

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE
Conférence Permanente du Développement Territorial

RAPPORT FINAL DE LA SUBVENTION 2001
Septembre 2002

Thème 3
Aires de coopération

RESUME

Université Catholique
de Louvain
CREAT

Université Libre
de Bruxelles
GUIDE

Pilote

GUIDE-ULB : Christian Vanderhoff

Responsables scientifiques

CREAT-UCL : Pierre Govaerts

GUIDE-ULB : Christian Vanderhoff

Chargés de recherche

CREAT-UCL : Helen Barthe Batsalle

GUIDE-ULB : Noémie Beyls, Valérie Biot, Julie Charles, Claire Neuray,
Marie-Eve Ronveaux, Sophie Van Cutsem, Gilles Van Hamme,
Yann Vekemans

RESUMÉ

1. OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Comme prévu dans l'arrêté du Gouvernement wallon définissant le programme de travail 2001-2002¹, les travaux du thème 3 « Aires de coopération » ont poursuivi ceux des années précédentes.

Il s'agissait d'une part,

- de finaliser l'analyse des aires de coopération supracommunales et de mettre en forme une sélection de textes et de cartes en vue de la publication de deux ouvrages : un atlas intitulé « Repères pour une dynamique territoriale en Wallonie » et une brochure intitulée « Plaquette n°1 : Les communautés urbaines » ;

et d'autre part,

- d'établir les bases d'une première réflexion sur la coopération transrégionale Wallonie-Bruxelles, définie dans le projet de structure spatiale de la Wallonie du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), mais qui ne dispose ni d'une structure de fonctionnement institutionnelle ni d'un plan stratégique, contrairement aux trois autres espaces de coopération de ce type précédemment étudiés (MHAL, Saar-Lor-Lux, Lille-COPIT)

2. DEMARCHE

L'équipe de recherche s'est attachée, dans un premier temps, à la réalisation des deux publications (Volet A du rapport).

Dans un second temps, l'équipe de recherche s'est concentrée sur l'espace de coopération Wallonie-Bruxelles (Volet B du rapport).

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

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

Pour ce faire, l'étude de la coopération Wallonie-Bruxelles s'est articulée en deux parties principales :

- une présentation globale intitulée « Triangle wallon, coopération Wallonie-Bruxelles et aménagement du territoire ». Cette première partie représente le résumé des travaux (principaux résultats) et pourrait constituer la base d'un article à publier ;
- la deuxième partie consiste en une approche plus thématique. Elle comprend des chapitres distincts où sont exposés la plupart des matériaux qui sont à la base de la présentation globale.

¹ Arrêté du Gouvernement wallon, Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT) – subvention 2001, cahier des charges 2001-2002, p. 9.

Le chapitre I de la deuxième partie examine différents textes stratégiques concernant les Régions wallonne et de Bruxelles-Capitale et les éventuelles options politiques proposées pour cette aire de coopération transrégionale (aire métropolitaine).

Le chapitre II sonde l'avis de différents acteurs, tant en ce qui concerne l'aire à couvrir par une coopération que l'existence ou la nécessité d'une telle coopération. Ce chapitre s'est basé sur des textes (colloques, articles de presse, programmes politiques...) et sur des entretiens. Les acteurs choisis sont des experts, des acteurs socio-économiques, des acteurs politiques.

Dans le chapitre III, la recherche porte sur différents flux de fonctionnement et leur cartographie afin de pouvoir les comparer aux avis et stratégies exposées dans les précédents chapitres. Les domaines abordés sont relatifs à l'implantation résidentielle, à la mobilité et à la localisation des sièges de grandes entreprises dans certains secteurs.

Enfin, le chapitre IV aborde le domaine de la culture. Il comprend à la fois des textes stratégiques se rapportant à la culture, l'opinion de différents acteurs et une partie cartographique analytique sur la fréquentation de divers lieux culturels (théâtre, spectacles...).

3. PRINCIPAUX RÉSULTATS

3.1 PUBLICATIONS

La sortie des deux publications est prévue pour la fin du second semestre 2002.

3.2 TRIANGLE WALLON, COOPÉRATION WALLONIE-BRUXELLES ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

3.2.1 Le concept de triangle wallon

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2 Les réalités du triangle wallon

3.2.2.1 Les hommes

Mouvements de population, pression immobilière et navettes

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

De la carte des bilans migratoires entre Bruxelles et la Wallonie (Rapport final, p. 22.), il en ressort clairement l'importance des mouvements de population entre Bruxelles et les communes du *triangle wallon*, en particulier celles du Brabant wallon. Au cours du temps, les zones de périurbanisation depuis Bruxelles vers la Wallonie n'ont cessé de s'étendre spatialement, dépassant aujourd'hui largement le seul Brabant wallon, en particulier le long de l'A8 et sur les franges hennuyères et namuroises. Toutes ces communes ont donc des bilans migratoires nettement positifs vis-à-vis de Bruxelles.

Un graphique (RF, p. 16.) illustre l'évolution des mouvements de population entre Bruxelles et le seul Brabant wallon. Ce graphique confirme l'ancienneté du processus périurbain (le déficit bruxellois vis-à-vis du Brabant wallon atteint déjà 1500 en 1964) ; après être passé par un maximum dans la seconde moitié des années 70, le déficit a fortement baissé au cours des années 80 mais a repris dans les années 90 pour se stabiliser autour de 2000 personnes dans la seconde moitié des années 90. Malgré l'extension spatiale de la zone périurbaine, le déficit de Bruxelles avec le seul Brabant wallon reste donc élevé.

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

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

Parmi les nombreuses conséquences d'un tel mouvement de population, l'augmentation de la pression foncière est une des principales. L'augmentation des prix fonciers suit l'extension spatiale des zones de périurbanisation et on a ainsi pu constater de fortes hausses dans les zones périurbaines le long de l'A8, même si elles n'atteignent pas encore les niveaux du Brabant wallon. Cette hausse de foncier dans le Brabant wallon n'est pas sans conséquence sur les populations locales : la carte des migrations depuis le Brabant wallon (RF, p. 23.) en est une illustration spectaculaire. Il n'est certes pas surprenant que le Brabant wallon ait des bilans positifs avec Bruxelles et les communes saturées immédiatement au sud de Bruxelles mais on constate également que le Brabant wallon a des bilans négatifs vis-à-vis des communes environnantes plus éloignées de Bruxelles. Une des causes majeures est la migration des populations fragiles du Brabant wallon vers des zones plus éloignées de Bruxelles et donc moins chères.

L'augmentation de la navette vers Bruxelles est une autre conséquence de cette périurbanisation. En effet, une part importante des périurbains conservent leur emploi à Bruxelles (RF, p. 24., Carte des navettes vers Bruxelles). A ceux-ci, il faut ajouter la population locale qui occupe un emploi à Bruxelles et une partie non négligeable des habitants du sillon hennuyer travaillant également à Bruxelles, notamment du fait de l'importance des taux de chômage de ces communes. Si dans ces communes du sillon, la part des actifs travaillant à Bruxelles est assez faible par rapport aux proportions dans le Brabant wallon, ces navettes sont importantes en valeur absolue étant donné les volumes de population supérieurs des communes du sillon wallon.

L'importance des navettes vers Bruxelles se lit sur la carte des bassins d'emploi (RF, p. 25.) : le bassin d'emploi (défini par la principale destination des navetteurs dans chaque commune) de Bruxelles couvre une zone jusqu'au nord des communes du sillon wallon. Les grandes villes du sillon que sont Namur, Charleroi et Mons ont donc des bassins d'emploi dissymétriques, très peu étendus vers le nord du fait de la concurrence de Bruxelles et beaucoup plus étendus vers les zones moins denses du sud.

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

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

3.2.2.2 La mobilité

La périurbanisation a suivi quelques axes de communication préférentiels vers Bruxelles, en particulier ceux des autoroutes (le long de l'A54, de l'E411, de l'E19, et plus récemment de l'A8). Elle a donc induit une forte augmentation de la navette, en particulier automobile : en 1991, près de 100000 résidents wallons se déplacent quotidiennement vers Bruxelles (RF, p. 24., carte des navettes vers Bruxelles,). La navette par train ne prend de l'importance que le long des principaux axes de chemin de fer, surtout lorsque l'on s'éloigne de la capitale. Pour les grandes villes du sillon, à la fois éloignées et bien reliées par train à Bruxelles, la navette par train est plus importante que celle par voiture (RF, p. 26, carte du mode de transport des navetteurs travaillant à Bruxelles).

3.2.2.3 Les évolutions économiques

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

Les liens organiques qui existent entre l'appareil productif wallon et Bruxelles se marquent en particulier par la dissociation entre les lieux de production en Wallonie et les sièges sociaux bruxellois. Le contrôle depuis Bruxelles de l'appareil productif wallon n'est pas nouveau : dès les premiers temps de la révolution industrielle, la grande industrie lourde du sillon wallon a été contrôlée par le capital national implanté à Bruxelles. Par la suite, le grand capital s'est progressivement désengagé et le contrôle par Bruxelles des vieux secteurs industriels du sillon n'est plus du tout aussi évident que par le passé. La carte du secteur de la chimie de base (RF, p. 27.) illustre néanmoins encore cette domination largement héritée du XIX^{ème} siècle. Aujourd'hui, les liens se sont développés dans d'autres secteurs, en particulier dans les secteurs de services les plus dynamiques, les services aux entreprises, voire dans des secteurs industriels à haut contenu technologique (industrie pharmaceutique).

La nature des liens s'est également modifiée dans la mesure où Bruxelles ne constitue souvent qu'un relais entre les sièges sociaux principaux situés à l'étranger et les lieux de production. Finalement, la géographie de ces liens s'est modifiée dans la mesure où ils concernent désormais surtout Bruxelles et sa périphérie ; certes, les implantations de services aux entreprises, avec un siège à Bruxelles, ne sont pas inexistantes dans le sillon mais elles peuvent également être lues dans le cadre d'une relation entre Bruxelles et sa grande périphérie économique. La carte des autres services fournis aux entreprises, c'est-à-dire publicité, ingénierie,...(RF, p. 28.) illustre à merveille les liens entre les implantations du *triangle wallon*, y compris du sillon, et Bruxelles, et le contraste avec Liège très autonome de Bruxelles dans ce secteur.

Plus généralement, la croissance économique de la périphérie wallonne de Bruxelles est fortement dépendante de Bruxelles. Certes, la dynamique bruxelloise est aujourd'hui faible. Les cartes de l'évolution de l'emploi salarié total, dans l'industrie et dans les services (RF, pp. 29-31.) indiquent le contraste entre la stagnation bruxelloise et le dynamisme du Brabant wallon, en particulier central et oriental. Les zones du sillon ont également une économie stagnante, voire franchement déprimée dans les pôles de Charleroi et de La Louvière, que ne compensent pas les bonnes croissances des communes de la périphérie nord de Charleroi dont le dynamisme n'est d'ailleurs pas totalement indépendant d'impulsions bruxelloises. L'évolution du secteur industriel indique les mêmes contrastes géographiques : crise à Bruxelles, dans le sillon hennuyer et dans l'axe du canal Bruxelles-Charleroi ; l'est du Brabant wallon et Namur ont des évolutions plus favorables, surtout liées à de l'industrie à plus haut contenu technologique comme la pharmacie. Les services aux entreprises sont un secteur clé de la croissance aujourd'hui : ce secteur est largement dominé par Bruxelles, dont les dynamiques sont favorables, mais, en termes relatifs, les meilleures évolutions se situent dans le Brabant wallon. Dans le sillon, le contraste est net entre l'axe Mons-La Louvière-Charleroi, déprimé, et le pôle namurois, aux dynamiques nettement plus favorables.

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

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

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

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

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

3.2.2.4 Les services et la culture

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

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

3.2.2.5 Les conclusions (et recommandations)

Le schéma de synthèse du *triangle wallon* (RF, p. 32.) montre les grandes sous-zones : la zone périurbaine avec ses noyaux de polarisation, sa frange d'extension, les pôles autonomes du sillon, les grands équipements pouvant servir de point d'appui à une stratégie intégrée (Université de Louvain-la-Neuve, zonings technologiques, aéroport, aéroport et pôle de biotechnologie de Gosselies, gare autoroutière), le réseau RER et les grands axes ferroviaires et autoroutiers.

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

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

Cela nous semble impliquer entre autres :

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

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

3.2.3 Les attitudes des acteurs

L'examen des positions des différentes catégories d'acteurs par rapport à la notion de *triangle wallon* est intéressante, même si ces catégories ont ou non intégré cette notion ou en ont fait ou non une priorité stratégique.

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

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

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

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

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

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

TABLEAU DES ACTEURS

	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
Acteurs	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
SDER			Le SDER contient de nombreuses options et indications de mise en œuvre générales applicables également ici, seuls quelques points sont repris :			
		Priorité à un Schéma de développement Territorial, en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale et les divers partenaires ; cohérence dans un esprit de solidarité	<ul style="list-style-type: none"> • Densifier l'urbanisation • Politique foncière • Restructurer les zones urbaines fortement dégradées 	<ul style="list-style-type: none"> • Ne pas déformer la dynamique urbaine, profitable au développement des activités tertiaires • Maintenir la possibilité de localiser des parcs industriels à proximité des infrastructures de transports, surtout plurimodales • Accroître l'offre de terrain par assainissement des friches 	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser le projet RER (cadre plus large que la proche périphérie de Bruxelles) • Améliorer les relations internes au triangle wallon → renforcer les cadences CF + réseau de bus rapides TEC • Système tarifaire intégré 	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place des mécanismes de péréquation financière • Favoriser le développement des services aux entreprises
Contrat d'Avenir et actualisation	• La coopération Wallonie Bruxelles : une priorité					
	Groupe de travail (GT) Aménagement du territoire				GT mobilité	GT emploi jeunes, environnement solidarité

	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
Acteurs	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
Cabinet du Ministre Président wallon	<ul style="list-style-type: none"> • La coopération existe déjà dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles (Communauté française) • Participation aux Gouvernements communs 					
Intercommunales de la zone périurbaine	Nivel Invest : triangle d'or = Bruxelles, Wavre, Nivelles	Nivel Invest : Axe dynamique de la N4 jusqu'au Luxembourg		IBW : actions uniquement sur le territoire provincial ; engorgement progressif des zonings	Nivel Invest : <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructures • Mobilité entre les villes wallonnes 	
Intercommunales du sillon		IGRETEC : créer des synergies sur cet espace	IGRETEC : mener une réelle politique régionale du Logement	BEPN : coordonner avec le Brabant wallon pour le nord de la province (débordements brabançons)	IGRETEC : mener le RER plus loin en direction de Charleroi	
CESRW	Politiques spécifiques concertées pour l'aire métropolitaine ; y considère les arrondissements de Nivelles, Halle-Vilvorde et Leuven	<ul style="list-style-type: none"> • Institutionnaliser une coopération • Hiérarchiser les aires métropolitaines • Préciser les relations entre les différentes sous-régions wallonnes • Confronter options SDER/ autres plans 			<ul style="list-style-type: none"> • RER : gestion suprarégionale (les Régions avec le Fédéral) • Créer un centre de coordination de la mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> • Interdépendance économique • Mobilité interrégionale des emplois

	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
Acteurs						
UWE	(Uniquement constats : <ul style="list-style-type: none"> • Peu de flux économiques et de marchandises • Beaucoup de flux de personnes) 			Étendre vers la région de Charleroi (étroitesse du BW) → <ul style="list-style-type: none"> • Préparer des terrains sur l'axe Brabant Wallon - Charleroi • Développer les infrastructures 	<ul style="list-style-type: none"> • La clé = Brussels South Charleroi Airport (BSCA) • Soutien des autres (sous)-régions au BSCA 	<ul style="list-style-type: none"> • accroître la formation professionnelle (meilleure offre de main-d'œuvre qualifiée) • soigner l'environnement
Autres acteurs wallons : 1. Communes		<ul style="list-style-type: none"> • La Louvière : concept de villes sœurs dans son projet de ville (avec Charleroi et Mons ; Nivelles) • Charleroi : réseau ABC, avec un guichet à Bruxelles • Gestion commune ports autonomes (souhait de contrats de gestion en commun entre les 4 ports autonomes) 			Développer des liaisons coordonnées entre les villes et vers Bruxelles (CF, RER)	

	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
Acteurs	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
2. Provinces				Brabant wallon : contacter Charleroi vu la saturation pour l'accueil des entreprises		
PRD	<ul style="list-style-type: none"> Communauté Urbaine Bruxelloise (structure institutionnelle) 	Pôle à l'échelle européenne	Renforcer l'attractivité		RER et mesures d'accompagnement (plus de mobilité interne ; ne pas favoriser de nouveaux départs de population)	<ul style="list-style-type: none"> Fiscalité Exemple de la coopération culturelle (mais risque de saupoudrage)
Cabinet du Ministre Président bruxellois	<ul style="list-style-type: none"> La coopération existe déjà dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles (Communauté française) Participation aux Gouvernements communs 					
	Améliorer la stratégie par rapport au Brabant wallon (fortes interactions)					
CESRB	Développer des outils à travers des axes transversaux stratégiques (AT, mobilité et environnement) pour une coopération interrégionale				<ul style="list-style-type: none"> Solidarité interrégionale 	<ul style="list-style-type: none"> Fiscalité (propositions concrètes notamment à partir de l'exemple allemand)
	Nécessité de concertations étroites spécifiques (pour éviter le dépérissement du centre)					

	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
Acteurs						
UEB	Créer une concertation interrégionale	Structurer les différents pôles	Planifier interrégionalement	<ul style="list-style-type: none"> • Développer des zonings interrégionaux • Faciliter l'établissement des entreprises à Bruxelles 	<ul style="list-style-type: none"> • Priorité absolue au RER • Desserte vers Bruxelles mais aussi entre Mons, La Louvière, Charleroi, Namur et Liège • Développer les aéroports de Charleroi et Liège • (Mobilité rings) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilité interrégionale des emplois • Fiscalité
Pararégional bruxellois (SDRB)						Promotion économique conjointe de la RBC et RW existe
Gouvernements communs (2000 et 2002)		Coordonner le dragage du canal Charleroi-Bxl			<ul style="list-style-type: none"> • Structure commerciale commune (SRWT, STIB, VVM, SNCB) • Harmoniser les points de vue (stationnement, AT et vitesse commerciale) • Créer une ligne de bus express (Wavre-Bxl) et améliorer certaines lignes (CF et bus) 	Eviter la concurrence et la surenchère (GT coordination législation expansion économique)

Acteurs	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
Journée des CES (CESRW, CESRC, SERV)	<ul style="list-style-type: none"> « Bruxelles au centre d'une communauté d'intérêts socio-économiques » Dialoguer interrégionalement pour gérer la périphérie 	<ul style="list-style-type: none"> Dialoguer pour le canal (rôle économique et environnemental) Axe Bruxelles-Halle-Vilvorde-Nivelles 			<ul style="list-style-type: none"> Créer un centre de coordination de mobilité Gérer suprarégionalement le RER 	Coopérer pour la mobilité des emplois
Economistes belges de langue française	Pôle structurant potentiel	<ul style="list-style-type: none"> Considérer l'ensemble métropolitain : Bruxelles, Charleroi et Liège Articuler les zonings wallons sur les métropoles, facteurs d'entraînement Spécialiser chaque métropole et différencier les aires 	Redynamiser les centres urbains		<ul style="list-style-type: none"> Fiscalité foncière Positionnement européen AT pour le développement économique 	

	Stratégies explicites en matière de coopération ou de concertation		Attitudes par rapport à l'implantation de nouvelles zones urbanisables		Attitudes par rapport au développement des transports en commun	Autres aspects susceptibles d'influencer le développement dans le triangle wallon
Acteurs	Bruxelles – zone périurbaine	Bruxelles – reste du triangle	résidentielles ou par rapport à la densification ou la rénovation des zones d'habitat existantes	économiques ou par rapport à la rénovation des anciennes zones économiques		
Partis politiques	<ul style="list-style-type: none"> • La coopération existe déjà dans le cadre de la Communauté Wallonie-Bruxelles (Communauté française) • Elle est à développer par le biais de politiques croisées et de solidarités financières • Points récurrents : Aménagement du territoire, mobilité (infrastructures), concurrences économiques 					