comporte des conséquences importantes pour la Wallonie. La gestion du projet devrait être suprarégionale puisque les implications le sont. Les auteurs souhaitent que ce projet ne relève pas uniquement de l'Etat fédéral et de la région de Bruxelles-Capitale. Une politique cohérente de mobilité nécessite une collaboration entre les différents niveaux de pouvoirs⁴¹.

Les auteurs proposent la mise en place d'un centre de coordination de la mobilité pour assurer une concertation globale et structurée en vue d'établir une planification commune du transport selon un découpage spatial cohérent.

L'interdépendance économique : les effets de siège

L'interdépendance économique est mise en évidence par l'étude des "effets de siège", principalement liés à des entreprises polyrégionales (c'est-à-dire des entreprises possédant des établissements dans plus d'une région) :

L'effet de siège employeur : plus de la moitié des employeurs situés hors de la Région wallonne, ayant un ou des établissements en Wallonie, sont des employeurs bruxellois. Environ deux tiers des polyrégionales belges ont un ou plusieurs établissements en Région wallonne. Pour la Région bruxelloise on atteint 80%. Mais la Région bruxelloise centralise deux fois et demi plus de polyrégionales (belges) employeurs que la Région wallonne ce qui souligne son importance en tant que pôle décisionnel.

Effet de siège social : un bilan très positif pour Bruxelles. Effet de siège régional : sur la répartition des bénéficiaires

La périphérisation de l'activité économique s'est réalisée essentiellement autour du ring sur le territoire de Halle-Vilvorde. L'arrondissement de Louvain, principal bénéficiaire de la fuite des revenus à l'extérieur de Bruxelles, présente d'autres avantages pour attirer les franges aisées de la population. La politique flamande incitant les citoyens flamands à se rapprocher de Bruxelles n'est pas sans influencer la localisation des individus.

³⁹ CESRW, p. 75.

⁴⁰ CESRW, p. 109.

⁴¹ CESRW, p. 144.

Selon le CESRW, la Région wallonne devrait davantage bénéficier du phénomène de périphérisation de l'activité économique à l'avenir en instaurant une collaboration avec la Région bruxelloise afin de prolonger le développement économique au delà des abords du ring situé en territoire flamand (p102). Une politique d'incitation menée en collaboration avec la Région bruxelloise s'avère nécessaire pour contrecarrer les facteurs exogènes qui interviennent dans la localisation des entreprises. Le développement de l'axe Bruxelles-Ottignies-Namur pourrait être accéléré par le biais de ce type de politique. La fuite des personnes à revenus aisés vers le Brabant flamand pourrait également être affaiblie par une politique appropriée menée conjointement par les deux Régions. (p102). Se plaçant dans une perspective de coopération, chacune des Régions bénéficierait ainsi du concours de l'autre pour mener des politiques efficaces dans des domaines stratégiques qui sont au cœur de leur préoccupation.

L'existence d'une concurrence, la nécessité d'une coopération

Dans cette étude, les auteurs ont plutôt montré des logiques de concurrence que de coordination ou de coopération entre les Régions. Cette logique induit l'existence de gagnants et de perdants. Or, dans la mesure où différents aspects régionaux deviendraient concurrentiels, c'est surtout la Région flamande qui pourrait tirer profit à court terme des marges budgétaires dont elle dispose. Une politique attrayante d'accueil des entreprises bruxelloises dans la périphérie flamande, l'affectation des marges à une politique fiscale concurrentielle, des allocations sociales complémentaires... constituent quelques exemples.

Du fait des nombreuses interdépendances constatées, en raison des effets de « débordement »⁴², et afin d'être plus fort dans les négociations avec la Région flamande, le rapport du CESRW considère que le dialogue entre les trois Régions devrait être favorisé, et que des mécanismes de coopération et de coordination devraient être « institutionnalisés »⁴³.

Perspectives :

Le CESRW prend donc position pour une coopération importante : « tout comme le préconisait le SERV (dans son rapport de 98, ndlr), nous pensons qu'une concertation structurelle qui se traduirait par un accord de coopération global entre les (trois) Régions serait profitable à chacun. Toutefois, si la Région flamande ne s'inscrivait pas dans cette démarche somme toute responsable et normale dans un pays à structure fédérale, la Région wallonne et la Région bruxelloise auraient grandement intérêt à coopérer et à amplifier le lien qu'elles possèdent déjà entre elles par l'intermédiaire de la Communauté française. D'une manière générale, ... , rompre les liens institutionnels et de partenariats entre Bruxelles et la Région wallonne serait catastrophique pour les francophones. Cela constituerait une erreur économique, sociale, culturelle et de stratégie institutionnelle ».⁴⁴

⁴² Ils apparaissent lorsque lors de l'exercice d'une compétence, des effets dépassent les frontières de l'exercice de celle-ci. C'est le cas par exemple du commerce extérieur, l'environnement... Étant donné l'exiguïté du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, quasiment toutes les compétences qui y sont exercées présentes des effets de débordements sur les autres Régions.

⁴³ CESRW, p. 183.

⁴⁴ CESRW, p. 199.

2.1.2 CESRBC : « Bruxelles métropole »⁴⁵

L'aire métropolitaine bruxelloise se porte bien, mais son centre, la Région de Bruxelles-Capitale, stagne, au profit des périphéries

Le rapport pointe une redistribution fiscale négative pour la Région de Bruxelles-Capitale, des charges importantes, l'importance d'une concertation sur l'aire métropolitaine.

Les constats du rapport annonçaient ceux exposés dans le PPRD (cf chapitre I) : une situation financière difficile, due au système fiscal et à l'installation des résidents à hauts revenus en périphérie, une concentration de charges en tant que ville centre, mais aussi en tant que capitale et ville internationale, une perte d'attractivité pour les implantations d'investisseurs étrangers.

En raison de l'exiguïté du territoire régional bruxellois et de l'intensité des relations qui existent entre les trois Régions au sein de l'aire métropolitaine, le rapport estime qu'aucune Région ne peut réussir une politique sans tenir compte du choix des deux autres. Il souhaite donc une concertation plus étroite en vue d'élaborer des politiques favorables aux trois entités, et craint une diminution de l'attractivité internationale et une dégradation de l'environnement urbain du noyau central au cas où la coopération ne verrait pas le jour.

Une partie constat met en exergue l'interdépendance entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'aire métropolitaine⁴⁶.

On y rappelle les éléments qui suivent.

- La situation difficile de Bruxelles en terme de revenus⁴⁷
- La situation économique de Bruxelles :

Globalement, la Région reste le pôle économique du pays mais ses résultats diminuent au profit des arrondissements voisins. L'aire économique métropolitaine reste stable⁴⁸.

En terme **d'emploi**, Bruxelles reste un pôle d'emploi important mais n'est plus créateur d'emplois, alors que la région métropolitaine a une situation plus favorable. Certaines **activités** ont été délocalisées vers la périphérie. Le rôle international croissant de Bruxelles attirent de nombreux investisseurs étrangers, qui s'installent dans l'aire métropolitaine, mais hors des limites de la Région⁴⁹. En terme de **valeur ajoutée** également, l'aire économique métropolitaine demeure stable, mais son noyau central a perdu certaines activités, surtout secondaires, et si le tertiaire continue à augmenter dans ce territoire, il le fait moins rapidement que dans la périphérie⁵⁰. Au niveau du **chômage**, Bruxelles présente le nombre de demandeurs d'emploi inoccupés le plus important. Il existe une inadéquation entre l'offre des employeurs et la demande, Bruxelles occupant une main-d'œuvre globalement plus qualifiée que les deux autres régions⁵¹.

⁴⁵ CESRBC, « Bruxelles métropole », 2000.

⁴⁶ Dans cette analyse, les 19 communes de Bruxelles avec les arrondissements de Halle-Vilvorde et Nivelles.

⁴⁷ CESRBC, pp. 7-8.

⁴⁸ CESRBC, p. 11.

⁴⁹ CESRBC, p. 13.

⁵⁰ CESRBC, p. 21.

⁵¹ CESRBC, p. 20.

- Le rôle international :

Les auteurs de ce rapport insistent également sur les différents impacts du rôle international de Bruxelles. En termes d'emploi, on doit s'attendre à une croissance de l'emploi dans le secteur public international. Or l'emploi des Belges se situe surtout dans le secteur privé international. Les facteurs favorables (présence d'un personnel flexible et multilingue, bon accès au marché, excellentes télécommunications, bonnes liaisons de transports vers l'étranger et d'espaces suffisants de bureaux,...) qui jouent un rôle important dans la décision d'une entreprise de fixer son siège dans la Région de Bruxelles-Capitale devront être garantis voire développés pour assurer cette importante source d'emploi⁵². L'impact sur l'immobilier avec une augmentation des loyers et des surfaces de bureaux est important⁵³.

- Le financement du budget régional :

Le CESRBC évoque avec véhémence la question du financement de Bruxelles et la coopération avec les autres Régions est envisagée dans ce contexte.

Différents arguments sont présentés en faveur d'un meilleur traitement pour Bruxelles :

- La RBC assume diverses **fonctions en plus des services à la population** en raison de son **rôle de capitale** européenne et nationale, de la Communauté française et de la Région flamande, et d'une fonction diplomatique internationale qui entraîne des dépenses importantes⁵⁴. Différentes dépenses supplémentaires liées à ces différents rôles sont analysées (immeubles immunisés d'impôts, dépenses de prestige, transports sécurité, propreté...). Différents systèmes de compensation existants ainsi que leur failles et quelques solutions sont évoqués.

Le système allemand :

Sans entrer dans une explication du système fiscal allemand, pointons que son objectif est « l'uniformité des conditions de vie ». Le critère central de redistribution fiscale entre les Landers est leur capacité financière, mais dans certains cas les besoins financiers sont également pris en compte : pour les ports de mer, et les villes-Etats, « en tant que capitale de Lander urbain dont la délimitation géographique n'englobe pas l'hinterland correspondant à ces villes »⁵⁵. Dans ce dernier cas, les besoins plus importants se traduisent par une pondération de 135% des habitants dans le calcul de capacité financière, ce qui a pour effet de diminuer les recettes par habitants, et « donc de réduire l'indice de capacité financière. Le Land concerné voit dès lors croître son droit à bénéficier de transferts de péréquation, ou diminuer son devoir de contribuer au mécanisme »⁵⁶.

⁵² CESRBC, p. 27.

⁵³ CESRBC, p. 32.

⁵⁴ CESRBC, p. 39.

⁵⁵ CESRBC, p. 62.

⁵⁶ Ibid.

- Une coopération est nécessaire en raison de la **suburbanisation qui crée trois types de redistribution négatifs** des moyens financiers de Bruxelles et de ses communes. L'émigration sélective vers la périphérie induit un accroissement relatif de la pauvreté dans la ville et génère plus de besoins. Ce processus restreint les revenus dont disposent la Région de Bruxelles-Capitale puisque ses revenus dépendent du précompte immobilier et des additionnels sur l'impôt sur le revenu. De plus la population de la périphérie utilise des infrastructures collectives qu'elle ne contribue pas à financer.
- Pour les auteurs, la solidarité de la Flandre et de la Wallonie vis-à-vis de Bruxelles est également justifiée car c'est cette dernière qui assume principalement les **conséquences et les coûts des dernières vagues d'immigration et l'afflux de réfugiés**⁵⁷.

Cette situation ne peut être résolue que par la solidarité interrégionale : « Une coopération interrégionale s'avère indispensable pour apporter des solutions durables à une situation sociale qui poursuit sa lente dégradation, malgré tous les efforts entrepris par l'Etat Fédéral (accords de coopération, contrats de sécurité, contrats de ville...), la Région de Bruxelles-Capitale, les communes bruxelloises (contrats de quartier, quartiers d'initiatives...) et désormais de l'Union européenne (Objectif 2 du Fonds Social Européen). »⁵⁸.

Commentaire :

Il est important de noter que le SERV, CES de la Région flamande, met en garde dans son étude⁵⁹ (1998) vis-à-vis des politiques de concurrence mises en place par la Région flamande, estimant que sur un plus long terme l'appauvrissement de la Région bruxelloise pourrait être contre-productif pour la Région flamande. Le SERV prône donc une approche basée sur la complémentarité en termes d'intérêts communs, d'autant plus qu'il ne souhaite pas se retrouver face à un front commun Wallonie Bruxelles, suscité par la politique concurrentielle menée par la Région flamande.

En 1999, le CESRW s'inquiète également de ces politiques, et appelle à une coopération forte entre Régions wallonne et bruxelloise, d'une part pour en contrer les effets, mais également dans l'intérêt intrinsèque de ces deux Régions. Ce rapport s'engage fortement dans l'idée d'une coopération structurée entre la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale.

En 2000, le CESRBC défend avec véhémence l'idée d'un « meilleur traitement » pour Bruxelles, et l'étaye par l'exemple d'une meilleure redistribution fiscale, à l'instar de l'Allemagne. Cependant, les propositions en matière fiscale ne suffisent pas, les problèmes soulevés par le fonctionnement spatial (densité des flux de navetteurs, périphérisation des activités, aménagement du territoire...) doivent faire l'objet d'une concertation interrégionale, mais le rapport n'évoque pas de réelles pistes de concrétisation à ce sujet.

⁵⁷ CESRBC, p. 40.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ De sociaal-economische belangengemeenschap Vlanderen/Brussel : aanzet tot omschrijving van de problematiek ». SERV, 1998

2.1.3 Journée de réflexions : « Bruxelles au centre d'une communauté d'intérêts socio-économiques »⁶⁰

Des synergies possibles et nécessaires à mettre en place dans les domaines de l'emploi, de l'aménagement du territoire et de la mobilité.

Emploi : une meilleure information et mobilité transrégionale, des initiatives dans le domaine de la formation.

Aménagement du territoire : un dialogue interrégional pour gérer certaines zones de la périphérie bruxelloise, ainsi que l'axe Bruxelles Halle-Vilvorde-Nivelles, une réflexion commune sur le Canal.

Mobilité : des concertations entre tous les niveaux de pouvoirs, la mise en place d'un centre de coordination.

Un texte⁶¹ synthétise les trois rapports des conseils économiques et sociaux des trois Régions belges et tente de mettre en exergue des domaines où des synergies pourraient se mettre en place, dans l'intérêt commun de tous.

Trois domaines sont traités dans cet esprit, sous un angle plaçant Bruxelles au centre de la réflexion par rapport à la Wallonie et à la Flandre. Les arrondissements situés autour de Bruxelles sont également mis en exergue.

Adéquation entre offre et demande sur le marché du travail :

Une meilleure information et mobilité transrégionale, des initiatives dans le domaine de la formation.

Il existe une inadéquation entre l'offre et la demande sur le marché du travail bruxellois. D'une part Bruxelles est un **centre d'emploi**, tant pour les Bruxellois que pour les navetteurs flamands et wallons. D'autre part, elle doit faire face à un taux de **chômage** très important. Les chômeurs bruxellois accèdent donc difficilement au marché du travail. Des efforts de coopération entre les Régions pourraient être réalisés dans ce domaine.

Les personnes ayant une faible qualification sont, en effet, peu capables de régler ce problème d'inadéquation. Ce sont les entreprises des services et des industries qui doivent donc participer à résoudre ce problème ainsi que les pouvoirs publics, fournisseur d'emplois important. La collaboration entre les Régions pourrait notamment entraîner une augmentation de la **visibilité des offres** qui soit indépendante du lieu de résidence et de la localisation de l'employeur. La faible qualification et l'origine étrangère ainsi que l'absence de bilinguisme sont les problèmes essentiels des chômeurs. Des initiatives peuvent donc être prises dans le domaine de la **formation**. Ceci implique également une coordination de l'offre notamment au niveau des diplômés entre les trois Régions. Ce type de coopération peut s'avérer bénéfique pour tous.

⁶⁰ Journée de réflexion sur le thème « Bruxelles au centre d'une communauté d'intérêts socio-économiques », 22 juin 2000, synthèse

⁶¹ Ibid.

Aménagement du territoire :***Un dialogue interrégional pour gérer certaines zones de la périphérie bruxelloise, ainsi que l'axe Bruxelles Halle-Vilvorde-Nivelles, une réflexion commune sur le Canal.***

Les options d'une Région dans ce domaine peuvent influencer les développements spatiaux des deux autres, en particulier autour de Bruxelles.

Les trois Régions peuvent-elles dès lors planifier sans concertation et coopération ? Par exemple, à propos de l'industrie manufacturière, on observe un déclin plus marqué à Bruxelles que dans sa périphérie. Des zones de la périphérie présentent cependant une croissance en emplois industriels. Un axe partant de Evere vers Zaventem (constructions mécaniques, instruments de précision), un second axe moins important partant de Jette vers Asse (édition, impression) et la partie proche du Brabant wallon (Braine-l'Alleud, Rixensart, Louvain-la-Neuve) constituée d'entreprises du secteur de la chimie. En termes d'aménagement du territoire un dialogue interrégional devrait s'établir pour gérer ces zones ainsi que l'axe Bruxelles - Halle-Vilvorde-Nivelles, notamment pour veiller à une bonne accessibilité et à une gestion cohérente des voiries.

Les trois Régions pourraient également réfléchir conjointement au rôle économique et environnemental du canal.

Mobilité :***Des concertations entre tous les niveaux de pouvoirs, la mise en place d'un centre de coordination.***

Les propositions sont reprises du rapport de CESRW, à savoir :

- une gestion du projet RER suprarégionale, et non pas uniquement l'Etat fédéral et Région de Bruxelles-Capitale ;
- une politique générale de mobilité basée sur une collaboration entre les différents niveaux de pouvoirs. Pour ce, les trois secrétariats des CES proposent la mise en place d'un centre de coordination de la mobilité afin d'assurer une concertation globale et structurée et d'établir une planification commune du transport.

Commentaire :

Comme nous l'annonçons en introduction, malgré le pragmatisme du choix des thèmes et des propositions avancées par les secrétariats des CES (le thème économique a été laissé de côté...) et leur argumentation solide, elles n'ont pas été avalisées par les instances des CES, et la coopération dans ces matières apparaît au point mort.

Si l'on souhaite la relancer, il faudra d'abord s'attacher à résoudre les points conflictuels qui sont apparus au niveau des instances des CES, et dont nous n'avons pas pu prendre connaissance.

Par ailleurs, nous reprenons ici certains points pertinents pour notre étude dans les avis des CES sur les textes stratégiques de leur Région, avis exprimés à l'occasion de l'enquête publique.

2.1.4 Avis des Conseils Economiques et Sociaux des Régions sur leurs schémas stratégiques

2.1.4.1 Avis du CESRW sur le SDER

Le SDER devrait hiérarchiser les aires métropolitaines impliquant la Région wallonne, donner une place spécifique à Bruxelles par rapport aux autres pôles externes et préciser les relations entre chacune des sous-régions wallonnes et Bruxelles.

Le Conseil Economique et Social de la Région wallonne, dans son avis A. 586⁶², émet les remarques suivantes concernant l'aire métropolitaine de Bruxelles:

« L'aire centrée sur Bruxelles correspond au *triangle wallon* formé par Mons-Charleroi, Namur et Bruxelles opposé au losange flamand Gand, Anvers, Louvain et Bruxelles. Cette aire est mise sur pied d'égalité avec les trois autres aires (métropole lilloise, Saar-Lor-Lux, MHAL) qui sont des aires transfrontalières.

Tout en s'inscrivant dans une perspective volontariste et de long terme, le SDER ne crée pas de hiérarchie entre les quatre aires métropolitaines alors qu'elles ne peuvent être envisagées sur le même plan :

- d'une part, l'aire MHAL possède son pôle central sur le territoire wallon, contrairement aux trois autres aires qui sont concentrées sur un pôle extérieur à la Wallonie (Bruxelles, Lille et Luxembourg) ;
- d'autre part, l'aire centrée sur Bruxelles se détache des deux autres par sa présence sur le territoire belge ainsi que par les interactions économiques et sociales fortes qui l'unissent à l'ensemble du territoire wallon.

Pour le CESRW, en effet, l'aire d'influence de Bruxelles s'étend sur l'ensemble du territoire wallon et ne se limite pas à la zone Mons-Charleroi-Namur, comme les cartes le laissent entendre. Les relations entre Bruxelles et les différentes sous-régions wallonnes se manifestent évidemment à des niveaux et selon des degrés d'intensité divers. Le CESRW considère dès lors que le SDER devrait donner une place spécifique à Bruxelles par rapport aux autres pôles externes et préciser les relations entre chacune des sous-régions wallonnes et Bruxelles.

Le CESRW insiste en outre sur la nécessité de tenir compte du caractère réciproque des flux entre Bruxelles et la Wallonie. Le RER en constitue une illustration particulièrement explicite.

Enfin, pour une meilleure articulation entre le SDER et les politiques d'aménagement du territoire des régions voisines, le CESRW propose qu'ultérieurement, la Région wallonne confronte les options du SDER avec celles retenues dans les plans d'aménagement du territoire bruxellois, de la région flamande et de la région du Nord-Pas-de-Calais. »

Commentaire :

Le CESRW veut une meilleure prise en compte de l'aire autour de Bruxelles, qui présente une importance pour tous, et a des spécificités. Il insiste souvent sur l'importance d'une coopération, en général, entre Wallonie et Bruxelles, et en particulier sur l'aire métropolitaine de Bruxelles.

⁶² CESRW : Avis A.586 concernant le projet de Schéma de Développement de l'Espace Régional, adopté par le Bureau le 8 mars 1999, adopté par le Conseil le 31 mai 1999, site Internet : www.cesrw.be/activites/avis/a586.html

2.1.4.2 Avis du CESRBC sur le nouveau projet de Plan Régional de Développement (PPRD) en cours d'élaboration⁶³

Un renforcement de la reconnaissance de la RBC par les autres niveaux de pouvoir, une coopération interrégionale.

Le CESRBC ne parle pas d'aires de coopération transrégionales (aires métropolitaines) mais de coopération interrégionale. Il définit des pistes d'axes stratégiques pour la Région de Bruxelles-Capitale, axes stratégiques considérés comme des vecteurs de développement. Il faut donc les distinguer des moyens et instruments à mettre en œuvre. Certaines matières telles l'aménagement du territoire, l'environnement, la mobilité, apparaissent comme des axes transversaux nécessaires pour la réalisation de ces axes stratégiques.

Par ailleurs, le CESRBC appelle à un renforcement de la reconnaissance de la Région de Bruxelles-Capitale par l'Etat fédéral et les autres entités fédérées. En particulier en matière d'aménagement du territoire et de mobilité (RER) « des concertations et collaborations doivent être développées, et une solidarité interrégionale mise en place », justifiée par l'émigration sélective de Bruxelles, centre d'emploi pour tout le pays.

2.2 LES UNIONS DES ENTREPRISES

2.2.1 L'Union Wallonne des Entreprises (UWE)⁶⁴

Peu de flux économique et de marchandises entre les différentes villes, mais un important flux de personnes avec Bruxelles

Importance d'un soutien au développement de l'aéroport de Charleroi.

D'après la personne interrogée, les liens de Mons, La Louvière, Charleroi, Namur avec Bruxelles sont assez ténus. Les flux économiques et les flux de marchandises sont assez faibles. Il en est de même des relations entre les villes wallonnes.

L'exception concerne les flux de personnes, qui eux sont existants.

Les flux concernant les universités sont également existants puisqu'on assiste à une décentralisation des universités sur le territoire wallon (l'ULB qui est présente à Nivelles et à Charleroi, l'UCL qui est présente à Charleroi également, les FUCaM qui ont deux sites : Mons et Charleroi, les FNDP de Namur qui sont actives aussi à Charleroi...). Cet aspect constitue un plus pour la Région en termes de Recherche et Développement, de formations et d'échanges.

Les autres aires métropolitaines (Lille, MHAL, Saar-Lor-Lux) sont plus structurées que l'aire du *triangle wallon*. Certaines ont mis en place des structures de coopération (COPIT...)

Le *losange flamand* a bel et bien une réalité économique (zoning de Diegem, développement autour de Zaventem...).

Bruxelles paraît relativement coupée de la Wallonie.

Le constat est que le Brabant va devenir trop étroit. Il faut faire le lien entre le Brabant wallon et Charleroi. L'aéroport de Charleroi est la clé (ainsi que le développement de l'aéropôle), il est important de positionner l'aéroport de Brussels South Charleroi Airport. La région de Charleroi doit être prête à recevoir les entreprises suite aux débordements qui se produiront dans le Brabant wallon.

⁶³ CESRBC, Axes stratégiques, p 1, site Internet : www.esr.irisnet.be

⁶⁴ Entretien téléphonique avec un responsable de l'UWE.

Pour ce faire, il faut préparer les terrains sur l'axe Brabant wallon-Charleroi, développer les infrastructures, offrir une main-d'œuvre qualifiée (investir dans la formation professionnelle), soigner l'environnement et rendre la région accueillante (offrir des logements de qualité...), soutenir les efforts des entreprises qui s'installent déjà dans l'aéroport de Charleroi.

Mons, La Louvière et Namur doivent avoir une autre vision socio-politique (trop localiste pour l'instant) et doivent avoir la volonté de soutenir le développement de Charleroi (aéroport et aéroport). A long terme, ils en retireront des retombées positives.

2.2.2 L'Union des Entreprises de Bruxelles (UEB)⁶⁵

Encourager les synergies dans le triangle wallon, une planification interrégionale dans les domaines du logement et du développement économique, une meilleure accessibilité des différents pôles, une meilleure mobilité en termes d'emploi pour une meilleure adéquation entre offre et demande.

Pour la personne interrogée, il est très important d'encourager les synergies entre les différents pôles du *triangle wallon* ; et ce pour toute une série de problématiques : mobilité (RER, parking de délestage...), aménagement du territoire, développement économique, emploi... Il faut structurer les différents pôles du triangle et créer des effets de levier. Tout le monde gagne à jouer la carte des synergies.

Le *losange flamand* est un réseau économique réel et constitue le pôle d'accès international pour la Flandre.

La Région de Bruxelles-capitale doit être représentante du pays et des deux Régions (étendard wallon, étendard flamand). Le développement de Bruxelles passe également par le développement des deux autres Régions et par la recherche de complémentarités.

L'interlocuteur propose une planification interrégionale forte en termes de logement et de développement économique, l'idée de développement de zonings interrégionaux pour accueillir les entreprises constitue un avantage certain.

Du point de vue de la mobilité, il importe d'organiser de manière efficace les dessertes vers Bruxelles mais également les dessertes entre les pôles de Wallonie (Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège).

Le développement des aéroports de Charleroi et de Liège est également important.

En matière d'emploi, il convient d'organiser la mobilité de la main d'œuvre afin de parvenir à une adéquation entre l'offre et la demande d'emploi (Bruxelles connaît certains problèmes à ce sujet).

Bruxelles connaît également quelques soucis pour l'accueil d'entreprises commerciales en ce qui concerne la délivrance de permis (problèmes législatifs, procédures longues...). En ce qui concerne l'accueil de bâtiments et d'infrastructures institutionnelles, l'obtention de permis ne pose pas de problème. Il y a un souhait de moins de frilosité de la part du Gouvernement bruxellois dans l'accueil d'entreprises commerciales, car elles sont très importantes.

⁶⁵ Entretien téléphonique avec un responsable de l'UEB.

Par ailleurs, l'Union des Entreprises de Bruxelles et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bruxelles (CCIB) ont rédigé une note de priorités en vue de l'élaboration du second PRD⁶⁶, et l'UEB a rédigé un rapport intitulé « Plan Stratégique Bruxelles 2015 »⁶⁷.

Du fait de leurs multiples interactions, une concertation étroite s'impose entre les trois Régions belges

La collaboration entre les Régions est vivement souhaitée, en particulier en matière de fiscalité, d'emploi (mobilité des travailleurs) et de mobilité (importance et nécessité du RER). Cette coopération est absolument indispensable, du fait de la structure institutionnelle belge, d'une part, et de la position « spatiale » de la Région bruxelloise, son « hinterland » économique dépassant largement ses limites administratives.

Ces documents ne font pas mention du *triangle wallon*, ni des autres aires métropolitaines. Néanmoins, la collaboration entre Régions est souhaitée. Dans le cadre de notre recherche, nous pouvons retirer de ces deux documents certains éléments concernant le développement de Bruxelles et la collaboration entre régions.

L'UEB et la CCIB « estiment que le PRD doit être remplacé par un projet de ville à long terme, procédant d'une vision stratégique qui repose sur l'accomplissement d'objectifs clairement identifiés, et appréciés aux plans qualitatif et quantitatif ».

Ils précisent que « la Région semble devoir essentiellement son statut de métropole à la présence des institutions nationales et internationales et à celles du secteur tertiaire non marchand, plutôt qu'aux grands sièges sociaux des entreprises. Ils soulignent d'autre part la faiblesse relative des performances globales de la Région par rapport aux régions voisines et à la proche périphérie ».

Ils soulèvent également la problématique de la fiscalité régionale et locale. Ils mettent en avant « les inconvénients de la disparité de la fiscalité en fonction des communes, et les conséquences de cette disparité sur la compétitivité des entreprises en fonction de leur localisation. » Selon eux, « la pression fiscale globale de l'ensemble des taxes communales devrait être évaluée, en fonction de l'objectif de préservation de la compétitivité de l'investissement à Bruxelles. » De plus, une coopération avec la périphérie à ce sujet est essentielle pour l'avenir de Bruxelles.

En matière d'emploi, ils estiment que « la politique du placement doit faire l'objet d'un accord entre les trois régions, permettant de favoriser la mobilité interrégionale des demandeurs d'emploi ».

Ils soulignent également l'enjeu fondamental qu'est la problématique de la mobilité pour Bruxelles. « La mobilité des personnes, à l'intérieur de la Région et entre celle-ci et sa périphérie, constitue un enjeu fondamental pour le développement socio-économique de Bruxelles et son attractivité pour les entreprises et les habitants. L'absence de mobilité (congestion de voiries, manque de parkings ou déficiences des transports en commun) est l'une des causes principales invoquées par les entreprises qui quittent Bruxelles au profit de sa proche périphérie, entraînant avec elles l'emploi qui était domicilié à Bruxelles (les statistiques attestant de la réduction de la navette sortante de Bruxelles corrélativement aux nouvelles implantations économiques en périphérie, confirment ce phénomène).

⁶⁶ « Notes de Priorités en vue de l'élaboration du Plan Régional de Développement », site Internet de l'UEB : www.ueb.be/fr/dossiers/dossiers2.htm

⁶⁷ « Plan Stratégique Bruxelles 2015 », site Internet de l'UEB : www.ueb.be/fr/dossiers/dossiers1.htm

La réalisation du RER est une priorité absolue dans la mesure où il constitue une réponse adéquate au problème de mobilité entre Bruxelles et sa périphérie, mais aussi un complément indispensable au réseau de transport en commun intérieur à Bruxelles. »

Ils souhaitent également que des solutions soient trouvées, via des accords entre régions, pour les problèmes liés à la mobilité entre les rings sud-est et sud-ouest.

Il s'agit également de renforcer la collaboration institutionnelle.

« La complexité de la structure institutionnelle et de la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoirs, le cloisonnement, voire la concurrence entre ces niveaux constituent autant de sources de difficultés lorsqu'il s'agit de définir un projet de ville à long terme, mais surtout d'assurer la mise en œuvre effective des objectifs arrêtés. »

Un autre aspect non négligeable est le fait que « l'hinterland économique de Bruxelles dépasse très largement ses limites institutionnelles ».

« Les nombreuses interactions économiques et sociales qui en résultent entre les trois régions, et leurs conséquences en termes de localisation de sites économiques, de mobilité, de transports de biens et de marchandises, d'environnement, imposent une concertation étroite et permanente entre les régions.»

Au sujet de ces interactions économiques et sociales, l'UEB et le CCIB précisent qu'une journée de réflexion a été menée entre les Conseils Economiques et Sociaux des trois régions, en 2000 (cf CHAPITRE II, § 2.1.3).

Dans le Plan Stratégique Bruxelles 2015, l'UEB insiste fortement sur deux domaines spécifiques et stratégiques dont Bruxelles dépend largement pour son développement. « Il s'agit du rôle de Bruxelles comme capitale européenne et centre international d'une part, et le statut de la Région bruxelloise dans le contexte belge d'autre part. »

Commentaire :

Tous les acteurs socio-économiques étudiés font état de l'impérieuse nécessité d'une concertation entre les trois Régions, en particulier sur l'aire métropolitaine bruxelloise. Les principaux domaines mis en avant pour ces concertations sont **l'emploi** (mobilité des travailleurs, meilleure formation), **la mobilité** (le RER, des politiques coordonnées) et **l'aménagement du territoire**.

Par ailleurs, sur un plus long terme, afin d'éviter une dérive concurrentielle trop importante, et de conserver une aire métropolitaine solide, ce qui suppose un centre en bon état, le dialogue doit s'établir en matière d'implantation des entreprises, des habitants, et en matière fiscale. Un des acteurs (UWE) insiste cependant plutôt sur le développement d'un axe « Brabant-Charleroi ».

2.3 LES INTERCOMMUNALES OU PARAREGIONAL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ⁶⁸

2.3.1 L'Intercommunale du Brabant wallon (IBW)

Le dialogue avec Bruxelles semble inexistant, par manque d'intérêt des deux parties. Cette intercommunale reçoit plus de demandes d'implantation d'entreprises qu'elle ne peut en satisfaire, mais ne développe pas de stratégie en la matière à l'heure actuelle, ni avec Bruxelles, ni avec d'autres intercommunales de développement économique.

2.3.2 Nivelles INVEST

Intercommunale d'investissement sur le territoire du Brabant wallon, Nivelles Invest est très active en matière d'implantation d'entreprises.

Son responsable estime qu'il n'y a pas de « triangle wallon », mais bien un axe économique fort et très dynamique, suivant la nationale 4 : Bruxelles - Brabant wallon (Nivelles Invest) - Namur (Namur Invest) - Luxembourg (Invest sud).

Les relations avec les autres provinces wallonnes, Hainaut d'un côté, Liège de l'autre ne sont pas prépondérantes : l'atout principal du Brabant wallon est sa proximité avec Bruxelles et le fait d'avoir utilisé au mieux cet atout.

Le Brabant wallon doit en grande partie son développement économique à Bruxelles, et si « triangle » dynamique il y a, il s'agit plutôt du « triangle d'or » : Bruxelles-Wavre-Nivelles. Cependant, le Brabant wallon commence à saturer, et connaît des problèmes de trafic.

En ce qui concerne la coopération avec Bruxelles, il est difficile d'imaginer une stratégie à leur niveau : le Brabant wallon a comme atout sa proximité avec la capitale, sa proximité de l'autoroute, les prix, la qualité de l'environnement et le fait d'être dans la zone téléphonique 02 (bilingue). Par contre être implanté à Bruxelles est meilleur pour le standing et la réputation, ce qui est très important pour des métiers tels que avocats ou consultants.

Bruxelles devrait en priorité améliorer son cadre de vie, mais il y a un manque d'espace pour accueillir des entreprises. En ce qui concerne les politiques fiscales, il ne faut pas nier qu'il y a une concurrence mais c'est au niveau politique de se prononcer.

D'une manière générale, il y a des rencontres plus structurées avec les entités wallonnes, mais pas nécessairement de coopérations. Les autres provinces n'apprécient pas d'éventuels rapprochements du Brabant wallon avec Bruxelles.

Les relations se développent selon des axes « Bruxelles/une ville wallonne » mais pas entre villes wallonnes, ou dans un triangle, mais ceci est sans doute aussi lié aux infrastructures de mobilité. (Ex. : la nationale N 25 Wavre-Nivelles a beaucoup changé les choses).

⁶⁸ Entretiens avec des responsables des différentes intercommunales et pararéglional mentionnées

2.3.3 L'Intercommunale pour la Gestion et la Réalisation d'Etudes Techniques et Economiques (IGRETEC)

Pour IGRETEC⁶⁹, la collaboration entre intercommunales se fait au sein de la Conférence Permanente des Intercommunales wallonnes (CPIW).

Dans le cadre du plan prioritaire (nouvelles zones d'activités économiques) du Gouvernement wallon, les intercommunales⁷⁰ ont collaboré entre elles afin de coordonner les différents projets présentés et dans un souci de cohérence par rapport au SDER (Projet de structure spatiale).

Les personnes interrogées estiment que le *triangle wallon* est l'aire où doivent se mettre en place les synergies des grands pôles urbains centraux wallons entre le sillon central (wallon) et la métropole internationale de Bruxelles.

Ils insistent également sur la discordance, au sein du *triangle wallon*, entre les flux de travail et les flux de délocalisation résidentielle.

Particulièrement pour la région de Charleroi qui, avec le développement de l'aéropôle, draine des flux d'emplois importants, mais il s'agit d'une main-d'œuvre extérieure à la région de Charleroi (Bruxelles, Brabant wallon essentiellement).

La région de Charleroi manque de main-d'œuvre qualifiée, de logements de bonne qualité.

Les interlocuteurs souhaitent qu'une politique de développement du logement soit intégrée sur les différents arrondissements du *triangle wallon*. Il faut une réelle politique régionale du logement car il y a trop de déséquilibres en termes d'offres de logements.

La coopération est également souhaitée pour les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité, des transports et du développement économique.

IGRETEC entretient des relations avec Mons, Thuin, Nivelles, Namur. L'IBW est favorable à la sortie sud de Charleroi (projet de dédoublement de la N5, ouverture vers la France) et au développement de l'aéroport et de l'aéropôle (préparer les débordements de Brabant wallon).

Le développement de l'aéropôle est un enjeu essentiel pour le développement de la région de Charleroi. Cependant, afin de saisir toutes les opportunités de ce développement, il importe d'investir dans la formation pour la population de la région (via, entre autres, les universités installées à Charleroi), dans l'offre de logements, dans des infrastructures de transport (reproche fait au tracé du RER qui ne va pas assez loin selon IGRETEC, souhait de développer les liaisons ferroviaires vers l'aéroport et de l'aéroport vers Bruxelles en passant par le Brabant wallon), dans des infrastructures d'accueil d'entreprises...

Quant au désenclavement du sud de Charleroi (projet N5) et du développement de la région nord de Charleroi (aéroport, aéropôle) par rapport à Bruxelles et au Brabant wallon, il faut y voir davantage la possibilité de complémentarités que de concurrences. Cela permet également le renforcement et la structuration du *triangle wallon*.

⁶⁹ IGRETEC couvre 11 entités de l'arrondissement administratif de Charleroi sur 14 et une entité de l'arrondissement administratif de Thuin.

⁷⁰ en 2001-2002.

2.3.4 Le Bureau Economique de la Province de Namur (BEPN)

Le BEPN a très peu de contact avec Bruxelles, mais les entreprises qui sont sur leurs sites en ont beaucoup.

Par rapport aux autres provinces wallonnes, le BEPN estime que c'est le Brabant wallon qui bénéficie le plus de la proximité de Bruxelles, mais l'effet de sortie de Bruxelles va plus loin, le Nord de la province de Namur en bénéficie aussi, d'autant plus qu'à l'heure actuelle, le Brabant commence à connaître des situations d'engorgement. Une stratégie coordonnée est nécessaire, pour que le nord de la province de Namur puisse plus se développer.

Le BEPN n'a pas l'impression de concurrencer Bruxelles : les quartiers généraux restent à Bruxelles, dans certaines branches de services aux entreprises, des bureaux, après un essai d'implantation à Namur, sont retournés à Bruxelles (consultants, avocats...). Par contre, on assiste aux départs d'entreprises qui n'ont plus leur place en ville (manque de place – production).

En ce qui concerne les habitants, suite à la régionalisation, il y a eu une arrivée massive de personnes à Namur et dans les environs, l'immobilier se porte bien.... Néanmoins, beaucoup de personnes restent « branchées » sur Bruxelles.

D'une manière générale, tant pour les personnes que pour les entreprises, il y a des problèmes de transports avec la capitale.

Il n'imagine pas vraiment une stratégie commune avec Bruxelles, les rapports étant trop déséquilibrés à l'avantage de cette dernière.

Par ailleurs, s'il existe bien un certain dialogue entre les intercommunales wallonnes, ni « triangle » de coopération ni concertations stratégiques n'ont été évoquées.

2.3.5 La Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB)

La Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SRDB) est un pararéglional dont les deux missions principales sont de développer des infrastructures d'accueil et des services aux entreprises (expansion économique) et de construire et mettre à disposition des logements pour de ménage à revenus moyens.

Il n'existe pas de coopération avec la Région wallonne du point de vue spatial, sur l'aire métropolitaine de Bruxelles par exemple, mais il y a des accords de coopération pour que les attachés économiques qui s'occupent de la promotion à l'étranger s'occupent des deux Régions.

Commentaire :

Les intercommunales ne semblent pas beaucoup coopérer, même si les intercommunales wallonnes se retrouvent dans certaines structures. Le constat général est celui d'une saturation prochaine du Brabant wallon, mais les stratégies qui en découlent sont variées : établir un véritable axe vers Charleroi, et renforcer l'aéroport – ce qui rejoint les propositions de l'UWE –, renforcer un axe dynamique existant vers le Luxembourg (nationale 4), ...mais aucune concertation avec Bruxelles n'est prévue, ni même envisagée. Il serait intéressant d'enquêter plus avant sur la promotion économique conjointe des deux Régions à l'étranger, puisque l'on peut imaginer une certaine concertation à ce niveau.

3. DES ACTEURS POLITIQUES

3.1 LE POUVOIR REGIONAL⁷¹

Peu de coopération, mais une lente évolution vers plus de concertation entre les gouvernements régionaux.

Différents éléments de concertation et/ou de coopération mentionnés lors des gouvernements communs nous intéressent particulièrement en termes d'impacts sur le territoire :

- les pratiques fiscales et les facteurs de domiciliation des citoyens et accessoirement des entreprises dans une Région donnée ;
- la mobilité (RER, bus interrégionaux) ;
- le Canal Bruxelles-Charleroi ;
- la coordination des législations en matière d'aide à l'expansion économique afin de favoriser le développement des deux Régions au travers de leurs avantages et des spécificités de leur tissu économique, sans concurrence déloyale.

Les entretiens téléphoniques avec les cabinets des deux Ministres-présidents ne font pas apparaître une importante coopération. Chacun reste dans sa Région. Les coopérations éventuelles se font dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles. Pour le Cabinet du Ministre-président bruxellois, les interactions les plus fortes et la demande pour une meilleure stratégie concerne surtout le Brabant wallon.

Nous assistons néanmoins à une timide évolution vers la coopération. Les Gouvernements des deux Régions se sont retrouvés à deux reprises, en 2000 et 2002. Différents domaines pouvant faire l'objet d'une coopération entre les deux Régions ont été abordés et des propositions approuvées. Elles concernent les deux territoires au sens large, il n'est pas fait référence à une « aire métropolitaine » avec des problèmes spécifiques de fonctionnement, mais certaines de ces propositions peuvent avoir un impact important en particulier sur l'aire autour de Bruxelles.

Les suites données à ces propositions n'ont pas pu être étudiées dans ce travail. On peut juste noter que, si le canal Charleroi-Bruxelles a bien vu quelques avancées en matière de dragage, la proposition d'une commission économique conjointe approuvée en 2000 se retrouve en 2002.

Nous présentons ici les domaines de coopération avec les principaux éléments traités par le Conseil des Ministres commun.

⁷¹ Entretiens avec des responsables des Cabinets des Ministres-présidents de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale.

Textes issus du Gouvernement commun Région de Bruxelles- Capitale–Région wallonne⁷², 22 novembre 2000**Relations internationales : coordination interrégionale avant les conseils européens**

Des réunions de coordination inter-régionales avant tout conseil informel du Conseil des Ministres européens dans des matières relevant de la compétence des Régions seront organisées. Ces réunions préparatoires se feront en concertation avec la Représentation permanente belge auprès de l'Union européenne.

Wallons et Bruxellois ont aussi convenu de s'atteler à faire reconnaître les spécificités des Régions à pouvoir législatif au sein des forums européens.

Pouvoirs locaux : un meilleur financement

Les deux Gouvernements constatent et déplorent l'effet négatif sur les finances communales des mesures prises par le Gouvernement fédéral. Ils soumettent le point à l'autorité fédérale afin d'examiner les différentes revendications et en priorité l'abandon par l'Etat fédéral des frais administratifs de perception des additionnels communaux.

Recherche : une base de données des recherches subventionnées

Un groupe de travail a été créé en vue d'établir une base de donnée sur les recherches scientifiques financées par les deux Régions. Ce groupe favorisera en outre les échanges de bonnes pratiques existantes en matière d'aide à la recherche.

Logement : harmonisation des conditions d'accès

Un groupe de travail a été mis en place afin d'harmoniser les conditions d'accès aux allocations de déménagement et de loyer (ADIL) ainsi que les montants octroyés dans les deux Régions.

Environnement : collaboration en matière de gestion des déchets

Il a été décidé de renforcer et d'étendre la collaboration en matière de recyclage et de valorisation des déchets. C'est ainsi que pour les déchets d'emballage les pourcentages de recyclage ont été revus à la hausse, et qu'une obligation de reprise de certains déchets particulièrement nocifs pour l'environnement a été décidée.

Mobilité : structure commerciale commune et harmonisation

Dans le cadre du projet RER, wallons et bruxellois ont décidé d'harmoniser leurs points de vue en matière de stationnement, d'aménagement du territoire et de vitesse commerciale.

Le principe de création d'une structure commerciale commune aux sociétés de transports SRWT, STIB, VVM et SNCB est en outre acquis. Cette structure sera chargée du développement des offres communes de transport et de leur inter-modalité.

En outre les deux Régions ont établi des priorités communes dans le cadre de la modernisation du code de la route, priorités qu'elles défendront de concert auprès du Fédéral.

Economie : éviter la concurrence

Un groupe de travail a été créé ; celui-ci a pour objectif d'éviter la concurrence et la surenchère entre la Région bruxelloise et la Région wallonne en matière d'expansion économique.

⁷²Site Internet du Gouvernement wallon (communiqués de presse), séance du 22 novembre 2000 : <http://gov.wallonie.be>

Emploi : échange d'expérience

Des échanges de méthodologie et d'expérience ont été réalisés afin de trouver des solutions adéquates lors de licenciements collectifs (suite au licenciement du personnel de la SABENA par exemple). Le Conseil a mis en place des mesures complémentaires au dispositif fédéral en matière de réduction du temps de travail.

Travaux publics : coordination du dragage du Canal Bruxelles Charleroi

Le Conseil a procédé à l'harmonisation du calendrier des travaux de dragage du canal Bruxelles-Charleroi, travaux qui doivent faire l'objet d'une coordination entre les trois Régions du pays.

Textes issus de la Réunion conjointe des Gouvernements de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale, 7 janvier 2002⁷³

Sommet de Laeken : reconnaissance des Régions

Les deux gouvernements se sont tout d'abord réjouis que, pour la première fois, les Chefs d'Etat et de Gouvernement ont explicitement reconnu l'importance politique des régions pour bâtir l'Union européenne (UE) de demain.

Tout en se félicitant de ces avancées et de la participation des Régions à Pouvoir législatif à la Convention, les deux gouvernements auxquels devrait s'associer le Gouvernement flamand veilleront particulièrement à ce que les bonnes intentions de Laeken se traduisent en réalités concrètes pour réussir l'élargissement, pour renforcer la cohésion sociale et pour respecter les diverses identités régionales composant l'UE.

Enfin, les deux gouvernements se réjouissent que les Conseils européens présidés par les Ministres régionaux et communautaires aient bien fonctionné et aient contribué au bilan positif de la Présidence belge.

Saint-Polycarpe : première évaluation positive

Les deux gouvernements ont procédé à une première évaluation de l'entrée en vigueur des accords de la Saint-Polycarpe. Ils ont constaté que l'ensemble des éléments actuellement connus (prévisions établies par le pouvoir fédéral pour l'élaboration du budget 2002, études universitaires postérieures aux accords, décisions déjà prises par les diverses entités en application des accords) confirment en première analyse le caractère équilibré de ceux-ci, tant en matière de financement des entités que d'autonomie fiscale.

Les gouvernements ont cependant convenu d'échanger tant leurs informations que leurs bonnes pratiques en matière fiscale, dans le cadre notamment de la création d'observatoires régionaux de la fiscalité, de faire procéder à une étude interuniversitaire commune sur les facteurs de domiciliation des citoyens et accessoirement des entreprises dans une région donnée.

De manière plus globale, les deux gouvernements vont aussi entamer une démarche commune auprès du Gouvernement fédéral pour faciliter les collaborations entre organes fédéraux et régionaux en matière de statistique, et favoriser ainsi l'établissement rapide de statistiques régionales dans un ensemble de domaines pertinents.

⁷³ Réunion conjointe des Gouvernements de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale au Château de La Hulpe : sous la présidence de Jean-Claude Van Cauwenberghe et de François Xavier De Donnée, 7 janvier 2002. Site Internet du Gouvernement wallon (communiqués de presse), réunion conjointe du 7 janvier 2002 : <http://gov.wallonie.be>

Harmonisation des relevés mensuels des statistiques du chômage et des indicateurs d'emploi

Les deux Régions ont décidé de poursuivre l'harmonisation, déjà entamée, du traitement statistique des demandeurs d'emplois. Cette harmonisation permettra de présenter des statistiques parfaitement comparables entre les trois Régions du pays.

Cela dit, pour permettre la comparaison à un an interne à la Wallonie, le Forem continuera, en parallèle, la tenue des anciennes statistiques jusqu'à fin 2002.

Il est entendu que cette modification dans la méthode de calcul n'affecte en rien les droits des demandeurs d'emploi qui sortent des statistiques.

Titres services

Les deux gouvernements ont souhaité que l'accord de coopération entre les trois Régions et la Communauté germanophone relatif à l'agrément d'entreprises autorisées à utiliser les titres services soit rapidement approuvé par les autres entités fédérées, ce qui permettrait enfin l'entrée en vigueur effective de titres service et la création en grand nombre de services de proximité et des emplois qui y sont liés.

Les deux gouvernements ont, pour leur part, approuvé ce projet d'accord. Son approbation par l'ensemble des parties concernées permettra la mobilisation des moyens prévus par le Gouvernement fédéral et les régions pour la mise en oeuvre du mécanisme (24,7 Mios d'euros, auxquels s'ajouteront 13,8 Mios d'euros prévus par la Région flamande, 8,1 Mios d'euros prévus par la Région wallonne, 2,4 Mios d'euros prévus par la Région bruxelloise, et 0,25 Mio d'euros prévus par la Communauté germanophone).

Accord relatif au financement du salon Agribex

Les deux gouvernements ont décidé de cofinancer, avec la Région flamande, une participation commune au Salon Agribex 2002 qui s'est tenu du 11 au 17 février au Heysel à Bruxelles.

Problématique des concessions et redevances pour l'usage privé du domaine public

Les deux gouvernements ont décidé de suivre attentivement le débat en cours au comité de concertation sur la possibilité pour les Régions de soumettre l'utilisation du domaine public à autorisation et à redevance. Les deux Régions veilleront à ce que leurs compétences et leurs intérêts soient préservés dans ce débat, dans le cadre évidemment du principe de proportionnalité.

RER et ligne expresse de bus

Les deux gouvernements ont décidé de mettre en oeuvre, avant la fin 2002, à titre expérimental, une nouvelle ligne expresse de bus entre Wavre et Bruxelles, associant les deux sociétés de transport régional, dans l'attente de la mise à 4 voies des lignes ferroviaires 124 et 161, sans préjudice d'autres expériences jusqu'en 2005.

Une tarification spécifique sera recherchée dans le cadre de cette expérimentation.

Le précédent gouvernement commun avait fait le constat que les services ferroviaires ne pouvaient pas à eux seuls répondre à la demande de transport interrégional et que l'amélioration des lignes de bus interrégionales était indispensable. Plusieurs projets concrétisent cette volonté : amélioration de la ligne W (Waterloo-Buxelles), extension de la ligne E (Eghezée-Wavre-Overijse-Auderghem) et création d'une ligne expresse de bus entre Wavre et Bruxelles.

La Région wallonne a libéré les moyens financiers supplémentaires qui permettront la mise en place de cette nouvelle offre en 2002. Les points de départ et d'arrivée de la nouvelle ligne Bruxelles-Wavre doivent encore être définis, ainsi que les mesures d'accompagnement physiques (aménagements de la voirie) et commerciales. A cette fin, une étude a été commandée par le TEC Brabant-wallon, concernant la desserte en Brabant-wallon au-delà de la gare de Wavre. Des contacts entre opérateurs et administrations des trois Régions sont également établis au sujet de cette ligne nouvelle.

Concurrence loyale lors de l'application des législations relatives à l'expansion économique

Les deux gouvernements ont chargé leur Ministre de l'Economie de réunir au plus tôt un groupe de travail chargé de coordonner les législations en matière d'aide à l'expansion économique.

L'objectif est de favoriser le développement des deux Régions au travers de leurs avantages respectifs et des spécificités de leur tissu économique.

Protocole de coopération en matière de reclassement des travailleurs licenciés, suite à la restructuration, à la fermeture ou à la faillite d'entreprises à vocation nationale

Les deux gouvernements ont décidé, à la lumière du dossier SABENA, la systématisation de la prise en charge concertée des travailleurs victimes d'un licenciement collectif à l'occasion de la fermeture et de la faillite d'entreprises de taille nationale ou internationale. Cette démarche permettra de mettre sur pied une cellule de crise destinée à fournir un accueil d'urgence adéquat et individualisé à chaque travailleur licencié.

Canal Bruxelles-Charleroi

Les Gouvernements de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Région wallonne se félicitent de l'état d'avancement des travaux de dragage et de valorisation des boues. Les marchés pour 40.000 m³ à Bruxelles et 260.000 m³ en Région wallonne ont été passés en 2001. Deux autres marchés de 40.000 m³ pour Bruxelles et 100.000 m³ pour la Région wallonne sont prévus courant 2002.

Un groupe de travail sera mis en place en vue de l'échange des expériences relatives au dragage et à la valorisation des boues.

Les deux gouvernements souhaitent en outre mettre en place une campagne commune de promotion du Canal Charleroi-Bruxelles-Anvers à l'étranger et chargent un groupe de travail de faire des propositions à ce sujet.

Commentaire :

Quatre thèmes se retrouvent en 2000 et 2002; la mobilité (RER), la concurrence économique « loyale », les échanges d'expériences en matière de licenciement collectif et le Canal Bruxelles-Charleroi. S'y ajoutent en 2002 la volonté d'harmonisation des statistiques et la volonté d'une « entente » fiscale. Il sera intéressant d'examiner les suites pratiques données à ces propositions...

Enfin, un Gouvernement conjoint Région wallonne – Communauté française s'est tenu le 21 mars 2002***Articuler les documents de référence des deux Gouvernements : le Contrat d'avenir et la Charte d'avenir, instaurer une synergie financière plus égalitaire et plus volontaire.***

Les deux Gouvernements ont annoncé leur intention de conclure un accord prévoyant un plan de travail global commun pour 2003-2004 reposant sur les principes de cohérence et de concertation⁷⁴. Ce plan de travail se donnera pour objectif d'articuler les documents de référence des deux Gouvernements : le Contrat d'avenir et la Charte d'avenir.

Cet accord a également pour objectif de passer d'une solidarité financière imposée à une synergie plus égalitaire et plus volontaire, indispensable pour leur avenir commun. Le refinancement des Communautés ouvre de nouvelles perspectives dans cette optique.

3.2 LE POUVOIR PROVINCIAL⁷⁵

Il ressort des divers entretiens téléphoniques que peu de coopérations concrètes se forment entre les provinces. Néanmoins, la province du Brabant wallon devrait assez rapidement se concerter avec Charleroi (ville et intercommunale) car le Brabant wallon est bientôt saturé en terrains pour accueillir les entreprises.

La province du Brabant wallon n'a pas vraiment de contacts avec Bruxelles. Les seuls dialogues et coopérations existants se placent dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles.

Les provinces coopèrent peu avec les communes.

Ce manque de coopération et de concertation s'explique en partie par le peu de compétences restantes aux provinces et les faibles budgets qui leur sont attribués.

3.3 LE POUVOIR COMMUNAL⁷⁶

Des divers entretiens avec des acteurs des villes et des communes du *triangle wallon*, et plus particulièrement des villes de Mons, La Louvière, Charleroi et Namur, il est possible de retirer quelques pistes de coopération souhaitées. Cependant ces entretiens soulignent également les difficultés rencontrées pour instaurer le dialogue et la coopération. Nous présentons les principales idées émanant de ces entretiens sans les distinguer un à un.

Mons, La Louvière et Charleroi rencontrent des difficultés de reconversion en raison entre autres de leur lourd passé industriel. Des essais de coopération se profilent, il y a une prise de conscience de la nécessité de coopérer mais la tendance est encore à un développement « chacun chez soi ». Il est difficile de travailler avec ses voisins proches, chacun essayant de ramener des entreprises et des fonds financiers dans sa sous-région. Le fait que ces trois villes se situent sur trois arrondissements administratifs peut aussi rendre le montage de projets économiques en commun plus difficile.

⁷⁴ Site Internet du Gouvernement wallon (communiqués de presse), Gouvernement conjoint du 21 mars 2002 : <http://gov.wallonie.be>

⁷⁵ Entretiens avec des responsables des administrations de la Province du Brabant wallon.

⁷⁶ Entretiens avec divers responsables des communes du *triangle wallon*.

Il apparaît que la collaboration est plus facile à mettre en oeuvre sur des politiques de terrain qui nécessitent des résolutions urgentes. La coopération sur des matières sociales se passe très bien (Conférence Permanente des Présidents de CPAS). Les Chefs de Cabinet des Bourgmestres se rencontrent mais il s'agit essentiellement de discussions sur les problèmes communs rencontrés par chacun d'eux au sein de la gestion de leur ville. Les trois communautés urbaines (Mons, du Centre, de Charleroi-Val de Sambre) dialoguent également.

Un peu plus loin, Namur présente un profil fort différent, tant par son passé, moins lourdement industriel, que par son présent, fortement influencé par le tertiaire public. La déclaration de politique gouvernementale du Bourgmestre⁷⁷ ne mentionne ni Bruxelles, ni villes wallonnes, et le département des affaires économiques de la Ville de Namur s'occupe essentiellement d'affaires locales.

Par contre, une certaine coopération existe, à des degrés divers, au sein des sous-régions. Des projets se mettent en place depuis quelques années entre divers partenaires (publics et/ou privés, exemple : collaboration au sein de la région du Centre pour sa reconversion, rencontres entre les mondes syndical et patronal des différents secteurs).

Certaines villes participent à des réseaux transfrontaliers (ex. : Réseau RAFHAEL : réseau des agglomérations de Flandre, du Hainaut, d'Artois et Littoral : Mons, la Louvière...).

Charleroi possède un projet de ville depuis 1991. Ceux de La Louvière et Mons sont en cours d'élaboration. Nous avons pu consulter les deux premiers. Nous pointons ici les éléments les plus pertinents pour notre étude.

⁷⁷ Site Internet : <http://www.ville.namur.be>

Projet de ville de La Louvière (en cours d'élaboration)

Dans le plan stratégique⁷⁸ du projet de ville de La Louvière, le concept de villes sœurs est introduit : « Concept de villes sœurs : une politique de coopération entre Mons, Charleroi, La Louvière (et Nivelles ?) ».

« La Louvière, Mons et Charleroi ont une histoire commune et sont trois agglomérations juxtaposées dans une linéarité presque parfaite, chacune ayant ses propres spécificités. Il est donc indispensable d'adapter les échelles de réflexions afin d'apporter des solutions qui peuvent être communes. Nivelles pourrait trouver intérêt à rejoindre ces trois villes pour mieux s'ancrer en Wallonie ».

Le concept est introduit, mais dans la réalité aucune concrétisation de coopération n'est réalisée pour le moment. Les acteurs souhaiteraient définir des domaines de complémentarités. Les documents disent également que le Projet de Ville⁷⁹ de La Louvière « doit projeter La Louvière dans ses nouvelles frontières, en renforçant la coopération entre ses entités et en élargissant chez le Louviérois la capacité à agir dans des territoires à géométrie variable en terme de politique, d'identité, de vécu et de cadre de vie. Face au Brabant wallon, face aux rôles spécifiques qu'entendent jouer Charleroi (ville du social) et Mons (ville de culture), La Louvière doit trouver un rôle particulier pour participer à la valeur ajoutée d'une coopération à instituer à l'échelle infra-régionale. Il semble, en effet, qu'une communauté d'avenir devra être définie avec Charleroi et Mons, pour jouer un rôle à l'échelle wallonne et internationale ».

Projet de ville de Charleroi (1991)

Les partenariats concernent le bassin de vie de Charleroi (acteurs politiques, économiques et sociaux...), les communes de l'arrondissement de Charleroi (développer des contacts intercommunaux), les entreprises, les centres de recherche et universités.... Charleroi veut également s'insérer dans des réseaux internationaux et européens, dans des réseaux « thématiques » (les villes de la BD) ou encore dans des « réseaux géographiquement homogènes », c'est-à-dire « des réseaux tissés sur la cohérence d'infrastructures routières, ferroviaires ou sur une similitude entre sentiments d'appartenance – l'affirmation de bassins d'identité – et qui s'inscrivent dans le champ d'application de la proximité géographique. En visant la mise en valeur plus cohérente d'atouts locaux divers, plusieurs agglomérations constituent un réseau et se positionnent ainsi par rapport à des entités plus fortes ».

Parmi ces derniers, seule référence à Bruxelles, Le Réseau A.B.C. ou axe Anvers-Bruxelles-Charleroi:

« Le 24 octobre 1990 a été constitué un réseau de la plus haute importance pour le développement de Charleroi. Il regroupe **Anvers**, **Bruxelles** et **Charleroi**.

Ce réseau « Nord-Sud » est dû à l'initiative du Ministre-Président de la Région bruxelloise et des Bourgmestres d'Anvers et Charleroi. Basé sur une proximité géographique appréciée à l'échelle européenne (120 km entre les extrêmes), le réseau A.B.C. est à considérer dans l'esprit de ses fondateurs comme un « fédéralisme de coopération » entre 3 villes appartenant à des régions différentes (flamande, bruxelloise et wallonne).

Partant de l'idée qu'il n'existe aucune concurrence directe entre les 3 villes, les fondateurs ont voulu rechercher les complémentarités existant entre leurs villes et mettre leurs atouts en commun.

⁷⁸ Région wallonne, Les objectifs du projet de ville. *Le plan stratégique*, Ville Envie, Ville de La Louvière, octobre 2001.

⁷⁹ Projet de Ville de La Louvière, *Les tendances lourdes de la vision partagée du projet de ville, point 1.2. Tracer de nouvelles frontières pour de nouveaux territoires*, COOPARCH-R.U. sclr, avril 2001.

Bruxelles (eurocité et capitale de l'Europe) a une vocation de centre institutionnel, d'affaires et de services mais elle manque de place pour accueillir des activités, par exemple industrielles, dévoreuses d'espaces. Charleroi, par contre a une longue tradition industrielle et de nombreux sites inoccupés sont susceptibles d'accueillir des unités de production dont les quartiers généraux pourraient être localisés à Bruxelles. Anvers, métropole de 400 000 habitants, à une longue tradition portuaire et industrielle dans des domaines bien ciblés (pétrochimie, construction navale et automobile). La proximité de Bruxelles en tant que centre décisionnel de l'Europe est un atout pour elle.

Les 3 villes sont reliées par un excellent réseau autoroutier et les aéroports de Zaventem et Charleroi sont voisins. Dans un premier temps, l'activité en réseau se concrétisera par l'ouverture à Bruxelles d'un guichet A.B.C. qui informera les investisseurs étrangers des possibilités offertes par les 3 villes et qui mettra en valeur leurs complémentarités. Sont également prévues des campagnes promotionnelles communes à l'étranger et l'animation d'un club où se rencontrent les délégués des chambres de commerce et des unions professionnelles de chacune des villes. »

Le Projet de ville de Charleroi est tourné essentiellement vers le marketing territorial, l'image de marque, la revalorisation de l'image de Charleroi, la perception des acteurs à l'égard de l'environnement urbain...

Lors de ces entretiens avec des responsables communaux, l'exemple des ports autonomes a été évoqué: une note récente du Gouvernement wallon précise que les quatre ports (PACO/PAC/PAN/PAL) devraient réaliser des contrats de gestion en commun et définir des zones communes. C'est également le souhait des villes concernées (Mons, La Louvière, Charleroi), afin de développer l'utilisation de voies fluviales par les entreprises. Cependant, dans la pratique, la concurrence est importante. S'ajoute de plus dans certains cas un manque de coordination entre les intercommunales de développement et les ports autonomes.

Autre souhait de la part de nos interlocuteurs, le développement coordonné de liaisons de transport entre les quatre villes (Mons, La Louvière, Charleroi, Namur) et entre ces villes et Bruxelles (liaisons ferroviaires, RER...).

Commentaire :

Si dans les entretiens certaines volontés de coopération apparaissent, en particulier concernant l'aménagement du territoire, la mobilité, la gestion des voies fluviales, le développement économique (implantation des entreprises...)..., la concrétisation semble encore lointaine, et les responsables interrogés reconnaissent que des concurrences sous-régionales existent et l'emportent souvent sur des complémentarités.

Si les villes et les communes se retrouvent dans certaines structures, telle l'Association des Villes et des Communes, elles n'y discutent pas de coopérations entre elles. Ce sont surtout des lieux de défense et de relais des pouvoirs locaux auprès des autres niveaux de pouvoirs.

Pour clôturer les avis émanant de pouvoirs communaux, nous reprenons de manière synthétique les avis émis lors de l'enquête publique⁸⁰ sur le SDER par des communes, intercommunales, associations, communautés urbaines...au sujet des quatre aires métropolitaines⁸¹ reprises dans le Projet de structure spatiale :

- certains estiment qu'il fallait faire apparaître les différentes échelles de polarisation entre d'une part Bruxelles et d'autre part, Lille et Luxembourg ;
- d'autres reprochent à l'aire métropolitaine de Bruxelles (*triangle wallon*) d'être trop restreinte et de ne pas tenir compte de l'influence réelle de Bruxelles au-delà de ce triangle ;
- le fait de donner des spécificités économiques aux aires métropolitaines constitue, pour certains, un frein à de nouvelles initiatives ;
- d'autres s'interrogent sur le maintien de l'unité en Région wallonne en raison de l'attachement de certaines aires à des pôles extérieurs à la Région ;
- certains critiquent également l'absence d'idées qui permettraient de renforcer les liens entre les villes wallonnes et la construction d'une « centralité » de la Région ;
- des acteurs souhaiteraient un schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles. Ce schéma devrait être réalisé en collaboration étroite avec la Région de Bruxelles-Capitale et les divers partenaires de la zone concernée.

3.4 LES PRINCIPAUX PARTIS POLITIQUES

3.4.1 Le parti Ecolo

(fédération Wallonie et fédération Bruxelles)

Importance d'une coopération entre Wallonie et Bruxelles dans divers domaines, compétences des Régions et des Communautés. Une importante partie de la coopération entre la Wallonie et Bruxelles passe par la Communauté Wallonie-Bruxelles.

Lors de l'enquête publique du SDER, le parti Ecolo⁸² a émis des commentaires positifs concernant les quatre aires métropolitaines telles que définies dans le Projet de structure spatiale.

Depuis lors, on ne parle plus du *triangle wallon*, ni d'éventuels projets de coopération au sein de ce triangle mais plutôt de coopération entre Wallonie-Bruxelles en général.

⁸⁰ Résumé thématique n°1 – Avis et commentaires relatif au projet de SDER.

⁸¹ Pour rappel : aires métropolitaines transfrontalières ou aires de coopération transrégionales : à l'ouest, l'aire métropolitaine centrée sur Lille ; au nord, l'aire métropolitaine centrée sur Bruxelles ; à l'est l'aire MHAL (Maastricht, Hasselt, Aachen, Liège) ; au sud l'aire Saar-Lor-Lux.

⁸² Commentaires du Projet de structure spatiale pour la Wallonie, site Internet du Parti Ecolo : www.ecolo.be/dossiers/amenagement_territoires/sdercomm.htm

Pour le parti Ecolo⁸³, le renforcement de l'espace francophone et de l'alliance Wallonie-Bruxelles passe par la Communauté Wallonie-Bruxelles et donc dans les domaines de ses compétences (éducation, culture, audiovisuel, enfance et jeunesse, santé, sport, relations européennes et internationales...). Le parti Ecolo souhaite également une coopération entre les trois Régions du pays dans les domaines de l'environnement, de la mobilité, de l'aménagement du territoire et du développement économique.

Les Régions devraient impliquer plus spécifiquement les deux provinces du Brabant dans les accords de coopération.

Il propose également la création d'outils de coordination de certaines politiques et budgets régionaux au sein de la Communauté française Wallonie-Bruxelles.

3.4.2 Le Centre Démocrate Humaniste (CDH, ex- PSC)⁸⁴

(fédération Wallonie et fédération Bruxelles)

La coopération est souhaitée en matière d'aménagement du territoire, d'infrastructures de transport, d'accessibilité... et passe aussi par la Communauté Wallonie-Bruxelles.

Le CDH ne fait pas référence au *triangle wallon*. Il parle de coopération entre Wallonie et Bruxelles de manière générale. La coopération est souhaitée pour des domaines tels que l'aménagement du territoire, les infrastructures de transport.

L'assurance d'une certaine cohérence socio-économique entre la Wallonie et Bruxelles passe par une conception cohérente de l'aménagement du territoire, des infrastructures garantissant l'accessibilité de la capitale (développement du RER, meilleure répartition aérienne entre l'aéroport de Bruxelles-National et les aéroports régionaux) et en y associant l'Etat fédéral. Il est important de renforcer les liens économiques et politiques entre les deux régions.

La coopération doit se faire également dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles.

3.4.3 Le Parti Socialiste (PS)

(fédération Wallonie et fédération Bruxelles)

Les programmes des PS wallon et bruxellois pour 1999 abordent peu la coopération suprarégionale, tout en la souhaitant, en particulier en matière d'aménagement du territoire, de mobilité (RER) et de marché de l'emploi. La solidarité entre la Wallonie et Bruxelles passe par la Communauté Wallonie-Bruxelles.

Le PS bruxellois rappelle les difficultés auxquelles fait face la Région de Bruxelles-Capitale en matière de chômage et de diminution des revenus, et souligne que la moitié des personnes travaillant en Région bruxelloise provient des deux autres Régions.

⁸³ Extraits de programme, Démocratie, point 12 : Architecture institutionnelle, site Internet du Parti Ecolo : www.ecolo.be

⁸⁴ Site Internet du CDH : www.psc.be

Il n'est pas fait référence à l'existence d'autres Régions, dans les thèmes sectoriels, économiques ou d'aménagement du territoire par exemple. Cependant, un point rappelle que la solidarité Wallonie-Bruxelles a comme premier instrument la Communauté française. Ce point rappelle les interactions au niveau emploi, économie, mobilité ou aménagement du territoire, et la nécessité de concertations approfondies et de positions conjointes. « La complémentarité de Bruxelles et de la Wallonie tant en ce qui concerne le marché de l'emploi que l'implantation des sièges d'entreprises justifie également l'approfondissement de la collaboration, en ce compris dans la conduite des relations économiques extérieures »⁸⁵.

Les premières pages du programme du PS wallon inscrivent la Wallonie dans le monde, en Europe et par rapport à ses voisins transfrontaliers, mais ne mentionnent pas les deux Régions belges voisines. La seule mention de la Région bruxelloise apparaît en aménagement du territoire, pour « veiller à une coordination entre les schémas de structure de la Région wallonne et celui de la Région bruxelloise »⁸⁶, et en mobilité, pour rappeler que le RER est une priorité, et « un facteur d'intégration fondamental entre la Wallonie et Bruxelles, notamment sur le plan social et économique »⁸⁷.

C'est dans le programme PS pour la Communauté Wallonie-Bruxelles que s'exprime la solidarité francophone, principalement dans les matières communautaires : l'enseignement, l'audiovisuel, l'enfance et la jeunesse.

3.4.4 Le Mouvement Réformateur (MR, ex-PRL-FDF-MCC)

(fédération Wallonie et fédération Bruxelles)

Suite à un entretien téléphonique avec un membre du MR, divers domaines où des éléments de coopération existent, que ce soit par le biais de politiques croisées, d'accord de coopération ou de gouvernements conjoints, ont été soulevés.

Nous pouvons les synthétiser comme suit :

- enseignement, formation, recherche, matières sociales dans le cadre de collaboration entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région wallonne et la Communauté Wallonie-Bruxelles ;
- fiscalité : des actions sont menées par les deux Régions, dont les objectifs sont parfois différents. Néanmoins, il y a des essais de convergence ;
- fonctionnement des administrations publiques : réformes administratives, mobilité intra administrative ;
- espace Wallonie-Bruxelles à renforcer (rencontre sur ce thème organisée le 27 septembre) ;

Une coopération spécifique devrait se mettre en place du point de vue économique entre le Brabant wallon et la Région de Bruxelles-Capitale, et éventuellement, dans le contexte d'une dynamique de la Région wallonne au sujet de la création de nouvelles zones économiques.

Une coopération est à développer autour de Zaventem et des réseaux ferroviaires, pour donner toutes ses chances à Bruxelles comme centre européen.

Actes des « Assises Wallonie-Bruxelles »

⁸⁵ Programme PS bruxellois, 1999, p. 35.

⁸⁶ Programme PS wallon, 1999, p. 27.

⁸⁷ Ibid., p. 38.

Le fondement de l'union entre wallons et bruxellois francophones: la Communauté française.

En septembre 1996, le PRL organisait à Bruxelles les « Assises Wallonie-Bruxelles : francophones, l'union fait la force ».

Le PRL se place à l'époque dans une optique de « défense de la francophonie » et exige la « structuration institutionnelle d'un espace politique où Wallons et Bruxellois parleront d'une seule voix ». Ils mettent tous leurs espoirs dans la Communauté française qui, « revalorisée, peut fonder une véritable union entre Bruxelles et la Wallonie »⁸⁸.

« La Communauté française est le pouvoir politique qui organise la solidarité, la cogestion des intérêts communs de la Wallonie et de Bruxelles, ... elle est le lieu de concertation, de collaboration et de décision entre les autorités régionales »⁸⁹ wallonnes et bruxelloises francophones.

Le ciment passe par la langue et la culture, compétences communautaires, mais certaines compétences régionales permettent de développer des initiatives communes, en particulier en matière de patrimoine naturel et historique et de formation architecturale et urbanistique.

Le partenariat économique est un impératif tant pour Bruxelles que pour la Wallonie. En effet, les deux Régions sont largement interdépendantes en terme économique, Bruxelles étant artificiellement coupée de sa sphère de rayonnement socio-économique, et la Wallonie ayant besoin de la position internationale et européenne de Bruxelles⁹⁰, et, en terme de positionnement, les pôles bruxellois et wallon doivent se présenter comme un espace économique au cœur de l'Europe⁹¹.

Plusieurs propositions pour une meilleure concertation et cohérence en matière d'aides aux entreprises, de sociétés régionales d'investissement, d'institutions de crédit sont avancées. Les Actes soulignent également l'importance des Conseils Economiques et Sociaux des Régions.

De même en matière de santé et d'aides aux personnes, ils proposent davantage de concertation, moins d'émiettement, des politiques uniques, sur base de législations parallèles, et une plus grande solidarité entre les CPAS, et l'Etat fédéral.

En matière d'aménagement du territoire, de mobilité et d'environnement, les schémas stratégiques doivent être pensés « dans l'optique d'une synergie entre les deux régions », de même que les politiques en matière de mobilité (RER, infrastructures, autres...) qui doivent se réaliser aussi en partenariat avec la Flandre étant donné la position géographique et les limites administratives de Bruxelles⁹².

Enfin, dans les secteurs de l'eau et du traitement des déchets, les deux Régions ont une expertise et des complémentarités à développer.

Remarque : l'audiovisuel occupe une partie importante du programme (défense de la culture francophone, mais aussi comme industrie culturelle).

⁸⁸ Texte des « Assises Wallonie-Bruxelles : francophones, l'union fait la force », Bruxelles, 1996, p. 3.

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid., p. 12.

⁹¹ Ibid., p. 4.

⁹² Ibid., p. 17.

Lors du **congrès PRL**, en décembre 2001, sur le thème « **Tout le redressement wallon : de l'esprit d'entreprise pour tous, de la tonicité pour la formation** », à Namur, on retrouve la même philosophie.

La Communauté française est le « lieu naturel où s'exprime la solidarité entre tous les francophones de Belgique », et la Communauté Wallonie-Bruxelles et les deux Régions wallonne et bruxelloise « ne peuvent progresser les unes sans les autres »⁹³.

Dans ce congrès, l'accent est plus particulièrement mis d'une part, sur la formation, la société de la connaissance, les PME et l'esprit d'entreprise, et d'autre part, sur la réforme des pouvoirs locaux. Cela concerne essentiellement les actions à mener en Région wallonne.

Commentaire :

Tous les partis semblent d'accord sur le fait que l'institution la plus adéquate pour la coopération entre la Wallonie et Bruxelles est la Communauté Wallonie-Bruxelles.

Celle-ci n'est cependant pas compétente pour les traiter les matières régionales, ce qui restreint les domaines de coopération. Par le biais de politiques croisées et de solidarités financières le champ de coopération peut être un peu étendu, mais on voit difficilement comment cette institution pourrait aborder l'aménagement du territoire, les politiques de mobilité (infrastructures) et les concurrences économiques en général.

4. AUTRES SOURCES

Articles de presse⁹⁴

Bruxelles et sa périphérie immédiate

Certains articles parlent des problèmes auxquels doivent faire face la Région de Bruxelles-Capitale et sa périphérie proche. Il s'agit essentiellement de problèmes liés aux transports (congestion, pollution, RER...) et aux localisations résidentielles d'habitants à revenus moyens et aisés (revenus fiscaux, pression foncière, augmentation des navettes domicile-travail...).

D'autres articles parlent du développement du Brabant wallon avec l'implantation d'entreprises et de grands parcs d'affaires. Cependant, ce sujet n'est pas mis en relation avec la Région de Bruxelles-Capitale.

Par contre la relation est faite lorsque, dans certains articles, on évoque le développement des implantations autour de Zaventem en Région flamande. On évoque les éléments suivants : « La périphérie aspire les bureaux », « Un nouveau pôle administratif concurrence les 19 communes. Des sociétés délocalisent, attirées par le ring et l'absence de taxes locales. ».

⁹³ Texte du congrès PRL : « Tout le redressement wallon : de l'esprit d'entreprise pour tous, de la tonicité pour la formation », Namur, décembre 2001.

⁹⁴ Articles de presse du journal Le Soir, période 1999-2002.

A nouveau ici, nous retrouvons les problèmes déjà soulevés auparavant, à savoir la problématique des fiscalités régionales, les problèmes de mobilité et d'accessibilité, les concurrences et les pouvoirs d'attraction d'entreprises entre Régions...

Aucun des articles ne fait mention de coopération, de dialogue ou d'organes de concertation entre la Région de Bruxelles-Capitale et/ou ses communes et des communes du Brabant wallon.

Triangle wallon : Bruxelles, Mons-Charleroi, Namur

Aucun article n'évoque le *triangle wallon*, ni d'éventuelles structures de coopération entre les grandes villes wallonnes composant ce triangle.

Certains articles font état de coopérations, mais celles-ci se déroulent dans un contexte plus général. Il s'agit d'une part, de coopérations dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles et d'autre part, de coopérations de Région à Région.

Dans le premier cadre, les domaines de coopération concernent la mobilité des fonctionnaires, la promotion touristique (organisme commun de promotion du tourisme, complété par un organisme en Région de Bruxelles-Capitale et un organisme en Région wallonne), la gestion des relations extérieures (administrations localisées dans un même bâtiment avec un seul directeur...).

Dans le second cadre, les principaux thèmes de coopération relèvent de la mobilité, des travaux publics, de l'environnement, des pouvoirs locaux...⁹⁵

Nous pouvons également lire, en septembre 2001, que le Ministre-Président de la Région wallonne, J.-C. Van Cauwenberghe, « trouve que les rapports avec Bruxelles sont insuffisants et qu'ils doivent s'intensifier, afin de matérialiser de manière plus nette l'axe Wallonie-Bruxelles dans le cadre d'un fédéralisme à trois Régions »⁹⁶.

Un article mentionne une réunion entre la Région flamande et la Région wallonne, sans la Région de Bruxelles-Capitale, en mars 2002. Les sujets abordés concernent surtout l'autonomie fiscale.

⁹⁵ Cf. supra. Gouvernement commun Région wallonne – Région de Bruxelles-Capitale, novembre 2000.

⁹⁶ Le Soir, 6 septembre 2001.

Chapitre III : SCHEMAS DE FONCTIONNEMENT

INTRODUCTION

Les deux premiers chapitres ont permis de rappeler combien les interdépendances entre les différentes activités sont nombreuses et de pointer la complexité des enjeux tant pour Bruxelles que pour la Région wallonne. Ainsi en est-il par exemple de la spirale de l'attrait de la résidence périphérique pour une partie plus aisée de la population bruxelloise, tant en terme de valorisation sociale que d'échappatoire aux nuisances, qui conduit à l'éloignement progressif des lieux de travail, tant au niveau des longueurs des navettes que du temps à y consacrer, renforçant la part déjà largement prédominante des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et surtout le développement de l'utilisation de l'automobile, autre marqueur d'ascension sociale, générant une mobilité de plus en plus réduite vers le centre d'emploi et un encombrement généralisé à l'intérieur de celui-ci, augmentant l'inconfort de la vie en ville et l'accroissement des charges qui y pèsent, incitant le départ d'autres habitants et des revenus qu'ils produisent...

L'objectif de ce troisième chapitre, travail exploratoire étant donné principalement les contraintes de temps imparti, était d'établir un état des lieux de quelques flux importants dans des domaines liant Bruxelles et sa périphérie afin de mettre ensuite en évidence les logiques de fonctionnement et leurs impacts sur le territoire wallon. A la différence d'études plus traditionnelles et/ou plus sectorielles, l'idée était d'aborder cette réalité fonctionnelle en terme d'aires de cohérence : peut-on par exemple déterminer au sein du triangle wallon des espaces montrant des degrés différents d'intensité, des types spécifiques de relations socio-économiques avec Bruxelles, en vue d'orienter les axes de coopération entre les deux, voire les trois Régions ?

Il avait été envisagé d'illustrer les domaines suivants : évolution économique (délocalisation ou création d'entreprises, grandes infrastructures, développement de l'aéroport de Gosselies) ; déplacements (navettes, flux de transport) ; taxation ; urbanisation ; autres projets tels que Charleroi Danse... Toutes ces pistes n'ont pas pu être suivies tandis que certaines ont été plus approfondies que d'autres. Les pages qui suivent présentent quelques résultats relatifs à l'implantation résidentielle (*cf* CHAPITRE III § 1) en considérant d'une part les flux migratoires de population par rapport à Bruxelles (*cf* CHAPITRE III § 1.1) et d'autre part les caractéristiques du marché foncier et immobilier à travers l'étude du thème 1 de la CPDT (*cf* CHAPITRE III § 1.2), à la mobilité (*cf* CHAPITRE III § 2) sous l'angle des navettes (*cf* CHAPITRE III § 2.1) et modes de transport (*cf* CHAPITRE III § 2.2), ainsi qu'à la localisation des sièges de grandes entreprises (*cf* CHAPITRE III § 3).

Le domaine culturel ayant fait l'objet d'une étude plus complète, le chapitre IV lui est entièrement consacré.

1. IMPLANTATION RESIDENTIELLE : FLUX MIGRATOIRES DE POPULATION PAR RAPPORT A BRUXELLES ET ETUDE DES MARCHES FONCIERS ET IMMOBILIERS

1.1 CARTES DES MIGRATIONS PAR RAPPORT A BRUXELLES

Pour tenter de mieux cerner le phénomène de périurbanisation bruxelloise, les flux migratoires de population par rapport à Bruxelles ont été représentés sur deux cartes, la première pour tout le territoire belge, la seconde restreinte au territoire de la Wallonie (cf p. 22) Ces mouvements de population y sont appréhendés pour chaque commune grâce à la combinaison de deux indicateurs : d'une part la propension à migrer et d'autre part le solde migratoire.

La propension à migrer, qui est évaluée par le nombre total de mouvements de migration au sein d'une commune, est représentée par des cercles de taille variable. Les données additionnent le nombre d'immigrants en provenance de Bruxelles et celui des émigrants partant vers Bruxelles au cours de la période de 1994-1996.

Le solde migratoire est quand à lui symbolisé par la couleur des cercles. L'indicateur est construit en prenant le nombre d'immigrants en provenance de Bruxelles moins le nombre d'émigrants partant vers Bruxelles au cours de la même période, le tout étant divisé par la population totale moyenne de la commune. Comme le nombre de personnes concernées par ces mouvements est relativement faible eu égard à la population totale, les résultats sont exprimés en pour mille.

Les cercles rouges indiquent les communes dans lesquelles les arrivées en provenance de Bruxelles sont plus nombreuses que les départs tandis que les cercles verts pointent les communes où les départs vers cette même ville sont plus importants. Les communes où apparaissent des cercles gris présentent soit une émigration soit une immigration mais qu'il s'agisse de l'un ou l'autre cas, il est faible.

Les échanges migratoires entre Bruxelles et le reste du territoire belge diminuent avec la distance et c'est la première couronne de communes autour de Bruxelles qui concentre la plus grande quantité mouvements migratoires. Mais on observe une frange plus épaisse vers le sud, dans le Brabant wallon et une extension vers l'est.

A l'échelle de la Wallonie, la zone dans laquelle les mouvements vers Bruxelles sont importants (propension élevée) correspond au triangle wallon nettement élargi dans la partie nord, puisqu'elle s'étend d'ouest en est, de Lessines à Hannut. Vers le sud, le solde migratoire par rapport à Bruxelles diminue jusqu'à atteindre des valeurs négatives à Mons et Namur, signifiant donc des départ de ces villes vers la capitale fédérale, tandis qu'au centre du sillon, autour de Charleroi et vers La Louvière, la direction des flux est plus indéterminée.

Les limites du triangle wallon sont indiquées de façon arbitraire en surimpression sur les cartes. Nous avons également mis en évidence sur certaines cartes les communes appartenant au bassin d'emploi bruxellois. Pour ce faire, la définition de région urbaine fonctionnelle (FUR) utilisée dans l'étude Interreg⁹⁷ a été reprise. La FUR regroupe des communes à partir desquelles 10% des navettes sont effectuées vers Bruxelles. Un critère de continuité est également retenu pour délimiter le bassin d'emploi bruxellois.

⁹⁷ Programme Interreg IIC Gemaca II (IAURIF), Paris.

1.2 CARTES DES MARCHÉS FONCIERS ET IMMOBILIERS

Pour visualiser l'impact différentiel de la périurbanisation sur le marché des terrains à bâtir (foncier) et celui des logements à louer ou à vendre (immobiliers locatif ou acquisitif), nous avons repris ici trois cartes de synthèse à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie. Elles sont issues de travaux réalisés dans le cadre des études du thème 1 de la CPDT, thème chargé d'évaluer les besoins spatiaux des différentes activités, dans la perspective d'une révision des plans de secteur (d'où la surimposition sur les cartes des limites de ces plans).

Les données récoltées se rapportent à l'offre qui a été étudiée à travers les petites annonces pour la période 1998-2000, en retenant cinq catégories de biens (terrains à vendre, maisons à vendre ou à louer, appartements à vendre ou à louer). La représentation, par commune, tient compte de deux caractéristiques de l'offre : la densité et le prix standardisé.

La densité de l'offre correspond au nombre d'offres rapporté à la superficie communale, exprimé en nombre d'offres par km².

Le prix standardisé de l'offre est un indice qui tient compte de la composition variable des différentes catégories de taille des biens proposés dans la commune par rapport à la moyenne wallonne. Cet indice permet une comparaison entre communes ; pour la Wallonie, il est égal à 100.

a) Carte des bassins fonciers

Plusieurs grands bassins se dégagent clairement de cette carte synthétique.

La première couronne wallonne de la périurbanisation bruxelloise englobe la quasi totalité du Brabant wallon ainsi que ses marges hennuyères : elle se caractérise par la densité forte de l'offre et des prix élevés. Elle s'étend de Braine-le-Comte et Nivelles à Grez-Doiceau, Walhain et intègre le long des axes routiers, les communes d'Enghien en direction de Tournai, Ecaussinnes en direction de La Louvière, Les Bons Villers en direction de Charleroi.

La zone intermédiaire du *triangle wallon* forme une seconde couronne qui prolonge le premier bassin : elle se caractérise par la densité forte de l'offre et des prix encore supérieurs ou proches de la moyenne wallonne. Elle s'étend en dehors du triangle à la région d'Ath et est également constituée de Namur et des communes situées au nord de la ville.

La région de Charleroi se caractérise également par une offre assez dense mais des prix inférieurs, à l'exception de quelques communes « chères » au nord rattachées à la seconde couronne et quelques communes de la périphérie résidentielle au sud.

La région montoise présente une offre relativement moins dense sauf dans deux communes de la périphérie au sud ouest et des prix inférieurs hormis Le Roeulx qui se situe dans la moyenne.

b) Carte des bassins immobiliers acquisitifs

L'offre en matière de maisons et d'appartements à vendre s'apparente assez fort à celle des terrains à bâtir de la carte précédente.

Au sein de l'espace Bruxelles-Mons-Namur, la première couronne périurbaine wallonne au sud de Bruxelles englobe ici aussi la quasi totalité du Brabant wallon : elle se caractérise par la densité forte de l'offre et par des prix élevés. Cependant, la continuité du bassin aux marges hennuyères, en dehors du *triangle wallon*, dans l'axe de l'A8, est moins visible que dans le cas du marché foncier.

La seconde couronne de la zone d'influence périurbaine bruxelloise est constituée des prolongements du premier bassin : elle se caractérise par la densité forte de l'offre et des prix encore supérieurs ou proches de la moyenne wallonne. Elle correspond à la zone intermédiaire du triangle et s'étend plus fortement en dehors de celui-ci le long de l'A8 jusque Tournai. Ces caractéristiques se prolongent également au nord de Mons et de Charleroi. L'extension est plus importante dans le cas de Namur.

La région de Charleroi présente de grands contrastes en termes de prix entre un centre très bon marché et les communes « chères » au nord (dans le prolongement du Brabant cher) et au sud dans la périphérie résidentielle.

Cette différenciation existe entre le nord cher et le reste de la région bon marché dans le cas de Mons.

c) Carte des bassins immobiliers locatifs

La première couronne périurbaine wallonne autour de Bruxelles, de densité forte et moyenne et de prix élevé, englobe les communes les plus proches de Bruxelles au nord du triangle wallon. Elle se prolonge de façon moins marquée que sur la carte précédente : à l'ouest, vers Enghien, surtout vers les communes de Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Soignies, à l'est, jusque Jodoigne et en direction de Namur (Gembloux, Namur).

Le reste de l'espace qui nous occupe plus particulièrement dans le cadre de l'aire de coopération Wallonie-Bruxelles présente des situations diverses. La région montoise est caractérisée par une offre dense avec des prix moyens (Mons et La Louvière) ; les deux indicateurs diminuant lorsque l'on s'éloigne de la ville. Charleroi présente sur ses marges nord et sud des communes plus chères que le centre de la région qui est bon marché.

Carte 12 : Migrations par rapport à la Bruxelles (pour l'ensemble de la Belgique)

Carte 13 : Les bassins fonciers (1998-2000)

Carte 14 : Les bassins immobiliers acquisitifs (1998-2000)

Carte 15 : Les bassins immobiliers locatifs (1998-2000)

2. MOBILITÉ : NAVETTES ET MODES DE TRANSPORT

La mobilité constitue un autre point particulièrement sensible des relations entre Bruxelles et sa périphérie : la part des trajets effectués entre le domicile et le lieu de travail intervient pour l'essentiel dans les motifs de déplacements et aux cours des dernières décennies, la croissance de l'usage de la voiture individuelle a été spectaculaire.

Pour répondre aux questions : « quelles sont les zones de départ et d'arrivée des navetteurs ? » et « Quels modes de transport utilisent-ils ? », nous avons utilisé les données du recensement de 1991, d'une part à travers l'exploitation cartographique qui en a été déjà faite à l'échelle de la Belgique dans les monographies du recensement (*Solde des migrations alternantes et taux d'emploi sur base de la population active occupée*) et d'autre part en réalisant de nouvelles cartes plus centrées sur notre espace d'étude (*Bassin d'emploi, migrations alternantes, mode de transport des navetteurs travaillant à Bruxelles, Namur, Charleroi, Mons et lieu de travail des navetteurs en train et en voiture*).

2.1 NAVETTES : POLES ET BASSINS D'EMPLOI

a) *Monographie du recensement : cartes relatives au solde des migrations alternantes et au taux d'emploi sur base de la population active occupée*

Le solde des migrations alternantes donne un bon aperçu de l'attractivité d'une ville en terme d'emploi. En effet, les pôles d'emploi sont aussi des zones gagnant plus de navetteurs qu'ils n'en perdent. La carte du solde des migrations alternantes⁹⁸ (migrants alternants entrants moins migrants alternants sortants) met en évidence les pôles attractifs suivants : Bruxelles, Mons, Charleroi et Namur qui présentent des soldes largement positifs.

Quelques plus petits pôles émergent : Ottignies-Louvain-la-Neuve, Nivelles, Seneffe et Saint-Ghislain.

La carte du taux d'emploi sur base de la population active occupée indique que ces pôles correspondent aussi à des zones de haut taux d'emploi⁹⁹ (supérieur à 100). La population active occupée est déterminée par le rapport entre la population active travaillant dans la commune et la population active occupée résidant dans la commune (résultat multiplié par 100).

La Louvière et Soignies, qui présentent des soldes de migrations alternantes légèrement positifs mais un taux d'emploi inférieur à 100, n'ont pas été considérées comme pôles pour la suite de notre étude.

b) *Carte des bassins d'emploi (zones de départ de la main-d'œuvre)*

Les pôles d'emploi mis en évidence ci-dessus ont été retenus pour construire la carte des bassins d'emploi (*cf p. 25*) qui montre les zones d'influence de chacun d'entre eux et le cas échéant les zones d'influence partagée.

Le critère retenu pour déterminer si une commune appartient au bassin d'emploi d'un pôle est celui d'un taux de navette supérieur à 10 % vers le pôle considéré. Dans le cas des navettes vers Bruxelles, une distinction a été établie à partir du seuil de 25% qui distingue ainsi toutes les communes du Brabant wallon et quelques communes à l'ouest et surtout à l'est du *triangle wallon*.

⁹⁸ Monographie 11B du recensement 91 p. 47.

⁹⁹ Monographie 11B du recensement 91 p. 34.

Les bassins d'emploi de Namur et Charleroi partagent leur influence avec Bruxelles dans leur frange nord tandis que, dans la région de Mons, seules quelques communes à l'ouest et au sud échappent à cette double influence. Par contre, il n'y a pas d'aire de recouvrement entre le bassin de Mons et celui de Charleroi, au contraire de ce qui peut être observé entre Charleroi et Namur (plus de 10 % de navetteurs pour ces deux pôles partent de Mettet, Fosse-la-Ville et Jemeppe-sur-Sambre).

Les bassins d'emploi d'Ottignies-Louvain-la-Neuve et de Nivelles-Seneffe sont entièrement inscrits dans celui de Bruxelles. Au centre du *triangle wallon*, quelques communes sont à la croisée de trois bassins : Nivelles-Seneffe, Charleroi et Bruxelles (Les Bons Villers, Pont-à-Celles, Chapelle-lez-Herlaimont et Morlanwelz).

c) Carte des migrations alternantes

La carte des migrations alternantes montre le nombre de migrants alternants représentés par des cercles de taille variable et par commune. Les catégories qui ont été retenues indiquent, par différentes couleurs, la part des navetteurs qui se rendent vers Bruxelles, vers un des pôles d'emploi du triangle wallon (qui sont donc selon les critères précédemment cités : Bruxelles, Charleroi, Nivelles-Seneffe, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Mons-Saint-Ghislain et Namur), vers une commune située en Flandre, vers une autre commune qui n'est pas déterminée (généralement une commune voisine qui n'est pas un pôle) et qui n'est pas la commune de résidence, celle-ci faisant également l'objet d'une catégorie distincte.

La part des flux vers Bruxelles est la plus importante dans la frange nord du Brabant wallon, comparable à celle du Brabant flamand, mais elle reste importante dans les deux-tiers nord du bassin d'emploi; ceci tant à l'ouest qu'à l'est. Néanmoins, les échanges entre les pôles d'emplois wallons et Bruxelles sont loin d'être négligeables, si l'on s'exprime en terme de volumes.

La part des personnes qui sont employées dans leur commune de résidence n'est pas non plus négligeable. Au niveau de la représentation graphique, il faut remarquer que dans le cas où le lieu d'emploi correspond à la commune de résidence et que celle-ci correspond à un des pôles retenus, c'est la couleur attribuée à ce pôle qui apparaît. Ainsi, par exemple, la part des travailleurs de Mons ou de Saint-ghislain qui travaillent dans une de ces deux communes, est en bleu foncé et la catégorie « dans la commune », représentée en orange, n'existe pas.

On retrouve les bassins d'emplois périphériques des pôles plus importants, Mons-Saint-Ghislain, Charleroi et Namur, avec une frange de communes situées dans une aire d'influence partagée. Par contre, il faut souligner la quasi absence de flux entre ces pôles, sur l'axe transversal du sillon (peu de personnes habitant Mons et allant travailler à Charleroi ou à Namur et idem pour les habitants de Charleroi et de Namur) tandis que nous avons mis en évidence des échanges assez soutenus avec Bruxelles, axes radiaux.

Carte 16 : Migrations alternantes

2.2 MODES DE TRANSPORT DES NAVETTEURS

Pour déterminer le mode de transport utilisé par les navetteurs se rendant dans les principaux pôles d'emploi (Bruxelles, Mons, Charleroi et Namur) nous avons utilisé les données du recensement de 1991 et nous avons comptabilisé, par commune, le nombre de personnes qui utilisent les moyens de transport suivants : la voiture, le train, les combinaisons voiture-train ou voiture-bus ou uniquement un moyen de transport en commun qui n'est pas le train (catégorie intitulée sur les cartes « TEC ou De Lijn » ou « transport en commun non urbain ») et correspond donc le plus souvent aux bus du Tec ou De Lijn.

Une carte a été réalisée pour chaque pôle d'emploi (mais si l'on veut confronter les documents entre eux, il faut être attentif au fait que l'échelle des cercles dont la taille varie en fonction du nombre total de navetteurs n'est pas la même sur les différents documents).

a) Carte du mode de transport des navetteurs travaillant à Bruxelles (cf p.26)

Si l'on considère, d'une part, l'utilisation exclusive d'un mode de transport individuel, la voiture et, d'autre part, la disposition à utiliser en tout ou partie les transports en commun, toutes catégories confondues, une nette distinction apparaît entre la partie située dans l'axe Mons-Bruxelles ainsi qu'à l'ouest de cet axe et le reste de l'espace étudié. En effet, la part des transports en commun est prédominante dans les communes telles que Soignies, Enghien, (Lessines), Ath et Leuze-en-Hainaut, malgré la présence de grands axes routiers et elle reste importante dans les communes situées entre ces deux radiales (comme par exemple à Chièvres, Brugelette, Lens) ainsi également que dans toutes les communes situées au sud et à l'ouest de Mons.

Dans le reste du territoire, c'est l'usage de voiture qui est le plus répandu, hormis essentiellement pour les communes où se trouve une gare principale située sur une ligne menant à Bruxelles (Gembloux, Nivelles et Braine-le-Comte) et pour les communes urbaines du sillon wallon (Mons, Namur et Charleroi) qui présentent environ 50% de navetteurs utilisant le train ou une combinaison train-voiture, train-bus.

Le mode de transport en voiture est très largement prédominant dans la première couronne de communes du triangle wallon (les transports en commun ne sont un peu plus utilisés qu'à Braine-l'Alleud et Tubize) ainsi que dans les communes situées à l'est de ce triangle.

En Flandre, les navetteurs utilisent également majoritairement la voiture quand ils viennent des communes de la première couronne autour de la Région Bruxelles-Capitale, avec néanmoins une légère différence entre l'est et l'ouest où les transports en commun sont un peu plus utilisés (le train pour la partie située au nord du Brabant wallon et les bus ailleurs).

b) Cartes du mode de transport des navetteurs vers Mons, Charleroi et Namur

En direction de Mons, Charleroi et Namur, la part des transports en commun est nettement moins importante que vers Bruxelles : aucune commune n'atteint 50% de transport en commun, seules quelques communes dépassent les 25% : Bruxelles vers Namur et Mons, Beloeil et Ath vers Mons, Charleroi et Sambreville en direction de Namur.

En direction de Charleroi, l'utilisation des transports en commun se situe partout en deçà de 25%. Comme dans le cas de Bruxelles, dans les communes de départ situées sur les voies de chemin de fer, l'utilisation du train est relativement importante.

c) *Cartes du lieu de travail des navetteurs en train et des navetteurs en voiture*

Cette carte a été réalisée à partir des données du recensement de 1991. Pour chaque commune, on a comptabilisé le nombre de personnes se rendant au travail en train ou en voiture vers un des pôles d'emploi. Les navettes de travail en train se font essentiellement à destination de Bruxelles.

Nombre de trains par heure aux heures de pointe

Le nombre de train par heure aux heures de pointe est un indicateur de l'utilisation de cet axe pour les navetteurs. Le tableau ci-dessous illustre cet aspect entre les différents pôles du *triangle wallon*. Les lignes qui relient : Bruxelles à Namur, Bruxelles à Mons, Bruxelles à Charleroi et Mons à Namur (en passant par Charleroi).

	matin semaine →	matin semaine ←	WE mi- journée → ou ←
Mons – Bruxelles	3	2	1
Namur – Bruxelles	3	2	2
Charleroi – Bruxelles	4	2	1
Namur - Mons	1	1	1

Carte 17 : Mode de transport des navetteurs travaillant à Charleroi

Carte 18 : Mode de transport des navetteurs travaillant à Namur

Carte 19 : Mode de transport des navetteurs travaillant à Mons

Carte 20 : Lieu de travail des navetteurs en voiture

Carte 21 : Lieu de travail des navetteurs en train

3. LOCALISATION DES ENTREPRISES : SIÈGES SOCIAUX ET LIEUX DE PRODUCTION

3.1 INTRODUCTION

En ce qui concerne l'évolution économique et plus particulièrement les entreprises, l'origine des nouvelles entreprises n'a pas pu être approfondie. En effet, les sources existantes ne permettent pas de savoir si l'entreprise s'est délocalisée ou s'il s'agit d'une nouvelle entreprise. La seule façon d'appréhender le phénomène aurait été d'interroger toutes les entreprises ce qui n'était pas évidemment pas envisageable.

Dans une étude récente (voir encadré ci-dessous), le CESRW établissait un constat de dépendance des entreprises de la Région wallonne vis-à-vis des sièges sociaux bruxellois. Pour notre étude, nous avons tenté de mettre en évidence les types de relations existants entre les différents de sièges des grandes entreprises, essentiellement siège social et lieu de production, en montrant les particularités du *triangle wallon* au sein de la Région.

Mais une fois les localisations déterminées, il s'agira de savoir vers quel type de relation il est souhaitable de tendre. Parler uniquement de dépendance plutôt que de complémentarité oriente le débat et occulte la question de savoir ce qui est le plus profitable.

3.2 METHODOLOGIE

3.2.1 Sources des données

Une cartographie des sièges sociaux et des lieux de production a été réalisée pour différents secteurs des industries et des services. Seules les entreprises les plus importantes ont été cartographiées. Nous avons retenu les entreprises de plus de 100 employés.

La base de données du CRISP¹⁰⁰, qui est réalisée à partir des bilans annuels des entreprises déposés à la Banque Nationale ainsi que des publications du Moniteur belge (pour les créations, fusions, disparitions d'entreprises) mentionne la localisation des sièges sociaux et des établissements des entreprises wallonnes. Elle est disponible sur le net et a été utilisée comme source principale. Des informations sur l'actionnariat et l'appartenance à des groupes figurent également sur ce site. Des seuils en termes d'employés et de chiffre d'affaires sont utilisés pour prendre en considération les entreprises. De plus si une entreprise est en dessous du seuil mais qu'elle fait partie d'un groupe on tient compte de ce dernier et elle figure dans la base de données. La mise à jour de cette base de données est très régulière ; notre relevé a été effectué durant le mois de mai 2002. Cette source semble largement suffisante puisque notre but n'est pas d'être exhaustif mais de présenter des schémas de fonctionnement globaux.

Le site de la Région wallonne¹⁰¹ qui comporte également une base de données sur les entreprises (qui ne reprend pas les services), le site des pages d'or et finalement le site de l'entreprise lorsqu'il existe ont permis de recouper l'information.

Nous avons également collecté certaines données supplémentaires sur des listings d'entreprises émanant des provinces¹⁰² ou bien des nouveaux zonings¹⁰³.

¹⁰⁰ Site Internet : <http://www.crisp.be/actionnariat>

¹⁰¹ Site Internet : <http://mrw.wallonie.be/dgee/dpe>

¹⁰² Site Internet : <http://www.brabant-wallon.be/economie/annuaire/activites.cfm>

¹⁰³ Site Internet : <http://www.ibw.be/economique>

Le top 30.000 de *Trends (2000)*¹⁰⁴, qui reprend selon divers classements les entreprises les plus grandes, a permis également quelques comparaisons.

3.2.2 Zone d'étude et définitions

L'analyse a été étendue à toute la Wallonie afin de percevoir la spécificité de l'espace de coopération Bruxelles-Mons-Namur au sein de la Wallonie. Comme précédemment, les communes du bassin d'emploi bruxellois sont en évidence sur les cartes. Pour la partie flamande de ce territoire, seules les entreprises présentant un lien avec la Wallonie sont figurées.

Les sièges d'exploitation sont des lieux de production ou des bureaux secondaires dans le cas des services. Ceux qui sont situés hors de la Wallonie et du bassin d'emploi bruxellois n'ont pas été représentés. Par contre, les sièges sociaux d'entreprises possédant un lieu de production dans ce territoire (lorsque l'information figurait dans la base de données) ont été indiqués. Ainsi si une entreprise a son siège social à Liège et un lieu de production à Anvers seul le siège social est indiqué tandis que dans le cas contraire les deux figurent sur la carte.

La géographie d'une entreprise peut ainsi apparaître de façon réduite puisqu'on n'indique pas l'entièreté des établissements de celle-ci.

Le siège social est l'adresse du siège administratif donnée par l'entreprise elle-même. Dans certains cas cette adresse comprend également un site de production.

Il faut cependant noter que le siège social n'est pas toujours un très bon marqueur de localisation du rôle décisionnel. Tout d'abord dans certains secteurs les entreprises appartiennent à des groupes étrangers et les décisions concernant les employés, les investissements etc. ne sont pas prises au siège social belge. Nous avons donc mentionné l'appartenance à un groupe étranger lorsque 51% de l'actionnariat est étranger. Ce seuil peut être discutable car dans certains cas il suffit de quelques pourcents pour influencer les décisions au sein d'une entreprise lorsque l'actionnariat est disséminé. Parfois le pourcentage n'est pas indiqué et il est simplement noté que l'entreprise belge est « liée » au groupe étranger. Dans ce cas, nous avons considéré que l'entreprise appartient au groupe étranger.

D'autre part, dans certains cas, le siège social est uniquement une adresse administrative et pas un lieu réel de décision.

3.2.3 Choix des secteurs cartographiés

Différents secteurs d'activités ont été cartographiés selon les codes NACE-BEL, nomenclature des activités utilisée par l'INS, à deux chiffres voire à trois chiffres dans certains cas.

Une première distinction a été réalisée entre le manufacturier et les services aux entreprises. Le secteur primaire ayant été écarté de l'analyse car il ne présente pas d'intérêt dans ce travail. Au sein des secteurs secondaire et tertiaire, nous n'avons pas cartographié tous les secteurs d'activités pour différentes raisons.

¹⁰⁴ Trends Tendances, 2000, « Top 30.000 », 2057 p.

Dans certains cas comme le textile et l'habillement (code 17,18 et 19), les entreprises sont quasiment absentes de la zone d'étude (trois sièges sociaux dans le triangle et quelques une dans les régions d'Eupen et de Tournai). Ce secteur était historiquement situé dans la Flandre intérieure et dans la région verviétoise (pour le textile et le cuir). Cette dernière n'est cependant plus une région caractéristique de ce secteur actuellement.¹⁰⁵ Les entreprises de la confection sont généralement localisées en Flandre orientale et occidentale ainsi qu'en Campine.

Un second exemple est le secteur des industries du caoutchouc et des plastiques (code NACE 25). Sur les 9 entreprises qui sont reprises dans la base de données, seules cinq sont situées dans le triangle. En effet, ce secteur (transformation de matières plastiques) est plus développées en Flandre surtout orientale puis en Campine et dans le Courtrais¹⁰⁶. De même, le secteur du caoutchouc est présent à Herstal, en Flandre orientale et dans le Limbourg¹⁰⁷.

D'autre part, le nombre d'employés se situe généralement en deçà des 100 personnes dans certains secteurs (textile, tabac, récupération de matières recyclables).

Les secteurs des banques (intermédiation financière code 65) et assurances (code 66) auraient été intéressants, les sièges sociaux étant le plus souvent localisés à Bruxelles. Néanmoins le nombre fort élevé de petits sièges dépendants rend la cartographie difficile.

Les secteurs commerciaux regroupant le commerce de détail, le commerce de gros, les activités Horeca, etc. n'ont pas été retenus dans cette étude. La cartographie paraît également difficile pour ces secteurs. Il existe cependant des phénomènes de périphérisation des commerces que nous aurions pu remarquer. De plus, les grandes entreprises de ces secteurs de la grande distribution sont fort concentrées.

Tous les services non marchands ont été écartés de l'analyse.

Un tableau présente les chiffres de façon synthétique. L'espace de coopération Bruxelles-Mons-Namur a été divisé en trois parties : Bruxelles et les communes flamandes situées à proximité, le Brabant wallon et le sillon industriel (auquel nous avons ajouté Seneffe ainsi que les communes situées à la périphérie des villes).

¹⁰⁵ Vandermotten C., Colard A., 1995, Atlas économique de la Belgique, p52.

¹⁰⁶ op cit p.68.

¹⁰⁷ op cit p.32.

3.3 PRINCIPAUX RESULTATS

Au terme de l'analyse (le détail des résultats secteur par secteur est présenté au point suivant) des liens de cohérence au sein de l'espace Bruxelles-Mons-Namur apparaissent pour certains secteurs comme la chimie, la pharmacie et la fabrication d'autres produits minéraux non métalliques. Le Brabant wallon qui se distingue dans les deux premiers secteurs apparaît relativement peu car dans les nouveaux zonings qui ont été créés, ce sont essentiellement des petites voire des très petites entreprises qui sont majoritaires et elles ne sont pas reprises sur les cartes. L'importance de cette région est donc sous-estimée.

Pour d'autres secteurs, tels que l'industrie alimentaire, la métallurgie et le travail des métaux l'espace fonctionnel intègre nettement la région liégeoise.

La localisation préférentielle Bruxelloise est apparue de façon très distincte pour les secteurs des services.

Il aurait été intéressant de savoir d'où proviennent les entreprises qui s'installent dans le Brabant wallon. Cette thématique est relativement difficile à cerner car les entreprises fusionnent, changent de nom, disparaissent.

Les statistiques disponibles (TVA) ne permettent pas d'analyses poussées et ne fournissent qu'une image biaisée de la réalité : les changements de numéro de TVA et les mouvements (changements d'adresse de ceux-ci) peuvent avoir différentes interprétations. Vu les délais qui nous sont impartis une enquête auprès des entreprises elles-mêmes n'a pas été possible.

Tableau 2

Tableau 2 (suite)

3.4 DETAIL DE L'ANALYSE SECTEUR PAR SECTEUR

3.4.1 Manufacturier

La localisation des pôles décisionnels ainsi que le dynamisme de l'aire formée par Bruxelles-Mons-Namur varient fortement d'un secteur à l'autre.

Sur les cartes qui suivent, on peut voir que certains secteurs sont faiblement présents dans le *triangle wallon* (papier/carton, caoutchoucs/plastiques) voire même en Wallonie (textile). D'autres sont dynamiques au sein de l'aire de coopération (chimie, fabrication machines et équipements). Bruxelles est un pôle décisionnel important dans de nombreux cas cependant son influence est parfois réduite par le Brabant wallon (pharmacie, chimie), le sillon industriel (chimie avec Seneffe/Manage, minéraux non métalliques) ou en dehors du triangle par Liège (industries alimentaires, caoutchouc/plastiques, métallurgie). Le sillon industriel semble détaché de Bruxelles dans des secteurs comme le travail des métaux ou la métallurgie avec Charleroi comme pôle indépendant.

Pour quelques secteurs, Bruxelles ne comprend aucun siège et les entreprises sont autonomes par rapport à la capitale (caoutchouc/plastiques)

Dans d'autres cas, aucun pôle décisionnel n'apparaît, les entreprises sont peu concentrées spatialement (papier/carton).

En dehors du *triangle wallon* seule la région liégeoise apparaît comme pôle prépondérant pour certains secteurs.

3.4.1.1 Industries alimentaires (code NACE 15)

Sur les 36 firmes mentionnées dans la base de données, 16 sont dans l'espace formé par Bruxelles-Mons-Namur. Les autres sont principalement situées dans la région de Liège et de Eupen. Quelques unes sont localisées à Tournai ainsi qu'en Ardenne ou en Flandre.

Au sein du *triangle wallon*, un tiers des sièges sociaux se situent à Bruxelles, un tiers dans le sillon industriel et les autres en périphérie bruxelloise proche (Halle, Dilbeek, Vilvoorde) ou encore à Waterloo, Nivelles, Louvain. La géographie de ce secteur est caractéristique des grandes villes et de leurs périphéries. Ceci se vérifie dans une moindre mesure pour la région de Liège.

Hormis une entreprise liée à un groupe étranger à Namur, celles situées dans le sillon sont de tailles plus restreintes et les sièges sont quasiment toujours confondus. La même observation peut être faite pour les entreprises de la région de Liège. Les relations de dépendance sont essentiellement dirigées vers Bruxelles et sa périphérie.

L'importance des lieux de production situés dans le triangle et dépendant de Bruxelles est assez faible. On peut donc mentionner une certaine autonomie des entreprises du sillon.

Dans la zone analysée, deux pôles prépondérants apparaissent : Bruxelles et la région de Liège.

L'espace du *triangle wallon* n'est donc pas fortement dynamique pour ce secteur d'activité en dehors de Bruxelles et de sa périphérie. Seulement 6 sièges sociaux sont situés dans cette zone.

3.4.1.2 Industries papier et carton (code NACE 21)

La moitié des 12 entreprises cartographiées de ce secteur sont situées au sein de l'aire de coopération. Elles ne comprennent aucun siège à Bruxelles et sont fort autonomes au sein du triangle. Elles sont néanmoins généralement liées à des groupes étrangers. La plus importante est située à Nivelles ; un axe formé par Mons, Soignies, Braine-le-Comte et Tubize apparaît également. Les relations de dépendance sont diverses : entre la périphérie bruxelloise (Drogenbos) et Braine-le-Comte ou vers un siège situé à Diest. Outre le Brabant wallon et le Hainaut, le secteur de la transformation du papier est également présent à Anvers, dans le Brabant flamand et en Flandre orientale ce qui explique le faible nombre d'entreprises représentées¹⁰⁸.

Nous n'avons pas pris en compte le secteur de l'imprimerie et de l'édition qui n'est pas à proprement parler du manufacturier et qui comprend une majorité d'entreprises de moins de 100 employés. Notons que ce secteur est généralement présent en région métropolitaine (Anvers, Tournai et la périphérie de Charleroi).

3.4.1.3 Pharmacie (code NACE 244)

Une carte a été réalisée pour ce sous-secteur étant donné sa concentration spatiale et l'importance du secteur chimique en Belgique. 9 entreprises ont leur siège social dans le triangle parmi les 12 relevées.

La plupart des entreprises ont des sièges sociaux confondus aux lieux de production et appartiennent à des groupes étrangers essentiellement américains.

Le pôle formé par Rixensart et Ottignies-Louvain-la-Neuve est pratiquement autonome. Il est essentiellement constitué du groupe Glaxo Smithkline Beecham.

Braine-l'Alleud forme un pôle également avec le lieu de production de l'entreprise UCB.

Ce secteur est quasiment absent du sillon industriel, un seul établissement est situé à Fleurus.

En dehors de l'aire de coopération, Baxter est située à Lessines et deux entreprises de moindre importance sont à Liège.

L'aire périmétropolitaine de Bruxelles est donc particulièrement dynamique dans ce secteur avec la plupart des entreprises dans le Brabant wallon.

3.4.1.4 Chimie de base sauf la pharmacie (code NACE 24)

34 entreprises ont été cartographiées dans ce secteur de la chimie de base (cf p 27). Parmi celles-ci 22 sièges sont situés dans le *triangle wallon* de façon assez variée. Différents pôles apparaissent mais Bruxelles reste un lieu décisionnel important avec près de la moitié des sièges sociaux de l'espace Bruxelles-Mons-Namur.

Un pôle indépendant existe en Brabant wallon ; il est formé par Ottignies, Louvain-la-Neuve. Waterloo et Wavre ressortent également.

Un autre pôle indépendant relativement important dans le secteur pétrochimique est formé par Seneffe et Manage avec 5 sièges.

Un pôle d'exécution dépendant de Bruxelles est situé à Jemeppe-sur-Sambre.

Mons et Saint-Ghislain forment un pôle mixte dépendant essentiellement de Bruxelles.

Quelques petits établissements dépendent d'un siège situé à Liège.

¹⁰⁸ op cit p. 60.

En dehors de la zone de coopération, on observe une dizaine de sièges sociaux : quelques entreprises à Comines et Mouscron ainsi qu'à Liège et Neupré. L'essentiel de la décision et de l'activité dans ce secteur est donc situé dans le triangle.

Le CESRW considère la possibilité de coopération entre les deux régions au niveau d'accords conclus avec ce secteur de l'industrie pour renforcer axe Wallonie-Bruxelles.

3.4.1.5 Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques (que caoutchouc et plastiques) (code NACE 26)

Sur les 27 entreprises présentes dans la zone d'étude, 11 ont leur siège social dans le sillon, 4 à Bruxelles et deux dans le brabant wallon. Notons qu'une grande firme est située à Tournai et comporte plusieurs petits sièges.

Les relations entre les sièges sont variées et pas exclusivement vers Bruxelles. Certains sièges sociaux sont localisés en dehors de la zone d'étude (Hasselt, Gistel). Remarquons cependant que les entreprises situées dans le sillon industriel sont généralement autonomes.

Liège ne constitue pas un pôle important dans ce secteur d'activité. Dans le reste de la Wallonie on observe quelques entreprises ayant des sièges confondus.

Cet exemple présente une superposition de géographies fort différentes selon les différents sous-secteurs.

La fabrication de produits céramiques est localisée à Saint-Ghislain, celle du verre est située à Charleroi et entre cette commune et Namur (certains sièges sociaux sont à Bruxelles). Par contre les entreprises de fabrication de ciment et d'ouvrage en béton sont moins concentrées. Elles sont localisées dans le sillon ainsi que à Tournai et dans le Brabant wallon¹⁰⁹.

L'essentiel de l'activité et de la décision est donc localisée dans le sillon industriel.

3.4.1.6 Métallurgie (code NACE 27)

La moitié des entreprises sont situées dans le triangle parmi les 23 reprises dans la base de données.

Ce secteur d'activité est localisé dans le sillon industriel. A l'extérieur du triangle, de nombreux sièges sociaux sont présents dans la région liégeoise. Néanmoins en termes d'emploi le pôle liégeois est un pôle d'exécution. Il comprend en effet quelques lieux de production importants dépendant de Bruxelles. De plus, un tiers des sièges sociaux, appartenant à des entreprises plus petites, sont cependant localisés dans la province.

Deux sièges sociaux sont situés à Bruxelles mais pour les autres entreprises les sièges sont généralement confondus.

Charleroi constitue un pôle indépendant important malgré le fait que les entreprises qui y sont localisées appartiennent à des groupes étrangers.

La Louvière, Manage et Seneffe constituent un second pôle essentiellement constitué par Duferco.

¹⁰⁹ op cit p. 24.

3.4.1.7 Travail des métaux (code NACE 28)

Bruxelles apparaît comme un petit pôle décisionnel avec 3 sièges sociaux vis-à-vis d'établissements situés dans le sillon ou dans la région liégeoise. Celle-ci constitue un second pôle décisionnel important constitué de plus petites entreprises. Charleroi, où trois entreprises ont des sièges confondus, apparaît de façon relativement autonome. Un axe formé par La Louvière, Seneffe et Nivelles également.

Dans le reste de la Wallonie quelques établissements sont situés à Tournai, Couvin, Bastogne.

3.4.1.8 Fabrication de machines et équipements (code NACE 29)

Deux tiers des 18 entreprises se situent dans l'aire de coopération.

Il n'y a pas véritablement de pôles décisionnels dans ce secteur d'activité où les entreprises sont également liées à des groupes étrangers. La plupart des sièges sont confondus et sont présents sur l'axe La Louvière, Seneffe, Nivelles ainsi qu'à Ottignies-Louvain-la-Neuve. Charleroi regroupe plusieurs entreprises sur son territoire ainsi que Fleurus et Sombreffe. On note également la présence de sièges à Colfontaine et Namur. Le sillon industriel regroupe la plupart des entreprises de ce secteur.

Bruxelles comprend deux sièges sociaux ce qui ne lui confère pas de rôle décisionnel important.

Herstal et Verviers sont des localisations pour des petites entreprises. Néanmoins la majorité des sièges sont situés dans le *triangle wallon*.

3.4.1.9 Fabrication de machines et appareils électriques (code NACE 31)

La moitié des entreprises de ce secteur ont un siège dans le triangle parmi 16 relevées dans la base de données. Ce secteur d'activité est également localisé dans la région d'Anvers, de Verviers et de Liège sans pour autant y constituer de véritable pôles.

On peut considérer deux pôles importants : l'un à Bruxelles avec trois sièges sociaux et des sièges d'exploitation dans la périphérie proche (Sint-Pieters-Leeuw, Vilvoorde) et l'autre à Charleroi.

Deux entreprises sont situées en Brabant wallon.

Il n'y a pas réellement de pôle décisionnel dans ce secteur.

3.4.1.10 Fabrications diverses (code NACE 32, 33, 34, 35 et 36)

Différents secteurs d'activité ont été regroupés sur une seule carte car le nombre d'entreprises est peu élevé.

Quatre entreprises de fabrication d'équipement radio, tv, et communication (code 32). Les sièges sont confondus sauf dans le cas de *Siemens atea* dont les établissements situés à Mons dépendent d'Herentals. Les trois entreprises restantes sont localisées dans le Brabant wallon et à Charleroi.

Quatre entreprises de fabrication d'instruments médicaux, de précision, d'optique ou d'horlogerie (code 33) sont situées dans les villes du sillon industriel ainsi qu'à Liège. On n'observe pas de pôles décisionnels pour ce secteur.

Six entreprises d'assemblage de véhicules automobiles (code 34) ainsi que quatre entreprises de fabrication d'autre matériel de transport (code 35) sont situées dans notre zone d'étude. On note une relation de dépendance vis-à-vis de Bruxelles pour le reste les sièges sont confondus et essentiellement localisés à Bruxelles et Charleroi.

Trois entreprises du secteur de la fabrication de meubles (code 36) figurent également sur la carte. Elles se situent dans la région liégeoise et près de Tournai.

Globalement Liège et Herstal constituent un pôle indépendant, Bruxelles et Charleroi ressortent également.

3.4.2 Services aux entreprises

Remarque :

Pour certains de ces secteurs, il semblerait que la base de données du CRISP soit plus incomplète que pour le manufacturier. De plus, les services ne sont pas repris dans la base de données de la Région wallonne ce qui limite les possibilités de vérifications.

Dans différents secteurs des services aux entreprises, certains employés travaillent pour l'entreprise fournissant le service mais au sein d'une autre entreprise. Ces employés sont généralement comptabilisés parmi les employés de l'entreprise fournissant le service. Nous ne pouvons donc pas localiser ce type d'employés sur notre carte. Le nombre d'employés localisé au siège est donc parfois fort élevé.

Globalement il apparaît sur les cartes que dans les différents secteurs des services fournis aux entreprises, le pôle décisionnel bruxellois émerge. Il est parfois complété par la périphérie (intérim, sécurité) et certaines zones du Brabant wallon (informatique). Des établissements secondaires sont parfois localisés à Namur (informatique) ou encore dans les autres villes du *triangle wallon* (consultance). D'autres petits pôles apparaissent comme Verviers pour les autres services.

L'espace constitué par le triangle ressort plus particulièrement pour certains secteurs comme l'intérim ou la sécurité ; la région de Liège étant également dynamique dans ces secteurs.

3.4.2.1 Activités informatiques (code NACE 72)

Cinq entreprises figurent dans la base de données du CRISP ce qui semble fort peu. Les recherches que nous avons menées par ailleurs ont permis d'en identifier 9. On ne peut donc pas tirer de conclusion nette en terme de localisation. Les sièges sociaux sont situés dans des communes différentes de Bruxelles et de la périphérie ainsi que dans le Brabant wallon : Bruxelles, Halle, Machelen, Waterloo et Wavre. Les sièges d'exploitation sont confondus dans plusieurs cas et Namur se distingue pour la localisation des établissements secondaires (Dolmen, Cap gemini (filiale de Ernst et Young)).

3.4.2.2 Conseil et assistance fournis aux entreprises (code NACE 741)

Dans ce cas-ci, la liste du CRISP est redondante car elle reprend également des entreprises comme l'Intercommunale IDEA ou GSK qui est une entreprise pharmaceutique (il peut cependant s'agir d'une filiale de services au sein de GSK). Plusieurs filiales relevant du secteur de la chimie sont également mentionnées. La limite de ce secteur est en effet difficile à cerner car des filiales d'entreprises d'autres secteurs peuvent relever de la consultance ou bien certaines activités au sein de l'entreprise. Nous avons donc retenu 8 entreprises qui sont strictement consacrées aux services aux entreprises.

Sur le schéma on voit qu'un seul siège social se trouve à Mons et tous les autres sont dans la capitale fédérale qui figure donc comme un centre décisionnel important dans ce secteur. Les bureaux secondaires sont généralement dans les villes importantes du sillon ainsi qu'à Braine-l'Alleud et Tubize.

3.4.2.3 Sélection et fourniture de personnel (code NACE 745)

La liste des bureaux reprend uniquement ceux qui sont destinés aux employeurs (lorsqu'elle est disponible) et pas les bureaux pour les personnes qui cherchent du travail. Nous avons retenu les grandes agences d'intérim (12 de plus de 100 employés) les plus représentatives de ce secteur. Le nombre d'employés par bureau n'est généralement pas connu, c'est pourquoi nous avons modifié la légende pour cette carte. De même vu la multitude de points nous n'avons pas représentés les flèches.

La majorité des sièges sociaux se situent à Bruxelles ou en périphérie (Dilbeek, Ternat), un siège se situe à Anvers (*Creyf's*) et un à Mont-Saint-Guibert mais il semblerait que ce soit une erreur (un bureau d'intérim à l'intérieur d'une entreprise). Les relations de dépendance se font donc essentiellement vis-à-vis de Bruxelles.

Pour ce qui est des établissements, un axe le long de la frontière linguistique apparaît avec Halle, Braine L'Alleud, Waterloo et Wavre auquel on peut ajouter Nivelles. La majorité des bureaux d'intérim sont cependant localisés à Bruxelles (63) et dans la périphérie proche (Vilvoorde, Zaventem, Asse) ainsi que dans les autres villes du triangle (un peu plus nombreuses à Charleroi). Notons que Leuven ressort également.

3.4.2.4 Sécurité (code NACE 746)

Quatre entreprises opérant dans le domaine de la sécurité se trouvent sur le territoire étudié.

Tous les sièges sociaux sont à Bruxelles sauf un à Zaventem. Plusieurs établissements y sont situés ainsi qu'à Vilvoorde. Les autres sièges dépendant de Bruxelles sont à La Louvière, Seneffe et Namur.

3.4.2.5 Nettoyage industriel (code NACE 747)

La géographie de ce secteur semble assez confuse. Dix entreprises de nettoyage ont des sièges situés dans le triangle.

Les sièges sociaux sont généralement dans les grandes villes (Bruxelles, Gand, Anvers, Mons) ou à la périphérie proche de celles-ci (Vilvoorde, Floreffe). Plusieurs établissements sont situés dans le sillon industriel surtout dans la région de Charleroi et de Namur. Quelques relations de dépendance sont horizontales entre villes du sillon. Il s'agit quasiment du seul secteur comprenant des relations de dépendance entre Mons, Charleroi et Namur. Quelques flèches partent de villes du sillon vers Liège mais ce type de dépendance a par contre déjà été observé. La majorité se dirige cependant vers Bruxelles.

3.4.2.6 Autres services fournis aux entreprises (code NACE 74 sauf 741, 745, 746, 747)

Ce secteur regroupe la publicité, les essais et analyses techniques ainsi que les activités d'architecture et d'ingénierie.

Six entreprises sont dans la zone d'étude (*cf* carte p. 28) La majorité des sièges sociaux sont localisés à Bruxelles ; quelques établissements de faible taille dépendent ainsi du pôle bruxellois.

Carte 22 : Industries alimentaires

Carte 23 : Industries du papier et du carton

Carte 24 : Pharmacie

Carte 25 : Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques

Carte 26 : Métallurgie

Carte 27 : Travail des métaux

Carte 28 : Fabrication de machines et équipements

Carte 29 : Fabrication de machines et appareils électriques

Carte 30 : Fabrications diverses

Carte 31 : Activités informatiques

Carte 32 : Conseil et assistance fournis aux entreprises

Carte 33 : Sélection et fourniture de personnel

Carte 34 : Sécurité

Carte 35 : Nettoyage industriel

Chapitre IV : COOPERATIONS CULTURELLES

1. QUELQUES REFLEXIONS PRELIMINAIRES

En Belgique, la culture relève des compétences des Communautés linguistiques. Il peut donc paraître a priori curieux d'effectuer une recherche dans ce domaine à l'attention de la Région Wallonne, qui ne la compte pas dans ses attributions.

En réalité, et ce fait s'est confirmé maintes fois au cours de nos recherches, la « culture », concept vaste et vague tout à la fois, n'est pas un secteur d'activité isolé. Les liens qui se tissent entre culture et intérêts socio-économiques sont nombreux, variés, directs ou indirects, explicites ou implicites.

Il semble d'ailleurs qu'aujourd'hui les conséquences d'une dynamique culturelle intégrée à une politique plus étendue, que ce soit en terme de valorisation d'une région, d'amélioration d'une image, de création d'emplois (directs ou indirects), ou tout simplement du bien-être des citoyens, ces conséquences soient de plus en plus prises en considération par les acteurs du monde politique et socio-économique.

Il est ainsi fréquent que la Région wallonne apporte son soutien à des institutions culturelles ou à des événements artistiques ponctuels. Cette contribution est bien la démonstration que le financement de la culture est également perçu comme un investissement, une forme de « placement à long terme ».

S'il faut bien entendu se réjouir de cet intérêt du monde politico-économique pour la culture, intérêt relativement récent selon nos interlocuteurs, il ne faudrait pas pour autant perdre de vue les risques encourus par la culture elle-même quand elle devient l'objet d'enjeux qui lui échappent.

Il y a plusieurs type de risques.

- Ainsi, les répercussions, les conséquences, les effets d'entraînement de la culture sur les autres secteurs d'activités ne sont pas toujours mesurables, quantifiables. Comment évaluer le bien-fondé de l'investissement, à qui bénéficie-t-il ? Ce problème est intensifié en Belgique du fait de sa structure institutionnelle complexe, de la non-adéquation spatiale entre Régions et Communautés. Les Régions, si elles investissent financièrement dans des projets culturels, ne vont-elles pas mettre en place des garanties pour que les répercussions attendues se déploient dans leur espace, et cela en contradiction avec le principe de la solidarité communautaire ?
- Le risque est grand également pour la création artistique que les bailleurs de fonds n'y insufflent des exigences de rentabilité, n'en attendent un retour économique immédiat. Danger que ne soient plus financés que des projets « grand public », sans gageure artistique ou sans innovation (on sait que l'innovation est parfois lente à se faire apprécier). D'où le défi - perçu comme ambigu par d'aucun – mis en place par les théâtres privés qui doivent concilier les nécessités artistiques aux contingences d'une entreprise. Ces nécessités peuvent d'ailleurs se répercuter sur le prix des places, donc sur l'accessibilité du public.

- Risque également lié aux exigences des subventions publiques : ce peut être par exemple l'obligation de collaborer avec d'autres établissements au sein d'un même espace communautaire. Ces clauses font partie des contrats-programmes de la Communauté Wallonie-Bruxelles (CWB). Liberté est laissée aux institutions pour mener à bien ces partenariats, que ce soit sur le type, la structure, la durée, les partenaires, etc.. , mais ils posent parfois des problèmes en terme financier : ainsi par exemple, la décentralisation de spectacles à grand budget comporte souvent un risque financier pour les petits centres culturels, étant donné le manque de moyens dont ils disposent. Pour surmonter cet obstacle, il arrive que les producteurs du spectacle acceptent de le vendre au rabais, ce qui n'est guère stimulant pour les partenariats.
- Cette obligation de coproduction doit être accompagnée de moyens financiers à la mesure de cette ambition, sinon, les collaborations peuvent être vécues comme des contraintes à haut risque financier.
- Risque enfin, dans un contexte de moyens financiers limités, de tout focaliser sur un seul pôle, sur une seule région, au détriment éventuel d'autres centres. Le choix d'une capitale culturelle, et la manne de subsides qui y sont liés, ne risque-t-il pas de créer des blocages chez d'autres institutions, en attente, elles aussi, de moyens?

On le voit, les problèmes sont complexes : rentabilité indirecte et difficile à cerner, privatisation, contraintes liées aux subventions publiques, projet politique, ... les interférences ne manquent pas. La culture n'a pas pour objet une rentabilité directe, elle a besoin d'argent pour s'exprimer, c'est une réalité, et, en même temps, elle doit composer avec les exigences de ses financements.

Si nous avons évoqué par ces quelques exemples les difficiles relations qui lient économie et culture, ce n'est pas gratuitement. Au cours de nos recherches, ce sont entre autres ce genre de difficultés qui sont apparues, expliquant pour partie certains freins entre partenaires wallons et bruxellois. Chacun des exemples cités ci-dessus trouve à un moment ou à un autre une illustration dans notre travail.

C'est donc en gardant à l'esprit le rôle potentiel de la Région wallonne dans ce secteur que nous exposerons nos recherches sur les coopérations au sein du *triangle wallon*.

Nous distinguerons trois points de vue :

- le point de vue politique, en parcourant le cadre institutionnel existant et les enjeux spatiaux qui en découlent ;
- le point de vue artistique, en relatant une série d'entretiens que nous avons obtenus avec de nombreux acteurs de terrain sur les coopérations privilégiées, les partenariats ainsi que sur les propositions, projets, souhaits et espoirs qu'ils nourrissent en la matière ;
- Enfin, le point de vue « mobilisateur » de la culture, en analysant l'origine des spectateurs au moyen d'une cartographie des abonnements.

Nous concluons en tentant de dégager le rôle potentiel de la Région wallonne dans cette problématique. Quelques pistes concrètes seront proposées pour tenter d'améliorer les coopérations culturelles entre wallons et bruxellois, en particulier sur le territoire de notre étude.

2. LE POINT DE VUE POLITIQUE : CADRE INSTITUTIONNEL ET ENJEUX

Objectifs généraux

Dans les déclarations d'intention de la Communauté française, nous avons repris les quelques points qui nous semblent importants pour cadrer cette étude, et en particulier ceux qui sont porteurs d'une composante spatiale.

Le gouvernement de la Communauté française reconnaît la culture comme faisant partie des besoins essentiels de chacun, et insiste sur sa mission de diffusion, sans discrimination :

« Le gouvernement de la Communauté Wallonie Bruxelles articulera donc sa politique sur l'ensemble de ses compétences: l'éducation permanente, la culture, l'audiovisuel et le sport, qui sont des éléments indispensables d'une vie harmonieuse en société et de l'épanouissement des citoyens et des citoyennes ¹¹⁰».

La charte d'Avenir, document stratégique de la Communauté Wallonie-Bruxelles (cf CHAPITRE I) reprend un discours similaire en citant parmi ses objectifs :

« Garantir l'accès de tous aux productions culturelles¹¹¹. »

La Déclaration de politique communautaire du Gouvernement de la Communauté française met également l'accent sur la solidarité entre wallons et bruxellois :

« La législature qui s'ouvre devra confirmer que la Communauté Wallonie Bruxelles est bien, désormais, le lieu concret où s'exprime la solidarité entre tous ceux qui en Belgique sont nés francophones ou ont choisi de le devenir, quel que soit le lieu de leur résidence. La dernière réforme de nos institutions a renforcé ce caractère de lieu de solidarité en permettant d'associer au sein d'une même assemblée des élus régionaux wallons et bruxellois. (...) La première de ses missions est d'œuvrer à une amélioration de la vie quotidienne des Wallons et des Bruxellois. Elle le fera en travaillant en étroite collaboration avec les autres institutions des Wallons et des Bruxellois et en menant des politiques transversales qui seront de véritables outils de collaboration et de coordination. »

¹¹⁰ Déclaration de politique communautaire du Gouvernement de la Communauté française de Belgique.

¹¹¹ Charte d'Avenir pour la Communauté Wallonie-Bruxelles, 2001.

A l'intérieur de cet espace francophone de Belgique, le gouvernement reconnaît cependant une certaine hétérogénéité culturelle :

« La composition des commissions consultatives, qui devront pouvoir se réunir partout en Communauté Wallonie Bruxelles reflétera à la fois les différentes tendances artistiques et les différentes réalités culturelles et régionales.¹¹² »

... dont la reconnaissance passe par la constitution de pôles régionaux :

« L'effort de décentralisation des institutions culturelles et artistiques sera poursuivi afin d'équilibrer le dialogue entre les diverses composantes de notre Communauté et de renforcer les pôles culturels répartis sur l'ensemble du territoire.¹¹³ »

A la lecture de ces déclarations, nous pouvons donc dégager quelques mots-clés : nécessité d'une diffusion « démocratique » de la culture, accessibilité à tous, solidarité Wallonie-Bruxelles, pôles régionaux et décentralisation.

Dans ce contexte, une décision politique très importante fut, dans les années '70, la désignation de Mons comme capitale culturelle. Une concrétisation importante de cette décision date de janvier 2002, avec la signature d'une convention relative au statut de capitale culturelle de Mons.

Mons, capitale culturelle de la Wallonie...

Au terme des accords entre les grandes villes, en 1978, Mons obtenait le statut de capitale culturelle. Ce statut a été conforté récemment par une convention du Gouvernement de la Communauté Française¹¹⁴ :

« (...) Cette convention, qui couvre la période 2002 à 2006, s'inscrit dans la volonté conjointe du Gouvernement de la Communauté française et de la Ville de Mons de favoriser l'action culturelle dans l'entité de Mons au travers des institutions, associations, artistes et populations qui la composent. (...) Il s'agit, pour les acteurs politiques et culturels, de se doter d'un « projet culturel » prospectif, ample et global, ancré dans l'environnement social, économique et culturel du territoire montois. Le projet de développement culturel repris dans la convention s'articule autour de sept grands objectifs :

1. se doter d'un réseau d'infrastructures culturelles, visibles, conviviales et performantes ;
2. création d'une structure de coordination du projet culturel afin d'assurer une plus grande cohérence entre les institutions et une meilleure visibilité de la politique

¹¹² Déclaration de politique communautaire du Gouvernement de la Communauté française de Belgique.

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Convention approuvée le 17 janvier 2002, relative au statut de " capitale culturelle " de la Ville de Mons, présentée par Rudy DEMOTTE, Ministre de la Culture et Richard MILLER, Ministre des Arts, des Lettres et de l'Audiovisuel.

culturelle montoise. Cette nouvelle structure, le Centre culturel transfrontalier, regroupe l'ancien Centre culturel régional, Mons Musiques, le Centre Dramatique Hainuyer, les festivals « Cap Sud » et « Au Carré » ;

3. *création au sein du Centre culturel transfrontalier d'un Centre de diffusion et de création culturelle ;*
4. *inscrire le pôle culturel dans une dynamique transfrontalière et internationale ;*
5. *programmer des événements culturels à rayonnement communautaire voire international ;*
6. *dynamiser la politique muséale et la promotion des centres d'archives ;*
7. *mise en place d'une politique volontariste visant à favoriser l'accès à la culture.*

... et centre culturel transfrontalier

Un aspect essentiel de ce projet est sa volonté d'inscrire le pôle culturel dans une dynamique transfrontalière et internationale. Un partenariat étroit entre les villes de Mons et Maubeuge est projeté, proposant ainsi pour la saison 2003/2004 un programme commun, avec un seul titre d'abonnement et une cohérence artistique entre les deux lieux :

« On vit une époque où la mobilité du public est de plus en plus grande, explique Didier Fusillier, directeur du Manège à Maubeuge, les gens n'hésitent plus à traverser la frontière... qui n'existe plus. Par ailleurs, l'euro facilite énormément les choses, de même que l'Internet qui permet les réservations à distance et la consultation des programmes des uns et des autres¹¹⁵ ».

D'autres collaborations s'effectueront à terme avec les villes de Lille et Villeneuve d'Ascq. Lille partagera avec Gênes le label de capitale européenne de la culture durant l'année 2004, et n'envisage la réussite de ce défi qu'avec ses partenaires transfrontaliers. Pour l'élu Jean-Louis Brochen, adjoint au maire chargé de la culture, le pari sera gagné si « l'ensemble de la métropole, les villes belges, l'Etat, l'Europe et le monde économique régional se donnent ensemble les moyens de réaliser ce programme ambitieux¹¹⁶ ».

Ce projet est donc articulé et coordonné autour d'une Région (transfrontalière) avec comme objectif explicite une redynamisation générale de cet espace : si l'impulsion est culturelle, elle est porteuse également d'aspirations qui visent – à terme – des retombées économiques et sociales.

¹¹⁵ « Le Soir », vendredi 29 mars 2002.

¹¹⁶ Site Internet de Lille 2004 : <http://www.esj-lille.fr>

3. LE POINT DE VUE ARTISTIQUE : ACTEURS ET INFRASTRUCTURES

3.1 INFRASTRUCTURES CULTURELLES EN COMMUNAUTE FRANÇAISE

Le recensement des infrastructures culturelles n'est pas chose aisée en Communauté Française, essentiellement parce il n'y a pas à l'heure actuelle de base de données pluridisciplinaire, exhaustive et mise à jour régulièrement qui soit disponible. Selon nos informations, ce projet serait d'ailleurs en cours de réalisation à la Communauté Française dans le cadre de la mise en place de « l'Observatoire des politiques culturelles ». Cet exercice prenant un temps considérable, nous nous sommes restreints aux principaux centres de théâtre, danse et musique, sur base de données datant de 2001. Les points ont été représentés sans hiérarchie liée à la taille ou au rayonnement. Le détail des institutions représentées est proposé en annexe.

La répartition des sièges sociaux pour les institutions théâtrales et les compagnies de danse en 2001 montre une activité majoritairement centrée sur Bruxelles dans les deux cas. Concernant le théâtre, Liège arrive en deuxième position. Concernant la danse, l'importance de Bruxelles est encore plus perceptible si l'on sait que d'une part, Charleroi-Danse, basée à Charleroi, dispose d'une salle à Bruxelles (la Raffinerie) et que les répétitions de la Compagnie située à Mons (*As Palavras*) se font en pratique à Bruxelles, où elle détient un siège d'activité.

3.2 ACTEURS DE TERRAIN : ENTRETIENS.

Remarque :

Parmi les acteurs de terrain, nous nous sommes concentrés sur ceux qui apparaissent les plus susceptibles de susciter des coopérations, et qui possédaient déjà une forte assise de reconnaissance, tant financière qu'institutionnelle.

3.2.1 « Manège.Mons »

La décentralisation de la culture, ainsi que la désignation de Mons comme capitale culturelle, est un sujet sensible. Dans un contexte de moyens consacrés à la culture considérés comme limités, voire insuffisants par la très grande majorité du monde artistique, cette décentralisation entraîne selon certains une dispersion des subsides disponibles et réduit soit leur possibilité de monter des projets d'envergure, soit carrément leur espérance de vie¹¹⁷.

Pour ce qui concerne en particulier la nouvelle structuration des activités au sein du Manège.Mons, certains acteurs depuis longtemps sur place craignent paradoxalement une recentralisation des activités au sein d'une association qui leur apparaît hermétique et peu démocratique.

¹¹⁷ Rappelons que le premier PRD bruxellois avalisait la politique de décentralisation en matière culturelle mise en œuvre par la Communauté française pour ses aspects positifs en termes de démocratie, mais mettait en garde contre une trop grande dislocation (cf CHAPITRE I).

D'une manière générale, les détracteurs de cette décision de « Mons capitale culturelle » pointent le fait que le choix de Mons comme capitale culturelle ne s'ancre pas dans une tradition historique évidente. Enfin, l'orientation explicitement transfrontalière et « picarde » de la nouvelle structure leur pose question, à propos d'une ville qui se veut capitale culturelle de la Communauté Française.

Sans nous immiscer dans le débat, (ce n'est pas l'objet de notre étude), nous répercuterons ici un résumé de l'entretien téléphonique que nous avons eu à ce propos avec Yves Vasseur, le nouveau directeur du *Manège.Mons*, nom officiel donné à la nouvelle structure.

Ce dernier confirme en effet la spécificité transfrontalière du projet, et d'ailleurs la revendique. Pour lui, il y a là de réelles potentialités à exploiter au bénéfice de tous, des synergies à mettre en place. Il se défend de négliger pour autant ses missions dans le Hainaut et en Communauté française. Regroupant une série d'institutions locales, le projet ambitionne de créer sous peu des passerelles avec des établissements de la Région : le Mac's, le Mundaneum, Charleroi-danse, etc. En termes de coopérations, des mesures ont déjà été prises avec des interlocuteurs wallons : un accord avec le Théâtre de la Place (Liège) pour une décentralisation de leur festival à Mons (programmation en janvier 2003), un autre accord avec l'Opéra Royal de Wallonie, ainsi qu'avec différentes compagnies. Des contacts ont également été pris avec le Théâtre de Namur.

En guise de confirmation de ces propos, précisons que l'arrivée de cette nouvelle structure est perçue très favorablement par les autres interlocuteurs interviewés en Wallonie, tant à Namur qu'à Charleroi.

Par contre, à ce jour, si des accords ont été conclus avec quelques compagnies bruxelloises, aucun partenariat n'a été établi avec les institutions de la capitale. Yves Vasseur met en avant la grande jeunesse du *Manège.Mons* pour expliquer ce point, et ne s'en formalise pas davantage : « La structure est très récente et la programmation de la prochaine saison a dû se fixer rapidement : les premiers à se manifester ont été les premiers servis. Pour le reste, les contacts se prendront progressivement »¹¹⁸.

Il est bien entendu trop tôt pour pouvoir mesurer l'impact et le rayonnement de ce projet sur la Région hennuyère et sur la Communauté Française, mais Yves Vasseur est confiant :

« Le festival au carré 2002 a été un succès, confirme-t-il, 4000 entrées payantes, c'est beaucoup plus que les années précédentes. Et bien que ce festival soit destiné a priori aux Montois, il semble que nous ayons eu des visiteurs de Charleroi, de Namur et également quelques-uns du Nord de la France. Nous espérons aussi des retombées socio-économiques sur la région, avec les effets induits de toute cette dynamique et les demandes qu'elle va générer au niveau des artistes, des métiers liés au spectacle, des imprimeurs, du matériel, etc. »¹¹⁹.

¹¹⁸ Yves Vasseur, interview téléphonique du 26 août 2002.

¹¹⁹ Yves Vasseur, Directeur, interview téléphonique du 26 août 2002.

3.2.2 Wallimage

Une structure à finalité économique...

Créé à Mons en février 2001 à l'initiative de la Région wallonne, *Wallimage* poursuit deux objectifs :

- le financement d'œuvres audiovisuelles présentées par des sociétés de productions wallonnes ;
- le financement de sociétés de production ou de services de l'industrie audiovisuelle wallonne.

Selon Philippe Reynaert, patron de *Wallimage* :

*« La finalité n'est pas de faire des films mais de générer un effet structurant sur l'industrie de l'image en Wallonie (...). Notre positionnement s'inscrit dans l'économie pur et dur, et notre intervention ou non dans un dossier ne repose sur aucune dimension culturelle. On y va si le montage financier du producteur implique des dépenses pour au moins une fois et demie l'argent qu'il nous demande, que ce soit dans les industries techniques, le recrutement de comédiens ou la prise en charge de droits intellectuels liés à la Wallonie. Pour 1 euro, le retour doit être de 1,5 euro. »*¹²⁰

Bien que l'objectif soit ici essentiellement économique, le dialogue entre *Wallimage* et la Communauté Wallonie-Bruxelles est bien installé. Les contacts avec la Région de Bruxelles Capitale sont par contre pour l'instant quasi inexistantes, tandis qu'avec la Région flamande, qui est en train de constituer un projet similaire, des passerelles sont entrain de se mettre en place. Selon les interlocuteurs que nous avons eu à *Wallimage*, l'objectif du projet est prioritairement de proposer une structure aux créateurs wallons, qui partaient auparavant à Bruxelles, voire jusqu'à Paris pour réaliser leurs projets. Le risque de délocalisation d'entreprises situées à Bruxelles serait faible, et ne constitue de toutes façons pas un objectif en soi, car Bruxelles possède déjà une structure suffisamment solide¹²¹.

Mais un crève-cœur pour le cinéma d'auteur ?

Reprenant un des aspects évoqués dans nos réflexions préliminaires, à savoir le besoin de rentabilité, ajoutons ces quelques commentaires supplémentaires du directeur :

*« Il faudra donc faire l'impasse sur de nombreux projets. C'est ce qui me chagrine le plus. C'est un véritable crève-cœur. Vous savez d'où je viens et connaissez mon attachement pour les jeunes réalisateurs. Mais on n'a pas le choix. La volonté de pareils fonds est de générer des retombées économiques, la Wallonie se lancera donc par vocation dans de gros projets. C'est cruel mais je dois l'accepter. Je suis bien conscient que ça va grincer une fois les décisions prises*¹²². »

¹²⁰ *Le Soir* du vendredi 24 mai 2002.

¹²¹ Stéphanie Hugé, coordinatrice *Wallimage*, interview téléphonique du 26 août 2002.

¹²² Propos recueillis par Caroline Monin, site Internet : <http://www.dialogue.wallonie.be>, juin 2001.

Des résultats encourageants

A l'heure actuelle, soit un an et demi après sa création, le bilan de *Wallimage* est encourageant. Outre des retombées financières importantes pour Wallonie (6 millions d'Euro dépensés), deux nouvelles sociétés attachées au monde du cinéma ont vu le jour : *API studio* à Mons (société de son et doublage) et *Ciné Services* (offre de services divers liés au cinéma) à Namur. Deux sociétés de production se sont créées dans le sillage de *Wallimage*, *Média-services* à Huy et l'*Atelier du Bar* à Rhisnes, sociétés pour lesquelles la naissance de *Wallimage* a été le facteur déclenchant. Deux autres sociétés de production se sont également installées à Namur, dont les liens avec Bruxelles restent étroits : *Saga films*, qui provient de Bruxelles a installé son siège social dans la capitale wallonne (tout en gardant un siège d'exploitation dans la capitale), et *Mars Entertainment*, qui possède aussi une société sœur à Bruxelles.

3.2.3 L'Ensemble Musique Nouvelle

Attaché à la nouvelle structure du « *Manège.Mons* » depuis le 1^{er} avril, l'Ensemble Musique Nouvelle a des liens privilégiés avec certaines institutions bruxelloises, et mène avec elles diverses coproductions : la Société Philharmonique, le Botanique et *Transculture*, une association qui s'occupe des liens entre multimédia et culture. L'Ensemble Musique Nouvelle collabore également avec le Centre de Recherche en Electroacoustique de Liège et le Chœur de Chambre de Namur. Des partenariats sont mis en place avec différents ensembles européens, dont *Art Zoi*, situé à Maubeuge.

Si partenariat il y a bien avec Bruxelles, notre interlocuteur ne relève pas à ce jour d'*échange* proprement dit entre l'Ensemble et les structures Bruxelloises. Des compositeurs, des musiciens viennent effectivement à Mons, mais pas en terme d'institutions¹²³.

3.2.4 L'Orchestre de chambre de Wallonie

L'Orchestre de Chambre de Wallonie était auparavant associé avec l'ensemble Musique Nouvelle au sein de l'A.S.B.L « Mons-Musique ». Cette A.S.B.L fut dissoute lors de la création du « *Manège.Mons* » et l'Orchestre de Chambre ne s'est pas joint à la nouvelle structure.

A l'instar de Musique Nouvelle, l'orchestre ne dispose pas d'une salle attitrée pour ses concerts. Cette particularité conduit ces ensembles à une grande mobilité. Au niveau des coopérations, s'ils sont souvent accueillis ça et là, les *échanges* avec d'autres formations sont sans doute moins praticables que pour les ensembles disposant d'une salle spécifique, comme les orchestres symphoniques. Selon notre interlocutrice, malgré ce manque, des échanges de concerts ont déjà eu lieu avec Liège et Charleroi, ce qui n'a pas été le cas avec Bruxelles, bien que l'orchestre y joue régulièrement (notamment dans le cadre d'*Ars Musica*)¹²⁴.

¹²³ Entretien avec un responsable de l' Ensemble Musiques Nouvelles, 27 août 2002.

¹²⁴ Entretien avec une responsable de l'Orchestre de Chambre de Wallonie, 27 août 2002.

3.2.5 Charleroi-Danse

Charleroi-Danse, institution phare de la danse contemporaine en Communauté Wallonie-Bruxelles, dispose aujourd'hui de deux salles de représentation : l'une à Charleroi (*les Ecuries*), l'autre à Bruxelles (*la Raffinerie*). La maison-mère est à Charleroi, où s'effectue le travail administratif et où se déroulent les répétitions de la compagnie Charleroi-Danse, dirigée par Frédéric Flamand. C'est aussi là qu'ont lieu toutes les créations des spectacles.

A Bruxelles ont lieu des stages, des cours ainsi que certaines répétitions des compagnies de danse de la Communauté.

Charleroi-Danse est financée structurellement par la Communauté Wallonie Bruxelles, mais aussi ponctuellement par la Région Wallonne. Les aides de la C.W.B. servent aux productions de spectacles, aux coproductions avec les autres compagnies de la C.W.B. et aux infrastructures. Les aides de la Région Wallonne, accordées dans le cadre des contrats intitulés « *Acteurs pour l'avenir de la Wallonie* », servent pour des projets plus ponctuels, pour les coopérations locales, pour les voyages, etc. La Région Bruxelloise a elle aussi accordé un soutien pour des projets plus ponctuels.

La politique « spatiale » soutenue par Charleroi-Danse est définie par un renforcement de l'axe Charleroi-Bruxelles (axe sur lequel s'inscrit d'ailleurs Nivelles, qui accueille régulièrement des productions du centre chorégraphique) ainsi que par un souci de rayonnement régional. A cette fin, un travail de longue haleine a été entrepris auprès des écoles, travail qui commence à porter ses fruits selon les responsables, puisque les élèves commencent à se mobiliser pour les spectacles en dehors des structures scolaires.

Des efforts de décentralisation ont également été fournis pour investir des endroits particuliers du paysage carolorégien (ancienne usine, vieille piscine, etc.) et y proposer des spectacles de danse contemporaine. L'idée étant de faire redécouvrir au public régional des espaces industriels ou manufacturiers sous un jour nouveau. Citons par exemple le spectacle programmé au bois du Casier, lors des prochaines journées du patrimoine.

Si l'axe Charleroi-Bruxelles est privilégié, l'axe du sillon industriel n'est pas pour autant négligé : des collaborations avec la nouvelle structure montoise sont pressenties, et les productions de Charleroi-Danse sont ou seront bientôt jouées à Namur et à Liège¹²⁵.

3.2.6 Le Centre Culturel Régional de Charleroi

Précisons d'emblée que le centre régional de Charleroi ne possède pas, à l'inverse de Mons ou de Namur, un centre dramatique consacré à la création théâtrale. Les partenariats de type « coproductions de nouveaux spectacles » ne le concerne donc pas sur ce plan. Selon Monsieur Delval, secrétaire général du Centre, le centre culturel exerce ses activités essentiellement à l'intérieur de son « bassin de vie ». Il mène ainsi des actions avec des établissements locaux, tels que le Théâtre de l'Ancre, les Centres Culturels Locaux, le Musée de la Photographie ou encore Charleroi-Danse. Un partenariat transfrontalier de type « Interreg » est établi avec le Centre français P.P.Pasolini, à Valenciennes.

Cependant, lors d'actions plus ponctuelles, les choses sont un peu différentes : un public plus large commence à se mobiliser pour festival *Bis'art*, et il y a eu des contacts avec Bruxelles pour l'organisation d'une représentation carolorégienne lors de la *Zinneke Parade*.

¹²⁵ Entretien avec une responsable de Charleroi-Danse, 26 août 2002

3.2.7 Le Centre de Chant Choral à Namur

Créé en 1984, le Centre de Chant Choral développe au sein de la Communauté Française une activité musicale au service de la musique chorale et de la musique ancienne. Il a pour objectif l'amélioration de la qualité et de professionnalisation du secteur. L'une de ses missions est d'œuvrer à consolider la place de Namur en tant que ville de référence dans ce domaine, et d'agir en tant que porte-drapeau culturel de celle-ci à l'étranger.

Le Centre de Chant Choral développe une activité très régulière dans le domaine de la diffusion musicale, grâce à plusieurs ensembles : le Chœur de la Chambre de Namur, l'orchestre baroque Les Agréments et le Chœur Symphonique de Namur et de la Communauté française de Belgique¹²⁶.

Comme tous les détenteurs de contrats-programmes reconnus par la Communauté Française, le Centre de Chant Choral est tenu de collaborer avec ses « pairs ». Deux axes de collaboration récurrents s'en dégagent : l'un avec Bruxelles (accueil au Palais des Beaux-Arts) et l'autre avec l'Orchestre Philharmonique de Liège. Mais de nouvelles collaborations wallonnes sont envisagées, notamment avec la nouvelle structure montoise (le *Manège.Mons*) et l'Orchestre de Chambre de Wallonie, situé à Mons lui aussi. Notons que le chœur travaille également avec l'Orchestre National de Lille.

Au niveau des collaborations avec la capitale, les relations entre le Centre de Chant Choral et Bruxelles sont cependant complexes. La Société Philharmonique de Bruxelles nouvellement intitulée Département Musique du Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, représente le plus important organisateur de concerts du pays (environ 300 concerts par an). Il est clair que pour n'importe quelle formation musicale, le passage dans une salle aussi prestigieuse que celle du Palais des Beaux-Arts constitue un tremplin dans une carrière ; c'est un gage de qualité et une reconnaissance sur le plan international.

Cependant, le Palais des Beaux-Arts n'est subsidié que pour sa partie administrative et pour l'infrastructure, pas pour l'aspect artistique. Dans ce contexte, la rentabilité (qui passe nécessairement par le remplissage de la salle) devient une nécessité. Or, il apparaît que du côté du public, l'attrait pour une formation wallonne est nettement moins élevé que celui réservé à un ensemble plus « exotique ». D'où le peu d'enthousiasme manifesté parfois par les organisateurs pour engager des formations du terroir : ils savent que la salle sera moins remplie, même avec des prix plus accessibles.

Certes, le niveau exigé par le Palais des Beaux-Arts est élevé, et tous les ensembles de Wallonie ne peuvent sans doute y prétendre. Cependant, cela n'explique pas tout : « *Certaines de nos formations en Communauté Française sont reconnues comme étant de tout premier plan à l'étranger, davantage qu'en Belgique* » déclare notre interlocutrice. « *Ainsi, le Chœur de Chambre a été dirigé par les plus grands chefs, et il accumule les reconnaissances internationales. Ce manque d'enthousiasme s'explique plutôt par la persistance d'une image peu attrayante du potentiel wallon au sein du public*¹²⁷ ».

Dans un contexte où le poids médiatique est de plus en plus perceptible par les organisateurs¹²⁸, ajoutons que le rôle des journalistes et critiques musicaux est également important vis-à-vis de la mobilisation des spectateurs.

¹²⁶ Site Internet du centre de chant choral : <http://www.cccwb.com/>

¹²⁷ Entretien avec un responsable du Centre de chant choral, 30 août 2002.

¹²⁸ Entretien avec un responsable du Palais des Beaux-Arts.

Ceci dit, la Communauté Française, dans le cadre d'un petit contrat programme, alloue au département musique du P.B.A. un budget destiné précisément à mettre en valeur les artistes de la Communauté. Des cycles de concert « wallons » sont ainsi proposés, invitant des formations telles que l'Orchestre Philharmonique de Liège, l'Opéra Royal de Wallonie, le Chœur de Namur, le Ricercar Consort, etc. Malgré cette aide, les budgets octroyés ne sont pas suffisants pour compenser les déficits liés au manque d'enthousiasme du public. Ce sont donc malgré tout les organisateurs qui doivent assumer la majeure partie du risque financier.

3.2.8 Le Centre Culturel Régional de Namur

Les propos recueillis au C.C.R. de Namur concernant les relations avec Bruxelles sont assez mitigés. Monsieur Colpé, directeur du théâtre et du centre dramatique namurois, énumère plusieurs sources de difficultés pour expliquer cet situation. Selon ses observations, peu de programmateurs bruxellois se déplacent en Wallonie pour voir les créations wallonnes. L'intérêt est limité, les coproductions réduites, sauf avec quelques partenaires (le Théâtre de Poche, les Halles de Schaerbeek). Namur développe d'ailleurs plus de contacts internationaux qu'avec Bruxelles. De plus, Le Botanique, qui avait initialement le rôle de promouvoir les productions wallonnes, de proposer une « vitrine de la Wallonie » à Bruxelles, a perdu cette mission. Toujours selon Monsieur Colpé, la profusion de nouveaux petits théâtres entraîne une dispersion de moyens. Au niveau des collaborations, il existe cependant de bons contacts avec les autres centres de Wallonie et des coproductions se font de manière récurrentes entre ceux-ci.

3.2.9 L'Atelier Théâtral Jean Vilar à Louvain-la-Neuve

Les échos issus de Louvain-la-Neuve sont plus nuancés. L'atelier Théâtral se sent des affinités avec Bruxelles, au niveau de la mobilisation des spectateurs par exemple, ou au niveau de certains théâtres avec lesquels il co-produit régulièrement (Théâtre du Parc). Cependant, les créations de Louvain-la-Neuve sont moins jouées à Bruxelles qu'autrefois, l'intérêt semble s'y être amenuisé depuis quelques années. L'Atelier dialogue désormais davantage avec le Théâtre de Namur.

3.2.10 Le Théâtre National

Une des missions spécifiques du théâtre national (qui chapeaute en quelque sorte tous les autres) est de soutenir des projets issus des différents théâtres francophones. Pour une des responsables en présence, s'il y a trop peu de collaborations entre les centres wallons et bruxellois, c'est lié à un problème financier structurel à la base : trop peu de moyens sont alloués à la culture, il y a dispersion des moyens vers une série de trop petits projets. Les subsides sont insuffisants et tardifs. De plus, la volonté politique actuelle serait nettement à l'avantage de la Wallonie par rapport à Bruxelles.

3.2.11 Le Botanique

Comme nous l'avons dit plus haut, ce centre de la Communauté Française avait initialement, pour mission de promouvoir les créations wallonnes à Bruxelles. Selon G. Dumortier, directeur, les nouveaux statuts qui datent de 96 ne font plus référence à cette notion de « vitrine » mais de mise en valeur du patrimoine culturel de la Communauté française. Par ailleurs, Monsieur Dumortier précise que le nouveau contrat programme qui vient d'être signé stipule « des partenariats possibles avec des opérateurs wallons et la mise en évidence d'artistes wallons soit par la coproduction, l'organisation conjointe ou l'accueil d'activités ou de manifestations ». Ces articles nous semblent assez cohérents avec la mission de « vitrine de la Wallonie » tel que définie dans les précédents statuts.

Un festival nouveau verra cependant le jour cette année, intitulé *Transhumance*. Celui-ci vise précisément à présenter pendant deux semaines les productions wallonnes qui n'ont pas encore eu l'occasion d'être présentée à Bruxelles.

Monsieur Dumortier nous cite entre autres des collaborations avec l'Orchestre de Chambre de Wallonie et le Festival de Spa.

3.2.12 La Monnaie

La Monnaie, véritable point de rencontre entre les trois Communautés du pays, est aujourd'hui une des rares institutions qui est financée par l'état fédéral.

Bien que la représentation d'un opéra nécessite un espace et une infrastructure considérables, la Monnaie s'attache à soutenir des collaborations avec de nombreuses institutions au sein du pays.

Il existe ainsi des partenariats structurels entre la Monnaie et plusieurs établissements liégeois : le Théâtre de la Place, avec lequel La Monnaie co-produit régulièrement des spectacles d'ampleur limitée, ainsi que l'Orchestre Philharmonique de Liège, avec lequel des échanges réciproques de concert sont organisés. Des coproductions entre La Monnaie, l'Opéra de Wallonie et l'Opéra d'Anvers sont également mises en place régulièrement. En dehors de Liège, les structures d'accueil sont telles que seules de petites productions peuvent y être représentées. Ce fut le cas pour *Zanzibar*, un opéra pour enfants, qui tourna dans de nombreux centres culturels locaux en Wallonie.

L'Opéra Studio de la Monnaie est une structure qui offre à de jeunes chanteurs la possibilité de compléter leur formation et de faire leurs premières armes au sein d'une maison d'opéra. Même si la vocation initiale de l'Opéra Studio n'était pas de décentraliser des productions de la Monnaie, de par sa structure plus légère, celui-ci tourne effectivement davantage dans les centres wallons, et notamment à Namur. Il existe aussi de manière plus ponctuelle des collaborations entre la Monnaie, le Chœur de Chambre de Namur et le Chœur symphonique.

A ce jour par contre, il n'existe pas de projets avec la nouvelle structure de Mons (Le manège.mons), mais d'après notre interlocuteur, il n'existe pas a priori de « contre-indication » dans ce sens et ce n'est qu'une question de temps.

Le service éducatif de la Monnaie propose des animations dans les écoles, et touche ainsi un public sur toute la Wallonie¹²⁹.

¹²⁹ Entretien téléphonique avec un responsable de l'opéra de La Monnaie, 27 août 2002.

4. LE POINT DE VUE MOBILISATEUR : LES SPECTATEURS

Afin de mettre en évidence les différents types de comportements en matière de « consommation » culturelle, nous avons réalisé une cartographie du recrutement des abonnés auprès de différentes institutions en Communauté Française.

4.1 METHODOLOGIE

La cartographie du recrutement s'est effectuée d'après les données venant des institutions culturelles. La lecture de ces cartes doit cependant être nuancée par une série de facteurs dus à l'hétérogénéité des informations.

Dans le meilleur des cas, les institutions ont pu nous fournir le nombre exact d'abonnés par adresse. Dans d'autres cas, nous avons reçu un listing d'adresses, sans pouvoir préciser le nombre d'abonnés *par* adresse, seul le nombre total d'abonnés étant disponible. Le cas échéant, nous avons ventilé le nombre total des abonnés sur le nombre des adresses, ce qui constitue une légère approximation. Par exemple, si nous avons 50 adresses pour un nombre total d'abonnés correspondant à 75 (ce qui donne en moyenne 1,5 abonnés par adresse), le nombre d'abonnés de chaque code postal a été multiplié par cet indice.

Il ne faut pas perdre de vue que le nombre d'abonnés ne correspond pas au nombre de spectateurs. Une proportion d'entre eux est donc « invisible » du point de vue de l'origine géographique. Cette proportion est très variable selon le spectacle, la saison, l'institution. De plus, il semble que la tendance actuelle en matière de consommation culturelle aille de plus en plus vers une diminution du nombre d'abonnements d'une part, d'autre part vers une sélection plus ponctuelle, plus éclectique et plus tardive des spectacles. En somme, on ne va pas moins au théâtre ou au concert qu'auparavant, mais il est plus difficile pour les organisateurs d'en apprécier à l'avance le succès.

Cette situation est davantage perceptible à Bruxelles, où l'offre est plus importante qu'ailleurs.

N'oublions pas non plus que certains abonnés, comme les professeurs par exemple, achètent sous une seule adresse un nombre important d'abonnements à l'attention d'un groupe. Il y a donc là un « gonflement » artificiel d'un code postal en particulier.

Enfin, il existe plusieurs types d'abonnements (tous spectacles, 4 spectacles, etc.) qui ne recrutent pas nécessairement le même public.

Toutes ces considérations invitent donc à une lecture nuancée de ces cartes : nous pouvons en dégager des tendances générales et intéressantes sans pour autant en tirer des conclusions définitives ou catégoriques.

Afin de préserver dans une certaine mesure la confidentialité des informations qui nous ont été fournies, nous avons d'ailleurs pris le parti de ne pas indiquer l'échelle de la carte, tout en conservant un rapport de proportion équivalent d'une carte à l'autre, et ce afin d'en permettre une lecture comparative.

4.2 ANALYSE

4.2.1 L'axe E411

Une première observation met en évidence l'aspect manifestement structurant de l'axe E411 dans les déplacements culturels, en particulier dans le sens capitale/province. En effet, les recrutements des théâtres de Namur et Louvain-la-Neuve, deux établissements de grande capacité (avec un total respectif de 950 et 719 places), s'articulent essentiellement sur cet axe.

La couverture du théâtre de Namur, surtout pour les petits abonnements (4 spectacles), s'étend sur toute la Wallonie -y compris dans les villes du sillon. Au-delà de Namur, les villes de Marche et d'Arlon ressortent également. Le recrutement à Bruxelles du *Théâtre Jean Vilar* est important, eu égard à la concurrence nombreuse dont dispose la capitale. Il s'étend aussi davantage vers l'ouest de Bruxelles et vers le Hainaut.

4.2.2 Des publics différents pour des projets différents

La cartographie du Centre Culturel Régional de Charleroi (330 places) montre un recrutement plus régional qu'à Namur et Louvain-la-Neuve. On observe très peu d'abonnés hors du « grand Charleroi », ce qui peut s'expliquer aussi par le fait qu'il n'y a pas de *création* théâtrale puisque Charleroi ne possède pas de centre dramatique. Ainsi que nous le disions précédemment, le centre culturel s'emploie à remplir sa mission essentiellement sur la Région carolorégienne.

Quand il s'agit d'évènements plus ponctuels, les choses sont différentes.

Ainsi, Monsieur Delval, Secrétaire Général du Centre Culturel de Charleroi, a bien voulu nous procurer les résultats d'une enquête sur l'origine du public du festival *Bis'art* 2000 :

Graphique 2 : Origine géographique des spectateurs du festival Biz'arts 2000 à Charleroi

Voici son analyse de ces résultats :

« Ces données n'ont toutefois qu'une valeur relative, car nous ne disposons pas d'informations complètes (adresse, etc.) pour tous les acheteurs. Elles ont donc la valeur d'un bon sondage, mais pas davantage. (...) »

Il faut aussi noter que, davantage que lors des éditions antérieures, le festival a eu un retentissement hors de la Région de Charleroi. Un effort de promotion dans la Région bruxelloise avait été, il est vrai, entrepris.

On peut néanmoins en tirer la conclusion que si 65% des acheteurs résident dans l'agglomération du « Grand Charleroi », l'attraction que Bis'Arts exerce sur une partie du public de l'ensemble sociologique Bruxelles-Brabant wallon et dans le namurois n'est plus négligeable. En ce sens, outre son intérêt à proprement parler culturel, Bis'Arts contribue à promouvoir une image plus positive de Charleroi et de sa Région vers l'extérieur. »

Concernant Charleroi-Danse, nous n'avons pu obtenir des données récentes en raison notamment des travaux effectués ces dernières années aux « *Ecuries* », et de l'abandon (temporaire ?) du système d'abonnement. Cette cartographie est effectuée à partir d'un faible échantillon de spectateurs et concerne les spectacles représentés à Charleroi durant la saison 98-99. Il y apparaît que le recrutement s'effectuait à l'époque principalement à Bruxelles, avec une mobilisation du public local réduite. Ce fait s'explique aisément si l'on se rappelle d'une part que la très grande majorité des compagnies de danse sont localisées à Bruxelles, et d'autre part que la *Biennale* Charleroi-Danse s'articule délibérément sur l'axe Bruxelles-Charleroi, avec l'organisation de navettes gratuites : les « bus-cocktail ». Une responsable du centre nous affirme qu'aujourd'hui, le public carolorégien se mobilise d'avantage et que la part des spectateurs bruxellois oscille autour des 50%.

Nous avons pu obtenir des données concernant les représentations d'opérettes au Palais des Beaux-Arts de Charleroi. Ces spectacles touchent un public manifestement plus étendu que celui de la danse contemporaine : si la Région carolorégienne est bien représentée, l'intérieur du *triangle wallon* se mobilise en nombre, et le recrutement s'étend du Borinage jusqu'à la Région de Liège, avec une représentation du Sud-Hainaut et même quelques abonnés au delà de Namur, sur l'axe E4111.

Enfin, recrutement tout à fait remarquable pour un spectacle ponctuel : l'opéra Tintin, qui a été représenté pendant 12 semaines également au Palais des Beaux-Arts de Charleroi. On observe une très bonne couverture de toute la Wallonie et à Bruxelles, avec un impact particulier sur les Régions bruxelloise et carolorégienne. Fait plus remarquable, ce recrutement s'est étendu à la Flandre, en particulier le long de l'axe Bruxelles-Anvers, ainsi qu'à la côte.

A Mons, le recrutement du théâtre (1036 places) apparaît assez régional. Néanmoins, les changements opérés à Mons dans le milieu culturel sont tels qu'il est fort probable que la mobilisation du public sera très différente d'ici les prochaines saisons.

Bruxelles :

Concernant les institutions bruxelloises, nous n'avons pu obtenir le listing des abonnés du Théâtre National, pour des raisons de confidentialité. Le centre culturel du Botanique et le Varia (440 places), de capacité moyenne, ont des recrutements un peu comparables : une majorité d'abonnés est issue de la Région de Bruxelles-Capitale, avec un rayonnement plus ou moins important à l'intérieur du triangle wallon. Il est intéressant de noter également qu'en dehors de Bruxelles, ces deux institutions ne recrutent pas dans une direction privilégiée : ici, l'axe de la E411 ne ressort plus du tout.

Du point de vue musical, la situation est sensiblement différente du fait de l'affranchissement de la musique à une quelconque référence linguistique. Le recrutement de la Société Philharmonique du palais des Beaux-Arts et de la Monnaie, deux institutions d'envergure nationale, s'effectue essentiellement à Bruxelles. Au delà, la mobilisation s'étend dans toutes les directions sans réelle direction privilégiée. Les villes de Leuven, Anvers et Gand ressortent néanmoins en Flandres, surtout pour la Monnaie, et du côté wallon, le Brabant est bien représenté, mais le public se mobilise au delà des limites du triangle.

La faible extension vers Liège est sans doute à mettre au crédit de l'importante activité musicale de cette ville (orchestre philharmonique et opéra).

Carte 36 : Acteurs et infrastructures culturelles : danse – musique - théâtre

Carte 37 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Atelier Théâtral Jean Vilar

Carte 38 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Centre culturel régional de Namur

Carte 39 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Centre culturel régional de Namur

Carte 40 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Centre culturel régional de Charleroi

Carte 41 : Recrutement des abonnés (saison 1998-1999) Charleroi danse

Carte 42 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Cycle des opérettes au PBA de Charleroi

Carte 43 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Opéra « Tintin » au PBA de Charleroi

Carte 44 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Centre culturel régional de Mons

Carte 45 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Le Botanique

Carte 46 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Théâtre Varia

Carte 47 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) La Monnaie

Carte 48 : Recrutement des abonnés (saison 2001-2002) Société philharmonique du Palais des Beaux-Arts

4.3 CONCLUSIONS

4.3.1 Un résumé de la situation

L'état des coopérations culturelles entre Bruxelles et la Wallonie est complexe et variable selon les secteurs envisagés.

Concernant le théâtre, le dialogue entre les différentes maisons bruxelloise et wallonnes semble difficile. Des reproches de part et d'autres, des incompréhensions, un manque de moyens, des méconnaissances sans doute, tout ce contexte n'invite pas à l'instauration d'un climat serein de coopération.

Ce tableau ne semble pas dépeindre le domaine de la danse, où l'essentiel des activités se construit à Bruxelles et à Charleroi, dans un bon climat d'échange semble-t-il.

Concernant la musique, les relations des ensembles classiques wallons avec le Palais des beaux-Arts sont complexes : peu d'enthousiasme dans le chef de certains organisateurs, mobilisation du public moins fervente pour les musiciens du terroir, difficulté aussi pour les interprètes de rivaliser sur le plan artistique avec une concurrence internationale de très haut niveau, tout ce contexte rend les collaborations parfois compliquées.

Au niveau cinéma, l'apparition de *Wallimage* a des retombées positives en Wallonie, mais il est étonnant qu'il n'y ait pas de contacts avec la Région bruxelloise à ce jour, alors que des liens sont d'ores et déjà établis avec la Région flamande.

D'une manière générale, peu ou prou de coopérations institutionnelles bruxelloises se sont mises en place avec les nouvelles structures montoises (*Le Manège.Mons* et *Wallimage*), ce qui n'est pas le cas avec les partenaires de Wallonie. Mais ces structures sont jeunes, et cette situation est susceptible d'évoluer favorablement avec le temps.

D'un point de vue « intra-wallon », les coopérations ont l'air de se mettre plus facilement en place. Des coopérations nombreuses et variées ont été citées dans tous les secteurs. Des question de décentralisation se posent cependant, liées bien souvent à des difficultés financières. L'achat de spectacles d'envergure par les petits centres culturels représente en effet des coûts qu'ils ne peuvent pas toujours assumer, et il ne s'agit pas nécessairement de problème d'infrastructure.

En terme de déplacement du public, il est apparu un grand intérêt pour le théâtre le long de l'axe E 411, bénéficiant surtout aux établissements de Namur et Louvain-la-Neuve. Ces deux théâtres recrutent structurellement du public à Bruxelles et au sein du triangle, ce qui n'est pas le cas pour les Centres culturels régionaux de Charleroi et de Mons. Sauf s'il s'agit d'une discipline « pointue » (la danse contemporaine) ou d'un événement ponctuel (un festival, un opéra) qu'il ne trouvera pas chez lui, le public bruxellois se déplace moins facilement vers Charleroi. Jusqu'à présent, l'intérêt pour les activités théâtrales montoises était très circonscrit. Le recrutement du public wallon pour les activités bruxelloise est moins axial que ne l'est sa réciproque : il s'étend généralement au Brabant Wallon, sans direction privilégiée, pour les institutions de moyenne envergure (le Botanique, Le théâtre varia), tandis que les grandes maisons de niveau international, si elles mobilisent le public wallon au sein du triangle et même au delà, recrutent par comparaison davantage en Flandre.

4.3.2 Des pistes pour la Région wallonne

Quel rôle la Région wallonne peut-elle jouer pour améliorer cette description, qui - sans être particulièrement sombre - peut néanmoins potentiellement s'améliorer ?

Il nous semble que la Région, sans s'immiscer dans les compétences de la Communauté française mais au contraire en bonne coopération avec elle, peut s'investir et investir dans la culture à deux niveaux : le court et le long terme.

4.3.2.1 Le court terme

- On pourrait imaginer des aides spécifiques destinés aux centres bruxellois, ayant pour objet d'accueillir des productions wallonnes. Ces aides, des « mini-aides à l'exportation » du type AWEX, seraient destinées à compenser les risques financiers encourus par les organisateurs en regard de ce qui est perçu en Wallonie comme un manque d'intérêt patrimonial des bruxellois pour leur « province ».
- La Région wallonne pourrait s'intéresser davantage à l'aspect promotionnel des productions culturelles en Communauté française, allouer des budgets réservés à cette finalité, quel que soit le domaine envisagé : musique, théâtre, danse, cinéma, etc. Cet aspect est extrêmement important et quelques exemples nous ont montré qu'une publicité bien faite pouvait mobiliser un public habituellement peu concerné (festival de Charleroi, Tintin, etc...).
- La Région wallonne pourrait aider financièrement les petits centres culturels à accueillir en décentralisation des productions d'envergure, ce qui se fait peu actuellement, et pas seulement pour des raisons d'infrastructure.
- Les délégations économiques qui partent à l'étranger pourraient elles aussi, de manière récurrente, s'adjoindre les services d'artistes de la Communauté et proposer des concerts, ou des spectacles aux pays qui les reçoivent : ceci constitue une belle vitrine de ce qui est fait chez nous, agrément le voyage et permet parfois d'installer des échanges non seulement sur le plan économique, mais également sur le plan artistique.
- Enfin, concernant la culture, il semble qu'il y ait encore de l'espace pour la mise en place d'un dialogue constructif et continu entre les Régions wallonnes et bruxelloises car ce domaine ne leur est pas conceptuellement réservé. Un échange permanent entre ces deux régions et la Communauté française demeure bien entendu indispensable.

4.3.2.2 Le long terme

Pour améliorer l'image de la Wallonie à Bruxelles au sein du public et chez les organisateurs, il faut non seulement travailler sur la promotion de ce qui est réalisé en Wallonie, valoriser haut et fort les reconnaissances obtenues à l'étranger (pas seulement pour le cinéma ou le tennis), mais anticiper, investir :

- dans l'éducation du public, dans sa sensibilisation à son propre patrimoine.
- Aider les créateurs, les ensembles, les compagnies en leur fournissant des infrastructures suffisantes, en créant des synergies. Les aider à progresser artistiquement aussi, à se hisser à un niveau international quand cela est possible.
- Soutenir aussi les jeunes artistes, les aider à se lancer, en proposant par exemple des aides spécifiques, au premier spectacle, au premier disque à la première exposition.
- Faciliter l'accès et clarifier toutes les procédures d'aides à la création qui existe, et ceci en partenariat étroit avec la Communauté française.