

2^{ème} PARTIE : ÉTUDE DES AIRES DE
COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRES
CONCERNANT LA RÉGION WALLONNE

Chapitre I : SAARLORLUX, LA GRANDE RÉGION, LE PED ET SON AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Espaces et histoires transfrontaliers

Liste des abréviations :

SLL	Saarlorlux
SLL+	Saarlorlux+
GR	Grande Région, soit les régions SLL+ et la Wallonie
SDE	Schéma de Développement Économique
PED	Pôle européen de développement
AgT	Agglomération Transfrontalière du PED
NTIC	Nouvelles Technologies de l'information et la Communication
UE	Union Européenne
CAW	Contrat d'Avenir de la Wallonie

1. INTRODUCTION : DÉFINITION, DÉNOMINATIONS ET FILIATION DES "PLANS"

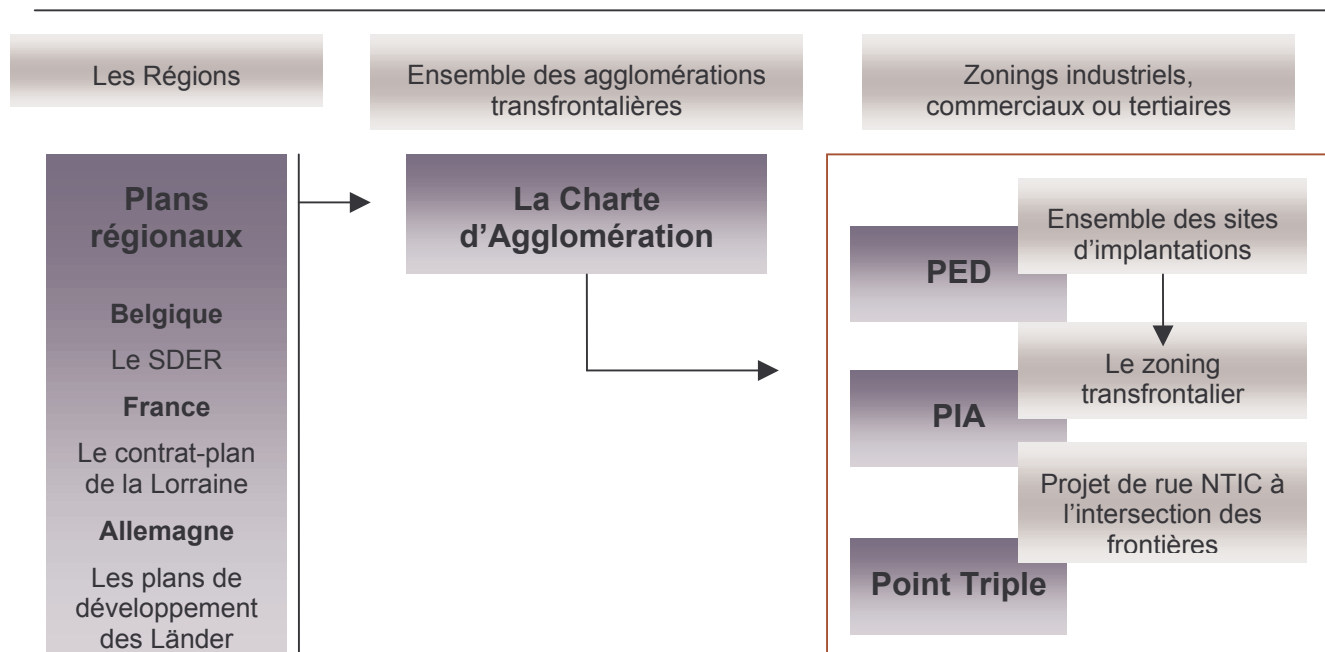
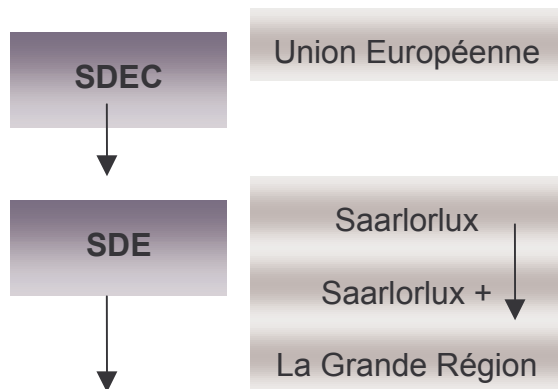
L'aménagement du territoire et le développement des Régions est régi par un ensemble complexe de plans.

Ces plans s'organisent sur différents niveaux : géographique, territorial, légal, politique et chronologique.

Ces niveaux ne sont pas distincts : ils interagissent et se modifient constamment. Une classification par niveau ne peut s'envisager qu'avec certaines réserves. Celle que nous proposons doit uniquement servir de guide afin de comprendre les différents plans qui régissent la Région SAARLORLUX.

Les zones géographiques de ces plans sont distinctes et varient pour chacun d'eux. De même, les relations légales et administratives qui lient les plans entre eux varient en fonction des pays et régions.

<i>Les plans et leurs outils territoriaux</i>	<i>Les territoires</i>
<p>Le schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC)</p> <p>Le SDEC définit pour l'ensemble des régions d'Europe les lignes directrices de leur projet de développement.</p>	<p>L'Union européenne</p>
<p>Le schéma de développement économique (SDE)</p> <p>Quand la Grande Région s'est dotée d'un instrument de développement territorial, le SDE, elle s'est entre autres "appuyé" sur les axes du SDEC.</p> <p>Elle reprend ces principes et les accorde aux spécificités territoriales et aux objectifs politiques et économiques qu'elle poursuit.</p>	<p>La Grande Région : la France, le grand-duché du Luxembourg, l'Allemagne et la Région wallonne ont mis sur pied une entité territoriale qui reprend la Lorraine, les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, le Luxembourg et la Région wallonne.</p> <p>Cette entité est parfois dénommée SAARLORLUX ou SAARLORLUX+ selon les Régions qu'elle englobe, mais la Wallonie n'a pas encore ratifié l'accord SAARLORLUX qui ne regroupe donc que les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat, la Lorraine et le grand-duché du Luxembourg.</p>
<p>Le schéma de développement de l'espace régional (SDER)</p> <p>La Région wallonne s'est doté d'un outil de gestion de son territoire : le SDER.</p> <p>On retrouve également une filiation de thème entre le SDEC et le SDER.</p>	<p>La Région wallonne (B)</p>
<p>Les plans de développement allemands et le contrat-plan de la Lorraine.</p>	<p>Les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat (All)</p> <p>La Lorraine (F)</p>
<p>Le Pôle européen de développement (PED)</p>	<p>Le PED est un ensemble de zonings d'implantations industrielle et commerciale développé en commun par trois régions transfrontalières.</p> <p>Un de ces zonings, le PIA, est "à cheval" sur les trois pays.</p>
<p>La Charte d'agglomération</p>	<p>La Charte concerne les agglomérations transfrontalières. Elle est postérieure au Pôle Européen de Développement.</p>
<p>Le projet "du point triple"</p> <p>Le projet "du point triple", initié par l'Intercommunale belge IDELUX, vise à développer une rue NTIC.</p>	<p>Cette rue, située à l'intersection des trois frontières, regrouperait des bâtiments à haute valeur ajoutée conçue pour les sociétés de la nouvelle économie.</p>



2. LA GRANDE RÉGION (GR)

La région SAARLORLUX+ (SLL+) est issue d'un accord entre la Lorraine, le grand-duché du Luxembourg et les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat. Elle recouvre un territoire de 65.000 km² pour plus de 11 millions d'habitants. La "Grande Région" (GR) fut créée afin de permettre à la Région wallonne –*qui n'a pas encore ratifié l'accord SLL+*– de participer à ses travaux.

La GR ne présente pas de réalité spatiale marquée, puisque là n'était pas son objectif. En effet, la GR n'est pas une institution officielle mais davantage une volonté politique de créer un espace de coopération et de promotion des liens transfrontaliers. L'association est issue d'un premier accord entre les gouvernements français, allemand et luxembourgeois en 1980¹ ; elle s'est fortement diversifiée par la suite, mais l'idée directrice est restée inchangée : *améliorer la coopération transfrontalière, et ce notamment dans les domaines administratifs, techniques, sociaux, économiques et culturels.*

Au sommet de la GR de 1997 à Manderen, les chefs des exécutifs des régions qui la composent décidèrent, sur l'initiative du grand-duché du Luxembourg, de l'élaboration d'un Schéma de développement équilibré et durable, le SDE. Ce programme transfrontalier expérimental, financé en grande partie par l'Union européenne, est toujours en cours d'élaboration.

Dans la présente section, nous analysons les lignes directrices majeures du SDE², en étudiant notamment en quoi elles rejoignent les préoccupations d'autres plans d'aménagement et de développement. On examinera en particulier les liens avec le Schéma de développement de l'espace régional wallon (SDER³), le Schéma de développement de l'espace communautaire européen (SDEC⁴), les aires métropolitaines européennes et le Contrat d'avenir pour la Wallonie.

Dans la section suivante, nous analyserons plus en détail le programme du Pôle européen de développement (PED), l'une des collaborations transfrontalières les mieux réussies de la Grande Région.

¹ L'accord, daté du 16 octobre 1980, formalise des coopérations antérieures. Ainsi, le principe de Commission Intergouvernementale entre la France et l'Allemagne fut adopté au sommet franco-allemand des 13 et 14 mars 1969 (le Luxembourg y fut associé la même année). Cette commission négocie et formalise les traités nécessaires au fonctionnement et au suivi des coopérations transfrontalières (des réunions bilatérales entre exécutifs nationaux permettent d'actualiser les travaux de cette commission). La Commission régionale, élément central du dispositif actuel, fut créée en 1971. C'est elle qui fixe les priorités, les modalités de mise en œuvre et le suivi des principaux programmes SAARLORLUX. Ce sont ensuite différents groupes de travail qui gèrent ces programmes. D'autres institutions se sont ensuite créées : le conseil parlementaire interrégional (89) dont le rôle est la promotion du rôle économique, social et culturel par une collaboration transfrontalière entre les régions, le sommet de la grande région (95) qui regroupe les chefs des exécutifs de la Grande Région, le comité économique et social (97) qui émet des avis sur les grandes questions transfrontalières, à ceci il faut ajouter différents programmes européens (entres autres : PIC INTERREG et EURES).

² Les documents utilisés sont : le compte rendu du premier forum régional (Francfort-sur-le-Main, 99) qui définit une ébauche de cadre d'orientation stratégique pour le SDE-SLL+) et d'autres documents de travail, comptes-rendus et articles traitants de la Grande Région, se référer à la bibliographie jointe en annexe.

³ Namur, 1999

⁴ Postdam, 1999

2.1 COMPARAISON D'OBJECTIFS : LE SDEC ET LE SDER

Le SDE s'est conçu autour de trois principes générateurs: l'environnement socio-économique des régions, les coopérations transfrontalières actuelles et les orientations adoptées par le SDEC.

Il est donc pensé et conçu comme un outil de développement durable, essentiellement transfrontalier et attaché aux particularités de chacune de ces régions.

Le SDE s'est fixé 8 objectifs :

1. *Identifier et évaluer des facteurs qui déterminent le potentiel de développement régional ;*
2. *Repenser les règlements qui font obstacle à la coopération transfrontalière ;*
3. *Créer des instruments d'observation et de concertation pour la GR ;*
4. *Harmoniser les orientations et les plans de la Grande Région et de ses espaces frontaliers afin de parvenir à une stratégie de développement commune et intégrée ;*
5. *Coordonner les projets de travaux publics importants d'infrastructure ;*
6. *Adopter une politique d'utilisation des sols et une stratégie d'urbanisme ;*
7. *Développer des stratégies partielles concernant les secteurs à potentiel important (en particulier le développement du transport transfrontalier) ;*
8. *Améliorer la communication et l'information relatives à la coopération transfrontalière, renforcer les connaissances réciproques entre régions voisines.*

Ces objectifs ont été formalisés au travers des trois priorités de son orientation stratégique⁵ :

- *les réseaux de villes et les nouvelles relations ville-campagne,*
- *l'accessibilité aux infrastructures de transports, de communication et de savoir,*
- *la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel.*

Chacune de ces intentions fut traitée par le SDE, le SDER et le SDEC. On retrouve en passant d'un plan à l'autre une cohérence et une hiérarchie au niveau des réflexions et des objectifs : le SDEC s'adresse au niveau européen, le SDER en concrétise certains aspects à un niveau wallon tandis que le SDE l'intègre dans sa visée transfrontalière.

Nous reprenons de façon schématique les objectifs et modalités proposés par ces plans pour chacun de ces objectifs. Pour une plus ample information, le lecteur consultera les plans cités.

⁵ pages 27 à 31 du Schéma de développement de l'espace SLL+ , *premier forum régional*, Francfort-sur-le-Main, 28/10/99

Les réseaux de villes et les nouvelles relations ville-campagne		
SDE-GR :	SDEC :	SDER :
<p><i>Renforcer le potentiel du système de villes polycentriques de la GR et mieux l'utiliser.</i></p> <p><i>Augmenter l'infrastructure et l'offre de services pour ainsi compenser l'absence d'une métropole de dimension européenne.</i></p>	<p><i>Promouvoir un développement spatial polycentrique, afin de délester les régions capitales, et encourager une nouvelle relation ville-campagne.</i></p> <p><i>Obtenir un meilleur équilibre entre expansion urbaine et la protection des paysages ouverts.</i></p>	<p><i>Structurer les villes et les villages.</i></p> <p><i>Rechercher une meilleure complémentarité entre ville et campagne par une coopération entre les acteurs.</i></p>

Commentaires :

On retrouve les impulsions du schéma européen en terme de développement durable et d'équilibre entre pression des villes et préservation des campagnes (tant au niveau socio-économique, que culturel et paysager) dans le SDE ainsi que dans le SDER.

Le SDE précise ces intentions dépassant ainsi les propositions émanant du SDEC et du SDER.

Pratiquement, le SDE préconise trois mesures : le développement des réseaux de villes dans la GR, l'amélioration de la structure spatiale des agglomérations transfrontalières en voie de développement et l'amélioration des relations ville-campagne afin que les impulsions en faveur du développement touchent plus vite et plus fortement l'hinterland rural des villes.

L'accessibilité aux infrastructures de transports, de communication et de savoir		
SDE-GR :	SDEC :	SDER :
<p><i>Renforcer l'accessibilité de la GR.</i></p> <p><i>Améliorer l'accès au savoir.</i></p> <p><i>Renforcer les infrastructures de communication.</i></p>	<p><i>Garantir un accès égal à l'infrastructure et au savoir.</i></p> <p><i>Note : le SDEC insiste sur la promotion des NTIC⁶ et de son utilisation au service des collectivités.</i></p>	<p><i>Améliorer l'accessibilité au territoire wallon et gérer la mobilité.</i></p> <p><i>Note : le SDER ne traite que très peu les secteurs des formations, de la communication et des NTIC.</i></p>

Commentaires :

Pratiquement, le SDE propose :

- pour l'accessibilité : de renforcer les infrastructures de mobilité partagées pour les personnes et, pour les marchandises, la promotion d'une gestion multimodale de qualité, ainsi que la création d'un euro-corridor de fret, la promotion de l'accessibilité interne, l'harmonisation des tarifs et à terme la création de compagnies transfrontalières ;

⁶ Nouvelles technologies de l'information

- pour la formation des personnes : le développement du multilinguisme, des réseaux d'universités et d'instituts de formation et de formation continue ;
- pour les communications : la création d'outils Internet, SIG⁷ et NTIC (soit pour les entreprises, soit pour la gestion de l'environnement ou autres services aux collectivités, soit au service des personnes – ex : maisons de la communication), la création d'un outil de promotion touristique commun.

Le schéma intègre la communication et ses nouvelles applications à ces différentes démarches : elle devient un instrument de développement autant des personnes que des entreprises et des régions.

La préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel		
SDE-GR :	SDEC :	SDER :
<i>Valoriser de manière durable l'important potentiel patrimonial historique et naturel de la GR</i>	<i>Gérer prudemment la nature et le patrimoine culturel</i>	<i>Valoriser le patrimoine et protéger les ressources</i>

Commentaires :

Les trois schémas s'accordent sur une volonté de trouver un équilibre entre d'une part les exigences immédiates engendrées par des conjonctures locales et régionales souvent difficiles (récession économique, augmentation du chômage et déstabilisation sociale) et d'autre part la volonté de préserver un capital pour les générations futures.

2.2 COMPARAISON D'OBJECTIFS : LES AIRES MÉTROPOLITAINES EUROPÉENNES

Le SDE est par essence un projet globalement pensé autour du concept de coopérations transfrontalières. Qu'il s'agisse des travailleurs transfrontaliers, des coopérations dans les domaines économiques, de formation, des transports ou encore de la réduction du chômage, tout est envisagé dans cette optique transfrontalière.

Les aires métropolitaines sont des régions urbaines définies par l'Union Européenne comme regroupant des métropoles comptant plus d'un million d'habitants⁸. En fait, c'est devenu davantage un instrument de travail interne à l'UE qui, par la force des choses, est devenu un terme de référence.

La Commission européenne a établi la GR comme l'une des quatre aires métropolitaines englobant la Wallonie.

⁷ Système d'information géographique (GIS en anglais)

⁸ L'espace SLL+ fut rattaché à la macro région « Centre des capitales » par la commission européenne - En réf : Commission européenne, Europe 2000+, *Coopération pour l'aménagement du territoire européen, Luxembourg, 1994, pp 175-183.*- Mais dans les faits le SLL+ en est détaché autant d'un point de vue socio-économique que des structures lourdes et moyens de communication.

Le SDE ne fait pas directement référence à cette problématique. Cependant un des objectifs affichés par le GR est le délestage des grandes régions métropolitaines européennes, en particulier la zone Rhin-Main, l'espace Rhin-Ruhr, le Randstad et la Région parisienne. Cette volonté d'une région non métropolitaine de s'affirmer par rapport aux grandes aires métropolitaines voisines revient à plusieurs reprises dans le SDE. Il prône un renforcement des réseaux de villes et des coopérations accrues aux différents niveaux transfrontaliers (espaces urbains transfrontaliers et coopération dans les secteurs agricoles transfrontaliers).

2.3 COMPARAISON D'OBJECTIFS : LE CONTRAT D'AVENIR POUR LA WALLONIE

Le contrat d'avenir pour la Wallonie (CAW⁹), se réfère à de nombreuses reprises au SDER et au SDEC.

Les trois axes du SDE (les réseaux de villes et les nouvelles relations ville-campagne, l'accessibilité aux infrastructures de transports, de communication et de savoir, et la préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel) sont diversement abordés par le CAW :

⁹ Le CAW (2000) présente dans sa première partie 4 priorités et 10 principes communs d'avenirs. Sa seconde partie est consacrée aux 20 groupes de mesures (première phase d'actions pour 2000 et 2001). La troisième partie regroupe les fiches thématiques de l'ensemble des mesures envisagées par le CAW.

<p>Les réseaux de villes et les nouvelles relations ville-campagne¹⁰ :</p>	<p>La volonté d'équilibre entre les mondes urbains et ruraux ainsi que la redistribution des acquis, des facilités et des priorités entre villes et campagnes ne sont pas étudiées par le CAW.</p> <p>Le contrat souligne la nécessité de revitaliser le cadre de vie par un réaménagement des villes. Il insiste également pour redonner aux campagnes les clefs de leur réussite, mais le lien n'est pas fait entre ces deux composantes du tissu socio-économique wallon.</p>
<p>L'accessibilité aux infrastructures de transports¹¹ :</p>	<p>Il est normal pour une Région comme la Wallonie située à un des nœuds de communication les plus importants d'Europe, de mettre la mobilité au centre de ses préoccupations. Le CAW place ainsi dans ses 10 principes communs d'actions <i>une politique de mobilité efficace, sociale et respectueuse de l'environnement</i>. Ce précepte reviendra comme une exigence dans les mesures d'actions et dans les fiches thématiques relatives à la mobilité, au cadre de vie et à l'environnement.</p>
<p>L'accessibilité aux infrastructures de communication et de savoir¹² :</p>	<p>Une des quatre priorités du CAW est <i>"la société de la connaissance"</i>.</p> <p>Dans les 20 mesures qu'il propose apparaissent la modernisation de l'enseignement technique et professionnel¹³ et plus largement en recherche et développement : l'innovation industrielle, l'incitation au développement et à l'utilisation de technologies nouvelles dans le domaine de l'environnement, de l'énergie et de l'agriculture.</p> <p>Sa fiche thématique sur les TIC¹⁴ reprend des idées concrètes telles les <i>Cybers Ecoles, le WIN, l'évaluation et la mise en place de formations et le développement du recours au TIC dans les administrations</i>.</p>
<p>La préservation et la mise en valeur du patrimoine naturel et culturel¹⁵ :</p>	<p>Le souci constant du cadre et de la qualité de la vie est le premier des 10 principes d'actions proposés par le CAW.</p> <p>Le développement durable et intégré est un des axes structurant du CAW.</p> <p>Par contre, il est peu fait référence au patrimoine culturel de la Wallonie.</p>

Le contrat d'avenir et le SDE, d'accord sur leurs intentions, ne divergent en définitive que sur les modalités de leurs mises en œuvres, le contrat ne reprenant pas la dimension toute particulière au GR, la transfrontaliarité.

¹⁰ Agriculture : fiche 56 ; Rénovation et revitalisation urbaines : fiche 70.2 ; Monde rural : fiche 73 du CAW.

¹¹ Mobilité : fiches 75 du CAW.

¹² Technologie de l'information et de la communication : fiche 52 du CAW.

¹³ Première phase d'action, mesure 10

¹⁴ Technologies de l'Information et de la Communication

¹⁵ Environnement : fiches 71 ; Biodiversité : fiche 72 du CAW.

2.4 CRITIQUES, COMMENTAIRES ET CONCLUSIONS

En 1970, quand les chefs d'État allemand et français décident de lancer les bases d'un nouveau type de développement économique et social - la coopération transfrontalière -, ils ouvrent une aventure, un projet qui encore de nos jours est considéré comme précurseur.

Le chemin choisi par la Grande région (GR) via le Schéma de développement économique (SDE) est positif : il demeure comme un jalon dans la construction de ces espaces transfrontaliers. Néanmoins, trop lointain des réalités de terrain et peu homogène, il apparaît trop détaché du tissu transfrontalier.

De plus, ce projet doit ménager les contraintes politiques et administratives d'une vingtaine d'instances. Il y a la commission gouvernementale, la commission régionale et 9 groupes d'experts, le sommet de la Grande région, le conseil parlementaire interrégional et ses cinq commissions, le comité économique et social de la Grande Région, les deux PIC et leurs groupes d'experts. A ceci il faut ajouter les états nationaux, les gouvernements régionaux et leurs administrations ainsi que d'autres institutions de contrôle et de suivi interne à la Commission européenne.

Ces difficultés n'ont pas empêché la GR de progresser : le SDE est en cours d'élaboration et d'autres projets le suivent déjà.

Un de ces projets, le Pôle Européen de Développement (PED), que Monsieur DELORS - alors Président de la Commission européenne - qualifia de *laboratoire de l'Europe*, est traité dans la section suivante, à titre d'exemple de cette dynamique nouvelle de la Grande Région.

Si l'espace SSL+ est devenu une sphère de réflexion détachée des réalités de terrains, des projets comme le PED lui permettent de se repositionner dans le concret. Le rôle du SDE de la Grande Région est d'offrir un cadre d'actions et de réflexions à des projets concrets tels le PED.

3. L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET LE PED

Le 27 mai 1993¹⁶, une déclaration conjointe de maires et de bourgmestres de municipalités situées au cœur de la Grande Région, aux confins du Luxembourg et de la Lorraine, pousse un cran plus loin la politique transfrontalière en décidant de *créer une agglomération transfrontalière*. Issue de cette déclaration, la Charte d'Agglomération¹⁷ entend *"définir une politique commune d'aménagement du territoire"* (art. 2 de la Charte).

La Charte intègre le développement économique. Le PED y figure tout naturellement.

Trois organes assurent la gestion et la cohérence politique du projet de PED: le Comité d'accompagnement politique (CAP), la Commission permanente de coordination (CPC) et l'Équipe technique internationale (ETI). Le CAP regroupe à l'échelon ministériel les autorités des trois pays. Il définit les grandes orientations et assure le suivi au niveau européen. La CPC est l'outil de gestion et de contrôle du PED. Elle en définit le programme et son suivi. L'ETI, enfin, est l'instrument de terrain du PED. Pour la Wallonie, c'est l'Intercommunale de développement économique de la Province du Luxembourg (IDELUX) qui est responsable de son opérationnalité.

Le cadre de ce projet PED est triple :

- la Grande Région et son SDE,
- le Charte d'Agglomération,
- une volonté marquée par les élus locaux de reconverter leur commune marquée par quarante années de récession.

Le défi de la reconversion économique et sociale demeure l'objectif principal même si ce n'est pas l'unique priorité. On parle également de protection de patrimoine, de formation, de culture et de communication.

Après une brève introduction géographique sur la réalité spatiale de l'Agglomération transfrontalière, nous allons successivement comparer les objectifs de la Charte d'Agglomération avec ceux du SDER, des euro-corridors et Aires métropolitaines européens et du Contrat d'Avenir pour la Wallonie.

3.1 RÉALITÉ SPATIALE

3.1.1 Situation et occupation du sol

L'agglomération compte 114.200 habitants (1990-91) répartis sur une surface de 338 km², soit selon une densité moyenne de 338 hab/km². Les plus fortes densités de population se retrouvent dans les anciens centres sidérurgiques des fonds de vallées : Differdange, Herserange, Longwy, Mont-St-Martin, Saulnes, etc (cf carte1). Les densités diminuent fortement depuis ce centre urbanisé vers le nord et l'ouest de l'agglomération, la partie belge, notamment, présentant une forte dominante rurale.

¹⁶ Cette déclaration sera officialisée par la résolution commune des gouvernements français, luxembourgeois et de l'exécutif de la Région wallonne du 29 octobre 1993.

On distingue dans certaines parties des zones densément peuplées un habitat ouvrier de type "cité jardin" construit au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle (Mont-St-Martin - Plateau, Heumont). Les zones d'urbanisation récente, issues du développement du travail transfrontalier associé à la croissance du tertiaire, sont caractérisées par des lotissements pavillonnaires. Elles se répartissent dans les vallées du nord en Belgique (Aubange, Messancy, Buvange), de l'est au Grand-Duché (Bascharange) et de l'ouest en France (Romain, Cosnes), ainsi que sur le plateau de Villers-la-Montagne au sud. Il s'agit de zones à dominante rurale, agricole ou forestière, desservies tant par des routes nationales que par des transports en commun urbains.

Les espaces agricoles et boisés occupent 83% du territoire de l'agglomération transfrontalière. On retrouve les forêts essentiellement dans les zones de haute altitude, tandis que les surfaces agricoles se localisent surtout dans les fonds de vallée et les plateaux de faible altitude (cartes 3 et 4).

On remarque la forte détermination topographique des zones urbanisées (10% du territoire) et, de manière encore plus marquée, des zones industrielles et commerciales (carte 3 et 4). Ces occupations du sol se retrouvent quasi exclusivement le long des axes de communication traditionnels des fonds de vallées, ce qui ne va d'ailleurs pas sans poser des problèmes d'écoulement des eaux de surface. L'imperméabilisation des terres en Belgique, notamment au travers de l'implantation de complexes commerciaux, accentue les crues et inondations dans les régions frontalières en aval.

La desserte routière de l'agglomération est insuffisante et ce malgré la proximité des grands axes autoroutiers. Les embouteillages sont journaliers. De même, la desserte en lignes ferroviaires internationales n'est pas spécialement favorable : la ligne de TGV – Est (Paris-Metz) en projet devrait compenser à terme ce manque relatif.

Les transports publics urbains sont constitués de quatre réseaux juxtaposés, mais de gros efforts d'interconnexion sont réalisés pour faciliter les navettes des transfrontaliers.

Le PED regroupe différents sites industriels. Ces sites sont répartis aux voisinages directs des frontières. Ils sont tous situés au sein la zone géographique de la Charte d'Agglomération.

3.1.2 Histoire et économie

Cette région fut longtemps associée à son secteur sidérurgique de pointe. Les celtes y exploitaient déjà le fer qui affleurait. La Gaume resta, jusqu'au 16^{ème} siècle, le siège de l'exploitation du fer en Europe.

La révolution industrielle du 19^{ème} unifia ces trois régions en un espace social et économique cohérent, surnommé alors le "*TEXAS LORRAIN*". La crise de la sidérurgie les a unies dans un même besoin de reconversion.

Par la suite, en effet, les importantes mutations socio-économiques du 20^{ème} siècle ont amené un fort déclin des zones d'ancienne industrialisation, partiellement compensé par une croissance d'emplois tertiaires (essentiellement au Grand-duché) et industriels de type récent (agro-alimentaire, chimie, biens d'équipements, etc.).

La croissance de l'emploi a principalement eu lieu en Belgique et au Grand-duché, ce qui a entraîné un progressif basculement des migrations transfrontalières. Ce sont des migrations croisées que l'on observe actuellement : les belges vont travailler au Grand-duché, les Luxembourgeois viennent loger en Belgique et les Français eux viennent travailler au Luxembourg. Ceci entraîne à long terme des restructurations sociologiques de la région.

La mise en place du projet PED lors de ces phases de reconversion a permis de recréer une dynamique de création d'emplois. Cette dynamique est davantage marquée en Belgique que chez ces voisins.

3.1.3 Environnement

Cette région, avant d'être un carrefour sidérurgique, était un plateau forestier dont les grès et calcaires ont été entaillés par la Chiers, la Messancy et leurs affluents. Ces cours d'eau formèrent ce paysage typique de vallées étroites et profondes.

Malgré son histoire industrielle, elle garde encore son identité rurale : les zones forestières, agricoles et semi-naturelles occupent encore plus de 75% de son territoire.

Il faut également noter que le PED, bien que projet à vocation essentiellement socio-économique, a intégré des réalisations de type environnementales : le pré-verdissement des sites, le nettoyage de la Chiers, l'entretien des espaces verts, le remodelage et l'assainissement de terrains industriels, etc.

3.2 COMPARAISON D'OBJECTIFS : LE SDER

Le PED fait partie intégrante de la GR et reprend donc ses trois axes prioritaires :

1. *Promouvoir l'organisation d'un réseau de ville*
2. *Assurer l'égalité d'accès aux infrastructures et aux connaissances*
3. *Gérer prudemment et développer le patrimoine*

Le lecteur se référera à la section 2 traitant de la GR et de son SDE pour ces trois points.

La charte d'agglomération du pôle européen de développement ajoute à ces priorités deux objectifs :

1. Favoriser la création d'emploi et de richesses	
Charte d'Agglomération du PED:	SDER :
<p><i>Rechercher un meilleur équilibre géographique entre l'habitat et l'emploi</i></p> <p><i>Juguler l'amplification croissante des migrations transfrontalières</i></p>	<p><i>Contribuer à la création d'emplois et de richesses</i></p>

Commentaires :

Au travers de ce thème porteur, on retrouve beaucoup de préoccupations des élus : l'emploi, la richesse des territoires, la formation et le maintien des "cerveaux". Il semble cependant que la traduction à un niveau *aménagement* soit peu adéquate. Inclure la problématique de l'habitat et envisager les migrations transfrontalières est en effet positif mais les assimiler à des causes d'un déséquilibre économique est plus discutable.

Le SDER préconise la valorisation des atouts wallons, l'amélioration des conditions d'implantations des entreprises, le développement de l'innovation et le recours aux systèmes de réseaux. Nous sommes bien dans une démarche d'économie territoriale. L'idéal aurait été d'intégrer à cette dernière les impératifs transfrontaliers prônés par le PED et la GR/SDE.

2. Améliorer l'image de marque du territoire	
Charte d'agglomération du PED	SDER
<p><i>Réaliser des actions concrètes (partenariat entre acteurs locaux et habitants)</i></p> <p><i>Mettre en œuvre une politique de communication volontariste</i></p> <p><i>Valoriser l'agglomération vis-à-vis de l'extérieur</i></p>	<p><i>Aspect non-traité directement par le schéma wallon.</i></p>

Commentaires :

Le recours à des instruments de promotion est un concept original à cette échelle, ce genre d'instruments se retrouvant généralement au niveau de l'entreprise, des villes ou des provinces.

Ce concept serait intéressant à jumeler à la notion d'identité collective développée par le SDER. Doter la population wallonne de traits communs, construire ou promouvoir cette identité collective, c'est un pas. Mais se doter ensuite de techniques et de moyens de communication aptes à développer une réelle démarche de communication et de valorisation doterait la région d'un instrument autrement plus efficace et ce autant d'un point de vue endogène - former cette identité collective - que d'un point de vue exogène - valoriser cette identité vis-à-vis de l'extérieur.

A l'instar de la Charte d'Agglomération, les thèmes de création d'emploi, de richesse et de formation sont traités comme axes centraux du Contrat d'Avenir¹⁸ : il est au cœur des réalités d'une région toujours en mal de reconversion et de développement social et économique¹⁹.

¹⁸ La première priorité du CAW est le développement économique durable, en particulier au travers des petites et très petites entreprises (PME & TPE). Une grande partie des principes communs et des groupes de mesures développés sont axés sur le thème du développement économique.

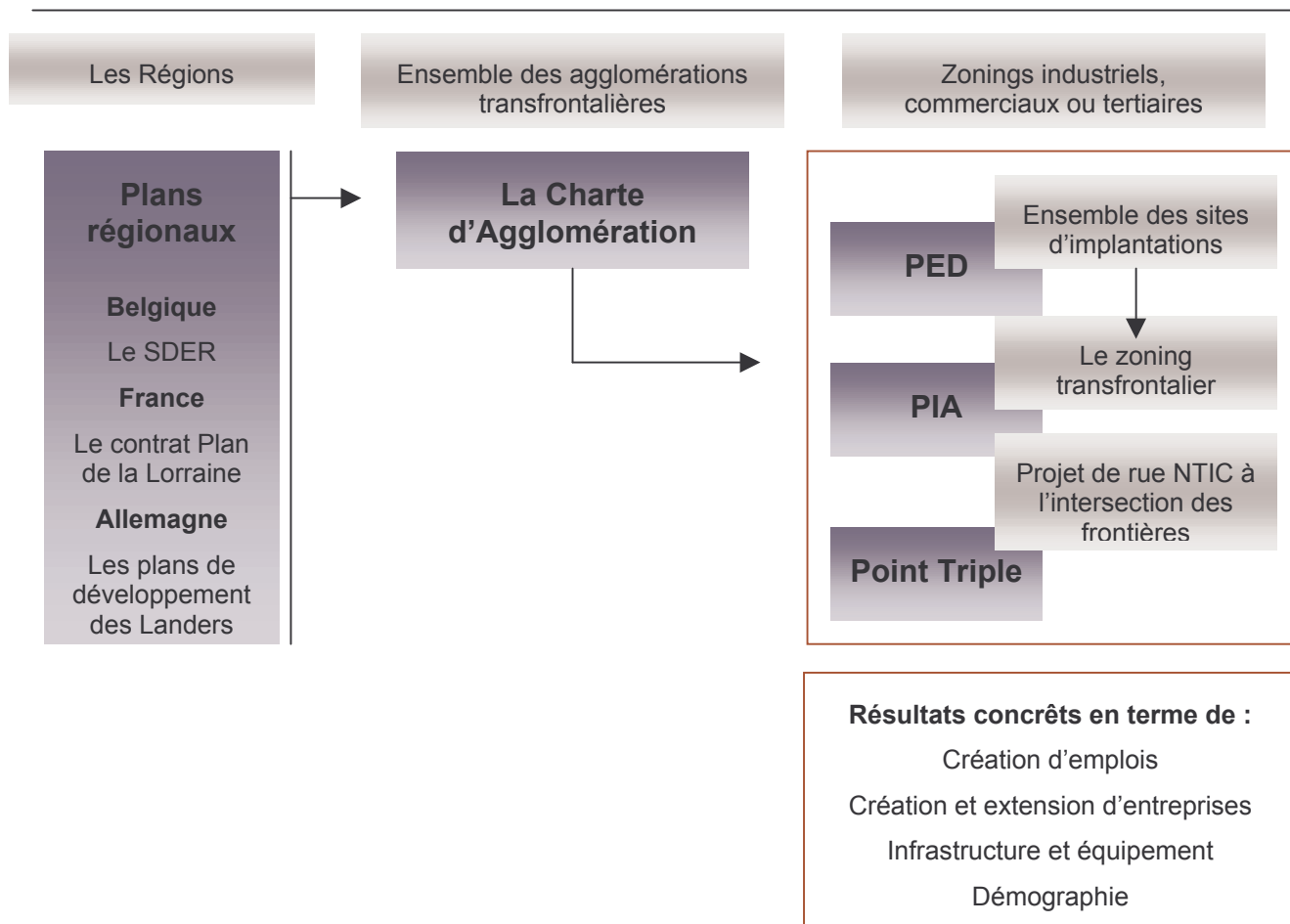
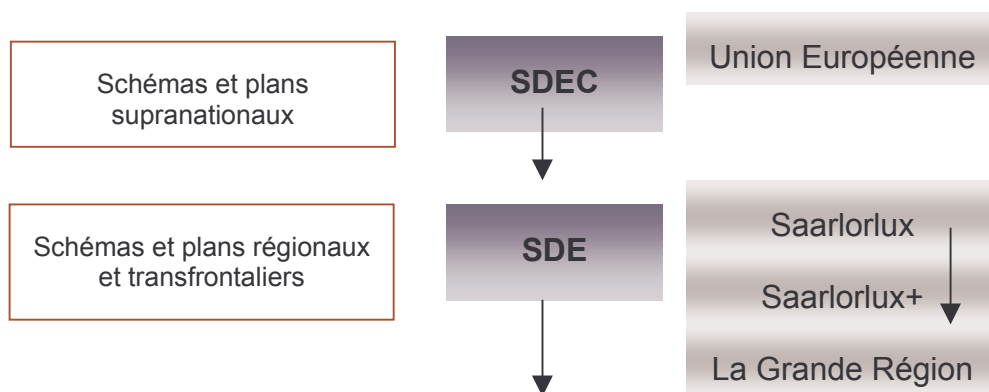
¹⁹ Il faut d'ailleurs noter que, mis à part quelques oublis —notamment ceux de la problématique transfrontalière et des services aux entreprises— le CAW a abordé ce sujet de façon très structurée et complète.

4. CONFRONTATION AVEC LA RÉALITÉ DE TERRAIN

Le PED constitue en quelque sorte le sommet d'une pyramide, l'aboutissement d'une démarche qui prend ses origines dans le SDEC.

Il met en pratique les directives, axes et recommandations du SDEC, du SDER et de la Charte d'Agglomération.

Ces résultats sont donc indirectement ceux des différents schémas et plans repris ci-dessous dans l'organigramme général.



4.1 BILAN QUANTITATIF DU PED

La congruence entre les objectifs d'un plan et ses réalisations reflète sa réussite et fournit les bases d'une réflexion sur ses enjeux futurs.

Le PED se voulait un plan concret, dotés d'objectifs chiffrés. Les chiffres repris ci-dessous ont été collectés pour estimer son action sur les régions transfrontalières qui y coopèrent.

Bilan en terme de création d'emplois

	<i>Emplois créés</i>					
	<i>Avec aides PED</i>	<i>Sans aides PED</i>	<i>Total</i>	<i>Exogènes création nouvelles entreprises</i>	<i>Endogènes extension entreprises locales</i>	<i>Total</i>
France	1 684	842	2 526	1 412	1 114	2 526
Belgique	788	674	1 462	1 104	358	1 462
Grand-Duché	219	1 024	1 243	1 243		1 243

Bilan en terme de création et d'extension d'entreprises (industrielles et commerciales)

	<i>Création</i>	<i>Extension</i>
France	20	23
Belgique	5	3
Grand-Duché	10	4

Bilan infrastructures et équipements (non exhaustif)

<i>Type</i>	<i>Réalisations (4 500 m de voies et réseaux divers)</i>
Grandes voies	Liaison transversale Longlaville-Mont Saint-Martin dit le barreau sud Liaison longitudinale ; notamment : section 6 entre RN 18 et frontière belge, section 3 entre RD 918 A et barreau sud Voie latérale à la Chiers Voie d'accès à la maison du PED
Assainissement	Réalisation de grands collecteurs Station d'épuration de l'agglomération
Eau	Canalisations
Électricité et gaz	Lignes, canalisations et desserte PIA
Télécommunications	Gaines et chambres souterraines

Bilan en terme démographique

<i>Taux d'accroissement annuel moyen de la population en Belgique</i>		
<i>Périodes</i>	<i>Province du Luxembourg</i>	<i>Royaume</i>
71-85	0,2	0,2
85-94	0,7	0,3

4.2 BILAN QUALITATIF : GR, PED & CHARTE D'AGGLOMÉRATION**4.2.1 La Grande Région**

Pour la GR, les trois priorités actuelles sont :

- l'harmonisation administrative ;
- le développement économique ;
- la mobilité des personnes.

Les concepts d'harmonisation administrative et au-delà, d'harmonisation fiscale, sont un des thèmes récurrents des réflexions trans-régionales. Ces harmonisations sont en effet un préalable essentiel à une réelle cohérence économique et sociale entre régions, mais seule une concertation au niveau du Conseil Européen des Ministres pourrait avoir un effet concret à ce point de vue. Rien n'est encore fait à l'heure actuelle²⁰. Pourtant, une harmonisation fiscale, sociale et administrative serait un réel accélérateur pour les projets tels ceux intégrés au sein de la Grande Région, notamment le PED.

La GR n'insuffle pas elle-même le développement économique, mais fournit un cadre stratégique à des projets concrets visant à agir directement sur le développement.

De l'observation des données macro-économiques illustrées par les différents tableaux, il apparaît clairement que le PED, projet phare de la Grande Région, a insufflé un dynamisme économique. Ce mouvement a été accentué par la proximité du Grand-Duché et l'embellie économique actuelle. Avec un taux de création d'emploi et de développement économique supérieur à la moyenne nationale, le Sud-Luxembourg est la province la plus dynamique du royaume.

Pour les trois régions transfrontalières, cela signifie pratiquement :

- 6.000 emplois nouveaux ;
- 60 projets d'entreprises ;
- 1,125 milliard d'euros d'investissement.

²⁰ Le sommet européen de Santa Maria da Fera du 19 juin 2000 a fait quelques pas en matière d'harmonisation fiscale. Ces négociations devraient aboutir à un compromis de directive au sommet de Nice en décembre 2000.

Le développement et la gestion de la mobilité demeure, malgré tout ce qui a déjà été réalisé, l'un des principaux enjeux des programmes à venir. Tant au niveau financier que conceptuel : il y a là une réelle nécessité de réflexion : quelle place et quel rôle doit tenir la mobilité dans cet espace ? Les enjeux sont nombreux : outre les problématiques de pollution et de développement durable, on peut penser à l'organisation du territoire, la gestion des espaces naturels, l'équilibre entre le monde urbain et rural, l'équité sociale, etc.

4.2.2 Le Pôle Européen de Développement

Le PED avance quant à lui trois axes complémentaires à ceux de la GR :

- promouvoir l'organisation d'un réseau de villes ;
- assurer l'égalité d'accès aux infrastructures et aux connaissances ;
- gérer prudemment et développer le patrimoine.

Mais le PED est avant toute chose un outil de reconversion de zone sinistrée par la chute de la sidérurgie.

La promotion de l'organisation d'un réseau de villes transfrontalier a pris forme et concept au travers du SDE et surtout, de la Charte d'Agglomération (cf. ci-dessous).

L'égalité d'accès aux infrastructures et aux connaissances est pour l'heure à l'état de réflexion. Cette stratégie d'élargissement du concept de développement transfrontalier à la culture, la formation et les technologies nouvelles est sans aucun doute l'un des atouts futurs du PED et plus généralement, des projets de développement transfrontaliers.

La gestion du patrimoine naturel et culturel est totalement intégrée à la démarche des sites industriels. Ces efforts se sont entre autres concrétisés par la reconversion de bâtiments industriels, le pré-verdissement des sites, le nettoyage de la Chiers, l'entretien des espaces verts, le remodelage et l'assainissement de terrains industriels...

4.2.3 La Charte d'Agglomération du PED

La Charte ajoute aux priorités du PED deux objectifs :

- la création d'emplois et de richesse (cf. SDE GR) ;
- l'amélioration de l'image de marque du territoire.

Pratiquement, cela signifie rechercher un meilleur équilibre géographique entre l'habitat et l'emploi, juguler l'amplification croissante des migrations transfrontalières, réaliser des actions concrètes de partenariat entre acteurs locaux et habitants, mettre en œuvre une politique de communication volontariste et valoriser l'agglomération vis-à-vis de l'extérieur.

Ces priorités sont traitées au travers de la Charte d'Agglomération et de programmes ponctuels (via les fonds Interreg). Mais, dans l'ensemble, ces objectifs sont soit délaissés, soit ne sont pas traités de façon structurée. Il conviendrait de pouvoir intégrer l'ensemble des projets au sein d'une démarche cohérente.

4.3 LES INGRÉDIENTS DE LA RÉUSSITE DU PED

Le PED est une incontestable réussite en terme de développement économique et de création d'emplois. On peut distinguer trois facteurs d'explication.

4.3.1 Existence d'une réalité socio-économique

Ces régions ont un même passé : un développement rapide et florissant grâce à leurs trésors minéraux, un manque de prévision dans l'après-guerre, un déclin économique et social entraîné par la restructuration du secteur sidérurgique, un déclin démographique et des difficultés persistantes d'adaptation et de reconversion.

Notons que l'absence de réalité socio-économique est la cause des échecs de certains programmes transfrontaliers comme c'est par exemple le cas en Région Champagne-Ardenne.

4.3.2 Existence d'une réalité démographique et d'une mobilité transfrontalière

Le bassin transfrontalier a toujours présenté une cohérence démographique et des flux de travailleurs et de consommateurs transfrontaliers. Il s'agissait, bien avant sa création sur le papier, d'une réelle agglomération transfrontalière.

Il est évident qu'outre la valeur symbolique et administrative, les frontières sont difficilement perméables quand elles correspondent à de réels obstacles naturels (régions boisées, zones naturelles protégées, etc.).

Dans des régions comme celles du bassins luxembourgeois, les gens sont habitués depuis toujours à commercer ensemble; la frontière entre les États n'est pas un obstacle psychologique pour la population. Aller travailler au Luxembourg ou en France fait partie des habitudes locales. Ceci est évidemment un des facteurs qui accentue la mobilité transfrontalière. Si par contre ces habitudes n'existent pas et que de plus, les infrastructures de transports sont également déficientes, les chances de réussite d'un programme transfrontalier sont nettement plus faibles.

4.3.3 Le projet s'est construit dans le concret

Le transfrontalier se distingue souvent du transrégional par son ancrage dans le concret. Les programmes de coopération sont dotés d'objectifs et de moyens qui correspondent à des besoins locaux.

Le transrégional, souvent matérialisé au travers de plans, fournit une stratégie de développement, tandis que le rôle des démarches transfrontalières est de concrétiser les projets qui s'inscrivent dans ces stratégies.

C'est pourquoi la création de structures intégrées en terme d'urbanisme, de transports et d'infrastructures sociales est indispensable à la réussite de projets de développement transfrontaliers, de même que des supports économiques et industriels adaptés (par exemple : la mise sur pied de capital-risque, comme pour le PED).

4.3.4 Remarque

Il faut enfin noter que la réussite et le développement du PED n'est pas homogène dans les trois pays.

Le Luxembourg, fort de son taux de développement, s'est peu soucié d'un projet qui se destinait de toute façon à être une réussite: le taux d'occupation des sites au Grand-duché est très nettement supérieur à ceux de ses voisins.

La France, entre autre ralentie par son système administratif centralisé, n'a pas pu exploiter l'opportunité du PED de manière optimale: le PIA côté français est pratiquement inoccupé et sert davantage de relais aux gens du voyage.

La Belgique, enfin, a davantage misé sur ce projet. La province du Luxembourg, au travers de l'intercommunale Intersud, a su profiter de l'opportunité du PED. Les sites du PED sont bien exploités, ce qui a permis aux courbes de l'emploi et de la pression démographique de s'inverser. Le fait que l'intercommunale Intersud soit en charge de la gestion et du développement à la fois des sites du PED et des projets Interreg a insufflé un dynamisme et une cohérence à l'ensemble de la démarche. Notons également qu'Intersud emploie également une personne chargée de gérer quotidiennement les différents relais entre les trois régions (administrations, intercommunales, associations, entreprises...).

Le cadre de notre étude ne nous permet pas d'affirmer que les ingrédients de la réussite du PED soient transposables à d'autres projets transfrontaliers. Néanmoins, il nous paraît clair que les espaces qui bénéficient de cet environnement favorable verront plus facilement (en termes financiers et en termes de délais) une collaboration transfrontalière aboutir.

5. CONCLUSION : UTILITÉ DU PROJET TRANSFRONTALIER POUR LA WALLONIE

Les deux plans transfrontaliers étudiés - le PED/Charte d'Agglomération et le SDE/GR - introduisent chacun une idée originale absente du SDER. Le tableau ci-dessous les reprend et pour chacune d'elles, pose quatre questions :

- Sont-elles originales et en quoi ?
- Sont-elles compatibles avec les grandes options de base du SDER wallon ?
- Sont-elles utiles au développement de la Wallonie ?
- Comment peut-on imaginer de possibles synergies avec la Région wallonne ?

	SDE/GR	PED / Charte d'Agglomération
Apport majeur	<i>Réseau de ville</i>	<i>Promotion de la région</i>
Quelles originalités ?	Mise en commun et partage de ressources en terme d'économie, de mobilité et de ressources.	Doter la région d'un instrument de communication et de promotion des atouts et des produits de la région.
Est-ce en comptabilité avec le SDER ?	Oui, le CAW reprend cette nécessité de construire des systèmes de réseaux. Le SDER pourrait intégrer cette notion à son approche des villes intra et extra régionales.	Oui, on pourrait imaginer que le SDER insère cette dimension à la mise en œuvre de son projet.
Est-ce utile au développement de la Wallonie ?	Oui, les villes wallonnes souffrent de ce manque de réseau.	Oui, et ce principe est déjà pratiqué par certains parastataux, notamment l'AWEX.
Des synergies ?	Le SDE/GR propose le développement et la structuration des agglomérations transfrontalières, ce qui ne peut a priori qu'intéresser la Région dans l'avenir.	Elle existe déjà au sein du programme PED (mise en œuvre de la Charte). L'étendre au niveau de la région et de l'ensemble de ses programmes transfrontaliers serait un outil efficace de promotion de la région.

Le SDE, comme le PED d'ailleurs, invoque la mise en place d'un réseau de villes. Cette démarche paraît normale au vu des tendances actuelles de *clustering* et les nécessités d'organisation dans l'espace européen. L'idée d'étendre ces coopérations aux villes d'agglomérations transfrontalières est également présentée comme un des enjeux des futures coopérations entre pays européens.

Le SDER a tout intérêt à intégrer ces démarches. Les coopérations transfrontalières sont déjà une réalité : les villes voisines s'organisent, les intercommunales de développement ont pris contact et collaborent au sein de programmes communs, tels le PED, et une volonté est apparue au niveau politique de développer des relations entre villes et régions transfrontalières.

Le SDER œuvre déjà en ce sens : les 4 aires de coopération transrégionale sont intégrées à la structure spatiale du territoire wallon. Elles sont citées comme un de ces enjeux futurs en terme de développement.

En ce qui concerne la création d'un système de réseau de villes intra-wallonne, la question est plus nuancée. Historiquement, la Wallonie est un agrégat d'anciennes principautés qui tiennent à leurs prérogatives et indépendance. Cette tendance est accentuée par la jeunesse de la Région wallonne.

Mais ceci n'efface pas une tendance marquée, tant par le SDER que par le CAW, de doter la Région de structures de coopération efficaces entre sociétés, administrations, universités et centres urbains.

Un projet de POLY-VILLES, introduit par le premier projet de plan d'aménagement du territoire, le Plan Régional Wallon (PRW²¹), avait été imaginé dans le but de créer une dynamique intra-wallonne. Ce projet a été abandonné pour des raisons d'intérêts politiques et des difficultés pratiques de mise en œuvre au sein de la Région. De plus, ce projet considérait la Wallonie comme repliée sur elle-même. Le SDER a rejeté cette notion d'insularité pour tourner la Wallonie vers ses voisins et l'intégrer à l'ensemble européen. Les deux démarches pourraient être conjuguées en imaginant, comme le fait le SDE/GR, un réseau de villes transfrontalier ouvert vers les autres régions européennes.

La Charte d'Agglomération et le PED proposent d'améliorer l'image de marque de son territoire à travers trois mesures :

- la réalisation d'actions concrètes en partenariat avec les habitants et les acteurs locaux,
- la mise en œuvre d'une politique de communication volontariste,
- la valorisation vis à vis de l'extérieur.

Le SDER pourrait trouver là un instrument de promotion de ses atouts économiques, touristiques et naturels ainsi qu'un outil de communication avec sa population – *à rapprocher de sa volonté de créer une identité collective*– de promotion de sa culture et de son identité propre.

²¹ Deux avant-projets de plans régionaux wallons ont été élaborés (1985, 1995).

6. BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE

- SDEC, Schéma de développement de l'espace communautaire*, Union Européenne
- SDER, Schéma de développement de l'espace régional de la Région wallonne*, Mai 1999
- Atlas de Wallonie*
- SOS, "Vers un schéma d'objectifs stratégiques"*, Eurorégion, Bruxelles, janvier 2000
- V.BIOT, A.COLARD et alii* : Enjeux et difficultés de l'aménagement du territoire dans l'Union européenne : vision européenne et collaborations supra régionales, revue BELGEO, 2000, à paraître
- PED, 10 ans, un espace nouveau, un avenir partagé*, IDELUX, octobre 95
- Idelux, idelux finances, AIVE*, IDELUX, document de présentation
- Schéma de développement de l'espace SAARLORLUX+*, Frankfurt-sur-le-main, octobre 1999
- L'espace au point triple du PED, INTERREG 2 Wallonie - Lorraine - Luxembourg*, Comité de suivi, IDELUX, Juillet 98
- Rôle de l'information et de l'innovation dans l'intégration des régions transfrontalières*, Dr Hans-Ulrich WEBER, Geographisches Institut Ruhr-Universität Bochum, RFA, article non daté
- SAARLORLUX+ Planifier l'avenir*, Communiqué de presse, IDELUX, novembre 1999
- Réflexion sur une stratégie d'organisation territoriale des espaces urbains transfrontaliers: agglomérations ou réseaux de villes transfrontalières dans l'espace SLL+*, article de Marie-France GAUNARD, Metz, 1997
- TRANSFRONTALIA- LIEGE, note de présentation Saarlорlux*, note non signée, LIEGE, Mars 1998
- Le Pole Européen de Développement, Bilan de 10 années de coopération transfrontalière*, IDELUX, octobre 1995
- SAARLORLUX, la coopération transfrontalière du Conseil Régional de Lorraine*, Nancy, 1998
- Avis du Comité de Pilotage du projet d'agglomération Transfrontalière*, Commission permanente de coordination du PED, juin 1993
- EUREFI, Fonds transfrontalier de développement*, brochure de présentation, EUREFI, Longlaville
- ATLAS de l'agglomération transfrontalière du PED 2000*, Maison de PED, Association Transfrontalière de l'agglomération du PED, 2000
- Projet d'Agglomération Transfrontalière du PED, charte d'agglomération, phase diagnostique*, Association Transfrontalière de l'Agglomération du PED, LONGWY, juillet 1997
- Programme directeur d'aménagement du territoire, projet mai 1999*, Ministère de l'aménagement du territoire Grand-Duché de Luxembourg
- Déclaration commune du 4ème sommet de la grande Région*, TREVE, novembre 1998
- Note concernant la problématique SLL+*, Mercuriale 1996, IDELUX
- Rapport de la Rhénanie-Palatinat concernant l'application de la déclaration commune du 4ème sommet de la Grande Région*, Rhénanie-Palatinat, Chancellerie d'Etat, nov 1998
- Compte rendu de la réunion du comité de suivi du programme Interreg Wallonie-Lorraine-Luxembourg*, Préfecture de la Région Lorraine, METZ, février 1998
- Interreg 2, Procès-verbal de la réunion du comité de suivi*, MAT, Luxembourg, janvier 1997
- Le PED, laboratoire de l'Europe au 1000e*, discours prononcé par J. Planchard, Luxembourg, Conseil Provincial, octobre 1995
- Le PED: un exemple concret de reconversion d'une région en déclin par la coopération transfrontalière*, l'Equipe Technique de l'IDELUX, La Wallonie n21, 1990
- L'Agglomération Transfrontalière du PED, expérience et perspectives d'un programme trinational de restructuration économique*, Ch. SCHULZ, Revue Géographique de l'Est, 1996 - 2
- Listes des projets ayant fait l'objet d'acceptation par les partenaires du programme Interreg 2 Wallonie - Lorraine - Luxembourg*, 1999

Interreg 2 Wallonie - Lorraine - Luxembourg, tableau d'avancement financier des projets, Namur, Intercabinet du 09/03/99

Perspectives de développement pour SLL+ dans le contexte des régions du centre des capitales, Grand-Duché de Luxembourg, Ministère de l'Aménagement du Territoire, Luxembourg, juillet 1995

PED, diagnostique et programme d'action communs, IDELUX, janvier 1998

PED, rapport d'activités conjoint sous la présidence luxembourgeoise, CAP, juillet 1997

Le PED: expérience de développement local transfrontalier, mémoire présenté par S. PLAINCHAMP, Université de Liège, 1998

Site: www.grande-region.lu

Site: www.sarlorldux.com

Site: www.saarlorldux.com

Site: www.idan.org

Chapitre II : LIÈGE (MHAL) AU SEIN DE L'EUREGIO MEUSE-RHIN

1. RÉALITÉS SPATIALES DE L'AIRE CONCERNÉE

Le territoire de l'Euregio Meuse-Rhin (EMR) couvre une superficie de 10 745 km² et compte 3,7 millions d'habitants. Il s'inscrit dans l'AMNO ainsi que dans l'eurocorridor Lille – Bruxelles – Cologne. Il occupe une position centrale entre la Randstad Holland, le bassin de la Ruhr et le triangle Bruxelles / Anvers / Gand (**Figure II 1**). Ce territoire est aussi souvent appelé "MHAL" par assimilation à son noyau urbain (initiales des villes principales : Maastricht, Hasselt, Aix-la-Chapelle et Liège).

Du point de vue physique, la région se caractérise par sa diversité. En son centre on trouve la vallée de la Meuse orientée approximativement Sud – Ouest / Nord – Est. Elle est bordée au Nord – Est par le Selfkant, au Nord – Ouest par les plateaux de Campine et de Hesbaye. On trouve au Sud – Est le massif de l'Ardenne – Eifel. Le réseau urbain MHAL offre également une belle diversité. Il se compose des agglomérations de Liège, Aix, Hasselt / Genk et Maastricht / Heerlen qui comptent respectivement 660 000, 500 000, 150 000 et 400 000 habitants. La distance moyenne entre chacune de ces villes est d'environ 50 km (**Figure II 2**).

Le territoire de l'EMR n'a pas toujours été divisé par des frontières nationales. A l'époque romaine, l'existence de voies de communication dans la région lui assurait une certaine cohérence. Sous Charlemagne, il devient une des places centrales européennes. Il a par la suite appartenu à la Principauté de Liège et au Duché de Limbourg et ses populations ont une expérience commune de la révolution française. Si le Traité de Vienne (1815) partage le territoire entre l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique, on retrouve tout de même dans l'industrie lourde, l'activité extractive et les problèmes de reconversion qui s'ensuivent un patrimoine commun.

Les activités économiques varient beaucoup à travers le territoire transfrontalier. En milieu rural, on trouve de l'agriculture en Hesbaye, dans le Pays de Herve et dans le Selfkant, tandis que la forêt domine en Campine, en Ardenne – Eifel et autour de l'agglomération aixoise. Chacune des villes et des régions a ses spécificités économiques (**Figure II 3**). A Liège, centre culturel et économique wallon, on mettra en avant la sidérurgie, les services professionnels internationaux. Dans le Limbourg belge, où Hasselt joue un rôle de centre administratif, l'industrie du bois, les constructions électriques et électroniques, la chaussure et l'habillement dominant. Le Sud-Limbourg néerlandais dispose d'une activité industrielle diversifiée avec néanmoins une spécialisation en construction électrique et électronique. Maastricht quant à elle regroupe plusieurs instituts internationaux. Le centre culturel et économique d'Aix et sa *Regio* accueillent également différents types d'activités, parmi lesquelles on épinglera les entreprises high-tech.

Mais ce qui est intéressant à noter, c'est que les régions du territoire MHAL ont des similitudes : elles ont toutes connu un déclin de leurs industries traditionnelles (activité minière, sidérurgie, textile, voire électronique), accompagné de la perte de plusieurs dizaines de milliers d'emploi. Elles ont été marquées pareillement par le besoin de reconversion et connaissent toutes aujourd'hui une tendance à la tertiarisation. Remarquons enfin que l'activité industrielle est plus homogène entre chaque composante eurégionale qu'entre chacune de celles-ci et leur économie nationale.

Au-delà des spécificités régionales citées plus haut, on peut souligner l'existence de trois zones d'activités qui transcendent les frontières (COMMISSION INTERNATIONALE DE COORDINATION, 1993). Il s'agit d'une première zone nord-sud parallèle à l'E25 (Liège – Visé – Maastricht, ancien bassin minier et sidérurgique), d'une deuxième est-ouest le long de l'E314 (ancien axe d'extraction du charbon aujourd'hui reconverti en industries "de surface") et d'une troisième est-ouest le long de l'E40 et de l'E313 (Hasselt – Tongres – Liège – Verviers – Aix, en relation avec le port d'Anvers).

Du point de vue des densités de population, elles s'ajustent parfois très visiblement à la trame des axes économiques existants. Par exemple, il existe entre Aix et Heerlen une agglomération d'un seul tenant, tandis que Liège, Maastricht et Hasselt – Genk présentent des agglomérations individuelles plus compactes et isolées. Par ailleurs, on retrouve dans le Parc des Trois Pays et l'Ardenne – Eifel de moindres densités de population. Les plus fortes se situent en revanche au niveau de *"Liège et sa périphérie, le centre du Limbourg belge, les régions ouest et est du Sud-Limbourg néerlandais, particulièrement le long de la frontière germano-néerlandaise, et la région située au nord-ouest d'Aix"* (GAZON J., DELAVAL T., 1992). Remarquons enfin que dans les 3,7 millions d'habitants de l'Eurégion, la province de Liège compte pour moins de 30%, les deux Limbourg pour chacun 20% environ et la Région d'Aix pour un peu plus de 30%.

L'Euregio comporte quatre universités (Aix, Liège, Maastricht, Diepenbeek), une dizaine d'instituts d'enseignement supérieur et des instituts de recherche, privés ou rattachés aux universités (particulièrement à Aix).

Du point de vue de l'accessibilité et des transports, les autoroutes E25, E314 et E40/42 desservent l'Euregio dans les directions Nord-Sud et Est-Ouest. Les lignes ferroviaires assurent également ce type de liaisons (Maastricht – Liège – Luxembourg, Londres – Bruxelles – Cologne, Paris – Liège – Cologne), certaines étant assurées par des trains à grande vitesse. Par ailleurs, les marchandises peuvent également y circuler par rail : la liaison Anvers – Rhin / Ruhr passe par la ligne Hasselt – Liège – Aix. Le transport fluvial est aussi présent en Euregio par la présence de l'important port de Liège et grâce aux canaux Albert et Juliana. Enfin, deux aéroports (Liège et Maastricht – Aachen) y sont implantés (**Figures II 4 et II 5**).

D'une manière générale, on peut affirmer que l'EMR dispose d'atouts, notamment en infrastructures, et d'un bon potentiel de développement à exploiter.

2. STRUCTURES DE COOPÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES

2.1 COMMISSIONS INTERÉTATIQUES EN AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Un premier type de structure de coopérations transfrontalières est celui des commissions internationales en aménagement du territoire, prévues par Traité. Trois structures concernent le territoire "MHAL" :

- la Commission spéciale pour l'Aménagement du Territoire du Benelux avec plus particulièrement la Commission frontalière Est;
- la Commission d'Aménagement du Territoire germano-néerlandaise avec plus particulièrement la sous-commission Sud ;
- la Commission d'Aménagement du Territoire germano-belge.

"L'objectif premier de ces commissions frontalières consiste à procéder à l'échange d'informations, à la coordination des plans et à la concertation pour des problèmes que posent des développements dans le domaine de l'aménagement du territoire" (GROUPE DE TRAVAIL INTERNATIONAL, 1996) . En cas de conflit par exemple, si une décision est prise d'un côté de la frontière à l'encontre de l'avis du pays voisin, les discussions à ce niveau peuvent parfois permettre d'aboutir à un impact négatif moins important pour ce pays.

Ces Commissions couvrent de vastes territoires mais il faut remarquer que celui de la Commission Est correspond largement au territoire de la région MHAL. Elles n'ont pas pour mission de développer des projets transfrontaliers mais elles peuvent opérer comme intermédiaires, par le biais des institutions représentées. Nous verrons ainsi plus particulièrement le rôle que tient l'Union économique Benelux dans le suivi du projet MHAL, notamment au niveau de la Concertation politique MHAL.

2.2 EUREGIO MEUSE-RHIN

Un deuxième type de structure de coopération est celui des coopérations eurégionales qui correspondent aux Régions Européennes dites Euregios. Dès 1958, mais surtout depuis les années septante, cinq Eurégios ont été créées le long de la frontière germano-hollandaise, dans le but d'organiser à long terme la coopération transfrontalière, sur différents thèmes. Ces coopérations sont plus ou moins fortement institutionnalisées. Elles varient par la nature des structures qu'elles ont adoptées mais aussi par les compétences que leurs membres peuvent exercer.

L'Euregio Meuse-Rhin (EMR), qui nous intéresse plus particulièrement, est une coopération transfrontalière entre cinq partenaires (**Figure II 6**) qui couvre quatre territoires :

- une partie de la Province de Liège ;
- une partie de la Province du Limbourg ;
- la partie sud de la Province du Limbourg néerlandais ;
- la Regio Aachen (c'est-à-dire le territoire de la ville d'Aix-la-Chapelle et des arrondissements (Kreisen) d'Aix-la-Chapelle, de Heinsberg, de Düren et d'Euskirchen ;

Il faut remarquer que la frontière Wallonie - Pays-Bas est très réduite puisqu'elle ne concerne que trois communes wallonnes : Bassenge et Visé – où la Meuse matérialise physiquement la frontière – ainsi que Plombières.

C'est en 1976 que la première institution transfrontalière voit le jour, sous forme d'une association de fait dirigée collégialement par les gouverneurs des provinces des deux Limbourg et le Regierungspräsident de Cologne pour la région d'Aix-la-Chapelle. La Province de Liège rejoindra l'Euregio deux ans plus tard et la Communauté germanophone deviendra partenaire à part entière en 1992. Le but de l'association est de favoriser l'intégration des populations séparées par les frontières, dans le contexte émergeant d'intégration européenne. Le choix des territoires de la coopération résulte des liens historiques qui les unissent.

Durant les 15 premières années de son existence, les actions de l'Euregio concernent surtout le domaine socio-culturel. Dans les années 80, l'idée d'une coopération économique fait son chemin et aboutit à la rédaction d'un programme d'action transfrontalier (PAT) signé par la Conférence des Gouverneurs en 1986. On y trouve déjà la proposition d'établir un projet en commun car *"la coordination des mesures à prendre sur le plan de l'aménagement du territoire est essentielle pour le développement régional de la région frontalière."* (PDS, 1993).

Le PAT sera rediscuté et une version actualisée du plan sort en 1991. L'objectif est alors l'obtention d'aides financières de la nouvelle initiative communautaire INTERREG, aides qui seront bientôt allouées. L'EMR, désormais gestionnaire de moyens financiers importants, doit se doter d'un statut juridique. Elle devient ainsi en 1991 une fondation de droit néerlandais (Stichting Euregio Maas-Rijn) avec pour objectifs l'extension de son action économique et l'intensification de la coopération transfrontalière.

L'organisation actuelle de l'Euregio Meuse-Rhin, qui sera bientôt être modifiée, est la suivante (**Figure II 7**) :

- le Comité directeur est l'organe décisionnel en matière de budget et d'évaluation des programmes. Il est composé des gouverneurs de provinces au sens large (Gouverneurs des provinces de Liège et de Limbourg + Commissaire de la Reine de la province du Limbourg + Regierungspräsident de Cologne + Ministre-Président de la Communauté Germanophone) et de deux autres représentants politiques pour chaque région partenaire;
- le Bureau permanent est l'interlocuteur de l'EMR, tant vis-à-vis de l'extérieur que de l'Euregio elle-même. Il comprend des délégués des cinq sous-régions et des responsables Interreg ;
- les groupes de pilotage et les groupes de travail s'organisent autour de différents thèmes : politique structurelle, activités socio-économiques, activités socio-culturelles, questions sociales. Ils se composent de spécialistes nommés par chaque sous-région et sont chargés de l'élaboration de programmes d'action, base de l'utilisation des budgets par le Comité directeur.
- le Conseil Eurégional, créé en 1995, est le parlement de l'EMR. Il s'agit d'un organe consultatif dont les membres, 118 au total, émanent d'une part des partis politiques (pouvoirs communaux et provinciaux), et d'autre part des représentants de la société civile de l'Euregio (syndicats, patronat, universités, classes moyennes,...) ;
- les Commissions sont les pendants, du côté de l'assemblée consultative, des groupes de pilotage et répondent aux quatre mêmes thèmes.

Une importante restructuration est en cours. Elle devrait aboutir à des changements essentiellement au niveau du Conseil eurégional et de ses Commissions. En effet, le Conseil, jugé trop vaste, serait scindé en deux fractions, l'une comptant les représentants politiques et l'autre les représentants de la société civile. Le fonctionnement des Commissions serait également revu, puisqu'il y aurait non seulement des représentants politiques mais aussi des représentants de l'administration, à un haut niveau hiérarchique ; la présidence restant assurée par un politique, donc par un député provincial. Les nouveaux thèmes seraient : culture, économie, infrastructure et environnement/nature.

L'Euregio gère ses propres projets, couronne les projets INTERREG qui ont trait à son territoire et participe à d'autres projets européens comme le programme EURES, chargé de fournir des informations aux acteurs économiques (travailleurs, entreprises,...) de part et d'autre des frontières. Les deux principales sources de financement sont donc, d'une part, la contribution des régions partenaires et, d'autre part, l'apport de l'Union Européenne.

Au sein de l'EMR, le thème aménagement du territoire ne fait pas l'objet d'un groupe de travail distinct ; il s'intègre plutôt dans le groupe de pilotage Politique structurelle. Il faut remarquer que les partenaires disposent de compétences très différentes dans ce domaine et que cela constitue certainement un frein important.

Le Limbourg néerlandais, par exemple, est en pleine procédure d'adoption de son nouveau plan d'aménagement. Cette province a fait le choix d'innover en réalisant un plan intégré qui fédère tous les autres plans sectoriels ; ceci sans attendre le nouveau rapport national d'aménagement du territoire, la 5^{ème} note d'orientation qui est prévue dans un avenir proche. Il est clair que la Province de Liège ne dispose pas du tout de ce niveau de compétences. En Flandre, la Communauté et les Provinces, et donc la Province du Limbourg, auraient acquis récemment plus d'autonomie en matière d'aménagement du territoire.

2.3 CONCERTATION DES VILLES MHAL

Les villes MHAL elles-mêmes ont ressenti le besoin d'initier un partenariat. Celui-ci, concrétisé par une Déclaration d'intention signée à Aix-la-Chapelle en 1990, porte le nom de Conférence des bourgmestres des villes MHAL. Son objectif est la prise en compte des intérêts de ces villes au niveau eurégional. La concertation des villes MHAL a été étroitement associée à l'élaboration du projet MHAL.

Les échanges d'information sur différents sujets, tant au niveau des bourgmestres qu'au niveau certains échevinats, s'opèrent de manière relativement informelle au cours de réunions plus ou moins régulièrement organisées. A l'heure actuelle, cette concertation semble reprendre un souffle nouveau, notamment dans le cadre des projets Interreg Réseau (Urbain) Transfrontalier – R(U)T.

2.4 PROGRAMME INTERREG

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une structure de coopération au sens strict, il est apparu utile de rappeler ici quelques données relatives au programme communautaire Interreg qui joue un rôle essentiel dans le territoire considéré.

Le but principal de cette initiative, lancée en 1990 et spécialement conçue pour les régions frontalières, est de promouvoir le développement économique via la coopération transfrontalière et d'aider les régions frontalières à tirer profit au mieux de l'intégration européenne. Sa particularité est d'allouer le budget par frontière plutôt qu'aux États membres individuels, en vue de créer et de renforcer des partenariats transfrontaliers entre les gouvernements nationaux et les autorités régionales et locales.

Pour Inetreg I (1991-1994) et l'Euregio Meuse-Rhin, c'est le programme d'action transfrontalier de 1986 qui a servi de base et qui a permis d'aboutir au dépôt conjoint d'un seul programme opérationnel par les Gouvernements nationaux de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne en 1991 à la Commission européenne. La contribution du Fonds européen de Développement régional (FEDER) attribuée à l'EMR dans ce cadre s'élève, après indexation, à plus de 23 millions d'Écus.

Dès 1994, les "managers" de projets des différentes régions partenaires ont commencé la préparation du nouveau programme opérationnel Interreg II (1995-1999), en collaboration avec le Bureau de l'EMR. Le programme définitif a été élaboré par les Ministères des Affaires économiques des trois États membres. Après approbation en 1995, la Commission a alloué, essentiellement en provenance FEDER, un budget de plus de 35 millions d'ÉCUS. Il reste alors 36 millions d'ÉCUS qui doivent être fournis par les moyens de cofinancement des régions partenaires.

Pour mettre en œuvre ce programme, une convention a été signée entre partenaires à trois niveaux, qui sont pour la Wallonie :

- la Région wallonne, la Communauté française et la Communauté germanophone ;
- la Province de Liège ;
- la Fondation EMR.

La composition du comité de suivi, identique à celle du comité d'accompagnement, reprend les deux premiers niveaux ; des représentants de la DG Politique régionale de la Commission y sont invités. C'est le comité d'accompagnement qui sélectionne les projets et assure le suivi de la mise en œuvre. Le réalisation administrative du programme opérationnel ainsi que la gestion financière des fonds européens ont été confiées à la Fondation EMR.

C'est d'abord l'intercommunale liégeoise (SPI+) qui a assuré le "management" des projets Interreg II liégeois puis le Gouvernement Wallon a créé l'asbl Liège Euregio Meuse-Rhin afin de poursuivre cette mission. Les projets Interreg II C "MHAL- coopération urbaine" dans le cadre du projet faitier R(U)T et les autres projets qui sont envisagés pour Interreg III (2000-2006) seront abordés plus loin, après la présentation du projet connu sous le nom de Perspective de développement spatial MHAL.

3. PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT SPATIAL MHAL

3.1 MISE EN PLACE DU PROJET MHAL

En 1989, sur impulsion néerlandaise (le Quatrième Rapport relatif à l'aménagement du territoire), une réflexion s'engage au sujet de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Euregio Meuse-Rhin. Elle aboutit la même année à une Déclaration d'intention signée par les ministres compétents en Aménagement du Territoire des deux Régions belges et des Pays-Bas, rejoints dès 1990 par le ministre du Land de Rhénanie-Westphalie. Les compétences engagées dépassent donc largement celles des composantes de l'Euregio Meuse-Rhin.

Le nouveau projet prend le nom de MHAL (des initiales des agglomérations concernées : Maastricht/Heerlen, Hasselt/Genk, Aix-la-Chapelle et Liège). Dès le départ, MHAL est conçu comme une structure temporaire qui sera dissoute une fois le projet abouti. Différents cadres de concertation sont créés : principalement un groupe directeur, une commission internationale de coordination, une présidence, des groupes de contacts avec les commissions interétatiques et les organes de concertation des groupements sociaux, des groupes d'encadrement des thèmes, des ateliers et des groupes de réflexion dans les quatre sous-régions.

L'objectif du Projet MHAL est l'élaboration d'une perspective de développement spatial (PDS) pour le noyau urbain de l'Euregio Meuse-Rhin en tant que région urbaine sans frontière. C'est un projet politique qui donne suite au programme d'action transfrontalier en associant la définition de lignes directrices de l'aménagement du territoire à long terme à la proposition d'une série de projets stratégiques et de mesures d'exécution.

3.2 CONTENU DU PROJET MHAL

La Perspective poursuit trois objectifs principaux qui sont :

- le renforcement de la position de la région MHAL dans le champ de forces européen ;
- le renforcement de la cohésion fonctionnelle et administrative au sein de la région MHAL ;
- l'amélioration de la qualité de l'espace et de l'environnement au sein de la région MHAL.

Il s'agit ainsi d'établir un équilibre entre deux processus relativement contradictoires : "*d'une part, les économies d'échelle et les réorientations d'ordre économique et l'internationalisation ; d'autre part, l'importance croissante accordée à des développements durables et à la conservation et au renforcement des qualités de l'environnement, de la nature, de l'espace et du patrimoine culturel*". (PDS, 1993).

La Perspective établit d'abord un profil de la région MHAL suivant plusieurs thèmes : économie, transports de marchandises, zones d'activités, transports de personnes, développement urbain, zone rurale, tourisme et loisirs, environnement. Les principales idées relatives aux différents thèmes du profil sont synthétisées, par objectif principal (**Tableau II 1**).

Ensuite, la Perspective expose véritablement sa vision d'avenir : un modèle de développement stratégique, avec des perspectives de développement urbain, de la zone rurale et des transports, le tout accompagné de cartes. L'idée centrale est l'adoption d'un modèle de "parc régional urbain", c'est-à-dire un réseau urbain transfrontalier, ou encore une agglomération polycentrique, où les villes – différenciées et complémentaires – conserveraient entre elles des espaces ouverts de qualité (**Figure II 8**).

Tableau II.1 : synthèse des thèmes du profil en fonction des objectifs principaux de la Perspective de développement spatial MHAL.

Objectif principal	A. Renforcer la position de la région MHAL dans le champ de force européen	B. Renforcer la cohésion fonctionnelle et administrative au sein de la région MHAL	C. Améliorer la qualité de l'espace et de l'environnement au sein de la région MHAL
1. Economie régionale	Développer le profil industriel et technologique sur base des potentialités internes (facteurs endogènes) pour créer un terrain favorable aux potentialités externes (facteurs exogènes).	Valoriser les processus productifs, c'est-à-dire en accentuer le caractère technologique ; former des réseaux de sous-traitance ; élargir la structure de production vers les services, le transport et la distribution.	Contribuer à l'amélioration de la compétitivité économique.
2. Transports de marchandises	Créer un réseau de transport et de distribution cohérent et fonctionnel, avec les relais nécessaires, garantir un écoulement fluide et fiable du trafic de marchandises ; offrir des zones d'activités correspondant à l'infrastructure des transports.	Réorganiser les services de transport et de distribution ; aménager un nœud de transport intermodal pour la combinaison rail-route-voie navigable ; éliminer les points névralgiques du système de transport.	Atténuer les risques liés à l'encombrement du trafic ; construire moins de nouvelles routes.
3. Zones d'activités	Coordonner une politique de localisation (avec comme fil conducteur les avis de la Sous-Commission Sud de la Commission germano-néerlandaise et de la Sous-Commission Est de la Commission Benelux).	Greffer l'offre nouvelle sur une bonne accessibilité par les transports publics.	Accroître la part des transports publics pour le trafic des voyageurs et la part du rail et de l'eau pour le transport des marchandises ; devenir projet pilote en matière de localisation, avec comme projet expérimental la zone d'activités Heerlen -Aix-la-Chapelle.
4. Transports de personnes	Renforcer le désenclavement par le TGV et les liaisons EC/IC ; développer de manière coordonnée les aéroports de Maastricht et de Liège pour le trafic de voyageurs à longue distance et les transports (express) de marchandises.	Limiter le trafic automobile, notamment par une meilleure coopération des différentes entreprises de transports publics (harmonisation des horaires et des tarifs, introduction de billets et abonnements transfrontaliers, amélioration des chaînons déficitaires,...) et par la mise en place d'un réseau eurégional reliant les centres économiques, d'habitat et d'activité.	Limiter les nuisances à l'environnement et améliorer les qualités spatiales par un recours accru aux transports publics (réduction des rejets de gaz polluants et de la pollution sonore ; limitation de l'effet de barrière des routes pour le fonctionnement de la vie urbaine et pour celui des relations écologiques)
5. Développement urbain		Maintenir ou promouvoir une structure économique variée et mettre en commun des atouts différenciés.	Diversifier plus les milieux urbains et les équipements de valeur élevée ; valoriser les zones de restructuration urbaine ; renforcer les zones périphériques urbaines et les zones intermédiaires.

Tableau II.1 (suite) : synthèse des thèmes du profil en fonction des objectifs principaux de la Perspective de développement spatial MHAL.

<p>Objectif principal Thème</p>	<p>A. Renforcer la position de la région MHAL dans le champ de force européen</p>	<p>B. Renforcer la cohésion fonctionnelle et administrative au sein de la région MHAL</p>	<p>C. Améliorer la qualité de l'espace et de l'environnement au sein de la région MHAL</p>
<p>6. Zone rurale</p>	<p>Préserver et renforcer les qualités qui distinguent la région MHAL : transition du delta urbanisé vers les grands espaces ouverts ; présence de divers noyaux écologiques, intégrés dans une écostructure principale au niveau européen ; existence de zones de liaisons écologiques ; grande variété de types de paysages ouverts, semi-ouverts et plus fermés.</p>	<p>Renforcer la cohésion écologique et paysagère : en améliorant la qualité des eaux souterraines et des eaux de surface, en canalisant la pression de l'urbanisation ; en maîtrisant l'extraction des matières premières, la gestion agricole et le co-usage touristique ; en revalorisant les sites naturels existants.</p>	<p>Maintenir les espaces ouverts et les zones de liaison ; renforcer la variété des types de paysages ; concentrer le développement urbain.</p>
<p>7. Tourisme et loisirs</p>		<p>Développer la position clé des centres urbains dans la valorisation et la propagation d'un profil touristique et récréatif commun ; offrir en zone rurale des projets touristiques basés sur le développement naturel et l'amélioration des sites (Ardennes, massif de l'Eifel, parc des trois pays et le parc régional de Haute Campine).</p>	<p>Préserver et renforcer les qualités urbaines, paysagères et écologiques par des affectations différenciées ; mettre en valeur les qualités et potentialités dans le domaine de l'art et de la culture ; les offrir sous la forme de gammes de services complémentaires et différenciés.</p>
<p>8. Environnement</p>	<p>Garantir une qualité durable de l'environnement pour assurer un climat touristique et d'implantation attrayant ; être attentif à la morphologie très sensible du sol et aux pressions considérables dans un cercle de zones industrielles et urbaines.</p>	<p>Régler les problèmes actuels de l'environnement notamment de la zone urbanisée, en vue d'améliorer l'habitat et le cadre de vie et envisager de nouvelles zones d'habitat et d'activités.</p>	<p>Prendre le système géohydrologique comme fil conducteur pour séparer les fonctions conflictuelles et concilier les fonctions avec la capacité d'absorption du milieu.</p>

Les propositions développées sont celles que l'on retrouve dans de nombreux schémas de développement : mise en place d'un réseau de villes complémentaires, prépondérance du rail et de l'eau pour le transport de marchandises et des transports en commun pour les personnes, préservation d'un haute qualité paysagère,...

La Perspective propose aussi toute une série de projets stratégiques concrets (quelques exemples sont donnés dans le chapitre suivant). Enfin, elle consacre un chapitre à la mise en œuvre et au suivi du projet. Cette partie représente certainement une des qualités de la perspective puisqu'elle rend, à première vue, le schéma de développement assez complet et consistant.

En 1993, la Perspective de Développement spatial du Projet MHAL est arrêtée par le Groupe Directeur "*en tant que produit commun des autorités nationales et régionales compétentes en matière d'aménagement du territoire, en collaboration avec la concertation entre les six villes.*" (GROUPE DE TRAVAIL INTERNATIONAL MHAL, 1996). Ce projet recevra une mention spéciale dans le cadre des prix européens de planification urbaine et régionale.

3.3 SUIVI DU PROJET MHAL

En juin 1994, le Groupe Directeur remet un avis final sur la mise en œuvre du projet. Il s'agit principalement des recommandations pour sa transposition dans les différents plans d'aménagement du territoire ainsi que la réalisation des projets concrets. Trois voies sont envisagées :

- par le biais de la structure Euregio Meuse-Rhin ;
- par le biais des structures interétatiques ;
- par des initiatives émanant des pouvoirs locaux, des instances, des entreprises et des particuliers.

A cette époque, une restructuration de l'Euregio Meuse-Rhin était prévue pour aboutir à la mise en place du Conseil consultatif ainsi qu'à la restructuration des groupes de travail et au renforcement du Bureau. L'idée était alors de confier une mission nouvelle à l'EMR dans le cadre d'un Groupe de travail Aménagement du Territoire qui dépendrait du Groupe de travail Politique structurelle. En attendant, pour assurer la continuité, le Groupe Directeur institue un Groupe de travail international MHAL, chargé du suivi de la réalisation des projets prioritaires.

Une autre restructuration en cours concernait les concertations Benelux en matière d'aménagement du territoire et visait à constituer des groupes de travail régionaux spécifiques comme celui de la "Meuse mitoyenne" et du "Parc des trois pays". En ce qui concerne particulièrement ce dernier, l'avis du Groupe directeur recommandait un ancrage tant dans la sous-commission est de l'Union économique Benelux que dans la sous-commission sud de la commission germano-néerlandaise ; à cette fin, il était proposé d'établir des contacts périodiques ou de réserver une place d'observateur à la structure de concertation correspondante.

En 1996, le Groupe de travail international remet un rapport sur la mise en œuvre de la Perspective MHAL. Il en ressort un avis mitigé. D'une part, la transposition de la Perspective dans les différents plans (plans et schémas nationaux et régionaux,...) se révèle concluante : ses principes sont petit à petit intégrés, au fur et à mesure des élaborations et révisions ; il y a aussi l'*aura* de la Perspective, qui est reconnue comme modèle de coopération au niveau européen. Mais, d'autre part, les projets concrets et à plus court terme souffrent d'une certaine lenteur d'exécution.

Le rapport trouve à cela différentes raisons :

- la complexité de la réalisation de grands projets composés de plusieurs projets partiels dans les différentes sous-régions ;
- la problématique des moyens financiers dont disposent les autorités concernées ;
- la participation inégale des autres secteurs politiques et les priorités fixées par les pays ;
- l'absence quasi générale de promoteurs de projets conscients d'une responsabilité transfrontalière.

Pour reprendre les termes du rapport du Groupe de travail international, *"Le processus de suivi MHAL ne marque pas une absence de cohérence de fond entre la vision de développement spatial et les projets d'exécution stratégiques (...) Par contre, il est nécessaire de créer un nouvel élan et une action supplémentaire concernant la promotion, la préparation et l'exécution des projets stratégiques (...) La structure et les enjeux de l'Euregio Meuse-Rhin et de la concertation des six villes MHAL ne sont pas encore suffisamment cristallisées pour pouvoir contribuer à une mise en œuvre pertinente de la Perspective MHAL à travers les projets stratégiques"*. Le fait est qu'il faut arriver à *"une action d'avantage conjuguée au niveau de l'exécution des projets, avec la capacité, les moyens, la coordination, l'organisation et la participation sociale nécessaires"*.

Les principales solutions proposées par le groupe de travail sont :

- une aide de la Commission Frontalière Est Bénélux ;
- un renforcement du groupe "Politique structurelle" de l'EMR ;
- une intensification des relations entre les villes.

En 1998, le Groupe directeur MHAL se réunit à Liège à l'initiative du Secrétariat Benelux. Présidée par le Ministre Wallon de l'Aménagement du territoire, cette Concertation politique MHAL s'est tout d'abord penchée sur l'état d'avancement du projet MHAL et particulièrement sur certains de ses projets concrets. Il y a toujours accord sur les idées et différentes modalités de suivi sont prévues :

- entre partenaires MHAL au niveau des administrations, pour le projet relatif à l'optimalisation du réseau de transports en commun et raccordements aux gares TGV ;
- au sein de la Commission frontalière Est du Benelux, avec des représentants de Liège et de Hasselt, pour la concrétisation du concept de transport de marchandises ;
- au sein d'un groupe de travail administratif mixte Aménagement du Territoire / Nature regroupant des représentants de la Flandre, de la Wallonie, des Pays-Bas et de l'Allemagne, avec association d'organisations privées pertinentes, pour le projet de développement, aménagement et gestion du Parc des trois pays.

Deux projets Interreg II C ont aussi été discutés : les implantations périphériques de commerce de détail - Factory Outlet Centres et le réseau de réseaux transfrontaliers R(U)T. Pour ce dernier, le suivi au sein du programme Inetrreg serait assuré par le voie du Comité de pilotage Politique structurelle, éventuellement élargi à un représentant de la concertation des villes.

4. MISE EN RAPPORT AVEC LE SDER ET LE CONTRAT D'AVENIR POUR LA WALLONIE

4.1 PROJET MHAL, EUROCORRIDORS ET AIRES METROPOLITAINES

Le SDER a intégré la coopération Liège (MHAL) dans son schéma de structuration spatiale de l'espace wallon.

La Perspective elle-même situait MHAL dans son contexte géographique européen, en faisant notamment référence à la "Banane bleue" : *"La région MHAL y constitue un élément de la région métropolitaine centrale dont font aussi partie la Randstad Holland, la région de la Ruhr, le triangle urbain Bruxelles/Anvers/Gand et les régions de Paris et de Londres"*. Le territoire MHAL est donc présenté comme central dans la zone métropolitaine du Nord-Ouest (encore appelée à ce moment la zone "des Capitales Centrales"). Quand aux eurocorridors, ils ne sont pas explicitement cités puisqu'ils sont seulement définis dans Europe 2000, paru en 1994. Toutefois, on constate que, tant dans les textes que dans les cartes présentées, les réseaux de communication (ferroviaire, routier,...) préfigurent certainement ce qui deviendra les eurocorridors.

De nombreux observateurs s'accordent sur fait d'attribuer à cette aire métropolitaine polycentrique un rôle potentiellement important dans l'optique d'un développement équilibré de l'Europe, compte tenu surtout des problèmes de congestion que connaissent les principaux complexes urbains et les axes qui les relie. Il faudra néanmoins être particulièrement attentif, en vue d'une application concrète de cette idée, aux articulations de ces noyaux avec les espaces ruraux voisins et les villes moyennes périphériques.

4.2 PROJET MHAL ET OBJECTIFS DU SDER

L'analyse du projet MHAL en fonction des objectifs du SDER est synthétisée dans un tableau qui présente en regard de chacun des huit objectifs du SDER, les principales interactions entre ces deux schémas et les projets stratégiques de la perspective qui se rapportent au territoire wallon ; les principales remarques apparaissent ensuite dans la dernière colonne (**Tableau II 2**).

Parmi les questions qui se posent, il y a, par exemple, le fait que, d'une part, le schéma d'agglomération de Liège est considéré dans le SDER comme un outil important et qu'il est signalé en voie d'élaboration mais que, par ailleurs, il semble que l'ébauche en soit définitivement abandonnée. Or *"dans ce cadre, il avait été prévu une coordination de fond et de procédure avec les Pays-Bas entre autre parce que les contours spatiaux de la zone urbaine de Maastricht avaient fait l'objet d'une estimation insuffisante dans la perspective"* (SDER, x).

4.3 PARALLÈLE AVEC LE CONTRAT D'AVENIR

L'idée de base de la perspective de développement MHAL est le Parc Régional urbain. Il s'agit donc de développer / maintenir un réseau de ville compactes, différenciées et complémentaires (= agglomération polycentrique), clairement séparées par des espaces ouverts, avec en son centre un cœur vert : le Parc des Trois Pays. L'accent est également mis sur la préservation des unités paysagères et de la qualité du cadre de vie, de l'environnement.

Trois points sont abordés plus en détails :

- le développement urbain (compacité, rénovation urbaine, réhabilitation des friches,...)
- la zone rurale (qualité des zones vertes, de l'eau, des paysages ; développements touristiques et récréatifs, densification du réseau écologique,...)
- les transports (priorité aux transports en commun ainsi qu'au rail et au fluvial pour les marchandises, amélioration de l'accessibilité, développement coordonné des aéroports,...)

Ces domaines se rapprochent donc des fiches 70 (70.2 et 70.3), 71 (71.1), 72, 74 (74.4), 75 (75.5, 75.6, 75.7) du Contrat d'avenir pour la Wallonie. Les deux documents ne sont nullement en contradiction. Notons que dans la fiche 6, le contrat engage la Région à une plus grande implication dans les coopérations transfrontalières.

Tableau II.2 : analyse du projet MHAL en fonction des objectifs du SDER.

Objectifs SDER	Interaction MHAL et SDER	Projets stratégiques de la Perspective de développement spatial (qui concernent la Région Wallonne).	Commentaires.
I Structurer l'espace wallon	Intégration par le SDER des grandes lignes de la Perspective qui proposait une structuration du territoire selon un modèle appelé « parc régional urbain » : éviter un conglomérat urbain en gardant des zones tampons et espaces ouverts ; maintenir la différenciation des villes ; préserver et renforcer le cœur vert, sous forme du « Parc des trois pays ». Attribution par le SDER d'un rôle moteur à la province de Liège dans le cadre l'EMR pour « développer la structure urbaine polycentrique et une différenciation fonctionnelle eu égard à la densité de population et aux potentialités économiques qui y existent. ».	Projets de coopération urbaine : le modèle du parc régional urbain assigne à chacune des villes une place et une fonction distincte, les fonctions similaires pouvant varier en intensité. Aménagement de la zone Liège/Maastricht : étude plus détaillée pour des solutions aux développements divergents qui se sont produits dans le passé ; valorisation des potentialités de cette zone mais aussi nécessité de préserver l'infrastructure écologique principale. - Projets par ville : sélection d'un projet principal (non précisé) par ville.	L'image de chaque ville n'apparaît pas encore très clairement : par exemple, le SDER part d'une agglomération de Liège qui polariserait le développement tandis que la perspective suggérerait de faire rayonner la qualité élevée et la notoriété du nom de Maastricht sur l'ensemble de la région ; lors de la journée d'étude RUT*, les représentants hollandais et allemand parlant du réseau MHAL n'ont pas considéré une seule fois le rôle de Liège. Parmi les outils à utiliser pour structurer les pôles, le SDER mentionne le schéma d'agglomération de Liège qui est en voie d'élaboration . « Dans ce cadre, il avait été prévu une coordination de fond et de procédure avec les Pays-Bas entre autre parce que les contours spatiaux de la zone urbaine de Maastricht avait fait l'objet d'une estimation insuffisante dans la perspective ». Pourquoi ce projet d'agglomération est-il au « point mort » ?
II Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie	Identification claire de l'aire de coopération transrégionale « Liège (MHAL) » dans le SDER. Seule coopération, parmi les quatre retenues, centrée sur un pôle situé en Wallonie et non sur un pôle urbain proche mais s'étendant sur le territoire wallon. Essentiellement programme de développement des villes et des infrastructures de circulation et de transports. Peu de liens avec le vaste « arrière pays de l'Eurégio ».		La deuxième version du 4 ^{ème} rapport relatif à l'aménagement du territoire néerlandais avait considéré le bipôle Heerlen-Maastricht comme un nœud urbain devant bénéficier de soutien financier supplémentaire. Avec la reconnaissance de l'intérêt stratégique des centres urbains dans le cadre des rapports entre économie nationale et développements internationaux, ce fut en quelque sorte l'impulsion créatrice de la Perspective. La place réservée à cette coopération dans le 5 ^{ème} rapport, qui est attendu, n'est pas encore connue. En Allemagne, actuellement, la réflexion s'oriente aussi sur la nécessité de développer des réseaux urbains. - Plusieurs observateurs considèrent le réseau urbain MHAL comme une « métropole transfrontalière » au rôle potentiellement important, eu égard notamment à la congestion des grandes métropoles.
III Mettre en place des collaborations transversales	- Application concrète avec le projet MHAL (?)		- La connaissance des différents partenaires, des structures dans lesquelles ils s'intègrent et des spécificités nationales et/ou régionales est un élément important pour assurer la continuité de ces collaborations Il s'agit également de les évaluer régulièrement.

Tableau II.2 (suite) : analyse du projet MHAL en fonction des objectifs du SDER.

	Objectifs SDER	Interaction MHAL et SDER	Projets stratégiques de la Perspective de développement spatial (qui concernent la Région Wallonne).	Commentaires.
IV	Répondre aux besoins primordiaux	- La rénovation urbaine de Liège retient une attention spéciale dans le SDER.	<ul style="list-style-type: none"> - Zones de rénovation urbaine, assainissement et réaménagement de quelques zones d'activités pour la ville de Liège (appui collectif des autres villes). - Marché du logement. 	<p>- Il semble que la Perspective porte peu d'attention aux « espaces de vie », notamment en terme d'obstacles issus de l'existence même de la frontière et que la coopération voudrait atténuer.</p> <p>Ces aspects apparaissent plutôt portés dans la cadre des autres projets, notamment ceux de la Fondation EMR.</p>
V	Contribuer à la création d'emploi et de richesses		<p>Plan détaillé pour un nombre limité de zones d'activités.</p> <p>Reconnaissance du statut de zone pilote pour une politique de localisation transfrontalière.</p>	<p>Le projet phare (zone d'activité transfrontalière Aix-la-Chapelle – Heerlen) initié avant la Perspective et non encore abouti rappelle la nécessité de la prise en compte du long terme pour les nécessaires évaluations des politiques mises en œuvre.</p>
VI	Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité		<p>Schéma pour le transport de marchandises : créer en différentes localités un nombre sélectif de centres de manutention et de distribution de marchandises qui constituent un ensemble coordonné. Ce besoin a été constaté dans chaque sous-région (Aix-la-Chapelle est et ouest ; Born ; Hasselt/Genk et Visé).</p> <p>Schéma pour le transport de personnes et de marchandises.</p> <p>Voies ferrées.</p> <p>Raccordement IC au TGV par la ligne ferroviaire Maastricht-Liège.</p> <p>Ligne ferroviaires marchandises Anvers/Visé/Aix-la-Chapelle.</p> <p>Liaison fluviale Rotterdam/canal Juliana/Meuse/Liège/Canal Albert/Anvers.</p> <p>Problèmes de l'infrastructure routière.</p>	
VII	Valoriser le patrimoine et protéger les ressources		<p>Réalisation de l'écostructure principale</p> <p>Parc des Trois Pays.</p> <p>Epuration des eaux usées.</p> <p>Bassins versants du Geer, de la Geul et de la Worm.</p> <p>Zones de captage.</p>	
VIII	Sensibiliser et responsabiliser les acteurs		<p>Données statistiques</p> <p>Analyse des atouts et des faiblesses des sous-régions</p>	

5. PROJET MHAL ET RÉALITÉ DE TERRAIN.

5.1 ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Les acteurs ainsi que les structures dans lesquelles ils s'insèrent sont assez nombreux dans le territoire de l'Euregio Meuse-Rhin qui a été considérée comme la région de référence pour l'analyse de l'ensemble de cette coopération transfrontalière. Dans le délai imparti, nous n'avons pas vraiment pu appréhender toutes les interrelations qui existent entre les différents cadres, juxtaposés ou emboîtés et les différents organismes et leurs représentants, ainsi que les domaines de compétence et éventuellement les territoires concernés.

Pour une meilleure compréhension, les principales structures de coopération qui ont été identifiées sont reprises dans un tableau ; lorsqu'une convention formalise la coopération, l'année de signature est mentionnée ainsi que la localisation actuelle du secrétariat commun et les références du site internet, s'il existe (**Tableau II 3**). La dénomination du (des) représentant(s) wallon(s) et les principaux objectifs de la coopération sont ensuite donnés.

Plusieurs structures peuvent se retrouver ensemble dans d'autres cadres, comme par exemple la Fondation Euregio Meuse-Rhin, le Conseil Syndical Interrégional (CSI) et la Fondation des Employeurs de l'EMR (SWE) pour le projet IGA II (EURES). Certaines coopérations, comme celle des Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) et celle des syndicats, ont fonctionné bien des années avant d'être formalisées par convention suite notamment à la création de la Fondation Euregio Meuse-Rhin en 1991. Il faut remarquer ici que la structure des villes MHAL fonctionne encore sur ce type ancien de coopération volontaire.

L'identification des acteurs au niveau des différents groupes de pilotage et/ou de travail de la Fondation Euregio Meuse-Rhin n'a pas abouti. Dans ce cadre, il faut remarquer que la SPI+, agence provinciale de développement économique, signale son activité en matière d'économie et de transfert de technologie (entre autres) ; elle est aussi représentée dans le groupe de pilotage Politique structurelle.

Pour la mise en œuvre du projet MHAL, il était apparu nécessaire à l'époque de faire intervenir un niveau institutionnel plus élevé que celui des provinces, en l'occurrence celui des ministres compétents en matière d'aménagement du territoire. Le même cas de figure se retrouve pour ALMA, coopération dans les secteurs de l'éducation, de la recherche et des services à la communauté avec l'accord signé en 1995 par les ministres de l'éducation des Pays-Bas, de la Flandre et des Länder voisins des Pays-Bas.

5.2 PROJETS DES COOPÉRATIONS TRANSFRONTIÈRES.

La profusion observée au niveau des structures et des acteurs se retrouve au niveau des projets. Quelques exemples de projets initiés dans le cadre des coopérations précédemment citées sont présentés (**Tableau II 4**) ainsi qu'un aperçu du contenu du programme annuel 1999 de la Fondation Euregio Meuse-Rhin, avec le nombre total de projets par groupe de pilotage et/ou de travail (**Tableau II 5**). Des projets plus ancrés dans le territoire sont mis en exergue, comme le plan du réseau des transports dans l'Euregio.

Il est difficile d'identifier la part des projets qui relèvent plus spécifiquement du programme INTERREG. D'un côté, il nous a été dit que les projets INTERREG se distinguent surtout par l'importance du montant investi, de 50.000 à plus de 100.000 Écus ; les autres projets se situant dans la fourchette de 50.000 à 300.000 FB. D'un autre côté, certains acteurs jugent que tous ces projets sont issus d'INTERREG.

Tableau II.3

Nom de la coopération	Date	Localisation du secrétariat	Site internet	Acteurs wallons	Principaux objectifs
EMIR : bureau	1991	Maastricht	www.euregio-mr.org	Représentant(e) de la Province	Tirer parti de la valeur ajoutée qu'apporte une coopération plus étroite avec les partenaires de l'autre côté de la frontière. Contribuer au rapprochement en impliquant activement des instances et organismes tels que les pouvoirs publics, les chambres de commerce, les universités, les offices du tourisme ou les organisation patronales et syndicales.
EMIR : groupes pilotage / travail (exemple)	id	id	id	SP1+ : agence provinciale de développement économique	id
Les villes MHAL	/	/	/	Ville de Liège : Bourgmestre et échevinat de l'urbanisme (et des affaires économiques ?)	Développer les villes et leurs abords immédiats. Réexaminer la Perspective de développement spatial.
ALMA	1990 (ou 1991)	Maastricht	www.alma-emr.nl	Recteur de l'Ulg	Coopérer dans les secteurs de l'éducation, de la recherche et des services à la communauté.
ALMA dans la politique des frontières	1995	id	id	(Les ministres de l'éducation des Pays-Bas, de Flandre et des Länder voisins des Pays-Bas)	Intensifier, à un niveau institutionnel plus élevé, les réglementations en matière de coopération transfrontalière dans le domaine de l'éducation supérieure.
Chambre Frontalière	1994	Maastricht	www.euregiochambers.com	CCI de Liège, CCI et d'Agriculture de l'Arrondissement de Verviers, Industrie- und Handelskammer (IHK) Eupen-Malmedy-St.Vith	Promouvoir un développement équilibré de l'économie et des intérêts économiques des entreprises.
Fondation HORA EST	1999	Heerlen	www.hora-est.org	Hautes Etudes Commerciales, Haute Ecole de la Province de Liège (HEPL) André Vésale, HEPL Léon-Eli Troclet; HEPL Remnequin Sualern; ISELL (Institut Supérieur d'Enseignement Libre Liégeois).	Réaliser des projets de coopération réalistes, à valeur ajoutée pour les partenaires impliqués. Coopération également avec l'industrie et d'autres organisations.
Euregio Media	1997	Eupen	?	BRF Eupen et RTBF Liège	Agence de presse eurégionale; échanger des informations traduites dans les trois langues.
Bureau de consultation des travailleurs frontaliers de l'EMR	?	Aachen	?	?	Aider les travailleurs frontaliers dans les contacts et par des consultations (thèmes du logement et de l'emploi, de la sécurité sociale, ...); combattre les discriminations et faciliter la vie et le travail transfrontaliers (service de réclamations). Service gratuit.
Conseil syndical interregional Meuse-Rhin (CSI)	?	?	?	FGTB et CSC	Exploiter les potentiels du marché de l'emploi et défendre les travailleurs transfrontaliers confrontés à des obstacles importants (conventions salariales, sécurité sociale, fiscalité).
Fondation des Employeurs de l'EMR (SWE)	?	?	?	Allgemeiner Arbeitgeberverband (CG) et Union wallonne des entreprises (Liège)	Promouvoir les intérêts des entreprises par rapprochement des différentes politiques menées et participation avec d'autres organes de défense des intérêts des employés et employeurs. Améliorer la mobilité transfrontalière.

Tableau II.4 : Exemples d'activités et de projets des coopérations transfrontalières dans le territoire de l'EMR

Nom de la coopération	Exemple d'activités et de projets concernant la Wallonie	Remarques
EMR : bureau	Voir le tableau du programme annuel 1999 (tableau 5).	Liens institutionnels avec INTERREG, IGA II (EURES), Euro Média. Les projets Euregio se caractérisent par un ancrage dans la réalité concrète du terrain et des montants moindres que ceux d'INTERREG.
EMR : groupes pilotage / travail (exemple)	Activités SPI + en 1997 : organisation et secrétariat des GT Economie, Transfert de Technologie, Relations Publiques; rédaction rapport annuel Fondation EMR; suivi administratif des projets socio-économiques annuels initiés dans les GT dont elle assure secrétariat.	L'EMR est en pleine restructuration et les groupes de pilotages, groupes de travail probablement une commission de suivi des projets et thèmes particuliers.
Les villes MHAL	Schéma d'agglomération de Liège ?	Coopération issue de l'élaboration de la Perspective de développement spatial. Le réseau des villes MHAL compte parmi les principaux opérateurs susceptibles de mettre en œuvre ce projet qui a été établi surtout pour ces villes et leurs environs immédiats.
ALMA	Projets de recherche, conférences, échanges d'étudiants, programmes d'études eurégionaux, actions culturelles, sports. Exemples : EUROVIEW : guide annuel de l'étudiant de l'EMR ; International Management & Economics Programme (IMEP) : programme d'étude offert par les 4 universités ensemble.	
<i>ALMA dans la politique des frontières</i>	Projet Euregio Data-based Information System (EDIS) : base de données pour informer via internet les petites et très petites entreprises sur la protection de l'environnement, la sécurité et la santé (coopération RWTH Achen- Ulg)	<i>Forté impulsion donnée à ALMA par le projet néerlandais 1997-2000 qui réglemente et attribue des moyens non négligeables à la stimulation des coopérations transfrontalières en éducation supérieure, dans lequel ALMA s'intègre parfaitement.</i>
Chambre Frontalière	Priorités concernant l'infrastructure Euregionale : inventaire des goulets eurégionaux et de la politique souhaitée + carte (tableau 6 + figure 10).	Coopération très ancienne
Fondation HORA EST		
Euregio Media	Projet d'élaboration d'une banque de données	
Bureau de consultation des travailleurs frontaliers de l'EMR	Petit guide pour les travailleurs frontaliers: journées internationales d'information; groupe de travail pour étudier les problèmes des travailleurs frontaliers	Partenaire EURES
Conseil syndical interregional (CSI)	Elaboration de programme de formation professionnelle continue ou leur adaptation aux spécificités frontalières.	Partenaire EURES
Fondation des Employeurs de l'EMR (SWE)		Partenaire EURES. Coopération très ancienne, initiée suite à la fondation de la Confédération Européenne des Syndicats en 1973.

Tableau II.5 : Programme annuel 1999 de la Fondation Euregio Meuse-Rhin

Groupes de pilotage et/ou de travail (<i>nombre de projets</i>)	Nombre total de projets	Exemples de projets
Activités socio-culturelles	27	
Activités socio-économiques	28	
GT Formation continue (4)		
GT Education permanente (4)		
GT Tourisme (3)		Catalogue des offres forfaitaires cyclotouristiques. Developpement internet : calendrier eurégional des manifestations et attractions touristiques; vade-mecum des informations de base sur la totalité de l'offre touristique à destination du personnel des offices du tourisme.
GT Transfert de technologie (3)		Base de données eurégionales des entreprises et centres de recherche de l'EMR
GT Economie (4)		Inventaire des sources d'informations eurégionales (collaboration ou sous-traitance avec le Centre Mediatique eurégional et le coordonnateur du projet eurégional "Perception de l'Euregio dans la presse eurégionale"). Guide du développement économique de l'Euregio Meuse-Rhin, 1998 - Version internet 1999 (suite des programmes annuels 97 et 98).
GT Environnement (1)		
GT Transports en commun (2)		Campagne d'information au travers de diverses brochures sur les possibilités offertes par les transports en commun dans l'EMR : actualisation de la brochure relatives au ticket Euregio, par exemple. Plan du réseau Euregio 1999-2000
GT Sécurité publique (4)		Carte des risques eurégionale (déjà réalisée par la province du Limbourg néerlandais pour son territoire). Exercice de coordination administrative en matière de lutte contre les catastrophes.
GT Santé publique (3)		Inventaire des obstacles lors de la 2ème Conférence eurégionale sur la santé à Alden Biesen le 26-11-99; présentation du premier rapport eurégional sur la santé : données comparables et actualisées fournies par un groupe d'expert des trois pays.
Relations publiques	?	Réédition de la brochure Mérenne, carte routière de l'EMR, internet....
Politique structurelle	?	Journée de rencontre des communes le 26-11-1999

Certains acteurs sembleraient à priori être porteurs de projets à finalité moins spatiale mais ce n'est pas toujours évident. Ainsi, par exemple, la Chambre frontalière fixe des priorités en matière d'infrastructure à terminer et publie, via son site internet, un "Inventaire des goulots eurégionaux et de la politique souhaitée", le tout accompagné d'une carte (**Tableau II 6 et Figure II 10**).

Une attention particulière peut être accordée à la journée de rencontre des communes, organisée en novembre 1999 par le groupe de pilotage Politique structurelle. L'objectif était d'aborder la question de l'aménagement du territoire sous un angle local, en vue d'une meilleure collaboration entre petits centres (généralement moins de 10 000 habitants), notamment pour permettre l'élaboration de projets Interreg III. Un indice de l'intégration des régions dans l'EMR pourrait être le taux de réponse au questionnaire envoyé préalablement à 90 communes (54 réponses) : le plus élevé est celui de la Communauté Germanophone (100 %) et le plus bas est celui de la province de Liège (36 %) ; la région d'Aix-la-Chapelle se distingue également par un score assez élevé (82 %) tandis que les deux Limbourg sont assez proches (50 % et 46 % respectivement pour les Pays-Bas et la Flandre).

A notre connaissance, peu d'études analysent les différents projets portés par ces coopérations et, il semble difficile de dire si le bilan penche plutôt vers une multitude de projets juxtaposés ou des projets réellement intégrés. Parmi les rares sources identifiées il y a l'analyse des forces et faiblesses réalisée dans le cadre du programme opérationnel Interreg II. Il pourrait être intéressant, par exemple, de voir quelle géographie des coopérations se dégagerait d'une analyse plus fine des projets.

6. CONCLUSIONS

Dans la première partie de l'analyse de cette coopération, quelques caractéristiques spatiales de l'Euregio Meuse-Rhin sont esquissées. Ces données sont essentiellement issues de la Perspective de développement spatial MHAL qui a été publiée en 1993 et qui synthétise les études thématiques et les avis présentés dans le cadre de ce projet. Il faut remarquer que, dès le départ, la démarche a été intégrative puisque chacun des partenaires a étudié son sujet à l'échelle de l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, malgré certaines recommandations du Groupe directeur, nous avons pu constater le manque crucial de données statistiques comparatives et récentes à l'échelle du territoire transfrontalier, qu'il s'agisse de chiffres de population ou d'emplois par exemple.

Comme le proposait déjà le projet MHAL en 1993, il nous semble qu'une mission devrait être entreprise pour la collecte et la gestion suivie d'une banque de données pertinentes. Il nous semble qu'il y aurait là un outil qui permettrait certainement une bonne compréhension des situations et de leurs évolutions et que cela répond toujours certainement aux objectifs majeurs de la coopération. A l'instar, par exemple, du premier rapport eurégional sur la santé qui, *"Visant précisément à fournir des données comparables et actualisées (...) se distingue clairement des études ou rapports occasionnels"*. (www.euregio-mr.org, Actualités, Nouveau). Dans ce cadre, la réélaboration d'un atlas eurégional pourrait être réalisée.

En ce qui concerne l'analyse de la coopération elle-même, il a d'abord fallu décortiquer une situation particulièrement complexe au niveau des structures et donc des acteurs impliqués. Dans la seconde partie de l'étude, nous avons mis en avant quatre structures qui jouent un rôle plus important : les Commissions interétatiques en aménagement du territoire, l'Euregio Meuse-Rhin, la Concertation des villes et le programme Interreg. La volonté de pallier aux problèmes liés à la présence d'une frontière dans cette région est ancienne mais un tournant a certainement été pris au début des années '90 avec cette initiative communautaire mais qui a permis d'injecter des sommes considérables ; à charge bien sûr des Pays/Régions partenaires de le faire aussi.

La Perspective de développement spatial fait l'objet de la troisième partie de l'étude. Il s'agit d'une vision globale assez abstraite qui articule un programme d'objectifs, d'actions et de projets pour lesquels un large consensus a été recueilli. L'avis final du Groupe directeur, remis en 1994, proposait des chemins possibles pour sa mise en œuvre, en envisageant notamment le type de relais que chacune des structures principales pourrait offrir. Après restructuration de son organisation, l'Euregio Meuse-Rhin, en synergie avec une coopération plus étroite entre les villes MHAL, était particulièrement pressentie dans ce rôle. Pour assurer une transition souple, le Groupe directeur avait décidé de se maintenir sous la forme d'une Concertation politique MHAL et créé un Groupe de travail international MHAL.

Une certaine lenteur de la concrétisation du projet MHAL est souvent suggérée. Il est vrai que les projets dits stratégiques à court terme n'ont pas encore abouti ; mais que signifient réellement "court terme" et "moyen terme" dans ce type de processus ? Pour expliquer cette mise en place plus difficile que ne l'avait laissé espérer le succès de la Perspective, il y a la question des relais déjà évoquée. Les responsables, coordinateurs à l'échelle de l'ensemble de la région, ne sont pas apparus. En particulier, l'EMR n'a pas vraiment voulu, ou su, porter et développer le projet MHAL. Une nouvelle restructuration est en cours mais il est difficile d'en prévoir les conséquences effectives.

La quatrième partie montre qu'il y a bien eut une réelle intégration du MHAL dans le SDER. Le SDER, c'était un des ses objectifs, indique clairement la position de la Région wallonne vis à vis de cette coopération. Pourtant, il apparaît qu'à un niveau moins global, cette attitude n'est plus si franche, comme s'il existait encore une certaine crainte de mainmise sur territoire wallon. Il est apparu, en effet, que ce sont souvent les voisins, et particulièrement les Pays-Bas, qui impulsent les réflexions et mettent en œuvre des moyens parfois très considérables. L'exemple de l'aménagement du Mergelland, partie du Parc des Trois Pays, montre qu'en l'absence d'une avancée significative à l'échelle eurégionale, la Province du Limbourg a décidé d'appliquer la vision de la perspective sur son territoire.

Dans la cinquième partie de l'étude, nous avons vu qu'il existe une multitude d'acteurs impliqués dans la coopération. Cela n'est pas nécessairement un problème, cela peut même être une richesse. L'enjeu est d'arriver à résoudre des problèmes particuliers à chaque catégorie d'acteurs, liés par exemple aux différences de statuts, pour qu'ils puissent œuvrer dans leur domaine en une véritable coopération. Ce qui mène petit à petit à la consolidation de l'ensemble, au renforcement des liens déjà en partie tissés. Cela peut aussi conduire les niveaux hiérarchiques supérieurs à revoir des lois nationales/régionales en vue d'établir des règles spécifiques à ces espaces de coopérations. L'idée étant d'arriver à une solution réellement intégrative et non pas seulement additive.

Un problème se situe cependant au niveau du (recouvrements des compétences et de savoir qui fait exactement quoi). Face à ce constat, la Concertation politique MHAL avait déjà (décidé) en 1998 de (constituer un groupe de travail pour ...). Il nous semble que, si cela n'a pas été fait, il y a lieu de donner rapidement une suite à ce projet. Car il y a d'une part le risque que la perception d'un objectif commun se dilue complètement et, d'autre part, il y a une réelle perte d'efficacité suite aux difficultés d'identification des domaines et/ou des interlocuteurs adéquats, que ce soit aux différents niveaux hiérarchiques politiques et administratifs ou dans les différents secteurs d'activités. Les résultats de la partie de ce travail consacrée (à la comparaison des plans) devraient aussi être intégré dans cet esprit.

La réalité eurégionale de la vie quotidienne ne fait pas l'objet de ce travail. Comme nous l'avons montré au niveau des projets, de nombreuses actions sont entreprises pour réduire les inconvénients de la frontière, notamment pour les travailleurs. Au sein de l'EMR il y a un certain effort de visibilité régionale : sites internet, plus ou moins actualisés, brochures papier, promotionnelles ou d'aspect plus pratique dans l'idée d'une communauté de vie : une carte des réseaux de transports en commun qui peuvent être utilisés avec un billet eurégional; un guide à l'usage des étudiants, ... Étant donné les caractéristiques naturelles et paysagères du territoire considéré, il nous semble que la prise en considération du tourisme, à l'échelle eurégionale, pourrait être nettement plus importante.

Réunie en 1998 à Liège, sur impulsion de la Commission transfrontalière Est, le Groupe directeur s'est donc à nouveau attelé à la mise en œuvre de la Perspective. Cette Concertation politique a permis de montrer que l'ensemble des parties souhaitait toujours porter en avant les grandes lignes. Elle a fait le point sur des projets précis et mis en place de nouvelles structures de concertations. Nous ne connaissons pas le contenu des résultats qui une fois approuvés, devraient être introduits dans le cadre des programmes INTERREG III. Il s'agit notamment de.....

Il faut remarquer que le schéma directeur pour la zone Liège/Maastricht, inclus initialement dans le projet stratégique à court terme « Réseau de manutention et de distribution de marchandises » et en relation aussi avec l'accroissement de la capacité de l'écluse près de Lanaye, ne semble plus du tout être d'actualité. Hormis sa transposition dans le SDER par le biais du schéma d'agglomération de Liège/Maastricht, nous n'en n'avons plus trouvé trace nulle part. Est-ce parce que ce seul projet concentre presque toutes difficultés de la coopération transfrontalière ? Dans la perspective d'une révision des plans de secteurs, le défi pourrait être relevé en tirant parti des exemples des autres coopérations, notamment en matière de relations au niveau supra/intercommunal et en tenant compte de l'évolution récente des régions voisines, notamment en matière de planification.

7. BIBLIOGRAPHIE

- ANONYME (1999). Outlet malls : test de crédibilité pour l'Euregio, dans *Le Soir*, 12/03/99.
- ADMINISTRATION DE LA PROVINCE DU LIMBOURG (2000). Plan environnemental de la province du limbourg (POL). Avant-Projet, Province du Limbourg, 65 p.
- BAUDEN O., DANIËLS E. (2000). Si la région doit se positionner, ce sera dans le cadre de l'Euregio, dans *iMediair*, n°6, 9/2/00
- BAYENS H. (1996). Les régions Centre-capitales : de la France à l'Europe, dans "Prospective pour 2015 : de l'Europe aux Régions, *Hommes et Terres du Nord*, 3, pp. 149-153
- BENELUX, séminaire «*Les Réseaux (Urbains) Transfrontaliers - R(U)t Interreg II C* », Wépion, 26 mai 2000.
- BERG J.P, resp. réd. (1993). Dossier : Coopération interrégionale et transfrontalière, dans *Régional*, Direction générale des Politiques régionales (DG XVI), Commission des Communautés Européennes, pp. 2-11.
- BREUR H. (1997). Wirtschaftlicher Strukturwandel im regionalen Wettbewerb an Beispielen aus den alten Kernländern der Europäischen Union, dans "Regionale Transformationsprozesse in Europa", *Beiträge Zur Regionalen Geographie*, 44, pp. 91-103
- COMMISSION DE COORDINATION DU PROJET MHAL (1990). *Elaboration de la perspective de développement agglomération urbaine de l'Eurégion Meuse-Rhein*.
- COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPÉENNES (sd) *Coopération transfrontalière*, Direction générale des Politiques régionales, 4 p. +1 carte + 31 feuillets.
- COMMISSION INTERNATIONALE DE COORDINATION (1993). *MHAL. Maastricht / Heerlen. Aachen. Liège. Hasselt / Genk. Perspective de Développement spatial. Projet.*, 74 p.
- COMMISSION PREPARATOIRE INTERNATIONALE MHAL (1991). *Vers une perspective de développement de l'aménagement du territoire du noyau urbain de l'Eurégio Meuse-Rhin*.
- COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS, SITES ET FOUILLES, journée de visite dans le Mergelland (province de Limbourg, Pays-Bas) sur le thème « Sauvegarde des sites et du paysage », 3 mai 2000.
- DRIESPRONG J. (sd). Exposé oral (traduction) dans *Des nouvelles possibilités de coopération aux frontières : les Accords de Karlsruhe et de Mayence*, 4^{ème} congrès transfrontalier, Actes du colloque, Luxembourg – Kirchberg 22 avril 1997, Ministère de l'Aménagement du Territoire, Luxembourg, pp. 60-70
- FONDATION EUREGIO MEUSE-RHIN, *Rapports annuels d'activités*, 1995, 1996, 1997
- FONDATION EUREGIO MEUSE-RHIN : divers fascicules publicitaires
- FONDATION EUREGIO MEUSE-RHIN (1999). *Guide du développement économique de l'Euregio Meuse-Rhin*, adaptation internet, Groupe de Travail Economie.
- GAZON J. et DELAVAL T. (1992). *Connaître l'Euregio Meuse-Rhein*.
- GOUVERNEMENT WALLON (2000). *Contrat d'avenir pour la Wallonie. Document définitif*, Di Rupo E., éditeur responsable, 179 p.
- GOUVERNEMENT WALLON (1999). *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, 233 p. + 2 annexes.
- GRANVILLE O. et MARECHAL L. (199x). La Wallonie au centre de l'Europe : comparaisons inerrégionales, dans *Les cahiers de l'Urbanisme*, 27, pp. 6-15.
- GROUPE DE TRAVAIL INTERNATIONAL MHAL (1996), *Transposition de la perspective de développement spatial MHAL. Maastricht/Heerlen – Hasselt/Genk – Aix-la-Chapelle – Liège. Situations et résultats*, 33 p.

GRUPE DIRECTEUR MHAL (1994). *Avis final du groupe directeur MHAL concernant le projet de perspective de développement spatial MHAL, sur la base des réactions émanant de la région MHAL, parties 1 à 4 (c'est-à-dire sans les parties 5, 6 et les annexes)*, 34 p.

INSTITUT WALLON (1991). *MHAL – Position concurrentielle de l'EUREGIO par rapport à ses régions limitrophes*, document de travail

INSTITUT WALLON, SEGEFA (1992). *Projet MHAL – thème : économie*

LAMBERTZ K. H. (1999). *INTERREG I / II : coopération transfrontalière. Euregio Meuse-Rhin (EMR) : exemple pratique de mise en œuvre et de gestion*, Journée d'information INTERREG III,

MAYR A., MIGGELBRINK J. et SMIT J. G. (1996). Cross-border problems of physical planning and ecological policy in the Dutch-German border region of Arnhem, Nijmegen, Kleve and Emmerich, dans "The Rhine Valley. Urban, harbour and industrial development and environmental problems" *Beiträge Zur Regionalen Geographie*, 41, pp. 41-57

PROVINCIE LIMBURG (1999). *Investing in quality. Sketch of Planning Policy for Limburg. Summary*, Provincie Limburg, 16 p.

SOCIETE DE GESTION ET DE PARTICIPATION (1992). *Présentation de l'étude relative aux potentialités de coopération industrielle dans l'Euregio Meuse-Rhin*

SERVICES PROMOTION INITIATIVES EN PROVINCE DE LIEGE (SPI+) : rapports annuels 1997 et 1998, site internet www.liegeonline.be, 2 p.

STUURGROEP ROM-MERGELLAND (1998), ROM project Mergelland, *ROM-Nieuws*, 8, 12 p.

VAN DEN BROECK J., dir. (1996). *Espace de Coopération. Deuxième Esquisse de Structure Benelux. Projet mai 1996*, Union économique Benelux, 183 p.

VOPPEL G. (1996). Rhenish lignite mining – development and regional effects, dans "The Rhine Valley. Urban, harbour and industrial development and environmental problems" *Beiträge Zur Regionalen Geographie*, 41, pp. 109-117

WIEGER A. (1997). Grenzübergreifende Raumordnung in der Euregio Maas-Rhein, dans *Informationen und Materialien zue Geographie der Euregio Maas-Rhein*, n° 41, pp. 45-64

Sites web :

www.euregio-mr.org

www.inforegio.org

www.liegeonline.be

Chapitre III : LA CONFÉRENCE PERMANENTE INTERCOMMUNALE TRANSFRONTALIÈRE (COPIT) (AIRE MÉTROPOLITAINE TRANSFRONTALIÈRE LILLE- COURTRAI-TOURNAI)

Abréviations utilisées :

AMNO: aire métropolitaine du Nord Ouest

COPIT: Conférence permanente intercommunale transfrontalière

CUDL : Communauté urbaine de Lille

NPDC : Nord-Pas de Calais

SDEC: schéma de développement de l'espace communautaire

UE : Union européenne

1. RÉALITÉS SPATIALES DE L'AIRE CONCERNÉE²²

L'aire de coopération métropolitaine comporte 6 arrondissements (et 5 intercommunales) :

- L'arrondissement de Lille, essentiellement urbanisé
- Les arrondissements wallons de Mouscron, faisant partie intégrante du tissu lillois continu, et de Tournai
- Les arrondissements flamands de Courtrai, Roulers et Ypres

Ses caractéristiques physiques principales sont :

- L'absence de relief autre que les collines flamandes et hennuyères culminant à 150m, ayant favorisé la création de multiples voies d'eau navigables, souvent transfrontalières
- L'absence de forêts, dû à l'essor démographique et économique de la région ayant amené au défrichement massif de toute la région dès le X^e siècle.
- Un tissu urbain lâche mais continu, à habitat souvent individuel imbriqué aux lieux de production, résultat de son histoire textile puis métallurgique, et de la péri-urbanisation plus récente.

L'agglomération morphologique de Lille dépasse le million d'habitants, car regroupe :

- la ville de Lille (170.000 hab.)
- les communes qui ont crû dans sa périphérie immédiate, dont Roubaix (100.000 hab.), Tourcoing (95.000), Villeneuve d'Ascq (65.000) et Mouscron (55.000).
- presque en continuité : Courtrai et les communes en bord de Lys

Nœud de communication important (Nœud TGV + tissu autoroutier dense + pôle fluvial + aéroport de dimension moyenne) et grand pôle universitaire, Lille cherche à s'affirmer en tant que métropole internationale.

²² Note : Seront joints dans la publication finale :

- Une carte de situation topographique, pour mettre en valeur les villes et les infrastructures, et donnant une idée de **la répartition de la population**, avec un ou deux paragraphes aidant à la lecture.
- Une carte ou un schéma économique, montrant les centres économiques, leur spécificité, et leur bassin d'emploi,
- Une carte ou un schéma environnement-patrimoine où les grands espaces naturels, les villes historiques et autres éléments valorisants sont mis en avant, avec mini-commentaire.

2. ÉTUDE DU SCHÉMA TRANSFRONTALIER ET DES PLANS DES TERRITOIRES CONCERNÉS

2.1 INTRODUCTION

La COPIT, qui rassemble cinq intercommunales flamandes, wallonnes et française, naît en 1991²³ d'une volonté politique de travailler ensemble dans un territoire en pleine évolution : ouverture des frontières internes de l'Europe en 1993, réalisation du tunnel sous la manche, mise en service du TGV nord européen²⁴. De plus, des stratégies nouvelles étaient nécessaires, non seulement pour accompagner ces événements, mais aussi du fait de la transformation radicale des tissus économiques (crise des industries traditionnelles) et du fait de la redistribution et de la redéfinition des compétences publiques au bénéfice des autorités locales et régionales. La coopération transfrontalière est un élément clef de ces stratégies. A cela s'ajoutait une réalité transfrontalière quotidienne pour certaines communes.

Le partenariat mis en place au travers de la COPIT a renforcé la capacité de présenter des actions concertées de coopération, en particulier en direction de l'Union européenne et des programmes Interreg : SIG, pôle textile, pôle graphique, transports,...

La COPIT a aussi abordé dès 1994 l'idée de l'élaboration d'un schéma d'aménagement et de développement transfrontalier. En 1998, alors que la coopération semblait quelque peu marquer le pas, les cinq partenaires de la COPIT engagent un processus décisionnel commun pour le développement et l'aménagement de la métropole transfrontalière, processus qui prend la forme de l'élaboration d'un **schéma transfrontalier d'aménagement et de développement de la métropole lilloise franco-belge**, dénommé projet **Grootstad**²⁵ (**Grensoverschrijdend ontwikkelings en ordeningsschema – schéma transfrontalier d'aménagement et de développement**).

Le processus d'élaboration du schéma transfrontalier doit être "itératif et cumulatif", vu le contexte institutionnel particulier (trois régions, deux pays). Le projet **Grootstad** a trois ans pour présenter idées, décisions et accords concernant le développement de la métropole transfrontalière. Les conclusions du projet pourront être une charte, un ensemble de projets contractualisés, un ensemble de mode de fonctionnement, un ensemble d'idées, de concepts, etc. Le schéma doit pouvoir produire des décisions globales et stratégiques et des décisions particulières et opérationnelles.

²³ Les présidents et directeurs des intercommunales IDETA (Région wallonne, arrondissement de Tournai et Ath), IEG (Région wallonne, arrondissement de Mouscron), LEIEDAL (Région flamande, arrondissement de Courtrai), WIER (Région flamande, arrondissement de Ypres et Roulers) et la Communauté Urbaine De Lille (CUDL, région du Nord Pas de Calais, 86 communes sur les 125 que compte l'arrondissement de Lille), de même que les maires et bourgmestres des communes concernées approuvent l'installation d'une Conférence Permanente Intercommunale Transfrontalière (COPIT) de la "métropole franco belge".

²⁴ C'est également à cette époque, et dans le même esprit que "l'Eurorégion" se crée, groupement d'intérêt économique regroupant les trois régions belges, la région du Nord-Pas De Calais (NPDC), et le Comté de Kent, à savoir les régions recevant des conséquences directes du Chunnel et du TGV trans-Manche.

²⁵ Pour la réalisation de ce processus, les cinq intercommunales ont constitué un partenariat technique avec l'Agence de développement et d'urbanisme de la CUDL. D'autres structures concernées, publiques et privées, sont associées de façon consultative ; région, commune, chambre de commerce et d'industrie, université (participation au comité consultatif, aux travaux de groupes de travail techniques, aux conférences-débat, comme experts, dans les négociations,...). Ce projet bénéficie de concours financiers européens (programme Terra, DG 16).

2.2 SCHEMA TRANSFRONTALIER : PROJET GROOSTAD

2.2.1 Un processus en cours

Le document de synthèse du comité consultatif COPIT/Grootstad du 9 mars 1999 "bâtir une métropole transfrontalière" éclaire le processus.

Ce document comporte plusieurs cartes qui ont manifestement pour but de concrétiser spatialement l'idée de la métropole transfrontalière. Les frontières nationales ne sont pas indiquées, mais bien, en pointillé, les limites de la métropole transfrontalière, en France et Belgique.

Le projet présente le territoire : Lille (avec Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq), Courtrai et Tournai (avec Mouscron), formant ensemble une région urbaine transfrontalière de longue date avec des continuités apparaissant clairement sur les cartes. Cette région urbaine "évidente" a été étendue à Ypres et à Roulers, en Région flamande. Elle compte dès lors 1.800.000 habitants, couvre six arrondissements, et se présente comme un système urbain "polycentrique et complexe".

Le schéma doit s'élaborer par étapes, avec un thème "transversal et global" qui est la métropolisation d'un territoire éclaté, et une série de thèmes "limités mais essentiels": eau, paysage, mobilité, concurrence et complémentarité économiques, développement universitaire, cohérence de la planification locale, langue, développement culturel.

Le thème global et transversal de la métropolisation d'un territoire éclaté est actuellement étudié spécifiquement sous l'angle des plus-values pour chacun des territoires : comment motiver les différents partenaires, que manque-t'il à cette métropole, quels sont ses atouts, etc. Cette recherche sert entre autres à répondre aux questions des différents partenaires et acteurs, dont les autorités politiques de la Région wallonne, quant à la pertinence de ce processus.

Certains des thèmes "sectoriels mais essentiels" ont déjà fait l'objet d'études : la protection et la valorisation de la ressource eau, le paysage de la métropole comme élément d'une stratégie de métropolisation, mobilité et accessibilité, concurrence et complémentarité économiques.

2.2.2 Les stratégies proposées à ce jour par l'Atelier transfrontalier

- Jouer l'atout frontière (laboratoire européen d'intégration économique "LEIE"),
- devenir une métropole "technopôle"(système d'innovation transfrontalier, laboratoire de recherche, entreprises, main-d'œuvre qualifiée,...),
- mieux connaître les différents partenaires et communiquer (mise en réseau),
- gérer la concurrence interne,
- aller plus loin dans l'analyse des enjeux liés au développement durable.

Comme ces études et stratégies sont directement liées au processus d'élaboration d'un schéma transfrontalier en évolution, et que ces différents thèmes répondent aux priorités relevées par les acteurs, elles seront traitées dans la partie III, en les confrontant directement aux réalités de terrain.

2.3 LE DOCUMENT D'ORIENTATIONS RÉGIONAL II DE LA RÉGION DU NPDC (DOR, FIN 1999)

Le DOR II mentionne à plusieurs reprises l'importance de l'ouverture vers l'Europe et de la coopération interrégionale transfrontalière, tout en posant la question : quels partenariats et quelle mise en œuvre réelle, dans quel intérêt ?

2.3.1 Les territoires : la métropole

Le DOR a de grands projets de "territoire" pour la Région NPDC, dont celui de **Lille "métropole internationale transfrontalière"** qu'il traite en long et large, ce qui est un changement par rapport à la version de 98. Il souhaite organiser son territoire par le renforcement de "la seule structure urbaine capable de passer le seuil de la métropolisation : Lille" et la mise en place d'un réseau de ville dont Lille serait la tête.

Il rappelle cependant qu'elle doit être **solidaire des différents territoires de la Région NPDC** : "une métropole régionale, solidaire des différents territoires, tête du réseau de villes". La Région demande à l'État français de soutenir l'ambition européenne, internationale et transfrontalière de Lille métropole.

Cette structuration a **une implication voulue avec les partenaires belges**, car "l'ambition internationale et transfrontalière de Lille-Métropole constitue une des options majeures de l'aménagement du territoire national et régional et devra faire l'objet d'un contrat de plan particulier". Cette demande est à mettre en corrélation avec le fait que le DOR souhaite vivement que "les élus métropolitains" puissent disposer "d'un cadre juridique de négociation clair avec leurs homologues belges" en ce qui concerne le transfrontalier.

Dans les ambitions du NPDC pour la métropole lilloise, on citera le projet "Lille 2004, Capitale européenne de la culture", la volonté d'implanter un "Très Grand Centre de Recherche" (TGE), tel Sophia-Antipolis, d'en faire un centre de services tertiaires de haut niveau (y compris accueillir, comme Strasbourg, des institutions européennes....)

2.3.2 Le NPDC : LA région numérique

Le DOR veut développer les atouts du NPDC en matière de "société de l'information", développer des pôles d'excellence, devenir la région numérique et des NTIC. Il veut développer un tissu d'entreprises industrielles pour lequel, rappelle-t'il , "tout l'espace est là".

2.3.3 Accessibilité et mobilité

Le DOR met aussi l'accent sur l'accessibilité et la mobilité, en particulier au niveau international : pour les ambitions internationales de Lille, **un aéroport international est nécessaire, et une collaboration avec la Région wallonne est requise**. Concernant les axes routiers internationaux, les efforts réalisés par les belges pour limiter la saturation (E 17) doivent avoir un écho en France (A 24). Le TGV est toujours à l'honneur. La plate-forme multimodale de Dourges est à réaliser, ainsi que la structuration du réseau métropolitain de plate-forme de feroutage.

Concernant **les voies navigables, le DOR soutient le projet de réalisation du canal Seine-Nord et de jonction du réseau régional français avec le réseau belge**, cela en vue du développement d'un ensemble portuaire international à Lille. La stratégie voulue pour le littoral est d'envergure : autour "du premier ensemble interportuaire français", 3 ports, 2 aéroports, un lien fixe trans-manche, des plates formes multimodales ou industrialo-portuaires, des dessertes TGV et autoroutières, tout cela en vue de mettre sur pied une plate-forme logistique de dimension internationale....

2.3.4 Un territoire avec des faiblesses économiques

Le DOR rappelle que le territoire du NPDC comporte aussi des zones en difficultés, où une relance économique est indispensable (Sud du département du Nord), comprenant l'implantation d'industries de transports terrestres : Toyota, Alstom (mais crainte de délocalisations). La coopération transfrontalière avec Mons et Charleroi est mentionnée, et dite "à poursuivre" sans plus de détail.

2.4 LE SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE, LILLE MÉTROPOLE (SDDU, LILLE MÉTROPOLE, DÉCEMBRE 1997)

2.4.1 Remarque

Le SDDU vient d'être annulé (avril 2000) par décision du tribunal pour vice de forme, pour n'avoir pas prévu de manière suffisante la protection des champs captants (captage d'eau) du Sud de Lille dans ses prévisions de contournements autoroutier. Cf infra.

2.4.2 Une métropole transfrontalière, internationale

Le schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille-Métropole (SDDU) contient une forte implication transfrontalière, due en grande partie à la volonté de faire de Lille le point fort d'une aire métropolitaine. Cette "forme métropolitaine" exige un certain seuil, aussi les choix sont transfrontaliers car **"la véritable aire de métropolisation est franco-belge"** et l'existence de la métropole dépend en grande partie de l'aire transfrontalière.

Aussi, que ce soit dans les cinq axes de travail pour la métropole – accessibilité, qualité, développement, solidarité, internationalisation –, dans les trois ambitions – un développement territorial équilibré, un dialogue harmonieux entre la métropole et sa région, une métropole transfrontalière –, ou dans les quatre niveaux pour envisager l'aménagement du territoire – européen/national, régional, transfrontalier, local –, la demande de coopération et de synergie transfrontalières est fortement présente : "le développement transfrontalier est une priorité spatiale en matière d'infrastructures, de transports, de communications, de requalification des zones naturelles, de développement et de valorisation du tissu urbain."

Le SDDU rappelle le réseau dense d'infrastructure de communication reliant entre elles Lille, Roubaix, Tourcoing, Mouscron, Tournai, Courtrai et Ypres, la continuité des réseaux urbains et périurbains, et demande d'en tirer parti plutôt que d'en subir les aspects négatifs : "Acquérir la dimension européenne, c'est faire fonctionner ce système transfrontalier comme un ensemble et tirer parti de la diversité qu'il intègre".

La coopération est censée également apporter des éléments de réponses à certains problèmes : marginalisation dans l'espace national et européen, déséquilibre, renouvellement de la ville, intégration de nouvelles fonctions urbaines, qualité environnement, développement économique, accessibilité de la métropole et de ses territoires.

2.4.3 Orientations d'aménagement du territoire, complémentarité et accessibilité

Le SDDU souhaite vivement créer une structure spatiale franco-belge, concrétisée par des boulevards urbains vers Mouscron, l'aménagement de la vallée de la Lys vers la Flandre, la réalisation d'un axe de développement vers la Wallonie via Tournai, et des parcs naturels. Il souhaite la localisation de zones de développement ou de renouvellement urbain et économique en fonction de logiques territoriales transfrontalières et d'"eurozones". Il souhaite **une redéfinition des fonctions urbaines** tenant compte de cette dimension transfrontalière (complémentarité des équipements), une coopération économique et commerciale, un évitement d'opérations concurrentes, etc.

Le SDDU fait également une très large place au domaine de l'accessibilité et de la mobilité, entre autres en coordination avec les voisins belges (flamands et wallons). Il prône une meilleure accessibilité entre les différents territoires de la métropole transfrontalière (plusieurs projets en matières de transports, dont desserte ferroviaire, transports en commun,...), une meilleure utilisation des grands voies de communication, une interactivité des modes de transport et de communication....

Le SDDU demande que soit élaboré **un schéma transfrontalier d'aménagement et de développement.**

2.5 LE "RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN "DE LA RÉGION FLAMANDE (RSV, 1997)

Le RSV est peu "suprarégional", et la Région flamande insiste sur le fait qu'elle est seule à décider de son aménagement du territoire, même s'il est bon de s'informer des plans de même type des deux autres régions belges. De même au niveau européen, si l'Union européenne ne dispose pas des compétences en matière d'aménagement du territoire, son schéma de développement (le SDEC) permet "d'adopter un point de vue structurant au niveau international et offre la possibilité de coordonner les politiques en matière d'aménagement du territoire".

Le courtrais "est obligé de formuler ses atouts en fonction d'une eurorégion 'région Nord' avec Lille/Roubaix, Tourcoing et Tournai". Pas question ici d'aire métropolitaine. Tout de même, **le réseau urbain transfrontalier Lille/Roubaix/Tourcoing/Courtrai/Mouscron est une "enceinte de coopération transfrontalière..** Il faut donc aborder les développement spatiaux dans ces zones en fonction de leur caractère transfrontalier".

Concernant les ports et les "parcs logistiques multimodaux à vocation internationale", le RSV ne mentionne pas de coopération vers Lille ou le littoral français : tout tourne autour des "portes"belges que sont Anvers, Gand, Zeebrugues/Ostende et Bruxelles/Zaventem

Par contre, on mentionne un **raccordement direct au réseau des voies navigables du Nord de La France, par le biais de l'Escaut et de la Lys.** On prévoit également une amélioration sélective des transports ferroviaires, qui inclut des lignes vers Lille, vers Bruxelles et vers Liège.

En ce qui concerne la stratégie métropolitaine lilloise, le RSV précise que Courtrai ne peut être une ville satellite de Lille, mais doit être une grande ville au sein du système urbain flamand.

2.6 MISE EN RAPPORT DU DOR II ET DU SCHÉMA DIRECTEUR DE DÉVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE LILLE MÉTROPOLE AVEC LES OBJECTIFS ET IDÉES PRINCIPALES IDENTIFIÉES DANS LE SDER

D'une façon générale, si l'on s'en réfère aux objectifs et idées principales contenues dans le SDER, et en laissant de côté le RSV qui n'aborde que de façon très marginale la coopération transfrontalière ou même interrégionale, on peut synthétiser la situation comme suit :

Objectifs du SDER	Suprarégional, régional et transfrontalier	Régional local, non transfrontalier	Remarques
Structurer l'espace wallon	Les documents formulent des propositions qui auront un impact sur cette structuration, et ils sont tous demandeurs d'une structure de coopération clarifiée		Il ne faudrait pas oublier les villes motrices hors frontières régionales lors des réflexions sur les réseaux de villes en Wallonie
Intégrer la dimension supra-régionale	<p>Les documents formulent des propositions qui auront des conséquences importantes en ce domaine, et ils souhaitent tous acquérir cette dimension suprarégionale, transfrontalière.</p> <p>Il y a une convergence d'idées quant à l'importance de posséder une aire métropolitaine, en particulier par rapport à une inscription dans le "paysage" européen, mais les intérêts sont moins unanimes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour Lille, une ampleur transfrontalière est nécessaire à la métropolisation qu'elle appelle de tous ses vœux, et les retombées se feront sur "Lille métropole", à savoir plus ou moins l'arrondissement de Lille, - la région NPDC, souhaite également cette métropolisation, mais sous l'aspect des retombées et des solidarités que cela aura pour la région NPDC, - le partenariat COPIT voit lui les choses dans l'intérêt des six arrondissements de la métropole. 		
Collaborations transversales	Cet objectif rejoint celui de clarification des structures et d'implication des acteurs		
Répondre aux besoins primordiaux		Cadre de vie, logements, valoriser le patrimoine, le protéger	<p>Il semble logique de traiter ces aspects au niveau plus local. Cependant les commerces et services sont abordés avec une idée transfrontalière dans le SDDU, qui souhaite éviter les concurrences inutiles, et utiliser des complémentarités.</p> <p>Le DOR mentionne des problèmes de sous-équipements en matière d'infrastructure de santé, mais sans appeler clairement à une complémentarité.</p>

<p>Contribuer à la création d'emplois et de richesses</p>		<p>Objectif omniprésent dans tous les documents mais aucune coopération n'est mentionnée, plutôt le contraire : en particulier concernant les stratégies visant l'implantation des entreprises – une priorité pour le SDDU comme pour le DOR -et toutes les politiques de "pôles d'excellence", de recherche et d'innovation , de vision de la région "numérique" de pointe que le DOR met en avant pour le NPDC.</p>	<p>Cet objectif est abordé avec un intérêt résolument local. Aucune coopération ni partenariat n'est mentionné, même si des "concurrences stériles" sont regrettées à d'autres endroits du texte. Le projet Grootstad souhaite remédier à cela, et créer un esprit de coopération, ou à tout le moins gérer les concurrences internes de façon intelligente.</p>
<p>Améliorer l'accessibilité du territoire wallon, et gérer la mobilité</p>	<p>Outre une coordination qui devrait se réaliser entre les trois régions belges et l'État fédéral, cet objectif demande une concertation, une coordination, et si possible une coopération, à la fois au niveau transfrontalier, suprarégional et européen.</p> <p>Le niveau suprarégional est d'importance, et les nombreux projets en la matière prouvent l'intérêt des régions à se positionner clairement, en particulier à l'heure d'une vision européenne (cf. les différents projets d'Aménagement du territoire et les grandes options stratégiques dans le cadre du SDEC (cf. infra), de l'AMINO, du Benelux et de l'Euro région).</p>		<p>En matière d'accessibilité, le niveau transfrontalier est un peu réducteur, mais pourrait servir de terrain d'essai pour des expériences telle qu'une plate-forme multimodale. On peut s'attarder d'ailleurs que le projet Grootstad n'en prévoit pas l'étude, même s'il est vrai que cela dépasse par bien des aspects son niveau de compétence.</p> <p>Si le projet de développement du littoral autour d'un ensemble interportuaire, plate forme logistique de dimension 1, est accepté dans le contrat de plan français, et mis en œuvre, cela aura un impact important pour la zone de la COPIT, ainsi que pour la Région wallonne. En la matière, les intérêts du NPDC, de Lille métropole, et de la Région wallonne pourraient se soutenir utilement, si les avantages pour chacune des parties concernées sont clairement identifiés, et négociés</p>
<p>Valoriser le patrimoine</p>		<p>gestion des ressources naturelles, prévention des risques naturels,...</p>	<p>Il est surprenant que ces sujets ne prévoient pas plus de coopération.</p>

<p>et protéger les ressources</p>		<p>sont traités dans tous les documents.</p>	<p>Le DOR souhaite que des projets soient mis sur pied en matière d'énergie renouvelable, mais ne mentionne pas de coopération. Le SDDU traite abondamment de cette problématique (déchet, eau, biodiversité, énergies renouvelables, prévention des risques), mais également sans prévoir de coopération, simplement une "information", pour éviter les doubles emplois (préoccupation manifeste du SDDU). Certains de ces thèmes sont par contre des thèmes sectoriels essentiels du schéma Grootstad en cours (eau, paysage...)</p>
<p>Sensibiliser et responsabiliser tous les acteurs</p>	<p>Objectif souhaité par tous les documents, afin d'avoir une meilleure implication dans la réalisation des objectifs, une meilleure information. Demande d'une clarification des interlocuteurs et des structures, afin d'être plus efficient.</p>		
<p>Aires métropolitaines et euro-corridor</p>	<p>Ces objectifs se retrouvent en fait dans les deux premiers, structuration de l'espace, et insertion dans une dimension suprarégionale. Ils sont cependant spécifiquement traités, surtout le développement d'une aire métropolitaine, moteur des configurations d'aménagement du territoire de demain.</p>		<p>Cf. 1 et 2 Les grands axes de transports sont aussi étudiés, mais la notion "euro-corridors" n'a pas la même importance que dans le SDER</p>

2.7 LE CONTRAT D'AVENIR POUR LA WALLONIE (CAW) DE LA RÉGION WALLONNE : QUELLE SYNERGIE POSSIBLE AVEC LE SCHÉMA TRANSFRONTALIER DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE DE LILLE

Si l'on se réfère aux quatre priorités établies par le Contrat, **le développement économique durable** est désormais repris dans toutes les stratégies. **Le développement des PME**, surtout de services et de technologie de pointe, est un objectif de Grootstad. De plus le territoire IDETA et IEG fait partie des arrondissements soutenus par l'Europe et on peut donc espérer un appui à ses stratégies, dont celle de la participation à l'aire métropolitaine. **La société de la connaissance** devra être abordé dans le thème développement universitaire, et dans le thème "langue", et est également une stratégie proposée par l'Atelier transfrontalier ("une métropole technopôle"), et une priorité du DOR. L'implication particulière **des jeunes** n'est pas abordée dans le projet de schéma transfrontalier.

Concernant les dix principes d'actions, ils sont tous parfaitement compatibles avec les objectifs et la philosophie du schéma qui aborde particulièrement la qualité de l'environnement (eau, paysage), l'accessibilité et la mobilité, la simplification administrative (cohérence des planifications locales), et qui souhaite une participation et mobilisation des acteurs ainsi qu'une meilleure structuration.

D'autres thèmes du Contrat pourraient être traités dans une reconduction du projet Grootstad.

Par contre, il faut constater que le principal objectif du schéma transfrontalier - mettre en œuvre un processus de métropole transfrontalière - n'est pas abordé dans le CAW, qui traite d'ailleurs peu des villes et de leur organisation entre elles.

Le Contrat d'avenir pour la Wallonie s'adresse surtout aux préoccupations quotidiennes des citoyens wallons, il se concentre sur son territoire, mais il rappelle l'importance de prendre en compte d'autres niveaux; fédéral, européen, international... ainsi que la priorité des coopérations transfrontalières et interrégionales dans le cadre d'une "Wallonie ouverte sur l'extérieur". Il souligne son ancrage en Europe concernant l'aménagement du territoire

"la cohérence d'un projet de développement de l'espace régional suppose son insertion dans les grandes orientations européennes....Le Gouvernement mettra l'accent sur les différents plans stratégiques qui impliquent la Wallonie"(p 49).

2.8 CONCLUSIONS

2.8.1 Pertinence du schéma transfrontalier et de la coopération COPIT

A ce stade, quels sont les apports nouveaux et/ou intéressants de cette coopération et de l'élaboration du schéma transfrontalier ?

2.8.1.1 *Quelles originalités ?*

L'organisation d'une aire métropolitaine n'est pas réellement un phénomène nouveau, ni le fait qu'elle soit transfrontalière. Cependant ce phénomène est désormais en bonne place dans les plans de développement, et il a pris une dimension "indispensable", ce qui est une nouveauté. Autre innovation possible, le type d'organisation à imaginer pour la coopération COPIT permettra peut-être de nouvelles pistes, permettant et utilisant des implications à géométrie variable (cf. infra). Enfin, par rapport à d'autres coopération transfrontalières, elle se polarise autour d'une grande ville, même si elle se revendique du polycentrisme, et dans un territoire assez restreint.

La structure du projet Grootstad, à l'intérieur de la COPIT, est extrêmement intéressante pour le dialogue et les échanges, et témoigne d'un processus original. Le fait d'avoir constitué une structure "légère", chargée d'émettre des propositions, sur base d'un canevas de base, et d'études courtes et ciblées, permet plus de liberté, et facilite l'éclosion d'idées nouvelles, une autre façon d'aborder les choses, de se mettre en place.

2.8.1.2 *Utile au développement de la Wallonie ?*

L'importance des aires métropolitaines est reconnue dans le SDER. Dans le monde internationalisé et mondialisé qui est le notre, et si l'on s'accorde sur l'hypothèse d'une concentration des forces et des pouvoirs dans et/ou autour des métropoles, le fait de s'inscrire dans une aire métropolitaine – qui se veut internationale, – est un atout, qu'il s'agit d'utiliser à bon escient, et de valoriser. Les aires métropolitaines sont "porteuses des configurations de demain". De plus, en ce qui concerne les régions transfrontalières, l'évolution des transports et des communications peut entraîner une "mise en périphérie", à moins de renverser la vapeur en devenant un centre.

Le SDDU comme le DOR sont en accord avec cette idée. Ils ont beaucoup de projets d'envergure impliquant le niveau transfrontalier et suprarégional : l'aspect transfrontalier est important pour le suprarégional, car il donne une force plus grande à ce territoire, et lui permet de mieux défendre ses intérêts dans l'organisation de l'espace au niveau européen.

Le partenariat COPIT est dès lors fort utile pour renforcer un élément du territoire wallon qui est quelque peu laissé de côté dans les réflexions actuellement en cours à un niveau suprarégional supérieur (AMNO, SDEC, Bénélux), le SDEC mentionnant la zone transfrontalière avec Lille comme "zone à potentialité de développement métropolitain transfrontalier". Lille est bien placée pour les villes belges concernées, car elles en sont plus proches que des pôles économiques de leur région.

La participation au développement d'une aire métropolitaine dans cette zone, qui comprend des atouts comme une gare TGV et les nombreux projets d'envergure de Lille métropole (aéroport, zone portuaire, plate-forme multimodale, technopoles) peut-être un élément de développement de la Wallonie, si cet outil est judicieusement utilisé, si les territoires wallons impliqués s'organisent afin d'en dégager une réelle plus-value, et si la Région wallonne dans son ensemble peut l'utiliser à son avantage dans ses stratégies européennes.

2.8.1.3 Compatible avec le SDER ?

Comme le tableau l'a montré (cf. supra), beaucoup d'objectifs se retrouvent dans les différents plans. Ils vont dans la même direction, avec des principes de base communs, et certaines préoccupations communes. Cependant, ils s'organisent différemment et se retrouvent de plus en compétition sur certains sujets rendant dès lors précaire une quelconque intégration. Le schéma transfrontalier souhaite améliorer cet état des choses.

2.8.1.4 Une synergie possible ?

Renforcer les complémentarités, la lisibilité, être ouvert sur ce qui se passe à côté, travailler à plusieurs pour un objectif commun ou complémentaire, en ayant en tête une vision large et transversale, tout cela fait partie du discours de tous les documents, et tous demandent une structure de collaboration et une identification des partenaires qui soient plus claires, afin d'être plus efficaces.

Cependant, coopérer de façon transfrontalière pose des problèmes opérationnels importants, de fond comme de forme, car différents pouvoirs sont à l'œuvre, avec d'autres compétences et moyens financiers, et des éléments de concurrence d'autant plus importants qu'il n'y a pas de mécanisme de redistribution "équilibrant".

On en voit dès lors les limites lorsque des intérêts précis et concurrentiels sont en jeu, en particulier en ce qui concerne les stratégies visant l'implantation des entreprises: pour la Région wallonne, il s'agit à la fois d'actions locales et régionales, mais aussi de profiter de l'existence de services aux entreprises, d'infrastructures universitaires, des opportunités de création de ces services, et d'un environnement, qui sont transfrontaliers. Lille-métropole génère une activité et une dynamique qui sont certainement propices et de bon augure pour des entreprises cherchant un lieu d'implantation.

Maintenant, encore faut-il se mettre d'accord pour favoriser des implantations en Région wallonne. Le DOR comme le SDDU souhaite ces implantations sur leur territoire - il s'agit d'une priorité - et la NPDC proclame haut et fort qu'elle dispose d'un atout important par rapport aux régions environnantes - surtout flamande dans ce cas - : "un grand espace disponible". Il n'est pas question ici de "coopération" d'autant moins que la région NPDC présente par certains côtés les mêmes caractéristiques problématiques que la Région wallonne - reconversion de vieilles industries, bassin minier désaffecté - et y ajoute d'autres, comme "l'exode des jeunes diplômés".

La compétition peut donc être dure, elle peut aussi s'avérer une perte pour les deux territoires. La disparition des frontières internes de l'Union européenne a déjà supprimé certains "avantages" liés aux "différentiels" entre voisins, et les harmonisations en cours, dont l'instauration de la monnaie unique européenne, vont encore amplifier ce processus. Il est donc vital de créer maintenant des structures de collaboration, afin d'éviter des "concurrences stériles", et dangereuses.

Le problème de la participation effective à cette coopération, ou à "l'aire métropolitaine" est un autre écueil. Les intercommunales concernées soutiennent activement ce projet, mais elles se sentent parfois fort isolées.

Le SDER mentionne pourtant ces coopérations transfrontalières, "aires métropolitaines" comme des "potentiels à valoriser", et insiste sur "la nécessité pour la Wallonie de participer aux quatre aires métropolitaines qui la jouxtent" (Lille, Saarlouise+, MHAL et Bruxelles), ajoutant que celle de Lille "apparaît actuellement comme la plus stratégique des quatre" (p.106).

Cependant le CAW s'intéresse peu à ces coopérations "hors frontières". Par contre, développement intéressant, il met en exergue la nécessité d'une coopération avec Bruxelles, qui devient une priorité.

2.8.2 Propositions

Une négociation dans le cadre de COPIT pourrait dès lors porter sur plusieurs domaines repris dans les différents plans et schémas existants ou en cours d'élaboration, que la coopération soit explicitement demandée ou non. **Le processus "Grootstad" pourrait être reconduit sur base de ces thèmes, par exemple la recherche et l'innovation, considéré comme prioritaire par l'actuel CAW.**

Le NPDC se dit très avancé dans la société de l'information, et va développer cet aspect de manière croissante. Il vise à devenir une des grandes régions "numériques" d'Europe. Il veut également développer des pôles d'excellence (scientifique, recherche) régionaux, tout en s'estimant fort en retard sur ce point (pourcentage de troisième cycle à la traîne) et veut implanter un "TGE" (très grand centre de recherche).

L'importance d'atteindre certains seuils effectifs est particulière en ce domaine. Les équipes et les laboratoires ont intérêt à regrouper leurs moyens, que ce soit au niveau régional, fédéral, et européen. Les projets d'envergure de Lille métropole et de la Région NPDC, par exemple en matière de nouvelles technologies, pourraient avoir des impacts fructueux pour la Wallonie, si un partenariat pouvait se mettre en place. Le DOR, tout en s'étendant longuement sur ce sujet, ne mentionne pas de partenariat transfrontalier; il en va de même pour le SDDU. Cependant le NPDC et Lille-Métropole ont besoin du territoire transfrontalier pour s'affirmer comme métropole. De plus, une coopération transfrontalière permet des financements européens.

Une négociation est donc logique dans "l'aire métropolitaine", dont il faut rappeler qu'à ce jour elle est centrée sur une métropole régionale française.

Cependant, pour pouvoir avancer de façon efficace dans cette coopération et d'éventuelles négociations, l'étude des plans ne suffit pas. Il faut lui apporter l'éclairage de la réalité de terrain, de la pratique, ce qui fera l'objet de la partie III.

3. CONFRONTATION DES PLANS AVEC LA RÉALITÉ DE TERRAIN.

3.1 PRÉLIMINAIRES

La volonté de mieux appréhender les attentes et les pratiques des acteurs locaux les plus impliqués dans cette coopération, en particulier sur le territoire wallon, nous ont mené à avoir des entretiens avec plusieurs responsables et employés des intercommunales IDETA et IEG, avec le comité subrégional pour l'emploi, avec le réseau Eures (réseau d'acteurs – forem, syndicat, entreprises – européens, regroupés par région transfrontalière, dont le but est d'encourager les échanges transfrontaliers), ainsi qu'à assister aux "États généraux du Hainaut occidental", organisé par l'IDETA, où participaient de nombreuses entreprises, flamandes et wallonnes principalement, des responsables des chambres de commerce de Lille, de Mouscron / Tournai (fusionnées), le président d'Eurosix (coopération de six chambres de commerce : Tournai, Mouscron, Ypres, Courtrai, Lille, Armentières), un représentant du Forem de Charleroi ainsi que des représentants du non-marchand.

Nous avons également participé aux "Assises de Lille métropole", où des représentants des mondes politique, économique, social, culturel, français et belges étaient présents dont le président de la Région Nord-Pas de Calais, Mr Delebarre, le président de la CUDL, et maire de Lille, Mr Mauroy, le préfet de Région, Mr Derosier, le délégué général de la DATAR, Mr Guigou, plusieurs maires de la CUDL, quelques universitaires et consultants, des représentants des chambres de commerce, de nombreux chefs d'entreprises. Le monde social et culturel était nettement moins fortement représenté.

Enfin, nous avons rencontré à plusieurs reprises les membres de l'Atelier transfrontalier, structure chargée de l'élaboration du schéma transfrontalier, ainsi que certains membres flamands du comité de pilotage (dont Mr Christaens, président de la West Vlaamse Intercommunale, WVI), et profité des nombreuses enquêtes commanditées par l'Atelier transfrontalier concernant les divers thèmes proposés par le projet de schéma, ainsi que les attentes et perceptions des acteurs.

3.2 LES ACTEURS DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

3.2.1 Les intercommunales : pouvoirs publics et monde économique

3.2.1.1 Une structure juridique en vue, des instruments techniques existants

Comme on a pu le constater d'emblée à la première page de ce rapport, ce sont les intercommunales qui sont les acteurs "intermédiaires" les plus engagés et les plus actifs de cette coopération transfrontalière, par l'entremise de la COPIT, conférence permanente des intercommunales.

La COPIT se base depuis sa création en 1991 sur une charte de coopération, mais la nécessité d'une structure juridique formelle s'est accrue du fait même du succès de la coopération. Aussi la COPIT est en passe d'acquiescer une base juridique plus claire, sans doute basée sur la loi française de 1901 sur l'association. Cette option permettra d'avancer sans attendre un hypothétique traité franco-belge, franco-wallon et/ou franco-flamand.

La partie flamande, pour des raisons juridiques (impossibilité d'adhérer à une association), mais sans doute également politiques (réticence de la partie flamande envers une implication générale trop forte), ne sera pas pleinement partie de cette nouvelle base, mais s'y raccrochera par "une convention d'objectifs" qui lui permettra "d'intervenir dans les décisions et les actions de l'association COPIT"²⁶.

C'est également la COPIT qui a permis à l'Atelier transfrontalier de voir le jour, ce qui est une spécificité de cette coopération; une structure, où deux personnes travaillent à temps plein, est chargée de travailler à la construction de la coopération, et au processus de "métropole transfrontalière".

Une des premières missions de cette coopération a été de développer un outil cartographique et statistique transfrontalier (système d'information géographique – SIG), qui leur permet désormais d'élaborer des cartes concernant leur territoire de référence, et de penser des stratégies de manière transfrontalière.

3.2.1.2 Deux intercommunales wallonnes

Les intercommunales wallonnes, IDETA et IEG (de même que les intercommunales flamandes) sont des intercommunales de développement économique, et elles sont toutes les deux mixtes. La principale part de leur budget provient de la vente de terrain aux entreprises désireuses de s'établir dans leurs zonings industriels. Aussi y parle-t-on essentiellement d'attirer des entreprises, et de faciliter leur recrutement de main d'œuvre. La formation et la mobilité des travailleurs sont dès lors des atouts importants.

Les thèmes d'environnement et de culture sont moins présents, mais il y a certainement une évolution des mentalités.

Il faut ici différencier quelque peu le territoire IDETA, en particulier Tournai, et IEG.

L'IDETA prône une stratégie de territoire de qualité, afin d'attirer des entreprises également "de qualité". Les industries polluantes ne sont de toutes façons plus autorisées, et les industries et entreprises souhaitant venir s'installer devraient apporter une valeur ajoutée importante, et être si possible innovantes. Cela n'empêche cependant pas qu'à l'heure actuelle, les zonings, rebaptisés parcs industriels et (très) légèrement "verdusés" accueillent surtout des entreprises et industries traditionnelles, ayant une importante emprise au sol, n'apportant pas beaucoup de valeur ajoutée, et sans aspects innovants ou de haute technologie.

Les trois axes stratégiques proposés par l'IDETA se veulent pourtant résolument "porteur de qualité":

- une stratégie agro-alimentaire,
- un centre de la terre et de la pierre (dont des procédés d'épuration des boues),
- une stratégie "d'excellence touristique".

Ces trois axes se veulent orientés en fonction d'une politique de complémentarité transfrontalière, et de coopération dans le cadre d'un processus de métropolisation.

²⁶ Mai 2000, création d'une structure juridique pour la COPIT, document Grootstad, p.7.

Le territoire de l'IEG, beaucoup plus restreint et complètement urbanisé, ne dispose pas des mêmes caractéristiques paysagères et patrimoniales, et n'a pas à l'heure actuelle d'axes stratégiques. Sa vie quotidienne est transfrontalière, par la continuité urbaine, par les flux d'emplois, et désormais par un réseau de bus transfrontalier.

3.2.2 Acteurs économiques privés

3.2.2.1 Chambres de commerce et d'industrie (CCI)

Ils sont très présents au niveau "officiel", principalement au travers des chambres de commerce et d'industrie, qui coopèrent depuis longtemps.

Leurs priorités sont :

- des réseaux de communication "physique" très accessibles et une bonne mobilité,
- des réseaux de communication "virtuelle" de haute qualité, et compatibles entre eux – ce qui n'est pas le cas actuellement ,
- pouvoir s'appuyer sur une "masse critique" de services, d'entreprises, d'industries, de réseaux de communication,
- trouver un système facilitant un marché du travail transfrontalier et l'implantation d'entreprises dans les méandres des différentes législations.²⁷

3.2.2.2 Autres

Le monde économique privé est également représenté par des dirigeants d'entreprises qui s'intéressent au processus, ou tout simplement cherchent à s'implanter, et par des structures, souvent européennes, visant le développement et la croissance économique.

Les entreprises sont parmi les principaux acteurs visés par les promoteurs de cette coopération, et en sont des acteurs au jour le jour, lorsqu'ils décident de s'implanter, de s'étendre, d'engager du personnel, d'utiliser des services, d'acheter du matériel.... Eux aussi²⁸ mettront l'accent sur l'importance d'atteindre une masse critique en terme de marketing d'un territoire, en particulier en matière de services proposés aux entreprises, et de l'avancement de leur mise en réseau.

Enfin les syndicats essaient également de se coordonner de façon transfrontalière, entre autres pour faciliter l'obtention d'un emploi.

²⁷ Ils ne souhaitent pas pour autant harmoniser ces législations, car, bien utilisées, elles leur permettent de jouer des différences.

²⁸ cf Mr Saublens, directeur EURADA – réseau européen d'agences de développement économique - et Mr Moulin, directeur achats et logistique société Baxter à Lessine

3.2.3 Pour les intercommunales et le monde économique, quels sont les atouts exprimés du transfrontalier, et/ou de la participation à l'aire d'influence de Lille métropole ?

L'IDETA, à laquelle s'est jointe par la suite l'IEG, organise en ce moment les "États généraux du Hainaut occidental", dont le but est d'élaborer "un projet pour une région", avec pour objectif "un développement durable pour les vingt années à venir"²⁹. Le Hainaut occidental est présenté "à mi-chemin de Bruxelles, capitale européenne qui concentre l'administration de l'UE, et de la métropole lilloise, pôle de développement en Europe du Nord"³⁰.

La démarche se veut clairement économique et transfrontalière, et dans les faits le Hainaut occidental, en tous cas autour de Tournai et de Mouscron, se sent plus inclus et plus attiré dans l'entité lilloise "pôle de développement" que dans celle de Bruxelles, reléguée, comme Namur, à un rôle de "super administration". Il n'est pas fait mention des autres grandes villes wallonnes, ce qui n'empêche pas une stratégie de collaboration avec Mons.

La volonté est "d'un territoire périphérique, par rapport à l'organisation de l'espace économique belge, mais aussi wallon, sans avenir particulier, ... positionner le Hainaut Occidental comme un territoire ouvert sur l'extérieur, central par rapport aux métropoles lilloise et bruxelloise, mais aussi par rapport à la Flandre et au reste de la Wallonie"³¹.

L'atout de l'axe Lille-Bruxelles est fortement mis en avant, d'autant plus depuis l'ouverture de l'A8, et la proximité de "la métropole lilloise" est partie prenante de la stratégie, car elle offre une série de services propres à une métropole eurorégionale : équipements, universités, centre de recherches, une population qualifiée, parcs d'activités économiques en nombre, accessibilité. C'est vers la France que les entrepreneurs se tournent lorsqu'il y a pénurie de main d'œuvre, qualifiée et non qualifiée, et parfois lorsqu'ils ont besoin de services aux entreprises non présents localement.

La possibilité d'un choix plus grand est certainement un atout, et la proximité d'une grande ville évite à ce morceau de territoire de se sentir "à la périphérie", ce qui est le cas s'il se regarde sur le territoire wallon.

"A partir du tournaisis, les entreprises lilloises peuvent pénétrer le marché belge tout en restant à proximité de leur siège central, a contrario, les entreprises du tournaisis ont à proximité un marché de plus de 1 200 000 consommateurs (Lille métropole) et un centre européen d'affaires et de services"³² (Bruxelles peut-on supposer).

²⁹ La démarche se fonde principalement sur des forums de discussions où des "forces vives" sont appelées à s'exprimer, ce qui, ajouté à un état des lieux et à une réflexion universitaire, devrait amener à un "projet de région" dans lequel tous se sentent impliqués. Tout ce processus est fortement soutenu par le ministre Rudy Demotte, originaire du Hainaut occidental, ex ministre fédéral de l'économie, et actuel ministre du budget et des sports de la Communauté Française.

³⁰ 1999, Un projet pour une région en émergence, brochure de présentation, p 7

³¹ id p 8.

³² Id, p 12

3.2.4 Monde associatif et monde politique

Concernant le **monde associatif**, il n'existe pas de structure rapidement identifiable s'occupant de coopération transfrontalière.

Des coopérations existent dans le domaine culturel : Maison de la Culture de Tournai-La rose de vents Villeneuve d'Ascq, Théâtre de Tourcoing et Mouscron.

Il existe également d'importantes coopérations, mais pas réellement provenant du monde associatif, dans le domaine de l'environnement concernant la gestion des eaux, sur lesquelles je reviendrai, et une coopération autour des parcs naturels des plaines de l'Escaut, côté wallon, et de la Scarpe- Escaut, côté français: le parc naturel transfrontalier du Hainaut. Cette coopération bénéficie de fonds Interreg, et présente une brochure de promotion commune.

Quant au **monde politique**, il est en ce moment en position de "soutien passif".

Au niveau local, l'IDETA comme l'IEG, dont la majorité reste toujours publique, participe au processus d'élaboration du schéma transfrontalier. Au niveau régional, le SDER mentionne clairement la coopération avec Lille comme la plus stratégiques des aires métropolitaines auxquelles la Région wallonne doit collaborer mais à ce jour, il n'y a pas de signal fort, peut-être dans l'attente de la proposition de schéma transfrontalier en cours.

3.3 EFFETS CONCRETS OU SUSCEPTIBLES D'ÊTRE CONCRETS, RÉALISATIONS, PROJETS

Les effets concrets de cette coopération, ou de cette implication dans le processus de Lille métropole transfrontalière, sont à l'heure actuelle de divers ordres, et plus ou moins aisément identifiables. Il n'y pas de relevé exhaustif, chiffré, des retombées, ni de procédure d'évaluation. Nous nous sommes donc basés sur les propos des gens de terrain, ainsi que sur plusieurs études d'envergures différentes.

Selon les intervenants, différents projets et réalisations sont prioritaires, mais tous se retrouvent dans le projet de schéma transfrontalier du projet Grootstad, qui démontre ainsi sa pertinence, et dont nous suivrons les grandes lignes.

3.3.1 Concurrence et complémentarité économique, emploi, formation

3.3.1.1 Étude et stratégies concernant les concurrence et complémentarité économiques :

Une étude réalisée en 1999³³ sur les concurrences et les complémentarités économiques rappelle l'idée de départ du projet Grootstad : dans le but de faire face à un environnement international de plus en plus concurrentiel, les stratégies de développement territorial cherchent à améliorer les performances et la compétitivité d'un territoire. Il s'agit de réaliser "un système très intégré et ouvert sur son environnement, qui réunit des éléments rares et très recherchés. Le projet de métropole transfrontalière part de l'hypothèse que la mise en relation transfrontalière des acteurs économiques comme la mise en commun des facteurs et moyens économiques constituent un levier très puissant pour la construction d'un tel système"³⁴.

Cependant, suite à diverses enquêtes menées pour l'Atelier transfrontalier, on se rend compte que l'idée de "métropole" ne convainc les acteurs, en particulier économiques et politiques, que lorsqu'il est prouvé qu'elle apporte un "plus" aux différents territoires et à leurs différents intérêts. Actuellement, l'appréciation de l'intensité de cette coopération est mitigée.

L'étude signale également que plusieurs projets de haute capacité d'innovation technologique et économique existent, mais que ces projets n'ont pas d'ancrage territorial transfrontalier. En effet, ni les impacts positifs, ni la mobilisation des acteurs et des moyens ne sont vraiment transfrontaliers. Le projet Grootstad veut créer cet ancrage, entre autres en identifiant les plus values qui pourraient en découler.

Suite à ces études rapides effectués par différents experts, trois domaines sont identifiés comme profitant réellement de l'existence d'une "métropole transfrontalière":

- les services,
- les stratégies logistiques,
- le fait qu'elle peut être un "laboratoire" de l'évolution européenne en matière de coordination des politiques d'aménagement du territoire, de planification, de disparition des frontières et d'unification de la monnaie³⁵.

Les pôles économiques "à suivre" seraient (même sans parler de métropolisation) :

- la vente à distance,
- la grande distribution,
- l'assurance dommage,
- les industries agro-alimentaire et textile
- la domotique (à constituer : technologies de la langue, l'image, la vente à distance).

³³ Capron H, Delpont A, Stevens JF, Vanhaverbeke W., janvier 1999, Concurrence et complémentarités économiques, document Grootstad

³⁴ id, p 2

³⁵ l'expert flamand, Wim Vanaverbeke, estime la Flandre particulièrement bien équipée pour profiter au maximum de la "métropolisation" dans les domaines des services et de la logistique. Il estime d'ailleurs que le Sud de la Flandre occidentale ne pourra jouer un rôle logistique à moins de l'envisager dans l'aire métropolitaine (les six arrondissements)

Les stratégies mises en avant par l'Atelier transfrontalier dans ce thème sont :

- jouer l'atout frontière ; devenir un "laboratoire européen d'intégration économique"
- observer, communiquer, mettre en réseau ; créer un observatoire économique
- devenir une métropole technopôle ; mise en réseau transfrontalier des entreprises, des laboratoires de recherche, construction - habitat - domotique, développement durable
- créer un marché de l'emploi transfrontalier

Toutes ces stratégies répondent aux attentes de différents acteurs, particulièrement du monde économique. Nous avons déjà évoqué la demande d'atteindre une "masse critique", par l'intermédiaire entre autres d'une mise en réseau, qui n'est toujours pas réalisée, et les difficultés de communication virtuelle. Quant à la "métropole technopôle", encore embryonnaire du côté français, elle manque de partenaire du côté wallon. L'IDETA envisage une collaboration avec l'université de Mons dans cette optique. Du côté flamand, l'existence de la Flanders Language Valley est un atout important³⁶.

3.3.1.2 Un marché de l'emploi transfrontalier³⁷

Les difficultés liées aux différences de système de sécurité sociale, de régime salarial, d'imposition, d'horaire, etc... ont été souvent déplorées comme des freins à un marché de l'emploi transfrontalier³⁸. Quant à l'importance actuelle de ce marché, des chiffres officiels ne sont pas encore disponibles, mais les travaux du comité subrégional de l'emploi - qui portent sur l'emploi frontalier dans tous les arrondissements frontaliers belges - corroborent les impressions générales déjà retirées des entretiens.

Fin 19ème et début 20ème, un flux très important de travailleurs partaient de Belgique vers la région lilloise en plein développement industriel. Le flux en sens inverse était beaucoup moins important. Ce flux général a fortement diminué au cours du 20 siècle, mais a toujours existé. On remarque cependant une inversion des flux depuis les années 70 : il y a eu une forte augmentation des travailleurs français venant travailler en Belgique, et une forte diminution des travailleurs belges allant travailler en France³⁹ :

Frontaliers	1974	1999
Belges : total	16 900	6 900
(dont hommes)	(13 000)	(3 800)
Français : total	3000	16 500

³⁶ cf partie II sur l'importance d'une coopération permettant d'atteindre un seuil critique, et d'obtenir des financements européens.

³⁷ pour plus de précision sur ce volet, on pourra se référer aux travaux du Comité subrégional pour l'emploi, dont la coordination est assumée par M. Myle

³⁸ Pourtant, Mr Christiaens (intercommunale WVI) rappelle que ces mêmes différences n'empêchent pas la Suède et le Danemark de collaborer (Malmö-Copenhague) ; un exemple à étudier ?

³⁹ ces chiffres proviennent d'un graphique transmis par le comité subrégional pour l'emploi, mais ne font pas encore l'objet d'une publication officielle.

Mouscron et Tournai sont les principales villes de frontaliers belges (nombre de frontaliers dans le nombre de population salariée résidente). Quant aux frontaliers français, ils viennent principalement à Mouscron, qui se taille la part du lion, qu'il s'agisse du nombre de frontaliers, ou du rapport entre ce nombre et l'emploi salarié local. Contrairement à ce que l'on aurait pu penser, la Flandre accueille peu de frontaliers, malgré le fait qu'elle ait des problèmes de recrutement de main d'œuvre (situation de plein emploi en Flandre occidentale). Cela serait dû au problème de langue, mais il n'y a pas eu de réelle analyse. Enfin, M. Myle (cf. note) notait que le taux d'augmentation de l'emploi frontalier français en Hainaut Occidental caracole loin devant le taux de la création d'emploi pour ce territoire⁴⁰. Ici également, une analyse des raisons manque.

D'une façon générale cependant, tous ces chiffres de travailleurs transfrontaliers s'équilibrent sur le territoire du Royaume, et le véritable atout d'une coopération transfrontalière n'est pas seulement lié au nombre d'emploi occupés par des belges par-delà la frontière, ou d'emplois occupés par des français sur le territoire belge.

Il est aussi, peut-être surtout :

- dans la possibilité de création de plus d'emploi de manière générale, donc par une politique d'attraction d'entreprises bien ciblées, attirées par une certaine "masse critique"⁴¹,
- dans une meilleure formation, revendication qui revient de manière récurrente, et qui bénéficierait fortement d'une coopération sur le territoire de la "métropole transfrontalière", car cela permettrait un plus grand choix, plus d'expérience, et une avancée en matière de langues.

3.3.1.3 Les implantations d'entreprise

Outre les attentes déjà évoquées supra (cf. acteurs économique), une enquête réalisée pour l'IDETA auprès de différents chefs d'entreprises⁴² donne dans l'ordre d'importance les raisons avancées pour des implantations transfrontalières:

- manque de place sur leur propre territoire⁴³
- bonne localisation géographique,
- bonne localisation dans le réseau d'infrastructures,
- prix du terrain (700 fb/m² à Tournai, 0 à 300 FB dans le NPDC),
- accueil,
- aide à l'investissement

⁴⁰ Des hypothèses d'explication seraient que, du fait des différences fiscales, un travailleur français travaillant en Belgique est moins taxé qu'un travailleur belge, ce qui entraîne 20 % d'augmentation de son salaire net, auquel s'ajoute le fait que le système d'allocation de chômage est plus restrictif en France. Enfin, la Région NPDC dispose d'une importante base de qualification en matière industrielle.

⁴¹ la création d'emploi peut aussi faire appel, comme le rappelait Mr Delhaye, représentant de la CSC, à une mise en valeur du secteur quaternaire (souvent mentionné comme tertiaire "non-marchand) qui représente pratiquement la moitié des emplois du Hainaut Occidental (cf. travaux comité sub-régional de l'emploi)

⁴² enquête CTDIC-IDETA auprès de PME-PMI du tournaisien (250, effectifs entre 5 et 200 salariés) et de la métropole lilloise (400, effectifs entre 10 et 100 salariés), février –mars 1999.

⁴³ pour les entreprises flamandes principalement. Cet argument est moins valable par rapport aux entreprises françaises, qui disposent de territoire, mais dans ce cas l'attrait d'une ville "bourgeoise" comme Tournai, dans un environnement de qualité, et compte tenu des législations différentes (un article titrait: Tournai, la Suisse du NPDC), peut devenir un atout prépondérant

Les aides à l'investissement n'arrivent qu'en sixième place, entre autres du fait de la complexité administrative liée à leur obtention.

A ces facteurs s'ajoutent les possibilités de main d'œuvre disponible.

Un appui au développement économique transfrontalier a été lancé par l'IDETA, la chambre de commerce du tournaisis et le World trade center de Lille en 1994, et, vu le succès, a été prolongé par un projet Interreg de "Centre transfrontalier de développement industriel et commercial". Les partenaires sont la chambre de commerce et d'industrie de Lille, l'IDETA, la Région wallonne et l'Union européenne, les deux premiers étant les opérateurs, et travaillant en partenariat avec d'autres opérateurs économiques transfrontaliers (chambre de commerce franco-belge, Bureau de développement transfrontalier des entreprises, ...).

La partie flamande n'est pas impliquée : beaucoup des projets concrets de coopération sur le territoire COPIT sont en réalité bilatéraux, franco-flamand ou franco-wallon, tendance renforcée par le fait qu'il s'agit de deux programmes Interreg distincts, l'un pour la Région wallonne, l'autre pour la Région flamande. L'enceinte de la COPIT permet une connaissance des projets des autres, et tente une coordination fructueuse.

Il n'y a pas eu d'évaluation du nombre, ni du type, d'implantations qui seraient liées à la coopération transfrontalière et/ou à la proximité lilloise. On peut juste constater que les terrains destinés aux implantations d'entreprises sur le zoning Tournai-Ouest de IDETA se sont remplis très rapidement depuis 1996 (principalement des entreprises traditionnelles, pas de haute technologie).

3.3.1.4 La formation

Une étude parue dans la revue "Profils" rappelait que la scolarité transfrontalière provenait de flux anciens, en particulier des congrégationalistes français⁴⁴ venus s'établir en Belgique durant le 19ème siècle. Elle avait fortement baissé dans les années septante, "avec la mise en place de lois destinées à stopper ce flux scolaire devenu beaucoup trop coûteux pour une Belgique en crise économique..... Depuis 1988 (introduction d'une législation européenne et fin de certains minervals imposés), la tendance est à la croissance, le nombre d'élèves inscrits a plus que doublé en passant le cap des 10 500 inscrits dans les deux arrondissements (Mouscron et Tournai)"⁴⁵

La répartition spatiale montre l'importance de la proximité : "ces élèves représentent à Comines 35% des inscrits, à Mouscron 27 % et à Tournai 12,1%"⁴⁶). Par contre, le nombre des élèves belges scolarisés dans le NPDC est très faible (276 en 1992-1993). Ajoutons que ce sont tous les types d'enseignement qui sont concernés : enseignement secondaire général, technique ou professionnel, enseignement supérieur. L'enseignement universitaire n'est pas traité par l'article, mais il y a déséquilibre dans le même sens, une des raisons étant le numerus clausus français.

⁴⁴ communautés religieuses enseignantes

⁴⁵ Profils, avril 1998, n° 49, Une frontière ambivalente, INSEE, NPDC, p 23.

⁴⁶ id p 26

Le Comité du Bassin d'emploi Roubaix-Tourcoing-Vallée de la Lys mentionne que "le recensement de la population de 1990 puis de trop rares données disponibles ensuite montrent l'importance du phénomène de la scolarité transfrontalière... 10 000 jeunes passent la frontière pour se former dans les arrondissements de Mouscron-Tournai, de la maternelle à la qualification professionnelle (santé – social – coiffure)"⁴⁷. Il semble qu'ensuite ces jeunes éprouvent de sérieuses difficultés à faire reconnaître leurs connaissances en France.

Comme il a déjà été souligné plus haut, il y a une demande générale de meilleures opportunités de formation. On se trouve effectivement devant le paradoxe suivant: les entreprises se plaignent d'une difficulté à trouver de la main d'œuvre, surtout qualifiée, mais également non qualifiée, alors que le nombre de personnes sans emplois est important, tant en NPDC qu'en Hainaut occidental. Tant le Forem⁴⁸ que les entreprises et les syndicats⁴⁹ souhaiteraient également plus de liens avec le développement économique souhaité, par ex : l'agro-alimentaire. Cette demande s'adresse à la fois au secteur de l'enseignement et aux entreprises (formation en entreprise).

A l'heure actuelle, le fait d'être proche du réservoir de main d'œuvre du NPDC, qui aide à combler les déficits de qualification, est certainement un atout pour l'implantation des entreprises en territoire du Hainaut Occidental.

3.3.2 Environnement, eau et paysages

On avait pu constater dans la comparaison des différents plans et schémas des territoires concernés par la coopération COPIT que, si le thème de l'environnement était abordé peu ou prou par chacun, aucun ne parlait de coopération à ce sujet avec les entités voisines.

Par contre, et sans doute pour pallier à cet état des choses franchement déficitaire et surprenant dès lors que l'on parle de transfrontalier et d'aménagement du territoire, deux des huit thèmes sur lesquels s'élaborent le schéma transfrontalier concernent directement l'environnement : l'eau et les paysages.

3.3.2.1 Étude et stratégies concernant l'eau

Les stratégies de l'atelier transfrontalier sont:

- retenir l'eau et la réutiliser
- la trame bleue
- réaction rapide en cas d'alerte

⁴⁷ contribution du Comité du Bassin d'emploi Roubaix Tourcoing vallée de la Lys aux 2èmes assises de Lille métropole, mai 2000, fiche 2.

⁴⁸ Mr Napoli directeur général des ressources humaines du FOREM de Charleroi

⁴⁹ Mr Delhay, représentant CSC

C'est principalement autour de l'eau qu'il est proposé d'aménager les paysages, une proposition de mars 2000⁵⁰ pour le schéma transfrontalier étant qu'il ait l'eau comme trame de base pour tout le territoire, "la trame bleue"⁵¹. En effet, ce territoire est parcouru par de nombreux cours d'eau, dont certains sont navigables, y compris pour du transport lourd et la navigation de plaisance, d'autres comme lieu de promenade, de cohésion du territoire. De plus, de nombreuses zones humides intéressantes sont situées sur ce territoire.

Par ailleurs, la gestion de cette ressource naturelle est une matière prioritaire pour toutes les parties.

3.3.2.2 Cogérer l'eau :

Le schéma directeur de Lille communauté urbaine vient d'être annulé par décision du tribunal pour n'avoir pas suffisamment pris en compte la protection des champs captant au Sud de Lille (projet de contournement autoroutier). Mr. Ampe, ex directeur de l'agence d'urbanisme de Lille, et actuellement haut fonctionnaire à la DATAR, rappelait durant les Assises de Lille métropole que cela ne suffirait de toute façon pas à répondre aux besoins en eau de Lille, et que d'autres solutions à long terme devaient être négociées, dont une coopération avec "nos amis belges "(on peut supposer qu'il s'agit de la trans-hennuyère, cf infra). Mr Christiaens (président WVI) parlait également de la gestion en coopération de l'eau comme une des quatre priorités de la coopération transfrontalière⁵².

Ce thème est d'autant plus important qu'il existe des problématiques spécifiquement franco-belge sur le territoire de la COPIT, liées soit à la ressource elle-même, soit à la qualité de cette ressource.

*Problématiques liées à la ressource*⁵³ :

La France et la Région wallonne ont une nappe phréatique commune (nappe du calcaire carbonifère, qui s'étend sur une centaine de km dans une direction Est –Ouest entre Namur et Lille. Cette nappe est surexploitée, et on a noté une baisse générale depuis 1930. La France a un peu diminué ces prélèvements, mais la partie wallonne les a augmentés. Ce problème de surexploitation devient cependant critique depuis une dizaine d'années, d'abord car il faut aller chercher l'eau de plus en plus loin dans la nappe, ensuite car, en Wallonie, il se produit des affaissements de terrain.

La Région wallonne a dès lors proposer de valoriser les eaux d'exhaure des carrières, mélangées à des eaux pompées dans la nappe de Péruwelz, qui elle ne présente pas de signe de surexploitation. Aidé par les financements européens, le projet de trans-hennuyère s'est concrétisé dans les années 1990. "la trans-hennuyère serait une conduite d'eau d'une capacité d'adduction de 20 Mm³/an et d'une longueur d'environ 50 kms , joignant Péruwelz à Mouscron et permettant l'approvisionnement en eau de toute la zone traversée ainsi que de la Flandre"⁵⁴

Deux aspects au moins concernent le territoire de coopération COPIT : une coopération entre les Régions flamande et wallonne, la Flandre étant destinataire d'une partie importante des prélèvements, et une négociation entre la Région wallonne et Lille : même si ce n'est pas encore officiel, on peut supposer que le territoire autour de Lille pourrait être intéressé également par une partie de cette eau (en tous cas la conduite de la trans-hennuyère a un gabarit suffisant...).

⁵⁰ mai 2000, Lille métropole transfrontalière, présentation du territoire et du réseau, document Grootstad.

⁵¹ pour toute cette partie, et vu sa probable importance dans l'élaboration du schéma transfrontalier, des détails sont donnés dans les encarts.

⁵² les trois autres étant l'environnement, le marché de l'emploi, la formation.

⁵³ pour plus d'informations sur ce sujet, on se reportera à l'article de Cornut P., février 2000, gestion politique de la surexploitation d'une ressource naturelle internationale : le cas de la nappe aquifère de Tournai, février 2000, et à l'étude de Denimal C., décembre 1998, problématique de l'eau dans le territoire transfrontalier, DESS gestion des ressources naturelles renouvelables)

⁵⁴ Cornut P. , op cit, p 4)

Par ailleurs la nappe de Péruwelz déborde sur des communes françaises, et ces communes, de même que la commune de Péruwelz, s'inquiètent fortement de ce projet, qui pourrait mettre en péril la mise en valeur qu'ils ont réalisé sur leur territoire, "basé sur le tourisme : des sources ont été aménagées, les étangs et zones humides accueillent de nombreux chasseurs et pêcheurs"⁵⁵. La commune de Péruwelz fait également partie du parc Naturel des Plaines de l'Escaut (communes de Péruwelz, Bernissart, Beloeil, Antoing, Brunehaut et Rumes), qui prolonge le parc naturel régional Scarpe-Escaut français (coopération et fonds Interreg, cf. supra)

Problématiques liées à la qualité :

Plusieurs cours d'eau ont leur source en France et passent la frontière, poursuivant leur chemin en Belgique, dont : la Lys, l'Escaut, l'Espierre. "Les régions de Roubaix-Tourcoing traversées par ces cours d'eau ont été fortement industrialisées et urbanisées. Les cours d'eau ont servi d'exutoire et la pollution ne s'est pas arrêtée à la frontière"⁵⁶. En particulier, la qualité de l'Escaut est devenue une priorité (la Flandre l'utilise pour "faire" de l'eau potable).

3.3.2.3 La trame bleue, organisation du territoire transfrontalier

De nombreux canaux et plans d'eau jalonnent tout ce territoire. Cette "réalité bleue" a également donné l'idée d'utiliser ces nombreux éléments aquatiques comme un élément d'organisation, de communication et de cohésion du territoire, projet dénommé "la trame bleue", et comprenant la Lys, l'Espierre, l'Escaut, la Scarpe, la Deule.

La lys : prend sa source à Lisbourg dans le Pas de Calais, naturelle jusqu'à Aire sur la lys puis canalisée. Elle se jette dans l'Escaut à Gand, mais la moitié de son débit est dérivé directement vers la mer à Zeebrugge. C'est une voie navigable, et le canal en France a récemment été réaménagé, et porté à grand gabarit (1350 tonnes). La Lys est aussi une ressource en eau potable pour Lille.

L'Espierre : le bassin de l'Espierre comprend deux cours principaux. La grande Espierre prend sa source à Mouscron et l'Espierre noire prend sa source au Nord de Roubaix, l'embouchure commune des deux dans l'Escaut se réalisant en Flandres. Un canal avait été creusé dans la vallée de l'Espierre noire au 19ème, aux fins de transport de charbon, mais est depuis longtemps inutilisé pour la navigation. Il est surtout utilisé désormais comme principale voie d'évacuation des eaux industrielles en provenance de Roubaix-Tourcoing et de la partie Sud de Mouscron. En France il n'est plus catalogué comme cours d'eau mais comme égout. "La longueur du canal est de 21 km, dont 1 300 m en Flandre, 7 100 en Wallonie et 12 600 m en France, où il est nommé canal de roubaix, et où il va jusqu'à la Marque canalisée"⁵⁷. La station d'épuration de Grimonpont était censé remédier à une partie du problème, mais elle est insuffisante⁵⁸. De plus, pour les deux Espierre, il y a des problèmes d'inondation en Belgique, la capacité des cours d'eau étant moindre qu'en France (de 55 m³/s à 35 m³/s).

L'Escaut : long de 350 km, il prend sa source dans le Nord de la France, traversant la France, la Belgique et les Pays-Bas pour se jeter dans la mer du Nord. L'Espierre et la Lys sont des confluent. Il est canalisé sur une grande partie, et traverse le territoire de la COPIT sur 17 km dans l'arrondissement de Tournai, et 10 km mitoyen avec l'arrondissement de Courtrai. La qualité de ses eaux est médiocre.

Citons encore la *Scarpe*, confluent français de l'Escaut (cf. parc naturel Scarpe Escaut), et la *Deule*, qui n'est pas transfrontalière, mais dans laquelle se jette le canal de Roubaix, et qui est alimentée par la Scarpe et l'Escaut, et sans aller plus loin on se rendra compte de l'imbrication et de l'interconnexion importante des cours d'eaux, y compris navigables, ou ressource d'eau potable, sur ce territoire "COPIT".

Plusieurs projets en matière d'aménagement, d'épuration, de transports et de navigation de plaisance sont déjà réalisés, ou en phase de concrétisation.

⁵⁵ *ibid.*

⁵⁶ Denimal C. , op cit, p 13

⁵⁷ *id*, op cit, p 62

⁵⁸ Deux projets sont en cours, pour l'Espierre et pour la station d'épuration Cf infra

Aménagement

La Lys a été réaménagée sur son parcours français, et les travaux sont en cours en Flandre (Courtrai). On étudie la pertinence d'un réaménagement de l'Escaut. Enfin, le réaménagement du canal de Roubaix devrait aller de pair avec son épuration.

Épuration :

Déjà en activité, la station d'épuration de Houplin-Ancoisne. Cette station est commune, elle épure des eaux belges et française. Elle se trouve sur le territoire belge et est exploitée par la CUDL.

Deux projets d'assainissement des eaux sont en phase de concrétisation :

- Financement franco-wallon-Interreg : la station d'épuration de Commines, pour Commines France et Commines Belgique, que sera située en territoire français, du côté belge de la Lys. La gestion et le fonctionnement seront assumés par la partie belge, le financement sera Interreg pour la construction, et la partie française contribuera au budget de fonctionnement. Les appels d'offres sont en cours.
- Financement IPAL (intercommunale des eaux côté wallon) et CUDL : la station d'épuration de Grimont (en territoire français). Une station existe, mais elle est insuffisante et doit être redimensionnée. Il s'agit d'épurer les eaux du ruisseau de l'Espierre, ainsi qu'une portion des eaux en provenance de Mouscron..

Il existe également un projet de station d'épuration France-Région flamande sur le territoire COPIT, à Menen-Halluin.

Transport :

"L'Escaut et la Lys sont les cours d'eau du territoire sur lesquels les trafics sont les plus importants. Un grand projet dit "Seine Nord "va permettre de relier les ports de Rotterdam, d'Anvers, de Dunkerque, de Lille, de Paris. Ce projet va se faire sur notre territoire par l'intermédiaire de la Lys".⁵⁹ C'est sa récente requalification qui a orienté le choix vers la Lys plutôt que vers l'Escaut, ajouté à la difficulté de la traversée de Tournai, enfin car le port de Lille se trouve dans l'axe Lys-Deule. Cependant on étudie la possibilité et l'utilité économique d'une liaison du bassin de l'Escaut et de la Seine.

Navigation :

Elle est également pressentie comme un atout touristique et économique important. Là encore, la Lys a particulièrement bien profité de sa requalification. Un projet existe aussi entre la France et la Région wallonne, l'assainissement et l'aménagement du canal de la Deule vers l'Escaut, appelé canal de Roubaix en France, canal de l'Espierre en Wallonie. Il s'agit à la fois de le curer, de le rendre à la navigation de plaisance, et si possible de proposer un plan d'aménagement du paysage tout autour. Ce lieu pourrait avoir une promotion touristique commune. On peut aussi imaginer une extension du réseau vers la Lys et la Deule⁶⁰.

3.3.2.4 Études et stratégies concernant les paysages

Les stratégies proposées par l'Atelier transfrontalier sont:

- valoriser les motifs du paysages (collines, vallées, carrières,...)
- la trame bleue
- réseau des grands routes
- changer le regard

Le thème des paysages est en ce moment fortement lié à celui de l'eau. Il intègre cependant aussi le "réseau des grands routes". Ces deux options seront importantes lors du traitement de la mobilité et de l'accessibilité (cf infra).

⁵⁹ Denimal C. , op cit,p 92.

⁶⁰ concertation avec les voies navigables en France : travail sur la Marque, CUDL..., en Belgique : voies hydrauliques, interministériels (DGRNE, tourisme,...)

3.3.2.5 *Autres :*

Excepté la coopération autour du parc naturel transfrontalier du Hainaut déjà mentionnée, il n'y a pas d'autre coopération en matière d'environnement identifiables après une première recherche, ce que l'on peut déplorer par exemple en matière de gestion des déchets. L'exemple du nouvel incinérateur d'Halluin, est un exemple a contrario d'un manque de coopération ou même de concertation. L'incinérateur est à la frontière à côté de Menin (Menen), mais traitera seulement les déchets en provenance de la CUDL.

3.3.3 *Accessibilité, mobilité*

3.3.3.1 *Étude et stratégies concernant la mobilité et l'accessibilité*

L'étude sur la mobilité et l'accessibilité⁶¹ rappelle que de nombreux intervenants sont impliqués dans les décisions sur ce thème (par exemple l'État français, chargé d'établir un "schéma de services collectifs" national concernant entre autres les transports). Le niveau "intercommunal" n'est pas le mieux armé pour de véritables stratégies, transfrontalières ou non, en matière de transport.

Il y a quelques avancées portant sur les réseaux de bus transfrontaliers et, dans le cadre de Grootstad, les intercommunales soutiennent des projets dont le "caractère éminemment transfrontalier du thème" est mis en exergue : terminaison de liaison routière, réseau fluvial, amélioration du réseau ferré, des transports en commun, ...

Cependant, si on note des convergences dans les principes (développement durable, accessibilité), on constate aussi des lenteurs et parfois des incohérences dans la mise en œuvre. Ces principes sont de plus principalement appliqués sur les territoires nationaux, mais n'ont pas particulièrement d'aspect transfrontalier.

Les sujets suivants seront explorés plus avant pour le projet Grootstad :

- hiérarchie des voiries,
- accessibilité optimale pour la métropole transfrontalière;
- structure des routes,
- réseau des cyclables et
- transports de marchandises, notamment par voies ferrées et voies d'eau.

3.3.3.2 *Échelle européenne*

A l'échelle européenne, le territoire COPIT est extrêmement accessible (cf. partie I), avec en particulier un nœud de concentration à Lille. Nœud routier, réseau ferroviaire TGV et non TGV, aéroport (quoique de moyenne envergure), réseau fluvial...les possibilités d'accès sont multiples.

⁶¹ Tritel, CETE Nord Picardie, septembre 1999, mobilité et accessibilité, questions transfrontalières, rapport provisoire pour le projet grootstad.

Si l'on considère des schémas européens englobant ce territoire, tel le deuxième schéma de structure Benelux, le territoire Lille-Courtrai-Tournai est désigné comme Réseau urbain transfrontalier. "Ces réseaux sont considérés comme des éléments importants de la structure spatiale du Benelux puisqu'ils constituent le support de liaisons d'infrastructure et de fonctions importantes en Europe"⁶²

Le schéma de structure d'aménagement de la Flandre dessine le réseau urbain transfrontalier Courtrai-Lille-Roubaix-Mouscron, et reconnaît l'importance du renforcement des liaisons internationales du fait de la présence du TGV à Lille et de l'optimisation du réseau routier. "Cette vision est confirmée dans le schéma de structure d'aménagement provincial de la Flandre occidentale".⁶³

Enfin, dans la vision du territoire wallon proposée par le SDER, Lille constitue un pôle important dans trois eurocorridors : Courtrai-Lille, Bruxelles-Tournai-Lille, et Maastricht-Liège-Mons-Lille. Ce dernier eurocorridor, sous-estimé pour le moment dans les schémas suprarégionaux, offre pourtant des opportunités intéressantes, en évitant l'aire métropolitaine bruxelloise congestionnée⁶⁴.

Cet eurocorridor ne prendra cependant son envergure qu'en coopération avec les développements de Lille métropole vers l'Ouest, et l'aire Muhl vers l'Est.

3.3.3.3 Échelle COPIT

D'autre part, à l'échelle du territoire lui-même, certaines améliorations sont nécessaires.

a) Les accès routiers

Ils sont très satisfaisants (cf. partie I), mais il faudra être attentif à ce que Lille ne devienne pas un goulet d'étranglement. Un projet de "grand ring" de contournement est à l'étude. La partie Est est déjà en partie opérationnelle, depuis l'ouverture complète de l'autoroute A17, mais cet itinéraire débouche toujours sur les croisements des autoroutes A27 et A1, à haute concentration de trafic. La partie Ouest - N58 en Belgique, autoroute de la Lys entre la Belgique et l'A25- rencontre plus de problèmes. Pour les parties belges, la N58 ne doit pas être une autoroute, l'État français ne veut pas de la maîtrise d'ouvrage de l'autoroute de la Lys, enfin, le contournement Sud est aujourd'hui impossible dans les tracés prévus, puisque le schéma directeur de Lille, qui le prévoyait, vient d'être annulé justement sur cette base : le contournement ne prévoyait pas assez la protection des champs captants qui sont une partie de l'approvisionnement en eau de Lille.

b) Les réseaux ferrés

Jusqu'il y a peu, le prix du billet de Belgique en France (Tournai Lille) était démesuré, faute d'une tarification simplifiée pour les déplacements transfrontaliers. Cette tarification est désormais en place. Certaines liaisons directes manquent, surtout entre les Régions flamande et wallonne.

Il y a deux types d'infrastructures à améliorer ;

⁶² étude "tritel", p 58

⁶³ id., p 60

⁶⁴ l'autoroute de Wallonie est également en voie de saturation...

- "intraurbaine ": entre Lille- Roubaix -Tourcoing et Mouscron, qui font partie d'une même continuité urbaine , une infrastructure intraurbaine est à améliorer ou créer, par exemple par la prolongation du métro (pas nécessairement en souterrain).
- "interurbain ": pour le reste du territoire, il s'agit d'améliorer le réseau existant interurbain. Actuellement, sur les huit axes ferrés régionaux au départ de Lille, deux sont à destination de la Belgique. Un vers Courtrai (voie double électrifiée à 100 km/h, fréquence 17 aller-retour par jour), un vers Tournai (voie double électrifiée à 120 km/h, fréquence 20 aller-retour / jour)⁶⁵

c) Dessertes transfrontalières par lignes de bus

Les trois autorités organisatrices de transports concernées (CUDL : transpole, Flandres : De lijn, Wallonie : TEC Hainaut) mènent depuis de nombreuses années une politique active de développement d'un réseau transfrontalier d'autobus, et il existe désormais un ticket unique pour ces transports transfrontaliers.

d) Transports fluviaux

Plusieurs projets en matière de transport fluvial existent, ou sont à développer (cf thème eau).

3.3.4 Les autres thèmes sectoriels

3.3.4.1 Développement de l'enseignement supérieur

On se reportera au chapitre économie, sous-section formation.

3.3.4.2 Planification locale transfrontalière

C'est tout le processus en cours avec l'élaboration du schéma transfrontalier, et certaines enceintes de concertation existent déjà, favorisées entre autres par l'existence d'un système de cartographie transfrontalier. Cependant les possibilités de réalisations concrètes sont quasi nulles si le pouvoir politique et organisateur ne suit pas.

3.3.4.3 Langues

Un projet de pavillon des langues à Rekkem marque le pas, alors que la barrière linguistique est pourtant problématique. Peu de formation conjointe. On se reportera également au chapitre "Économie", sous-section "formation".

3.3.4.4 Culture

La stratégie portera surtout sur une valorisation transfrontalier de "Lille, capitale culturelle 2004".

Le thème transversal de "**Métropolisation**" sera traité dans la partie Conclusions générales.

⁶⁵ pour plus d'informations, cf étude Tritel déjà citée

3.4 CONCLUSIONS

3.4.1 Confrontation des stratégies avancées dans les plans et schémas étudiés dans la partie II et les réalités de terrain :

Si la lecture des différents documents permet certaines analyses, il faut cependant rappeler que le schéma transfrontalier ainsi que le DOR n'en sont pas au stade de l'application concrète. Ils ne permettent donc pas une confrontation directe entre "les intentions et l'application".

3.4.1.1 Schéma transfrontalier

Les thèmes d'études sur lesquels se basera le schéma transfrontalier correspondent de manière pertinente aux attentes des différents acteurs rencontrés. Le schéma en est encore au lancement des idées, et aux études qui les soutiennent, et à ce jour s'adresse à quatre types de préoccupation :

- les atouts économiques que représenteraient une coopération renforcée - en particulier la participation à un processus de métropolisation –
- l'environnement,
- l'accessibilité et la mobilité,
- les plus-values que le fait de participer à une métropole transfrontalière apporterait à chaque territoire.

Cela correspond fort bien aux objectifs du SDER, et à certaines des questions que la Région wallonne se pose. Cependant les pouvoirs politiques n'ont pas encore avalisé les résultats du projet Grootstad, puisqu'il est en cours, ni leur application. Il n'y a pas de budgets programmés à cet effet.

3.4.1.2 Le DOR

L'application des projets et stratégies contenues dans le DOR dépendra de ce qui sera accepté par le contrat de plan avec l'État français, et des stratégies avancées par les différents schémas de services collectifs nationaux qui doivent être élaborés cette année. Nous avons déjà abordé dans la partie II les opportunités possibles à ce stade.

3.4.1.3 Le RSV

En ce qui concerne le RSV, les réalisations franco-flamande suivent le "pragmatisme" de coopération sur des projets concrets, et les plans d'aménagement flamands concernés (cf thème mobilité) considèrent cette partie de territoire comme un réseau urbain, où la réalité transfrontalière doit être prise en compte, mais entre partenaires sur pied d'égalité. Il prévoit donc peu de choses de manière générale en matière de coopération transfrontalière, cette coopération existant plutôt sur base de quelques projets concrets .

3.4.1.4 Le SDDU

Le SDDU est le plus ancien de ces schémas (1997) et traite abondamment le sujet de la métropole transfrontalière.

Sur les nombreux projets cités,

- boulevards urbains vers Mouscron : pas de réalisation
- élaborer un schéma de développement et d'aménagement transfrontalier : en cours
- aménagement de la vallée de la Lys: réalisé en France, en cours en Flandre
- parcs naturels : coopération à l'œuvre (Plaines de l'Escaut et Scarpe Escaut)
- axe de développement vers Tournai : le réseau routier et ferré est bon, et un projet de parc haute technologie existe (cf infra), mais pas de fortes avancées à ce jour
- zones de développement en fonction de logiques transfrontalières, complémentarités:

Le projet le plus porteur quant à "une synergie des territoires" est celui du Parc de la Haute borne (Villeneuve d'Ascq), dont l'IDETA est partenaire, et qui se veut un parc à vocation de haute technologie. Son pendant côté wallon devrait être Tournai Ouest III (les phases 1 et 2 se sont déroulées sans coopération) mais cela dépendra d'abord d'une modification du plan de secteur, ensuite de la réelle stratégie d'implantation qui sera mise en place. Dans les deux cas (haute borne et Tournai Ouest III), la promotion se fera de manière conjointe.

Certains projets réalisés sont plus décevant du point de vue transfrontalier:

- Eurasanté : fort rayonnement, mais en France,
- Eurozone (Mouscron) : rien de plus qu'un zoning classique,
- Un "Site de l'Union", proche de Mouscron, où devraient s'installer des "fonctions métropolitaines originales": aucune information à ce jour.

Enfin, certains projets sont "porteurs", mais actuellement en panne :

- plate-forme multimodale de Dourges : rien n'est encore fait, cependant ce projet est de nouveau d'actualité, et souvent cité, comme plate-forme multimodale à utiliser en collaboration avec les parties wallonne et flamande,
- un aéroport international, que les français verraient bien à Chièvres.

Pour les transports, où un large consensus existe, la réalisation est lente.

On se rend compte que beaucoup des réalisations achevées, en cours, ou prévues découlent en fait des idées de ce schéma lillois, qui incluait de manière prépondérante des stratégies transfrontalières.

4. CONCLUSIONS

4.1 PERCEPTIONS ET STRATÉGIES POLITIQUES

Les différentes parties prenantes à la coopération "COPIT" ont une perception et des stratégies nuancées envers le degré et l'institutionnalisation voulus pour la coopération, ainsi qu'envers le processus "métropolitain".

Pour Mouscron, intégré dans la continuité urbaine de Lille-Roubaix-Tourcoing, la réalité transfrontalière est quotidienne, mais n'a pas besoin d'une quelconque "institutionnalisation". Un peu de simplification administrative – mais pas nécessairement une harmonisation car cela permet de jouer des différences – quelques éléments plus avancés de coopération – entre les chambres de commerce par exemple –, et surtout une meilleure mobilité transfrontalière suffisent.

Pour Tournai, cette réalité transfrontalière est plus lointaine, mais elle est utilisée, et présente dans les esprits et les stratégies, de manière volontariste. Plus que de coopération, il s'agit d'identifier à quelle place et selon quelles stratégies il sera profitable de participer au processus de métropole transfrontalière.

Pour les acteurs flamands, cette réalité transfrontalière est utilisée "à la carte", avec des coopérations sur des projets concrets. La réalité de terrain tendrait pourtant à les inclure dans la "métropole transfrontalière" (en tous cas pour Courtrai), mais les acteurs, tant politiques qu'économiques, ne le souhaitent pas dans l'état d'esprit "englobant" actuel de la "métropole lilloise"⁶⁶. Ils ne veulent pas être considéré comme un satellite d'une grande ville française, mais sont intéressés par une coopération, sur un pied d'égalité, et dans laquelle l'identité de chacun est préservée.

Pour la partie wallonne, comme pour la partie flamande, outre les territoires des intercommunales concernées, il y a évidemment le niveau de gouvernement régional dont les stratégies auront un impact décisif.

Il en va de même pour la partie française. Le débat lors des Assises de Lille métropole sur les stratégies futures, avec qui plus est en toile de fond le fait que le schéma directeur de la CUDL doit être modifié ou complètement renouvelé, donnait plusieurs éclairages selon les échelons de gouvernement impliqués.

On a pu constater dans la section concernant le DOR que "Lille métropole" fait bien partie intégrante des stratégies de territoire du NPDC, et qu'elle a en charge à la fois un rôle de locomotive, mais aussi de solidarité avec la région. Le président de la région NPDC, Mr Delebarre, se demandait dès lors pourquoi toujours se tourner vers la Belgique, et ne pas renforcer plutôt les liens de Lille avec sa région, ajoutant que c'était l'emprise de Paris qui empêchait une aire d'influence de s'étendre vers le Sud.

Cette analyse est encore renforcée par le projet de nouvelle organisation "polycentrique"⁶⁷ présentée par le délégué de la DATAR, Mr Guigou : six grands ensembles regroupant plusieurs départements sont prévus, mais l'ensemble NPDC ne s'agrandit d'aucun département, contrairement aux autres, et le message était clair "votre expansion se fera plutôt au Nord, au Sud Paris est trop fort".

⁶⁶ Métropole entre guillemets, car Lille s'est désignée métropole toute seule.

⁶⁷ Qui peut prêter à moult commentaires, mais dont le sujet s'écarte de ce rapport

Le préfet de région, Mr Paufrat, rappelait que la frontière était toujours une barrière, en particulier du fait de l'organisation très centralisée, et très contrôlée, des pouvoirs en France, malgré les avancées de la décentralisation. Un exemple de difficulté est la réticence de l'État français à signer un traité qui faciliterait la coopération avec des entités fédérées, et non pas avec l'État fédéral.

Le président du département du Nord, Mr Derosier, déplorait que l'on oublie trop souvent les départements dans les discussions, alors que leur budget est supérieur à celui des régions.

Enfin, le maire de Lille et président de la CUDL, Mr Mauroy, tentait un difficile équilibre entre tout cela, et demandait trois coopérations renforcées:

- avec toute la région NPDC, et en particulier avec le bassin minier tout proche, le littoral et le Sud du département du Nord,
- avec la région parisienne, qui, faute d'une politique volontariste, continuera de phagocyter tous les développements porteurs de la région NPDC,
- avec les partenaires belges, car la métropole transfrontalière reste pour lui le principe de base du développement, dans une Europe qui s'ouvre, et au vu aussi de l'importance économique des grands ports belges.

Tant Mr Mauroy que Mr Delebarre demandaient au gouvernement français de leur donner les moyens d'une politique transfrontalière, entre autres par la concrétisation d'un traité franco-belge.

4.2 PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DE LA COOPÉRATION, DANS LE CADRE DE LA RECHERCHE D'EFFETS BÉNÉFIQUES POUR LA PARTIE WALLONNE DE LA ZONE.

Au vu de ce débat, très franco-français, il faut tout de même souligner à quel point la question "quel est l'intérêt de cette coopération pour la Région wallonne" est paradoxale. Outre les raisons exposées dans les conclusions de la partie II, et les points soulevés par la partie III (cf les encadrés) qui illustrent tout l'intérêt de cette participation, on pourrait plutôt se demander quel est l'intérêt pour la "métropole" lilloise de s'inscrire dans une coopération avec les territoires wallons concernés, qui ont peu d'atouts métropolitains à apporter.

Une proposition d'amélioration serait dès lors, à l'heure où Lille métropole repense ses stratégies, que le gouvernement wallon s'implique réellement dans cette coopération, sur base de projets forts, et de stratégies d'inscription dans un paysage européen.

Le SDER le constate, la Région wallonne n'a pas de villes pouvant atteindre un rang de métropole européenne, mais elle peut s'intégrer dans des ensembles porteurs à ses frontières, et profiter de la nécessité actuelle de la partie française de s'étendre vers le Nord.

Le schéma transfrontalier s'élabore, une structure juridique va être créée,... Ce sera à la Région wallonne et aux communes concernées de soutenir, ou de modifier mais dans un sens créatif, les propositions qui lui seront soumises par le projet Grootstad.

Une autre proposition pour la suite serait d'ailleurs de pérenniser une structure telle que l'Atelier transfrontalier, chargée, une fois le schéma accepté, d'une mission de suivi, de coordination, d'évaluation, de proposition, afin que ses stratégies puissent être concrétisées.

Enfin, et en vue de pouvoir faire fonctionner une coopération entre des parties si différentes par certains aspects, il faudrait proposer une organisation de cette coopération qui ne soit pas rigide :

4.3 PROPOSITIONS D'ORGANISATION DU TERRITOIRE

Ce territoire de coopération éprouve des difficultés à se présenter comme un tout unique et cohérent, et pour cause, il ne l'est pas. Cependant, il ne faut pas considérer cela comme un handicap, mais au contraire tenter une organisation des territoires originale, qui accepte, reconnaisse et utilise le fait évident des disparités.

Lille, Roubaix, Tourcoing, Mouscron apparaissent sur les cartes comme une continuité urbaine réelle, et le territoire mouscronnois devrait valoriser cet aspect, qui le fait partie prenante du "cœur" de la métropole lilloise, avec la spécificité d'être une porte sur la Flandre et la Wallonie, et au-delà. Mouscron dispose d'infrastructures pouvant être complémentaires et utiles à la métropole situé en territoire français, en particulier dans les domaines sportifs, mais ne peut mettre en avant un environnement de qualité.

Courtrai est également dans la continuité urbaine, mais la partie flamande ne souhaite pas être partie prenante de la métropole, elle veut pouvoir participer "à la carte".

Le territoire de l'IDETA peut se revendiquer d'un environnement agréable, propice à l'implantation d'entreprises propres, telles les technologies de pointe⁶⁸, et à la détente et au tourisme, comportant villes historiques et paysages de qualité. Ce territoire n'a pas de continuité urbaine avec la métropole lilloise, mais fait partie d'une "aire" de la métropole, et peut valoriser sa différence sur ce territoire. Du côté flamand, Ypres est dans le même cas.

Enfin, même s'il n'est pas dans le territoire de référence de la COPIT, l'ancien Bassin minier français devrait trouver sa place dans cette organisation, une place qu'il occupe en partie du fait de son intensité fonctionnelle et de sa proximité géographique avec Lille.

Nous proposons en annexe une carte reprenant ses divers aspects, et qui reprend :

- un "cœur urbain", d'environ 1.000.000 d'habitants, correspondant à trois critères, intensité fonctionnelle, proximité géographique et volontarisme institutionnel,
- une "aire métropolitaine", d'environ 3.000.000 d'habitants, qui répond à deux critères sur les trois, mais de façon différente selon les territoires.

On pourrait tracer un troisième cercle, dans lequel un seul des critères serait rencontré.

Il s'agirait donc d'un territoire métropolitain à géométrie variable, composé d'un cœur de la métropole (Lille/Roubaix/Tourcoing/Mouscron), d'une aire métropolitaine s'étendant au territoire IDETA, ainsi qu'en territoire flamand, mais dans ce cas "à la carte", et vers l'ex Bassin minier. Ces différenciations n'empêchent pas la coopération de se développer. Le moteur de toute coopération restant la volonté des parties, le fait de cesser de tenter d'aller à l'encontre de la réalité qui nous montre des territoires différents, avec des attentes différentes, nous permet tout au contraire d'en faire un atout pouvant faciliter le développement de cette aire métropolitaine. De plus en plus, un territoire appartient à différentes entités, et l'importance de développer cette souplesse, qui n'empêche pas la cohérence, évite d'être "bétonné", enfermé dans une seule coopération.

Déjà avant La Fontaine, on avait pu constater que *le roseau plie mais ne rompt pas ...*

⁶⁸ une collaboration avec Mons pourrait s'inscrire dans ce cadre

5. BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE

- Plans et schémas:

Septembre 1999, Contrat d'Avenir pour la Wallonie, Région wallonne

Juin 1999, Document d'Orientations Régionales II de la région du Nord –Pas de Calais

Mai 1999, Schéma de développement de l'espace régional de la Région wallonne

Décembre 1997, Schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'arrondissement de Lille , Lille métropole

1997, Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen de la Région flamande

- Études pour le projet Grootstad

Mai 2000, Création d'une structure juridique pour la COPIT , document Grootstad .

Mai 2000, Lille métropole transfrontalière, présentation du territoire et du réseau, document Grootstad.

Tritel, CETE Nord Picardie, septembre 1999, Mobilité et accessibilité, questions transfrontalières, rapport provisoire pour le projet Grootstad.

Millequant F., juillet 1999, Portrait économique de la métropole franco-belge, synthèse, document Grootstad

Mars 1999, Bâtir une métropole transfrontalière, document de synthèse du comité consultatif COPIT/Grootstad du 9 mars 1999

Capron H, Delpont A, Stevens JF, Vanhaverbeke W., janvier 1999, Concurrence et complémentarités économiques, document Grootstad

Denimal C., décembre 1998, Problématique de l'eau dans le territoire transfrontalier, DESS gestion des ressources naturelles renouvelables

Thomas P., Leplat A., 1998 ou 99, Portrait du paysage, document Grootstad

Luiten E., Barcelone 1998, Evolution des comportements des attentes et des stratégies à l'égard du paysage urbanisé, document Grootstad.

- Autres

Biot V., Colard A. *et alii* : Enjeux et difficultés de l'aménagement du territoire dans l'Union européenne : vision européenne et collaborations supra régionales, revue BELGEO, 2000, à paraître

Juin 2000, Les frontaliers, Comité subrégional de l'emploi et de la formation.

? 2000, L'emploi en Hainaut occidental, Comité subrégional de l'emploi et de la formation

Mai 2000, Emploi et formation transfrontaliers, contribution du Comité du Bassin d'emploi Roubaix Tourcoing vallée de la Lys aux 2èmes assises de Lille métropole.

Hourdeaux J., mai 2000, Tournai, la Suisse du NPDC, Nouvel Observateur, n° 1825

Cornut P., février 2000, Gestion politique de la surexploitation d'une ressource naturelle internationale : le cas de la nappe aquifère de Tournai , colloque international " l'eau, l'aménagement du territoire et le développement durable", Paris (Sénat).

Janvier 2000, SOS, "Vers un schéma d'objectifs stratégiques", Eurorégion, Bruxelles,

Décembre 1999, Plan stratégique 2000, assemblée générale IDETA, document IDETA

Mars 1999, Situation des entreprises face au développement transfrontalier, enquête CTDIC-IDETA

1999, Un projet pour une région en émergence , brochure de présentation

Avril 1998, Une frontière ambivalente, Revue Profils, n° 49, INSEE, NPDC

Site web de l'Union européenne : [HTTP://WWW.INFOREGIO.CEC.EU](http://www.inforegio.cec.eu)

CONCLUSIONS GÉNÉRALES : DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, COOPÉRATIONS SUPRARÉGIONALES ET AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES; LES ENJEUX POUR LA RÉGION WALLONNE

L'étude portait sur trois aires de coopérations suprarégionales :

- l'aire de l'Euroregio Meuse-Rhin et son noyau urbain dénommé MHAL – Maastricht/Heerlen, Hasselt/Genk, Aix-la-Chapelle et Liège,
- l'aire de la Grande région (dont Saarlorlux), avec en particulier la coopération transfrontalière du Pôle européen de développement (PED),
- enfin l'aire s'étendant au territoire dénommé LiKoTo, pour Lille, Kortrijk (Courtrai), Tournai, que le SDER mentionne comme l'aire métropolitaine lilloise.

Il s'agit de trois des quatre coopérations mentionnées dans le SDER comme aires métropolitaines transfrontalières "potentielles", éléments structurants et à développer pour le territoire de la RW⁶⁹.

1. DIVERSITÉ DES COOPÉRATIONS

Ces coopérations sont à des moments de réalisation et de concrétisation très différents, et différents niveaux de pouvoirs sont impliqués :

1.1 LA GRANDE RÉGION

Elle couvre un territoire très large, incluant une région française - la Lorraine -, un pays - le Grand-Duché de Luxembourg -, deux Länder allemands - Sarre et Rhénanie Palatinat - et la Région wallonne (en 1994). Elle a été créée afin de permettre à la Région wallonne de rejoindre une coopération existante entre les gouvernements français, allemands et luxembourgeois, le Saarlorlux⁷⁰.

⁶⁹ La quatrième aire métropolitaine, l'aire métropolitaine bruxelloise, existe déjà de fait, mais ne fait pas l'objet d'une coopération surparagonale instituée et n'a pas été abordée dans cette étude.

⁷⁰ Sarre, Lorraine, Luxembourg, 1980, rejoint ultérieurement par la Rhénanie-Palatinat, Saarlorlux+.

Ces coopérations avaient toutes pour objectif de relever ces régions touchées par la crise sidérurgique et souhaitaient améliorer la coopération transfrontalière, notamment dans les domaines administratifs, techniques, sociaux, économiques et culturels.

En 1997, les chefs des exécutifs de ces entités ont souhaité lancer l'élaboration d'un schéma de développement équilibré et durable. Il est actuellement en cours d'élaboration. L'idée est de développer un aménagement du territoire cohérent sur tout l'ensemble, en particulier dans les travaux publics majeurs d'infrastructures et la politique d'utilisation des sols.

Les trois priorités de l'orientation stratégique, toutes axées sur le développement économique des régions, sont à ce jour :

- les réseaux de villes et les relations ville - campagne,
- l'accessibilité aux infrastructures de transports, de communication et de savoir,
- la préservation du patrimoine naturel et culturel.

La Grande région est quelque peu éloignée d'une réalité de terrain quotidienne, mais elle favorise l'éclosion de projets sur des territoires moins étendus, et qui permettent un ancrage local concret, tel le PED.

Le PED est un projet qui fonctionne bien : il s'est implanté sur un territoire ayant des difficultés socio-économiques communes et une réalité transfrontalière quotidienne de bassin de vie et de bassin d'emploi.

1.2 LE MHAL :

En 1989, les ministres de l'aménagement du territoire des Pays-Bas, de la Région Flamande et de la Région Wallonne, rejoints en 1990 par celui de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, décident l'élaboration d'un projet commun pour le territoire transfrontalier centré sur le noyau urbain des villes MHAL (Maastricht-Heerlen, Hasselt-Genk, Aix-la-Chapelle et Liège). Une structure de coopération ad hoc est mise en place et, dès 1993, la Perspective de développement spatial est adoptée par le Groupe directeur⁷¹.

⁷¹ représentants des politiques à tous les niveaux de pouvoirs + le président de la concertation des six villes + le président de la Commission internationale de coordination (branche administrative de la structure) + le Secrétaire général de l'Union économique Benelux.

La Perspective représente la transcription spatiale d'une vision d'avenir, source de plus-value, pour une région urbaine sans frontières. Elle y associe la définition d'une série de projets dits stratégiques et envisage les modalités de mise en œuvre.

Trois objectifs sont poursuivis :

- Le renforcement de la position du territoire MHAL dans le champ de force européen ;
- Le renforcement de la cohésion fonctionnelle et administrative au sein du territoire MHAL ;
- L'amélioration de la qualité de l'espace et de l'environnement.

Après 6 mois de consultations et de débats dans les régions concernées, un large accord est apparu autour du Projet MHAL. Aujourd'hui, il apparaît que malgré ce succès, la concrétisation avance lentement. Parmi les différentes raisons qui expliquent cette situation, nous pointerons la difficulté de trouver une instance pour porter et développer le projet, par "absence de promoteurs de projets conscients d'une responsabilité transfrontalière".

L'Euregio Meuse-Rhin, qui possède un statut juridique depuis 1991 (fondation de droit néerlandais) était particulièrement pressentie pour jouer ce rôle, après rénovation de sa structure. En effet, le noyau urbain MHAL est au centre du son territoire qui couvre les provinces de Liège et du Limbourg belge, une partie du Limbourg néerlandais et la "Regio Aachen". Le partenariat de l'Eurégio Meuse-Rhin rassemble les gouverneurs de provinces, le Commissaire de la Reine des Pays-bas pour le Limbourg, le Regierungspräsident de Cologne et le Ministre-Président de la Communauté germanophone.

1.3 LA COOPÉRATION AUTOUR DE L'AIRES MÉTROPOLITAINE LILLOISE

Elle s'étend sur un territoire correspondant à celui des intercommunales de la Conférence permanente des intercommunales, la "COPIT" : deux en Région wallonne – celles de Tournai-Ath et de Mouscron, deux en Région flamande - Courtrai et Ypres -, et la Communauté urbaine de Lille pour la France. Cette COPIT se base depuis sa création sur une charte de coopération, mais est en passe d'acquiescer une structure juridique plus formelle, qui sera sans doute basée sur la loi française de 1901 sur l'association.

C'est donc un niveau de pouvoir relativement local mais supra-communal, qui a décidé de collaborer en vue de pouvoir affronter quelques bouleversements communs, en particulier en matière d'infrastructure de transport (TGV, tunnel sous la manche), mais également en matière de reconversion des industries. De plus, ce territoire a toujours constitué un bassin de vie et d'emploi commun.

Plus spécifiquement, dans le chef de Lille, il s'agit de pouvoir créer un territoire métropolitain d'envergure. Le fait même de l'appellation "Lille métropole franco-belge" – avec laquelle la partie flamande n'est pas d'accord – est très explicite quant aux intérêts français.

Ce sont ces mêmes intercommunales qui ont fondé en 1998 un "atelier transfrontalier" chargé de mener à bien l'élaboration d'un schéma transfrontalier d'aménagement et de développement commun sur l'ensemble de leur territoire, le projet Grootstad. Le tout est financé par la Région wallonne, la Région flamande, la Communauté urbaine de Lille et des fonds européens. Ce schéma en cours d'élaboration tient compte de l'étude de plusieurs thèmes qui recouvrent bien les priorités des acteurs interrogés, et devra s'intégrer dans les plans stratégiques supérieurs.

Ces objectifs prioritaires à ce jour sont :

- jouer l'atout frontière en devenant un laboratoire européen d'intégration économique,
- devenir une métropole "technopôle",
- mieux connaître les différents partenaires et communiquer,
- gérer la concurrence interne,
- aller plus loin dans l'analyse des enjeux liés au développement durable.

1.4 ÉCUEILS À SURMONTER

Pour que ces coopérations puissent fonctionner pleinement, plusieurs écueils sont à surmonter.

1.4.1 Concernant les objectifs : un consensus relatif en théorie, certaines contradictions dans la pratique

Si l'on compare les objectifs et priorités mis en avant par les schémas transfrontaliers aux objectifs du SDER, on ne constate aucune incompatibilité, au contraire. Le SDER se voulant lui-même en filiation avec le SDEC européen, on note une volonté de tous ces schémas stratégiques de s'inscrire dans une même cohérence, nuancée simplement par certains accents plus forts sur l'une ou l'autre priorité.

La comparaison avec le Contrat d'avenir pour la Wallonie est moins évidente, car son optique est beaucoup moins spatiale et tient moins compte d'un contexte européen. Cependant, là encore, il faut plutôt parler de complémentarités que de contradictions entre les objectifs présentés.

Cependant, si dans les termes il y a un relatif consensus, l'application est parfois plus problématique. Pour exemple, rappelons que le Schéma d'agglomération de Liège est une pièce importante dans l'élaboration et l'application des stratégies sur l'aire MHAL, mais son élaboration, pourtant préconisée par le SDER, semble abandonnée.

D'autres contradictions se présentent également lorsque l'on se penche sur les objectifs et priorités exprimés dans les plans et schémas stratégiques des entités politiques et administratives extérieures à la Région wallonne et concernées par la coopération, comme on a pu le constater pour la coopération sur le territoire COPIT.

Ces contradictions sont d'ordre divers :

- différences d'objectifs et de préoccupations prioritaires (ce qui peut éventuellement devenir un atout, permettant aux stratégies d'être complémentaires et non conflictuelles),
- objectifs similaires, mais concurrents (principalement ceux liés à la croissance économique et à l'implantation d'entreprises),
- objectifs qui, sous couvert d'un même vocable, n'ont pas la même interprétation et ne visent pas les mêmes buts.

1.4.2 Concernant le cadre général

L'observation critique des composantes de coopérations transfrontalières nous amène à constater :

- des déséquilibres entre les parties en présence, quant à leurs pouvoirs, compétences, moyens financiers, possibilité de légiférer,
- des différences de pratiques, dues à des contextes nationaux spécifiques
- une tendance à la pléthore d'organismes associés,
- des déséquilibres dans la position qu'occupent les schémas stratégiques des différents partenaires dans la hiérarchie planologique de leurs pays respectifs,
- des carences de coordination avec les régions alentour,
- souvent le manque d'une structure porteuse d'une vision transfrontalière, et, au-delà, suprarégionale.

Ces écueils peuvent retarder et/ou handicaper fortement une concrétisation de la coopération.

2. SUGGESTIONS

L'intérêt de ces coopérations centrées sur des "aires métropolitaines transfrontalières" est exprimé dans le SDER, et plusieurs éléments en ce sens ont été développés ci-avant.

La question qui se pose dès lors est : comment intégrer de la manière la plus efficace possible ces coopérations suprarégionales, en surmontant les écueils ?

Ces coopérations se différencient les unes des autres, mais témoignent toutes d'une grande complexité, dans leur organisation, dans leurs structures, dans les parties impliquées, dans les étapes de concrétisation, dans les modalités de cette concrétisation. Cela s'explique aisément par la multiplicité des intérêts en jeu, et les différents atouts et handicaps des partenaires.

Il ne s'agit pas de trouver une solution unique, forcément boiteuse, à cet état de fait, mais de tenter d'identifier certains éléments qui semblent de nature à promouvoir une réelle synergie suprarégionale, qui soit plus qu'une simple addition.

Il nous apparaît qu'une certaine souplesse est souhaitable dans l'organisation de ces coopérations, mais en tenant compte que trois facteurs prépondérants de réussite sont :

- une **réalité fonctionnelle quotidienne**,
- une **proximité géographique** (on le rappelait à propos du PED : le transfrontalier, qui se distingue du transrégional par son ancrage sur un territoire plus restreint, local et proche, facilite un meilleur dynamisme),
- une **volonté politique forte**, assortie des pouvoirs et moyens financiers nécessaires.

Cette souplesse ne doit cependant pas mener à une impossibilité d'identifier les responsables et les projets. Pour que les acteurs - politiques, économiques, sociaux, locaux et régionaux ou nationaux - puissent s'appropriier ces coopérations, les faire vivre, il faut qu'ils en comprennent les enjeux, et que leur participation ne soit pas un parcours du combattant.

Les structures d'orientations, de gestion et de contrôle doivent être aisément identifiables. Dans ce sens, et afin de renforcer l'aspect transfrontalier, des structures telles que l'Atelier transfrontalier devraient être pérennisées.

Les domaines de coopération doivent être issus d'une réelle demande, mais pas nécessairement selon la même intensité pour tous. Le cas de Lille et les propositions d'aménagement sur le territoire alentour illustrent la possibilité de travailler à plusieurs échelles.

Une proposition à cet égard est de tenter d'installer un mécanisme équilibrant les investissements et les gains de chacun, en y intégrant un mécanisme de redistribution, ceci afin que les gains des uns soient également en partie les gains des autres. Cela insufflerait un dynamisme et une synergie certains. Ce mécanisme est à imaginer, et pourrait prendre des formes diverses selon les coopérations.

Il faudrait également pouvoir établir une filiation depuis les schémas stratégiques supérieurs jusqu'aux schémas stratégiques locaux, en utilisant le **principe de subsidiarité** et en identifiant à chaque échelon quelles sont les priorités et les moyens de les mettre en œuvre. Ces priorités et moyens seront différents selon les coopérations. En filiation avec le SDEC, le SDER indiquait une stratégie d'ouverture et d'intérêts pour ces coopérations, et la Région wallonne devrait maintenant s'impliquer activement et clairement dans l'élaboration des schémas aux autres niveaux.

C'est de cette manière que la Région wallonne pourra réellement intégrer ces coopérations et y insuffler sa vision stratégique⁷²

3. COOPÉRATIONS SUPRARÉGIONALES, TRANSFRONTALIÈRES ET PROGRAMMES INTERREG

Les Programmes d'Initiative Communautaire (PIC) Interreg ont été des "dynamiseurs" de ces coopérations. Il n'y a pas lieu ici d'en faire une évaluation, mais de proposer certaines pistes - sans prétendre aucunement à l'exhaustivité - pour le prochain programme (2001-2006), à la lumière des conclusions qui précèdent, et de certains documents émanant de la Commission européenne.

Outre les différentes propositions avancées dans les conclusions, un rapide examen des difficultés rencontrées par les coopérations nous amènent à préconiser des projets visant à :

- une meilleure information de la part de chacun des partenaires, et l'harmonisation de ces informations,
- une meilleure communication envers tous les acteurs concernés, dont les médias et la population locale pour qu'ils s'identifient aux projets,

⁷² Le SDER mentionne d'ailleurs que les différents schémas en cours d'élaboration dans le cadre des aires métropolitaines transfrontalières "serviront de référence pour la révision des plans de secteurs" (p 148).

- des structures de décision communes,
- des structures de gestion communes,
- des structures de contrôle communes,
- une meilleure connaissance des cultures et langues des partenaires.

D'une manière générale, mais en particulier pour les projets de développement économique, il faudra tenir compte de la nécessité d'éventuelles infrastructures à créer, non directement mentionnées dans le projet, mais indispensables à leurs réalisations.

Ces critères recourent des critères avancés par la Commission européenne, qui en propose plusieurs, ainsi qu'une liste d'indicateurs⁷³. Dans les documents explicatifs, nous pointerons quelques éléments particulièrement pertinents.

Les projets Interreg III devraient tous se baser sur un état des lieux, et prévoir des procédures d'évaluation. La Commission l'impose, (évaluation ex-ante, à mi-parcours et ex post) tout en reconnaissant que certains impacts ne sont pas quantifiables.

Pour le volet A - coopérations transfrontalière ; projets centrés sur l'entreprise, le tourisme, l'emploi, la culture, l'environnement, les transports et les domaines juridiques et administratifs - il faudra prendre en compte :

- la situation socio-économique existante et les liens au sein de chaque région transfrontalière,
- la pertinence des objectifs par rapport aux besoins,
- le degré de coopération et/ou d'intégration,
- la genèse du projet et le processus de mise en œuvre,
- le fonctionnement des structures communes de mise en œuvre,
- la disponibilité de données comparables pour chaque côté de la frontière.

Tout en tenant du degré d'intégration de départ, il faudrait favoriser ce qui vise un "impact à deux dimensions" : une plus grande intégration de la région transfrontalière, et une plus grande contribution de cette région transfrontalière à la cohésion économique et sociale.

Les critères de sélection prendront également en compte ce qui favorise un bon développement urbain ou rural, l'environnement, et l'égalité homme/femme.

Le volet B, "coopération transnationale entre autorités nationales, locales, régionales et locales visant à promouvoir une meilleure intégration territoriale dans l'Union grâce à la formation de grands groupes de région" est l'héritier du programme Interreg II C.

⁷³ Toute cette partie se base sur les informations fournies par le site de la commission européenne <http://www.inforegio.cec.eu/>

Il se basera donc sur les acquis de ce précédent programme et favorisera la mise en œuvre des priorités des politiques communautaires, par exemple en matière de réseaux de transports, ainsi que des recommandations formulées dans le SDEC.

Les critères de sélection de projet devraient donc s'en inspirer. Les domaines d'action prioritaires prônés par la Commission sont :

- élaborer des stratégies de développement territorial à l'échelon transnational (coopération entre villes ou entre zones urbaines et zones rurales),
- faciliter les communications (transports efficaces et durables, information),
- préservation de l'environnement et des ressources naturelles (l'eau en particulier).

Enfin le volet C, coopération interrégionale, vise à « améliorer l'efficacité des politiques et des outils de développement régional par un vaste échange d'informations et un partage d'expériences ». Il aura pour priorités l'échange d'expérience et de bonnes pratiques entre Etats à propos de la coopération transfrontalière et transnationale (volet A et B), ainsi que les activités de coopération dans des secteurs tels que la recherche, le développement technologique, l'esprit d'entreprise, la société de l'information, le tourisme, la culture ou l'environnement.

D'une manière générale, les orientations pour 2000-2006 prendront en compte les expériences de la période précédente, et viseront à renforcer les résultats déjà obtenus.

L'accent est mis sur l'importance de présenter des stratégies et projets communs, ainsi que des structures administratives communes pour assurer l'élaboration des programmes, la coordination, la sélection, la gestion, et le suivi de la mise en œuvre de la programmation.

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre I : SAARLORLUX, LA GRANDE RÉGION, LE PED ET SON AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE.....	2
1. INTRODUCTION : DÉFINITION, DÉNOMINATIONS ET FILIATION DES "PLANS"	3
2. LA GRANDE RÉGION (GR)	6
2.1 <i>Comparaison d'objectifs : le SDEC et le SDER</i>	7
2.2 <i>Comparaison d'objectifs : les Aires Métropolitaines européennes</i>	9
2.3 <i>Comparaison d'objectifs : le Contrat d'Avenir pour la Wallonie</i>	10
2.4 <i>Critiques, commentaires et conclusions</i>	12
3. L'AGGLOMÉRATION TRANSFRONTALIÈRE ET LE PED	13
3.1 <i>Réalité spatiale</i>	13
3.1.1 Situation et occupation du sol	13
3.1.2 Histoire et économie	14
3.1.3 Environnement.....	15
3.2 <i>Comparaison d'objectifs : le SDER</i>	15
4. CONFRONTATION AVEC LA RÉALITÉ DE TERRAIN.....	17
4.1 <i>Bilan quantitatif du PED</i>	18
4.2 <i>Bilan qualitatif : GR, PED & Charte d'Agglomération</i>	19
4.2.1 La Grande Région.....	19
4.2.2 Le Pôle Européen de Développement.....	20
4.2.3 La Charte d'Agglomération du PED.....	20
4.3 <i>Les ingrédients de la réussite du PED</i>	21
4.3.1 Existence d'une réalité socio-économique.....	21
4.3.2 Existence d'une réalité démographique et d'une mobilité transfrontalière	21
4.3.3 Le projet s'est construit dans le concret	21
4.3.4 Remarque.....	22
5. CONCLUSION : UTILITÉ DU PROJET TRANSFRONTALIER POUR LA WALLONIE	23
6. BIBLIOGRAPHIE SUCCINCTE.....	25
Chapitre II : LIÈGE (MHAL) AU SEIN DE L'EUREGIO MEUSE-RHIN	27
1. RÉALITÉS SPATIALES DE L'AIRE CONCERNÉE	27
2. STRUCTURES DE COOPÉRATIONS TRANSFRONTALIÈRES	29
2.1 <i>commissions interétatiques en aménagement du territoire</i>	29
2.2 <i>euregio meuse-rhin</i>	29
2.3 <i>concertation des villes mhal</i>	31
2.4 <i>programme interreg</i>	31
3. PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT SPATIAL MHAL	33
3.1 <i>mise en place du projet mhal</i>	33
3.2 <i>contenu du projet mhal</i>	33
3.3 <i>suivi du projet mhal</i>	36
4. MISE EN RAPPORT AVEC LE SDER ET LE CONTRAT D'AVENIR POUR LA WALLONIE.....	37
4.1 <i>projet mhal, eurocorridors et aires métropolitaines</i>	37
4.2 <i>projet mhal et objectifs du sder</i>	38
4.3 <i>parallèle avec le contrat d'avenir</i>	38
5. PROJET MHAL ET RÉALITÉ DE TERRAIN	41
5.1 <i>acteurs du développement territorial</i>	41
5.2 <i>projets des coopérations transfrontières</i>	41
6. CONCLUSIONS	46
7. BIBLIOGRAPHIE	49
Chapitre III : LA CONFÉRENCE PERMANENTE INTERCOMMUNALE TRANSFRONTALIÈRE (COPIT) (AIRE MÉTROPOLITAINE TRANSFRONTALIÈRE LILLE-COURTRAI-TOURNAI).....	51
1. RÉALITÉS SPATIALES DE L'AIRE CONCERNÉE	52
2. ÉTUDE DU SCHÉMA TRANSFRONTALIER ET DES PLANS DES TERRITOIRES CONCERNÉS.....	53
2.1 <i>introduction</i>	53
2.2 <i>schema transfrontalier : projet groostad</i>	54

2.2.1	Un processus en cours.....	54
2.2.2	Les stratégies proposées à ce jour par l'Atelier transfrontalier	54
2.3	<i>le document d'orientations régional ii de la région du npdc (dor, fin 1999)</i>	55
2.3.1	Les territoires : la métropole.....	55
2.3.2	Le NPDC : LA région numérique.....	55
2.3.3	Accessibilité et mobilité.....	55
2.3.4	Un territoire avec des faiblesses économiques.....	56
2.4	<i>le schéma directeur de développement et d'urbanisme de l'arrondissement de lille, lille métropole (sddu, lille métropole, décembre 1997)</i>	56
2.4.1	Remarque.....	56
2.4.2	Une métropole transfrontalière, internationale.....	56
2.4.3	Orientations d'aménagement du territoire, complémentarité et accessibilité.....	57
2.5	<i>le "ruimtelijk structuurplan vlaanderen "de la région flamande (rsv, 1997)</i>	57
2.6	<i>mise en rapport du dor ii et du schéma directeur de développement et d'urbanisme de lille métropole avec les objectifs et idées principales identifiées dans le sder</i>	58
2.7	<i>le contrat d'avenir pour la wallonie (caw) de la Région wallonne : quelle synergie possible avec le schéma transfrontalier de l'aire métropolitaine de lille</i>	62
2.8	<i>conclusions</i>	63
2.8.1	Pertinence du schéma transfrontalier et de la coopération COPIT.....	63
2.8.2	Propositions	65
3.	CONFRONTATION DES PLANS AVEC LA RÉALITÉ DE TERRAIN.....	66
3.1	<i>préliminaires</i>	66
3.2	<i>les acteurs du développement territorial</i>	66
3.2.1	Les intercommunales : pouvoirs publics et monde économique.....	66
3.2.2	Acteurs économiques privés	68
3.2.3	Pour les intercommunales et le monde économique, quels sont les atouts exprimés du transfrontalier, et/ou de la participation à l'aire d'influence de Lille métropole ?.....	69
3.2.4	Monde associatif et monde politique	70
3.3	<i>Effets concrets ou susceptibles d'être concrets, réalisations, projets</i>	70
3.3.1	Concurrence et complémentarité économique, emploi, formation.....	71
3.3.2	Environnement, eau et paysages	75
3.3.3	Accessibilité, mobilité	79
3.3.4	Les autres thèmes sectoriels.....	81
3.4	<i>conclusions</i>	82
3.4.1	Confrontation des stratégies avancées dans les plans et schémas étudiés dans la partie II et les réalités de terrain : 82	
4.	CONCLUSIONS	84
4.1	<i>perceptions et stratégies politiques</i>	84
4.2	<i>propositions d'amélioration de la coopération, dans le cadre de la recherche d'effets bénéfiques pour la partie wallonne de la zone</i>	85
4.3	<i>propositions d'organisation du territoire</i>	86
5.	BIBLIOGRAPHIE SOMMAIRE.....	87

CONCLUSIONS GÉNÉRALES : DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL, COOPÉRATIONS SUPRARÉGIONALES ET AIRES MÉTROPOLITAINES TRANSFRONTALIÈRES; LES ENJEUX POUR LA RÉGION WALLONNE.....88

1.	DIVERSITÉ DES COOPÉRATIONS.....	88
1.1	<i>La Grande région</i>	88
1.2	<i>Le MHAL</i> :	89
1.3	<i>La coopération autour de l'aire métropolitaine lilloise</i>	90
1.4	<i>Écueils à surmonter</i>	91
1.4.1	Concernant les objectifs : un consensus relatif en théorie, certaines contradictions dans la pratique	91
1.4.2	Concernant le cadre général.....	92
2.	SUGGESTIONS	93
3.	COOPÉRATIONS SUPRARÉGIONALES, TRANSFRONTALIÈRES ET PROGRAMMES INTERREG	94

TABLE DES MATIÈRES.....97