

Synthèse

Septembre 2017

Séminaire technique

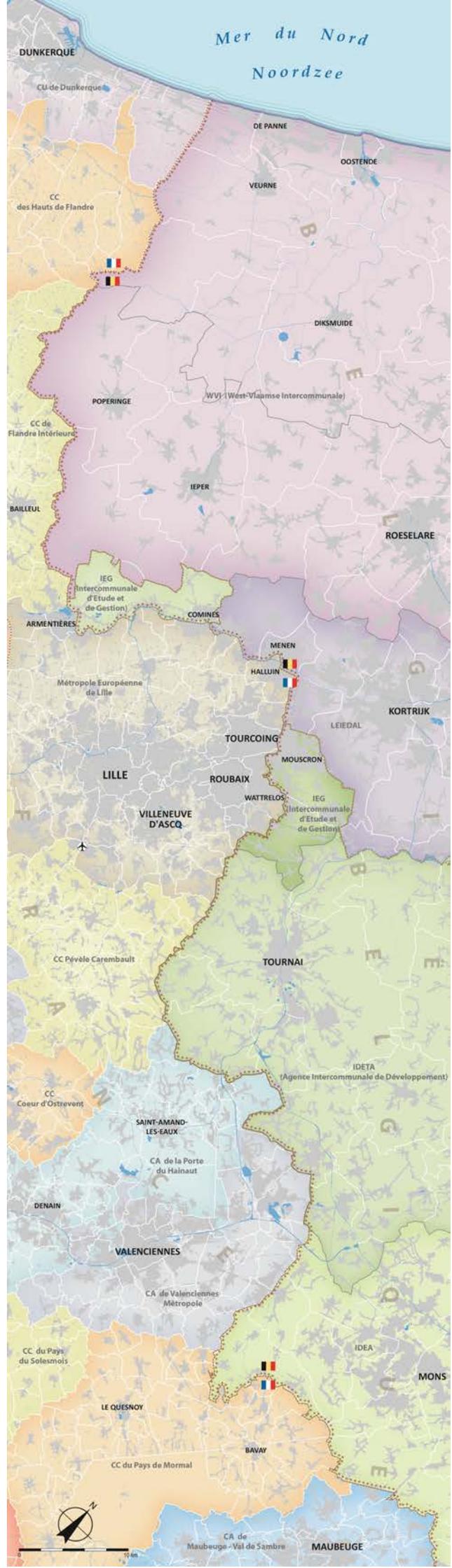
Planification transfrontalière

SIÈGE DE RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

LE 27 AVRIL 2017

l'Agence de développement
et d'urbanisme de
Lille Métropole

RÉSEAU
RÉGIONAL
DES AGENCES
D'URBANISME
HAUTS-DE-FRANCE
NOU - FLORE - CALAIS - PICARDIE



Directeur de publication : **Didier DECOUIGNY**

Coordination : **Thierry BAERT**

Rédaction : **Eugénie RUCKEBUSCHE/ Wim DE JAEGHER (AUD), Alain LEFEBVRE (ports de Lille), Corentin GREUEZ (ADUS), Thierry BAERT (ADULM), Slim THABET (Région Hauts-de-France), Josiane PIMPURNIAUX/ Anne DAUBECHIES (SPW), Isabelle RICHARD/ Laurent RENAVAND (AGUR), Alfredo CORBALAN (Perspective Brussels), Thomas PLAISANT (ADUS), Christophe MOLIN/ Anaïs BAUDOIN (AUD)**



Échanger sur les enjeux transfrontaliers du développement régional

L'élaboration, en parallèle, de nouveaux documents de planification stratégique par les trois régions belges et la région Hauts-de-France a mis en évidence la nécessité de relancer les échanges techniques transfrontaliers sur les questions du développement régional. Cela s'avère d'autant plus pertinent que la Métropole Européenne de Lille (MEL), quant à elle, a entrepris une démarche de réflexion partenariale sur la définition de son futur Schéma de Coopération Transfrontalière. SCT

Dans ce contexte, la Région Hauts-de-France et la MEL ont demandé au réseau des agences d'urbanisme de la région, et notamment à l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, de les aider à organiser un premier temps d'échanges entre techniciens des principales institutions concernées de part et d'autre de la frontière.

Une journée de travail en commun a ainsi été organisée. Elle a permis de :

- partager un état des lieux des démarches existantes et des coopérations actives;
- co-construire en ateliers thématiques puis territoriaux des propositions pour enrichir nos documents respectifs sur les coopérations transfrontalières;
- enrichir les coopérations déjà actives ou en initier de nouvelles.

La journée, organisée en partenariat avec de nombreux acteurs français et belge du développement local et régional, a été l'occasion d'un véritable travail collaboratif en ateliers comme en séance plénière entre les 120 participants, reflétant la variété des territoires concernés.

Le présent document vise à synthétiser le contenu de ces échanges ; il est organisé en quatre grandes parties.

1. documents de planification stratégique
 2. cinq grands enjeux thématiques
 3. quatre grands enjeux territoriaux
 4. mise en commun et poursuite de la coopération
-



Programme de la journée

- 8h45 Accueil des participants / *Onthaal van de deelnemers*
- 9h30 **Introduction à la journée : Objectifs et contexte / *Inleiding: doelstellingen en situering***
Didier Decoupigny, Directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
- 9h45 **Contexte et état d'avancement des documents de planification stratégique**
Situering en stand van zaken van de regionale plannings en beleidsdocumenten
- › **SRADDET des Hauts-de-France/ *van de Hauts-de-France Gewest***
Philippe Bouchez - Direction de la Prospective et des Stratégies Régionales - Région HDF
 - › **Beleidsplan Ruimte Vlaanderen**
Jeroen Van Looy, Grensoverschrijdende samenwerking - Departement Omgeving - Vlaamse overheid
 - › **SDT de la Région wallonne**
Christian Bastin - Direction de l'aménagement régional - Service Public de Wallonie
 - › **PRDD de Bruxelles RC/GPDO van Brussel HG**
Tom Sanders, Directeur département stratégie territoriale / departement territoriale strategie - Perspectives Brussels
 - › **Schéma de Coopération Transfrontalière (SCT) de la MEL/*van de MEL***
Dany Mackowiak - Directeur général adjoint Planification stratégique et gouvernance - MEL
- 10h45 **Échanges en ateliers thématiques (en parallèle) *Parallele thematische workshops***
- › Mobilité - Transport des voyageurs / *Mobiliteit - Personenvervoer*
 - › Logistique - Transport de marchandises / *Logistiek - Goederenvervoer*
 - › Climat - énergie – Biodiversité / *Klimaat - Energie - Biodiversiteit*
 - › Développement économique / *Economische ontwikkeling*
 - › Habitat - Renouvellement urbain / *Wonen - Stadsvernieuwing*
- 12h30 Cocktail déjeunatoire / *Lunch (cocktail):*
- 13h30 Rapport en plénière des ateliers thématiques *Verslag van de thematische workshops in plenaire vergadering*
- 14h00 **Échanges en ateliers territoriaux (en parallèle) *parallele workshops over regiogebonden thema's***
- › Questions littorales / *Uitdagingen voor de kuststreek*
 - › Enjeux métropolitains / *Uitdagingen op vlak van metropolisering*
 - › Bassins industriels en conversion / *Industrieregio's in reconversie*
 - › Espaces à forte qualité paysagère et environnementale *Kwaliteitsvolle regio's op vlak van landschap en milieu*
- 15h45 Rapport en plénière des ateliers territoriaux
Verslag van de workshops over regiogebonden thema's in plenaire vergadering
- 16h15 **Débat : enjeux communs et poursuite de la coopération**
Debat: gemeenschappelijke uitdagingen en vervolg van de samenwerking
- 16h45 Conclusions / *Conclusies*
- 17h00 Fin / *Einde*

27.04.2017

SÉMINAIRE TECHNIQUE
WORKSHOP
PLANIFICATION
RUIMTELIJKE PLANNING



1. Les documents de planification stratégique

Le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) est le document stratégique qu'élaborent les régions aux termes de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) et qui répond à **deux enjeux de simplification** :

- la clarification du rôle des collectivités territoriales, en octroyant à la région un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire ;
- la rationalisation du nombre de documents existants en prévoyant l'insertion, au sein du SRADDET, de plusieurs schémas sectoriels.

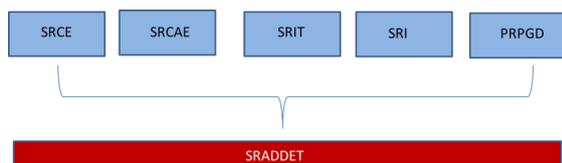
Il doit être élaboré en **3 ans** (adoption définitive août 2019) après une période longue de recueil d'avis et d'enquête publique. Par suite, le **projet de SRADDET** doit être finalisé pour **mai 2018**.

Le SRADDET doit **obligatoirement afficher des objectifs en matière** :

- d'équilibre et d'égalité des territoires;
- d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional;
- de désenclavement des territoires ruraux;
- d'habitat;
- de gestion économe de l'espace;
- d'inter-modalité et de développement des transports;
- de maîtrise et de valorisation d'énergie;
- de lutte contre le changement climatique;
- de pollution de l'air;
- de protection et de restauration de la biodiversité;
- de prévention et de gestion des déchets.

Le SRADDET, un document intégrateur

Il reprend et intègre différents schémas sectoriels existants:



SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

SRI : Schéma Régional d'Intermodalité

PRPGD : Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets

Un processus de concertation adapté à chaque enjeu et niveau de partenaires

Pour l'élaboration de son SRADDET, la Région a mis en place un dispositif de concertation comprenant quatre niveaux principaux :

Les ateliers régionaux

- des temps d'échanges pour identifier des objectifs régionaux autour de 4 enjeux intégrant les différentes composantes thématiques du SRADDET (intermodalité transports, climat air énergie, biodiversité, déchets et numérique);
- l'implication des grands opérateurs / acteurs régionaux.

Les conférences territoriales par grands territoires

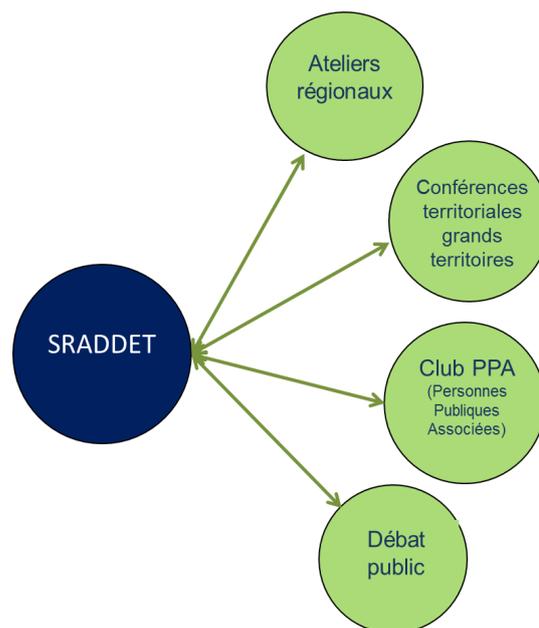
- la co-construction avec les collectivités territoriales;
- l'identification d'enjeux territoriaux et interterritoriaux.

Le club PPA (personnes publiques associées)

- l'articulation et le chainage des différentes échelles de planifications ;
- le laboratoire sur la définition de règles régionales (co-construction de la prescriptivité).

Le débat public et citoyen

- le dialogue avec les habitants;
- le lien avec les débats publics s'inscrivant dans le processus de concertation des grands projets (Canal Seine Nord Europe, Picardie Roissy, réseau express Grand Lille).



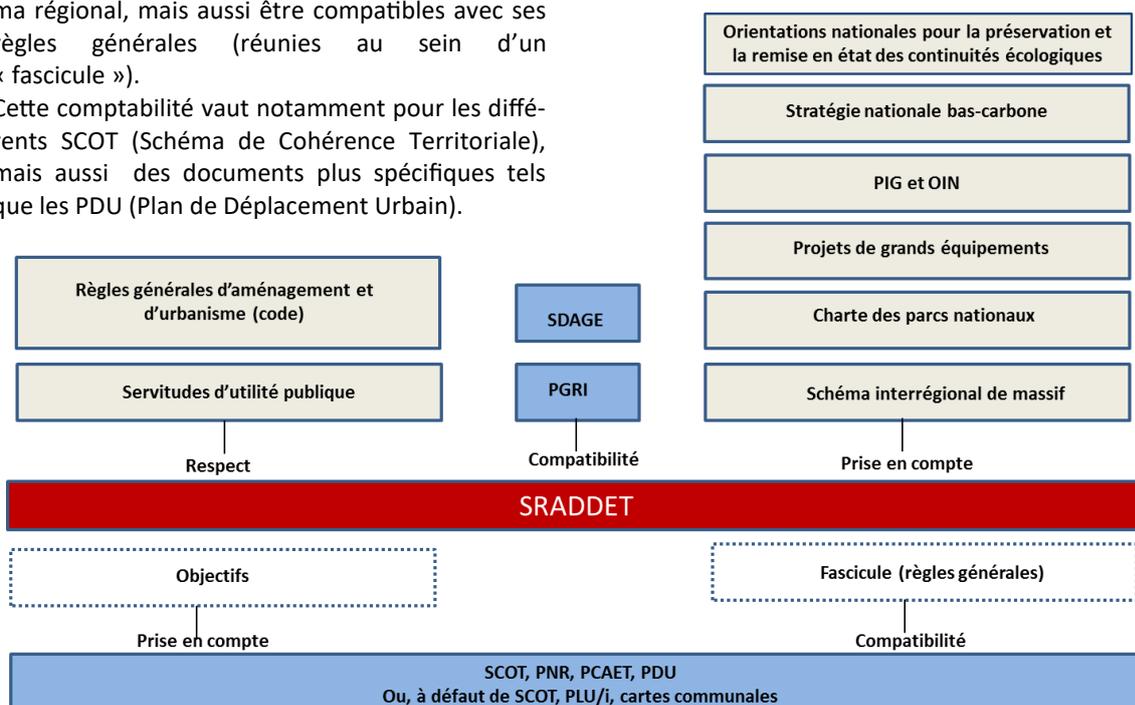
Le SRADDET - Région Hauts-de-France

Le SRADDET, un document prescriptif

L'une des innovations principales du SRADDET par rapport aux documents régionaux précédents (SRADT) réside dans son caractère prescriptif.

Désormais, les documents de planification élaborés au sein des territoires constitutifs de la région devront prendre en compte les objectifs du Schéma régional, mais aussi être compatibles avec ses règles générales (réunies au sein d'un « fascicule »).

Cette comptabilité vaut notamment pour les différents SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale), mais aussi des documents plus spécifiques tels que les PDU (Plan de Déplacement Urbain).



SDAGE : Schéma Directeur d'Aménagement et Gestion des eaux

PGRI : Plan de Gestion des Risques d'Inondation

PIG : Projet d'Intérêt Général

OIN : Opération d'Intérêt National

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

PNR : Parc Naturel régional

PCAET : Plan Climat Air Énergie Territorial

PDU : Plan de déplacement Urbain

PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal)

Un changement d'échelle avec la fusion de deux Régions... et de nouveaux voisins !

Le SRADDET est élaboré dans un cadre géographique nouveau, celui de la Région Hauts-de-France, qui résulte de la fusion des deux anciennes régions Nord - Pas de Calais et Picardie. Ces deux régions voisines avaient jusqu'alors chacune leurs propres objectifs en matière d'aménagement du territoire, reflétant des réalités sensiblement différentes.

La question des relations de voisinage en particulier était appréhendée avec des priorités elles aussi différentes entre une Picardie prioritairement tournée vers l'Île de France et un Nord - Pas de Calais beaucoup plus impliqué dans les relations transfrontalières.

Une dimension transfrontalière à bien prendre en compte

Aussi, dans les partis pris initiaux proposés dans le cadre de la concertation sur le SRADDET, les notions d'ouverture et l'intérêt pour le transfrontalier sont bien mis en avant.

La dimension transfrontalière du SRADDET est ainsi travaillée en synergie avec la Métropole Européenne de Lille à qui la loi a confié l'élaboration d'un Schéma de Coopération transfrontalière (SCT).

Synthèse de l'intervention de Philippe Bouchez
Région Hauts-de-France

1. Les documents de planification stratégique

« Vision 2050 » : la stratégie à long terme du gouvernement flamand et sa traduction en planification spatiale

Le gouvernement flamand a publié en mars 2016 un document stratégique «Visie 2050» qui fixe de grands objectifs à long terme pour la Région; d'ici 2050, la Flandre sera une région :

- sociale, ouverte, dynamique et internationale;
- qui crée prospérité et bien-être d'une manière innovante et durable;
- où chacun compte.

7 priorités transitoires ont été définies pour réaliser plus rapidement les changements requis :

- Économie circulaire ;
- Habitat et lieux de vie intelligents ;
- Industrie 4.0 ;
- Apprentissage tout au long de la vie et trajectoire de vie dynamique ;
- Soins et bien-être 4.0 ;
- Système de mobilité fluide et sûr ;
- Transition énergétique.

Si les 11 domaines d'intervention du gouvernement flamand - Agriculture et pêche, Enseignement, Santé et famille, Culture et jeunesse, Economie et innovation, Emploi, Mobilité et travaux, Environnement, Relations extérieures, Finances et budget, Chancellerie - sont concernés, c'est le département de l'environnement qui est en charge de la planification spatiale.

Il travaille donc à :

- la réalisation des objectifs en matière d'environnement et de climat;
- l'utilisation durable des ressources naturelles et de l'espace.

L'idée est de tendre vers :

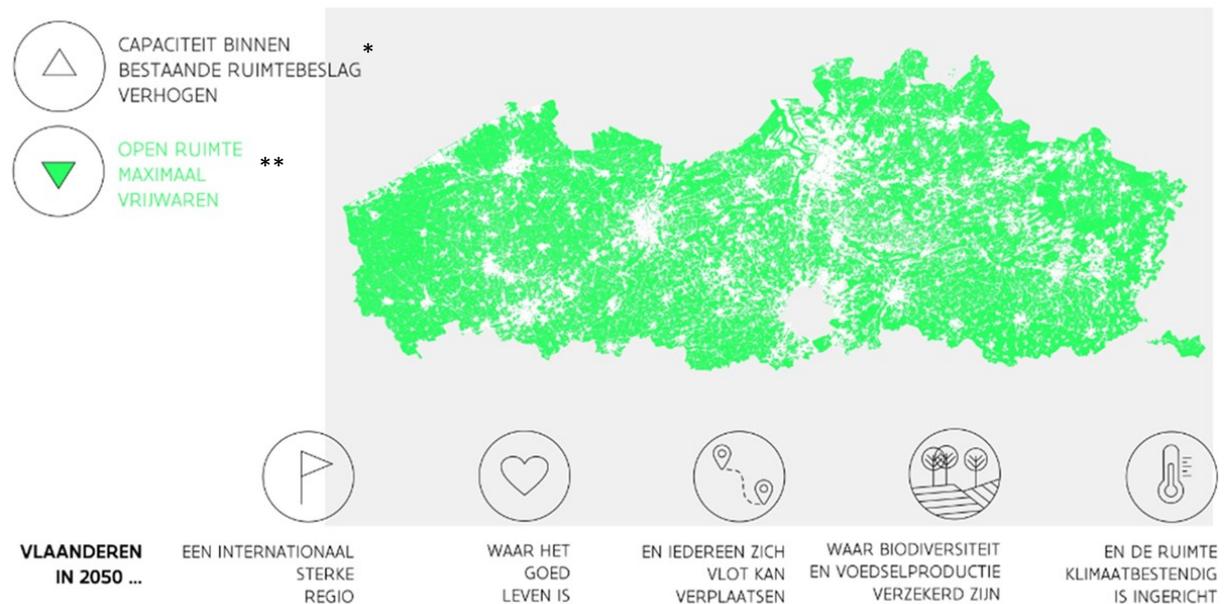
- un cadre de vie pauvre en carbone, peu énergivore, climato-intelligent;
- une relation étroite entre économie et écologie.

soit **une politique d'aménagement du territoire** dans une approche environnementale

Celle-ci se décline selon trois types d'initiatives :

- **le plan de politique spatiale** pour la Flandre (BRV: Beleidsplan Ruimte Vlaanderen) en cours d'élaboration;
- **les programmes de développement territoriaux** (T.OP : Territoriaal Ontwikkelingsprogramma) qui concernent trois territoires : la Côte (T.OP Kustzone), la banlieue bruxelloise (T.OP Noordrand) et le Limbourg (T.OP Limburg);
- **les outils**: une politique foncière intégrée, un prochain décret sur les outils de l'aménagement (instrumentendecreet).

La planification stratégique en Flandre évolue donc d'un Schéma de Structure (RSV: Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen) - tels ceux approuvés en 1997, 2004 et 2011 - à un plan de politique spatiale (BRV).



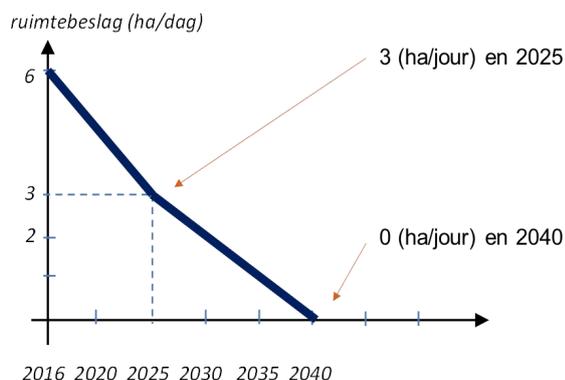
* augmenter la capacité à l'intérieur des espaces aménagés

** préserver au maximum les espaces ouverts

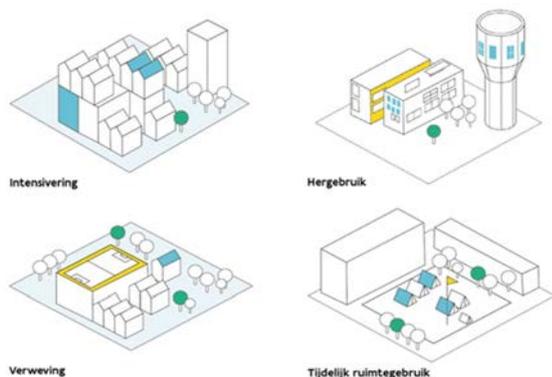
Le Beleidsplan Ruimte Vlaanderen

Le BRV, plan de politique spatiale

Celui-ci promeut une ambition forte pour une utilisation plus efficace et plus intensive de l'espace actuellement occupé afin de réduire la pression sur l'espace libre (agricole ou naturel).



et donc diminuer toute **occupation supplémentaire de l'espace** en augmentant le **rendement spatial**.



Pour y parvenir, il s'agit de promouvoir :

- **une région forte sur le plan international**

Par un bon ancrage dans l'espace économico-urbain et les réseaux énergétiques européens.

- **où il fait bon vivre**

Par une palette de cadres de vie de qualité et la garantie de la qualité spatiale.

- **où chacun peut se déplacer aisément**

En organisant l'habitat et le travail à proximité de nœuds de transports en commun et de concentrations d'équipements.

- **où l'espace est aménagé de façon à résister au changement climatique**

Par la réalisation d'un réseau vert et bleu bien maillé à l'horizon 2050

La mise en œuvre du BRV

Elle suppose que le gouvernement flamand et les autorités locales coopèrent étroitement dans le cadre de leurs responsabilités respectives

Le gouvernement flamand :

- réalise des projets stratégiques;
- crée les conditions de mise en œuvre des projets locaux.

Les autorités locales :

- réalisent des projets à partir d'une vision (supra)locale;
- définissent un programme en tant que :
 - ◆ complément local aux projets flamands ;
 - ◆ mise en œuvre locale d'objectifs et de principes flamands.

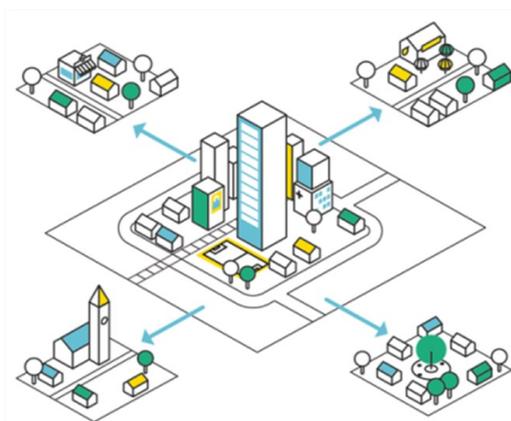
Elle repose sur une vision du développement intégré du territoire, ce qui suppose :

- **Une meilleure collaboration entre les communes**

- ◆ les questions sociales exigent une approche supralocale ;
- ◆ il faut coordonner les projets à partir d'une vision.

- **Un accent sur la coopération en provenance du niveau local**

- ◆ la Flandre joue un rôle de régie limité : sur les chantiers flamands ;
- ◆ les administrations locales ont généralement les coudées franches, avec le soutien de la Région.



Synthèse de l'intervention de Jeroen Van Looy
Vlaamse Overheid - Omgeving

1. Les documents de planification stratégique

Le contexte institutionnel

L'Aménagement du territoire constitue en Belgique une matière totalement régionalisée. Chaque Région organise donc la mise en œuvre de cette compétence selon des modalités qui lui sont propres.

Certaines politiques à implications spatiales restent cependant de compétence fédérale. C'est le cas notamment de la politique ferroviaire.

Le SDT - situation actuelle

A l'heure actuelle, le Schéma stratégique qui couvre l'ensemble du territoire wallon est le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999. Une tentative de révision de celui-ci a avorté : le projet de nouveau SDER adopté le 7 novembre 2013 n'a jamais été approuvé.

Un nouveau Code du développement Territorial (CoDT) a été adopté le 20 juillet 2016 avec entrée en vigueur le 1^{er} juin 2017. Il prévoit la mise en place d'un nouveau document de planification territoriale stratégique de la Wallonie, le Schéma de développement du territoire (SDT), appelé à se substituer au SDER.

Le SDT est en cours d'établissement.

Dans l'attente de son adoption, le SDER reste en vigueur.

Nature et portée du futur SDT

Il s'agit d'un document d'orientation qui définit une stratégie territoriale pour la Wallonie. Il a une valeur indicative : on peut donc s'en écarter moyennant motivation pour autant que ses objectifs de développement territorial ne soient pas compromis

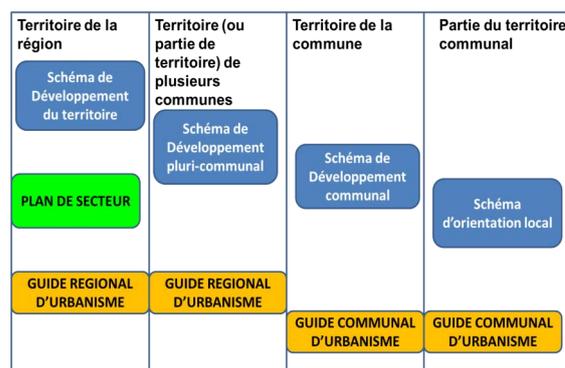
Il s'applique à l'ensemble des documents d'Aménagement du Territoire et d'Urbanisme qui doivent le respecter :

- les autres schémas ;
- le plan de secteur ;
- les guides d'urbanisme

et à certains permis (pour ce qui concerne la localisation)

Il présente quelques traits spécifiques :

- affirmation de la **dimension stratégique** ;
- permettant néanmoins une **opérationnalisation** ;



Architecture de la planification en Wallonie

- accentuation de la **dimension supra-régionale et transfrontalière** ;
- recentrage sur **l'échelle d'intervention régionale** ;
- et sur **l'aménagement du territoire** ;
- renforcement de **l'approche supra-communale** (via les projets de territoire) ;
- meilleure prise en compte de la **dimension plurielle de la Wallonie** et des **spécificités du monde rural** ;
- **caractère prospectif** affirmé.

Le contenu du futur SDT

Le SDT est naturellement établi sur base d'une analyse contextuelle. Son contenu est pour partie obligatoire :

- objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire ;
- principes de mise en œuvre des objectifs ;
- structure territoriale.

Une autre part est facultative :

- mesures de gestion et de programmation (fiches -projets) ;
- identification de projets de territoire ;
- identification de révisions de plans de secteur.

Quelques éléments de contexte du futur SDT

• Démographie

- ◆ Une croissance forte de la population (+357 .000 hab. en 2040) alimentée essentiellement par les soldes migratoires (85 %).
- ◆ Un vieillissement de la population avec accroissement fort des 60-79 ans jusqu'à 2025, des plus de 80 ans au-delà.
- ◆ Une instabilité des ménages avec croissance des personnes isolées et des ménages monoparentaux.
- ◆ Une baisse tendancielle de la taille des ménages : 2,3 personnes/ménage aujourd'hui.

Le Schéma de Développement Territorial - Wallonie

◆ D'où des enjeux majeurs en termes d'urbanisation, de logements, de services à la population, de mobilité, etc.

• Social

- ◆ Persistance des problèmes de pauvreté.
- ◆ Fracture territoriale à toutes les échelles.

• Economie

- ◆ Développement des filières technologiques face au déclin de l'industrie traditionnelle.
- ◆ Réhabilitation des friches industrielles et urbaines
- ◆ Renforcement des services marchands dans le cadre de la tertiarisation de l'économie.
- ◆ Renforcement et valorisation des atouts et fonctions métropolitains.
- ◆ Mise en œuvre du potentiel touristique par l'adaptation des infrastructures.
- ◆ Amélioration de l'attractivité des centres villes en réaction à la périurbanisation des activités (commerces, services à la population).
- ◆ Préservation et valorisation des ressources naturelles et agricoles.

• Mobilité

- ◆ Demande de transport en croissance (+10 % personnes ; + 40 % marchandises à 2030) et augmentation des distances moyennes.
- ◆ Prépondérance du mode routier et augmentation de la congestion et des externalités environnementales négatives.
- ◆ Des motifs de déplacement de plus en plus variés.
- ◆ Un réseau d'infrastructures dense et un large potentiel d'inter-modalité à activer.
- ◆ Certains territoires peu accessibles en transports en commun.
- ◆ Une réponse par la structuration du territoire et le report modal.

• Environnement

- ◆ Transition énergétique des énergies nucléaires et fossiles aux énergies renouvelables.
- ◆ Un bilan carbone à améliorer par une action sur la mobilité (par l'aménagement du territoire) et le logement.
- ◆ Des risques naturels et technologiques à affronter (inondations par exemple).

• Patrimoine

- ◆ Une biodiversité riche mais soumise à pression d'urbanisation et à fragmentation.

◆ Des paysages riches et variés menacés de banalisation et de dégradation.

◆ Un riche patrimoine bâti à protéger et valoriser.

Une approche suprarégionale

On doit constater l'absence de réelle métropole en Wallonie mais la présence de quatre métropoles voisines (Bruxelles, Lille, Luxembourg, espace Maastricht/Aachen/Liège).

La Wallonie s'inscrit dans les réseaux transeuropéens de transport mais elle est contournée par certaines infrastructure majeures (ex : magistrale Eco-fret).

Il existe plusieurs portes d'entrée européennes et/ou mondiales en Wallonie; c'est notamment le cas des deux aéroports (Liège pour le Fret et Charleroi pour les passagers), et du port intérieur de Liège.

Cependant il n'y a plus de TGV circulant sur la dorsale wallonne.

Les enjeux transfrontaliers

En première approche un certain nombre d'enjeux transfrontaliers apparaissent:

- la croissance de la région lilloise qui déborde sur l'ouest wallon (de Comines à Tournai) avec des pressions foncières ponctuelles ;
- le solde positif des migrations alternantes en faveur de la Wallonie ;
- les concurrences en termes d'implantations commerciales et de parcs d'activité (entre région lilloise et Wallonie picarde ou Maastricht et région montoise) ou de logistique ;
- l'attractivité wallonne dans les domaines des soins de santé, maisons de repos et structures d'accueil pour handicapés ;
- le Parc naturel transfrontalier des Plaines de l'Escaut comme atout commun ;
- la nappe calcaire du Tournaisis comme fragilité partagée ;
- un questionnement sur la ligne ferroviaire marchandises Valenciennes-Mons.

Des enjeux - comme d'autres qui émergeront des débats - sur lesquels il faudra travailler ensemble.

*Synthèse de l'intervention de Christian Bastin
Service Public de Wallonie—DG 04*

1. Les documents de planification stratégique

Perspective Brussels

C'est le nouveau centre d'expertise régional et initiateur de la stratégie territoriale à Bruxelles, Perspective Brussels regroupe les différentes administrations et cellules chargées de la statistique, de la connaissance socio-économique et de la planification stratégique du territoire.

Le PRDD : Plan Régional de Développement Durable

C'est un plan stratégique, instrument de planification globale du développement régional, qui vise à déterminer les objectifs généraux et sectoriels de développement de la Région de Bruxelles-Capitale à un horizon de moyen/long terme (2025-2040).

Un premier Plan Régional de Développement (PRD) a été approuvé en 1995, un deuxième en 2002. Le PRDD, troisième plan bruxellois en date, a été approuvé en première lecture le 16 octobre 2016 et soumis à enquête publique du 13 janvier au 13 mars 2017.

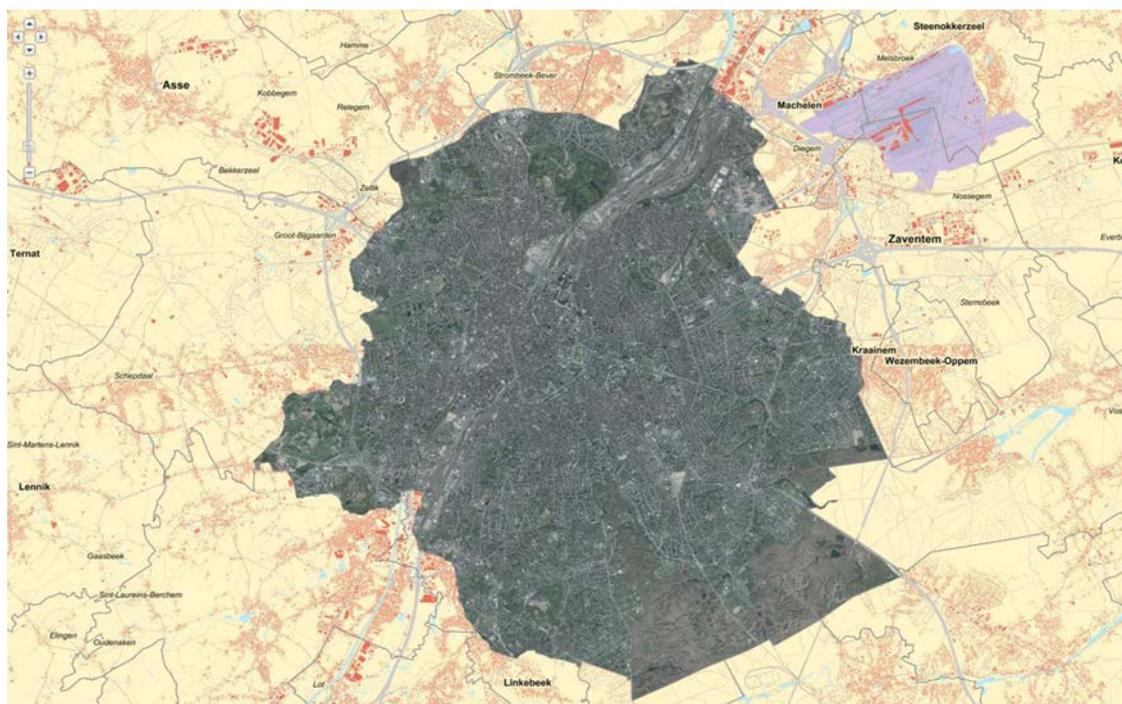
Les concepts/principes directeurs du PRDD

- Ville de proximité
- Densité raisonnée et mixité
- Approche locale/métropolitaine/internationale
- Economie performante
- Mobilité équilibrée

Le contexte bruxellois

Quelques données majeures expliquent les options d'aménagement retenues dans le PRDD :

- **Une croissance forte de la population** : 1 187 890 habitants en 2016 et estimation de 1 276 500 en 2025 soit 10 000 habitants de plus chaque année.
- Mais **inégalement au sein de la région** (une commune perd même de la population)
- **Un territoire restreint** : 161km² dont 53% d'espaces verts
- **Une densité moyenne assez faible** (73 hab./ha) comparée à d'autres grandes villes (Paris : 250, Amsterdam : 383) mais inégalement répartie entre communes (de 19 à 239 hab./ha)
- **Un pôle d'emplois majeur** : 715 000 emplois dont la moitié occupés par des navetteurs (32% venant de Flandre, 18% de Wallonie)
- Et un **centre de création de richesse pour l'ensemble du pays** avec 20% du PIB national pour à peine plus de 10% de la population
- Avec néanmoins un **taux de chômage très élevé** : 17,5% (et même 27% pour les jeunes), nettement supérieur à celui des deux régions voisines (13,8% en Wallonie - 5,2% en Flandre)



Le Plan Régional de Développement Durable -Bruxelles

4 grands axes d'intervention

• Le logement

Une offre de logement qui réponde aux besoins de tous les Bruxellois actuels et futurs :

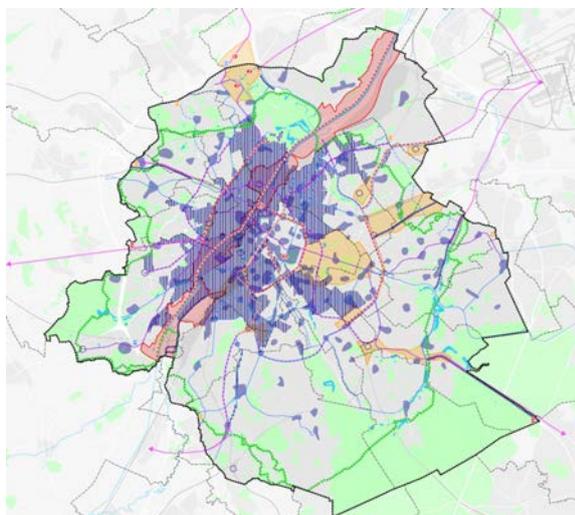
- ◆ Du logement en densification du tissu urbain existant sous réserve de :
 - une bonne accessibilité en transports publics;
 - une proportion adéquate de la distance entre les fronts bâtis ;
 - le respect du patrimoine architectural ;
 - la présence suffisante d'espaces verts ;
 - la taille suffisante des parcelles et des îlots.
- ◆ Des nouveaux quartiers conçus pour apporter un maximum de qualité de vie: notamment dans les quartiers les plus dégradés et le long du canal.
- ◆ Des sites de seconde couronne.
- ◆ Du logement dans des bâtiments hauts dont le développement est cadré (7 sites et 5 axes).

Au total, 3 à 4 000 logements à réaliser en rythme annuel.

Et à terme 6 500 logements publics supplémentaires

• La qualité de vie

- ◆ Ville des courtes distances : tout à 5 mn de chez soi
- ◆ Rénovation urbaine : contrats de quartier durables, contrats de rénovation urbaine, zones de rénovation urbaine
- ◆ Rôle structurel de six espaces publics emblématiques à renforcer



• L'économie et l'emploi

Renforcer l'économie bruxelloise et créer des emplois :

- ◆ Economie de proximité : Zone d'Economie Urbaine Stimulée (ZEUS)
- ◆ 6 grands axes de développement économique
- ◆ Économie de la connaissance et campus universitaires: structure et partenariat
- ◆ Pôles Formation Emploi et Pôles de compétitivité
- ◆ Economie à rayonnement international : congrès, tourisme, recherche

• La mobilité

Réduire la congestion en garantissant à chacun la possibilité de se déplacer :

- ◆ Développer le réseau de transports en commun : étendre le réseau métro et tram et multiplier par 5 la part modale du train à l'intérieur de la région.
- ◆ Donner sa juste place à la voiture en ville : diminuer le trafic interne et celui entrant - Limiter le stationnement en voirie et accroître et mutualiser le parking hors voirie.
- ◆ Offrir une alternative à la voiture : doubler le réseau cyclable et faciliter les déplacements piétons.
- ◆ Organiser les livraisons: Des centres de distribution urbaine (CDU) à proximité du canal et des transports de marchandises en liens via le rail et l'eau.

Les synergies à développer

Mettre en œuvre le PRDD et en assurer le succès suppose que des dispositifs de concertation fonctionnent pleinement :

- Concertation entre Région et communes;
- Dialogue et collaboration permanents entre l'Union Européenne et la Région;
- Communauté métropolitaine (avec les deux Régions voisines);
- Responsabilité de l'Etat fédéral soit pleinement assumée.

*Synthèse de l'intervention de Tom Sanders
Perspective Brussels*

1. Les documents de planification stratégique

Le Schéma de Coopération transfrontalière (SCT) :

La loi dite MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) de janvier 2014 énonce le principe de l'élaboration d'un Schéma de Coopération Transfrontalière (SCT) pour les métropoles limitrophes d'un état étranger soit pour les métropoles de Lille, Strasbourg et Nice.

Elle prévoit que la métropole a la charge de l'élaboration du schéma ainsi que de la définition des modalités d'association du département, de la région et des communes concernées. Elle ne précise ni le contenu, ni la portée juridique, ni le mode d'élaboration de ce schéma de coopération transfrontalière.

Articuler les démarches SCT et SRADDET

La concordance entre les réflexions sur le SCT et l'élaboration du SRADDET, document intégrateur et prescriptif, pose la question de la cohérence d'approche des enjeux transfrontaliers entre collectivités françaises.

Un des axes stratégiques régionaux du SRADDET est le positionnement de la région par rapport à ses voisins, français et transfrontaliers.

Dans ce contexte, la Région a demandé à la MEL de jouer un rôle de chef de file pour le volet transfrontalier du SRADDET, qui sera donc étroitement articulé avec le SCT.

Une première approche du SDT

La MEL et l'Eurométropole de Strasbourg ont sollicité la MOT (Mission Opérationnelle Transfrontalière) pour mener à bien une première analyse du contenu et des objectifs du SCT. De celle-ci, réalisée en février 2016, il ressortait les points suivants :

- Le SCT ne concerne que le territoire des métropoles, et n'a pas d'effet juridique de l'autre côté de la frontière ;
- Il s'agit avant tout d'un document stratégique ;
- Ses modalités d'élaboration et grandes lignes de son contenu sont à fixer par une délibération du conseil métropolitain ;
- Aucune mention n'est faite de l'association des collectivités étrangères et du public.

Une nouvelle mission a ensuite été confiée à la MOT pour aider à définir les principaux éléments que devrait contenir la délibération du conseil métropolitain :

- 1/Définir l'**usage et l'ampleur** du schéma de coopération transfrontalière
- 2/Identifier les **thématiques traitées** par le schéma
- 3/Préciser les **modalités d'association** des communes, du département et de la région
- 4/Déterminer les **étapes d'élaboration** du schéma et sa durée de validité

Des premières pistes ont été avancées sur ce que pourrait être un SCT : il pourrait s'agir d'un **document comportant trois échelles territoriales : proximité / agglomération / métropolitaine**

A l'échelle de proximité

La concertation au niveau infra métropolitain : quelle articulation précise des communes frontalières .

Thématiques envisagées:

- la continuité paysagère et la cohérence de la planification et des projets urbains;
- la prise en compte coordonnée des questions environnementales au niveau très local;
- les services de proximité aux personnes dans la bande communale frontalière.

A l'échelle d'agglomération

Les questions d'organisation du territoire métropolitain dans une optique transfrontalière.

Thématiques envisagées :

- La mobilité et les transports publics ;
- La santé et la dimension médico-sociale ;
- L'emploi et le développement économique ;
- La formation, l'éducation et la culture ;
- L'intégration à travers la mise en réseau des quartiers marginalisés au sein de l'agglomération transfrontalière ;

Le Schéma de coopération transfrontalière - MEL

- La citoyenneté transfrontalière (en complément des conseils de quartiers transfrontaliers);
- La trame verte et bleue.

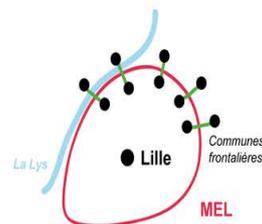
A l'échelle métropolitaine

Positionnement de la MEL vis-à-vis de l'extérieur.

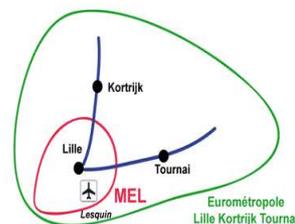
Thématiques envisagées :

- l'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation;
- la mobilité et les transports ;
- la logistique ;
- le rayonnement culturel à travers l'évènementiel et les équipements de haut niveau ;
- la ville intelligente.

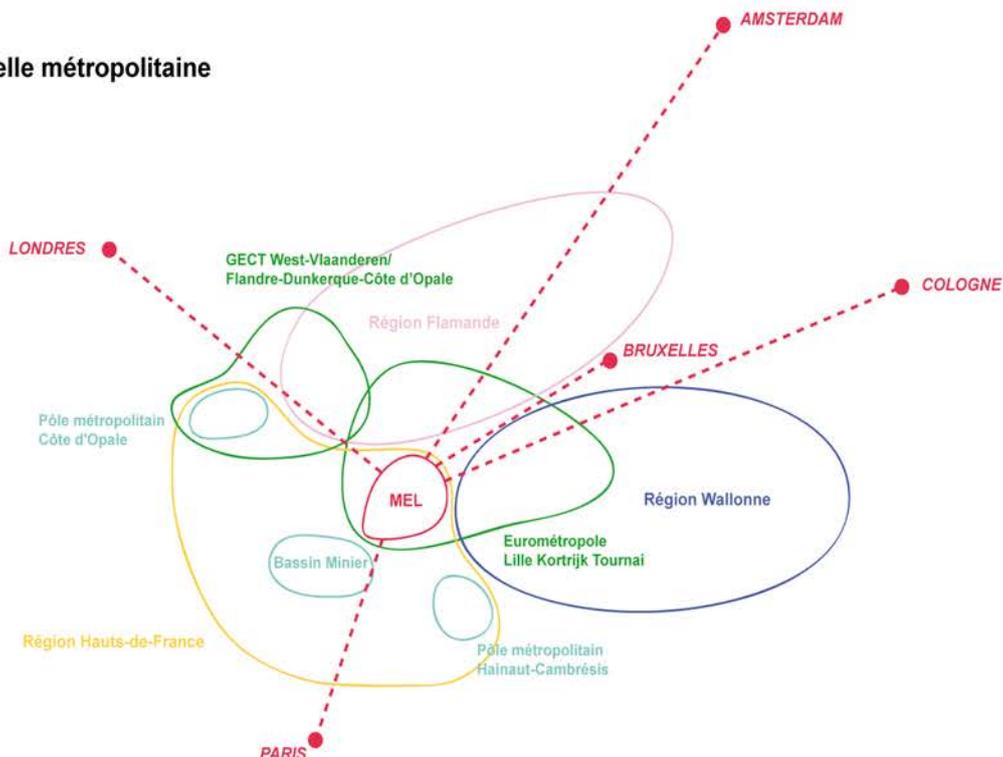
Echelle de proximité



Echelle d'agglomération



Echelle métropolitaine



Synthèse de l'intervention de Dany Mackowiak
Métropole Européenne de Lille





2. Les cinq enjeux thématiques

CONSTAT INITIAL

Les disparités en matière d'offre de part et d'autre de la frontière génèrent des déplacements transfrontaliers réguliers. L'analyse de ces flux montre qu'ils correspondent d'abord à des relations domicile-travail (majoritairement en provenance de France, mais en augmentation dans le sens inverse depuis 2009). Les échanges liés au commerce ont également toujours été très intenses, et il existe en outre des déplacements pour le tourisme, la formation et les services médico-sociaux.

Dans la plupart des cas la voiture apparaît aujourd'hui comme l'une des seules solutions de mobilité, du fait de la diminution des liaisons ferroviaires transfrontalières, de réseaux de bus qui s'arrêtent le plus souvent à la frontière ou plus généralement des différences de fonctionnement entre les Régions. De même les grandes portes d'accès internationales telles que les aéroports sont utilisées de façon partagée et leur facilité d'accès constitue un enjeu commun.

Comment dans ce contexte les quatre régions peuvent-elles coordonner leurs initiatives afin de répondre au mieux aux besoins que génèrent ces flux ?

Les échanges ont porté sur 3 grands thèmes : données, connexions et gouvernance

A/ Les données

Les participants ont souligné :

- **L'importance d'informer** sur ce qui existe avec **le besoin d'une connaissance fine et partagée** des données, mais aussi des politiques et des acteurs de part et d'autre de la frontière.
- **L'enjeu de l'open data et la mobilisation de données nouvelles** provenant des usagers via les appareils connectés (téléphone, GPS, etc.) ou des grands opérateurs (SNCB et SNCF) et des autres sociétés de transports publics.*

Parmi les sources possibles mentionnées :

- les **données usagers** liées à la billettique comme la carte MOBIB qui pointe notamment les arrêts / montées-descentes ;
- les **centres d'exploitation du trafic routier** ;
- les **recensements** : navettes domicile-travail ;
- les **plans de déplacements des entreprises** : entreprises de plus de 100 travailleurs (B), PDE et versement transport (F) ;
- les **enquêtes ménage** déplacement (F) .

Observation globale, demande collective, travail collaboratif pourraient être des solutions, d'où des propositions :

- constituer et partager des **bases de données communes** (par ex. via un site Open Data) ;
- réunir pour plus de cohérence **les services compétents** sur une base régulière ;

- effectuer des **mesures précises sur quelques axes** transfrontaliers ;
- renforcer l'utilisation de **cadres de références communs** pour les enquêtes ;
- proposer aux grands opérateurs (sociétés de téléphone, SNCB, SNCF) l'intégration de leurs données par un organisme « neutre » ;
- créer un **observatoire transfrontalier** doté d'un volet mobilité.

A noter : Le projet Interreg « Transmobil » à l'échelle du GECT West Vlaanderen Flandre Dunkerque Côte d'Opale est en cours d'instruction; il contient notamment un axe sur la collecte, le partage et l'exploitation des données existantes de part et d'autre de la frontière.



B/ Les connexions

Deux grands « types » ont été identifiés :

- **des grands axes transfrontaliers** :
 - ◆ **Axe littoral** : Calais-Dunkerque-De Panne-Oostende-Brugge -Gent
 - ◆ **Axes du Hainaut** : Valenciennes-Mons & Maubeuge-Mons
 - ◆ **Axes de la Métropole Lilloise** : triangle Lille / Kortrijk / Tournai
- **des connexions plus « locales »** :
 - ◆ **importance des mobilités rurales et d'un maillage « fin »** incluant les modes doux ;
 - ◆ **nécessité d'une approche plus intégrée, multimodale de ces connexions** ;
 - ◆ **besoin de gommer l'effet frontière** pour les territoires les plus frontaliers et de sortir d'une logique de relations internationales (billettiques qui diffèrent sur les modes et les tarifs, ruptures de charge, etc.) .

Mobilité et transport des personnes

Sur les territoires transfrontaliers et notamment les GECT, il faut sortir d'une tarification internationale qui pénalise les déplacements de proximité.

=> faire le lien entre aménagement du territoire ; projets et incidences de part et d'autre de la frontière en terme de déplacements ;

=> s'appuyer sur l'existant, l'optimiser, « faire passer » la frontière ...

Des exemples de « bonnes pratiques » ont été évoqués :

- *Le développement de centrales de mobilités comme le projet wallon de création de centrales locales intégrant l'identification des manques en termes d'offre (il faudrait mener la même démarche à l'échelle transfrontalière notamment pour stimuler l'emploi) ;*
- *les plateformes de mobilités en France (exemple du SMIRT et de sa plate-forme de co-voiturage) ;*
- *les véloroutes / voies vertes de « proximité » comme le réseau RAVEL en Wallonie ;*
- *les systèmes de transport à la demande et de covoiturage (à développer dans le contexte transfrontalier).*

Parmi les pistes de travail ou de projets, on note :

- L'analyse fine sur l'ensemble du linéaire frontalier Hauts-de-France / Belgique des aménagements, projets, liaisons et connexions
- La réalisation d'un schéma euro-régional de mobilité entre Hauts-de-France et Belgique (*identification de l'offre, des manques, des points de blocage...*)
- Le développement d'une plateforme de mobilité internationale via une centrale de mobilité
- Utiliser les outils numériques pour diffuser les informations entre passagers ; proposer un panel d'offres de déplacements ; faire circuler l'information sur l'offre et la demande tous types de transports confondus (co-voiturage inclus) ; proposer la solution la plus adaptée.
- La mise en place de « bornes » de stationnement / d'auto partage transfrontalier
- L'élargissement des centrales d'information avec les éléments de chaque côté de la frontière et mise en place d'une billettique transfrontalière
- La mise en place en milieu rural de rabattement vers les pôles d'échanges via des systèmes de trajet à la demande ou de co-voiturage...
- Le développement de navettes ferroviaires transfrontalières à identifier (fréquence et tarif...) : exemples Lille-Courtrai /Lille-Tournai/ Lille -Bruxelles

C/ La gouvernance

Les débats autour des données et des connexions ont souligné l'importance de la question de la gouvernance.

Celle-ci doit être souple, de projet et sur le long terme. Le transfrontalier, travail sur le temps long, nécessite « audace et patience », permanence et régularité.

L'une des premières étapes serait sans doute de travailler sur quelques projets concrets autour des questions d'inter modalité, de tarification et de billettique :

- faire converger les outils de chacun
- coordonner les initiatives (aux différentes échelles)
- travailler à la compatibilité des outils billettiques : MOBIB et PASS PASS
- travailler à une meilleure coordination entre opérateurs (ferroviaire et TC urbain) pour faciliter l'information aux voyageurs (tarification, trajet) et la communication
- gérer la cohérence des offres ainsi que les coûts
- favoriser le travail, les échanges entre collectivités dans le cadre de la coopération transfrontalière.



** La question de l'accessibilité et de la diffusion des données est posée : les opérateurs sont soumis à concurrence et donc réticents à communiquer leurs données de fréquentation .*

Chef de file :

Eugénie Ruckebusch/Wim De Jaegher (AUD)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Daphné Wouters / Didier Castagne (SPW)

Lieven van Eenoo (Ruimte Vlaanderen)

Michel Pascal (Région Hauts de France)

Edouard Fleury (MEL)

2. Les cinq enjeux thématiques

CONSTAT INITIAL

Positionnées dans le jardin des plus grands ports maritimes européens, les quatre régions font face à des enjeux similaires en matière de développement économique et du transport de marchandises en découlant. La nature même de la question, les échanges interrégionaux mais aussi la concurrence entre territoires en font un des grands enjeux transfrontaliers.

L'engorgement routier et la nécessaire réduction des émissions de gaz à effet de serre imposent à tous le report modal. Cet enjeu est bien compris comme en témoignent les investissements réalisés pour le développement du transport fluvial dans les 4 régions en lien notamment avec la réalisation du canal Seine-Escaut et le redéveloppement du ferroviaire. Cependant, on constate un manque de coordination dans les initiatives qui ont trop souvent pour cadre le seul territoire de la Région concernée, ce qui risque de ne pas optimiser l'ensemble du système.

Peut-on réfléchir ensemble en termes de complémentarités et non seulement de concurrence ? Comment mailler et optimiser l'utilisation des différents types d'infrastructure dans une optique transfrontalière ? Comment inscrire ces priorités dans les documents de planification stratégique ?

Les débats ont fait émerger la question majeure de la gestion d'une tension, à l'échelle transfrontalière, entre **montée en puissance du système logistique des hinterlands des ports** et le besoin de contenir **ses externalités négatives en termes de consommation d'espace, de pollutions et de gestion routière**. Par ailleurs, ce système doit se penser en termes d'usages multiples et garantir la pérennité des fonctions (par ex. les fonctions écologiques et récréatives liées à la voie d'eau).

Cette montée en puissance s'appuie sur l'augmentation de performance des réseaux de transport, due à l'amélioration des infrastructures et des services ; ceci vaut pour chacun des modes terrestres (routier, ferroviaire et fluvial), mais aussi pour leurs articulations et interconnexions. Cette performance renvoie ainsi aux nœuds des réseaux et à leur insertion dans les espaces locaux.

Transfrontaliers de fait, les flux de marchandises et la logistique dans laquelle ils s'insèrent, constituent un sujet majeur de coopération qui se justifie à plusieurs échelles transfrontalières.

Au vu des débats, deux sujets de coopération apparaissent prioritaires :

- l'insertion urbaine des infrastructures
- l'articulation des réseaux

A/ L'insertion urbaine des infrastructures

Enjeu de la coopération:

Chaque métropole de l'espace transfrontalier est confrontée à la nécessité d'utiliser en priorité le sol disponible en limitant l'étalement urbain et le besoin d'organiser la mixité des fonctions dans les espaces aménagés. Le traitement de la question à l'échelle transfrontalière permettrait de partager la charge et ouvrirait sans doute à de nouvelles solutions.

Appliquée à la logistique, la question est celle de l'identification et la préservation d'espaces en milieu urbain pour assurer les fonctions nécessaires aux développements économique (gestion du dernier kilomètre, maintien de l'activité en cœur de ville...) et résidentiel. Il s'agit en priorité des espaces desservis par plusieurs modes de transport de manière à favoriser le report modal vers le fluvial ou le ferroviaire : plates-formes logistiques existantes (ports fluviaux, gares de fret,...), friches ferroviaires, embranchements ferroviaires et fluviaux et terrains bord à canal.

La dimension transfrontalière se justifie car :

- Elle renvoie aux infrastructures linéaires, et à leur gabarit, défini selon une logique de corridors. Ces gabarits engendrent des surcoûts d'aménagement dans la traversée des villes et modifient la relation entre infrastructure et ville en termes d'usages et paysage (hauteur des ponts, emprise des infrastructures...)
- Elle réside aussi dans la structuration et la hiérarchisation des nœuds logistiques à l'échelle de l'hinterland des ports : quelles sont les plates-formes structurantes à l'échelle suprarégionale, et celles au rôle plus local ? une telle distinction n'existe pas alors que la réalisation du canal Seine-Escaut est appelée à changer la structure des flux. Il faut articuler les échelles et mettre en réseau les différents sites portuaires pour « muscler » le réseau au bénéfice de tous les partenaires de l'hinterland des ports.

Sans prétendre résoudre complètement la concurrence territoriale qui se joue sur la logistique, la coopération pourrait s'articuler autour de :

- l'identification des ressources foncières disponibles pour des espaces logistiques;
- une structuration transfrontalière du système de plates-formes, plutôt que de laisser se développer les zones le long des autoroutes;

Logistique et transport de marchandises

- le partage d'expériences sur l'intégration urbaine de plates-formes logistiques, la multifonctionnalité de la voie d'eau, la réglementation de circulation en ville des poids lourds ou du transport de matières dangereuses par exemple,
- l'élaboration d'une stratégie de communication commune sur les enjeux logistiques, insuffisamment abordés, et de façon différente, de part et d'autre de la frontière.
- la mise en réseau des sources d'énergie alternatives, comme le GNV/GNL, perçu comme étroitement corrélé aux réseaux transports fluviaux.
- l'innovation dans le financement des surcoûts d'aménagement induits par le grand gabarit.



B/ la cohérence transfrontalière et l'articulation des réseaux de transport

Enjeu de la coopération :

La frontière représente une discontinuité dans les réseaux de transport de marchandise tant au niveau des infrastructures que de leur exploitation. Cette rupture est un frein au règlement des problèmes de gestion et réduction des trafics de transit.

Le réseau routier est certes celui pour lequel l'effet frontière est le moins marqué. Il l'est toutefois encore lorsqu'il faut gérer le trafic poids lourds en transit des agglomérations : il est difficile de partager des enjeux, de trouver des solutions transfrontalières et d'optimiser la circulation. A l'occasion de la réalisation du canal Seine-Escaut, des structures de coopération se sont mises en place (GE Seine-Escaut, commission intergouvernementale) sur le fluvial mais rien n'existe dans le ferroviaire

Les sujets de coopération envisagés sont :

- **La conception d'un SIG** rassemblant les données sur les flux générés par les plus grands sites portuaires ou économiques
- **Pour le réseau routier :**
 - ◆ l'articulation des politiques de tarification ;
 - ◆ la gestion du trafic poids lourds.
- **Pour le ferroviaire :**

Travailler sur l'intérêt d'une gouvernance spécifique transfrontalière du transport ferroviaire de marchandises :

 - ◆ la réouverture de Mons-Valenciennes par exemple n'a pas fait l'objet d'un partage des priorités avec les territoires concernés;
 - ◆ Les terminaux de transport combiné rail-route de part et d'autre de la frontière ne sont pas connectés aujourd'hui, ce qui contribue au transit routier;
 - ◆ Le projet d'autoroute ferroviaire Nord de France – Pays Basque espagnol pourrait trouver son prolongement de l'autre côté de la frontière, voire dans les ports maritimes, contribuant ainsi à la réduction du trafic PL;
 - ◆ Certains projets d'opérateurs ferroviaires de proximité pourraient trouver une pertinence renforcée dans une approche transfrontalière.
- **Pour le fluvial :**

Compléter le dispositif impulsé par l'arrivée du canal Seine Escaut notamment sur l'articulation des plates-formes futures avec celles existant.



Chef de file :

Alain Lefebvre (ports de Lille)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Ludovic Vaillant (CEREMA pour la MEL)
Frank Serpentier (Waterweggen en Zeekanal)
Thomas Rousseau (ADULM)

2. Les cinq enjeux thématiques

CONSTAT INITIAL

Les grandes régions naturelles transfrontalières de plaines et de plateaux sont délimitées par des continuités géographiques fondant notre communauté d'histoire. Hier comme aujourd'hui, elles impliquent des enjeux d'aménagement communs auxquels s'ajoutent désormais l'impératif climatique et énergétique et les enjeux de biodiversité.

Si les programmes de coopération transfrontalière en la matière foisonnent, force est de reconnaître que 3^{ème} révolution industrielle en Hauts de France, plan Marshall 2. vert en Région Wallonne, pacte flamand pour le climat et l'énergie ou encore Plan Régional de Bruxelles capitale gagneraient à s'ancrer dans les territoires en tenant compte de ces cohérences culturelles qui suggèrent des trajectoires convergentes en matière de transition énergétique et écologique.

Comment dans ces conditions mieux nous concerter pour plus d'efficacité de nos initiatives ?

Quatre groupes d'idées émergent des échanges :

A/ Revoir la gouvernance des projets dans une dimension transfrontalière

Les participants de l'atelier ont, à l'unanimité, insisté sur l'effort à mener sur la gouvernance des projets transfrontaliers, tant sur le plan «portage politique» que dans la démarche même du projet.

Plusieurs propositions ont été retenues :

- viser à une **meilleure cohérence des institutions et des politiques** dans les projets à vocation transfrontalière : identification des enjeux, des conflits d'usage, prise en considération des enjeux transfrontaliers par les élus, meilleur portage politique ;
- **dépasser les conflits d'usage** des ressources du territoire frontalier : développer une coopération et non une confrontation, une concurrence pour l'usage de la ressource (1 + 1 = 3) ;
- **entrer dans une démarche intégrée du projet** : les enjeux écologiques et climatiques dépassent la limite de la frontière (ex : territoire des grands sites qui veut préserver ses espaces naturels pour la ressource en eau, ses dunes, parcours touristiques) ;
- **regrouper les stratégies dans une coopération opérationnelle transfrontalière** ;

- **associer la société civile** aux projets transfrontaliers. Les habitants, usagers sont les principaux concernés par les effets du changement climatique.

B/ Développer des outils d'animation ad hoc

Cette proposition résulte du premier point. Une fois la gouvernance du projet transfrontalier en place, il est nécessaire de partager les bonnes pratiques de part et d'autre de la frontière pour aboutir à des projets exemplaires sur le territoire et d'inspirer une dynamique en ce sens, à l'instar de « l'Observatoire du Climat » du CERDD.

Plusieurs propositions ont été retenues :

- Développer un maximum de **démonstrateurs** à l'échelle transfrontalière, témoins de projets exemplaires en matière de climat, biodiversité et de transition énergétique ;
- Faire **partager les bonnes pratiques** entre acteurs, entre pays, que ce soit pour la construction ou la gestion de projet ;
- Proposer des **visites de terrain** aux élus, techniciens, société civile.

C/ Échanger et mutualiser

Coopérer au sein d'un projet transfrontalier passe nécessairement par une phase de capitalisation de données. En effet, les données peuvent différer d'un pays à un autre (ex : bases de données SIG environnementales entre la France et la Belgique). Il en est de même pour les outils de planification. Aussi, pour co-construire un projet transfrontalier, plusieurs orientations ont été proposées par les participants de l'atelier, dans le but de communiquer ensemble :

- créer un « **wiki** » **transfrontalier, une plateforme collaborative** entre acteurs d'un même projet ou d'une même thématique transfrontalières (ex : climat, énergies, biodiversité) ;
- **étendre les outils existants** de part et d'autre de la frontière (bases de données, cahiers des charges, articulation avec les outils de planification) ;
- réaliser un **référentiel / inventaire des projets existants** pour chaque versant, un répertoire de contacts etc. ;
- **multiplier les rendez-vous transfrontaliers.**

Climat, énergie et biodiversité

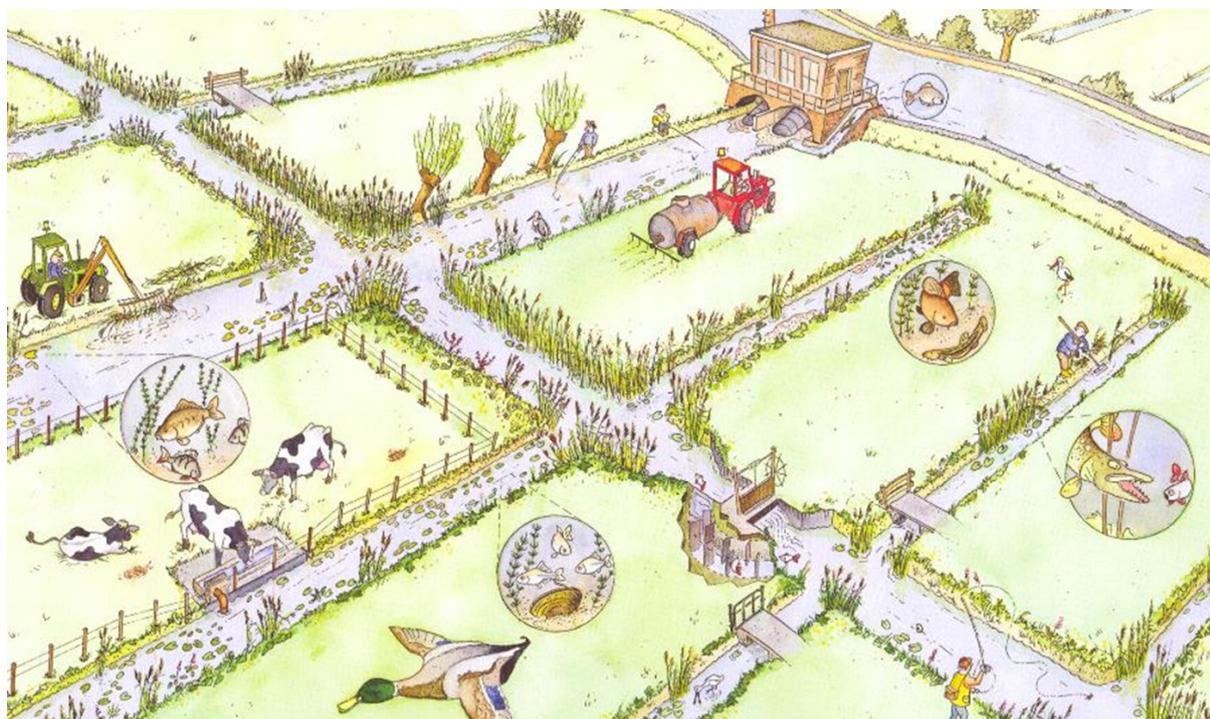


Illustration de la capacité de restauration de la biodiversité des espaces agricoles -S. Vanderheiden (Ruimte Vlaanderen)

D/ Travailler ensemble sur des actions thématiques transfrontalières communes

Le changement climatique, la surconsommation énergétique et la biodiversité, dépassent les limites administratives et les frontières. Afin d'atténuer et de s'adapter aux effets du changement climatique, il est nécessaire de **coopérer entre nations pour appréhender les enjeux** liés (liste d'exemples non exhaustive) :

- à la ressource en eau : polders, nappes phréatiques, risque inondation ;
- aux sites naturels transfrontaliers (faune, flore etc.) ;
- aux continuités écologiques (trame verte et bleue) ;
- aux énergies renouvelables etc.



Chef de file :
Corentin Greuez (ADUS)

Autres membres de l'équipe d'animation :
Laurent Renavand (AGUR)
Stijn Vanderheiden (Ruimte Vlaanderen)
Guy Chautard (ADULM)

2. Les cinq enjeux thématiques

CONSTAT INITIAL

Situées au cœur de l'Europe du nord-ouest européen, l'une des zones les plus prospères au monde, les quatre régions doivent affronter des mutations économiques profondes (digitalisation, métropolisation, évolution des formes d'emploi, prise en compte accrue des préoccupations environnementales, etc.) dans un contexte de recomposition des échanges mondiaux (ralentissement du commerce international, accords de libre-échange et tentations protectionnistes, défragmentation mondiale des chaînes de valeur, recentrage de l'économie chinoise vers sa demande intérieure, etc.). Ces évolutions offrent à la fois de nouvelles opportunités de développement (recontinentalisation des échanges ?) mais également des menaces (accentuation de la concurrence des territoires ?).

Un des enjeux de cet atelier sera d'identifier collectivement des pistes de développement économique complémentaires interrégionales et transfrontalières dans des filières d'avenir sur lesquelles les quatre régions sont bien positionnées ou ont des atouts à valoriser (excellence logistique, nouvelles formes de tourisme, économie de la mer, économie verte, etc.) et de déterminer dans quelle mesure des coopérations réelles sont possibles et souhaitables à travers les documents de planification (mise en service du Canal Seine Nord Europe et report modal, articulation des infrastructures maritimes et fluviales, disponibilité du foncier, mixité fonctionnelle des espaces, etc.).

A/ quelle conception commune du développement économique ?

Quand on évoque le sujet, on pense d'abord à l'action économique des collectivités et leur relation à l'entreprise, mais aussi à l'emploi, la formation et l'attractivité (inter)nationale.

Se posent rapidement une série de questions, valables à l'échelle locale, mais qui prennent une importance accrue dans le transfrontalier :

- importance relative et articulation des développements endogène et exogène ?
- adéquation entre emploi et besoin : le développement local profite-t-il plus aux habitants du territoire ou à ceux des zones voisines? L'attractivité, c'est aussi retenir les talents.
- échelle de l'attractivité internationale (pour les investisseurs comme la main d'œuvre ou les touristes): quelle échelle de territoire promouvoir pour être plus performants ?
- et donc quel équilibre entre concurrence et complémentarité ? Faut-il additionner les atouts pour être plus visible (sur la santé, le tourisme en créant des destinations communes, etc.) et développer une offre plus vaste et diversifiée ?
- quels facteurs différenciant mettre en avant ? s'appuyer sur des atouts spécifiques.

D'autres aspects de la question sont plus spécifiques à la dimension transfrontalière :

- les différences d'approche du développement économique, du rôle des collectivités, etc.;
- la disparité du cadre légal et réglementaire ;
- le différentiel de prospérité économique (très grandes inégalités en matière de revenus et de chômage) ;
- l'importance du tourisme de proximité basé sur le différentiel d'offre commerciale ou culturelle.

B/ quels sujets, quels enjeux communs ?

S'appuyer sur l'expérience

La plus-value transfrontalière du développement économique est évidente, comme le montre l'expérience des programmes Interreg. Les travaux préparatoires à Interreg V ont produit des analyses sur lesquelles s'appuyer. La spécialisation intelligente est au cœur de ce programme et des secteurs prioritaires sont identifiés comme l'agroalimentaire, la santé, et le ferroviaire.

Des secteurs de coopération à valoriser:

• La santé :

La santé constitue un vivier d'emploi important: la révolution technologique en cours dans la manière de soigner implique d'additionner les forces, dont la recherche universitaire. De plus, le vieillissement de la population génère une demande accrue de services à la personne.

L'«économie médicale» suppose une réelle synergie entre opérateurs et équipements. La santé relève largement du secteur public ; le contexte transfrontalier reflète les différences de politiques nationales.

• Le numérique :

Le numérique est un bon sujet à travailler à l'échelle transfrontalière. Le projet de E-Campus entre Lille et Tournai constitue un exemple intéressant de coopération en ce domaine

• L'économie verte :

Il existe un potentiel important d'emplois verts, dans l'économie circulaire notamment, qui peut concerner tous les territoires. Nombre d'innovations sont possibles, par exemple dans les énergies renouvelables, avec des marchés à la clé. L'écologie industrielle est à la fois un enjeu et un atout (s'appuyer sur le savoir-faire dunkerquois). L'objectif commun pourrait être de devenir un lieu d'excellence vert en Europe.

Développement économique

- **d'autres sujets :**

pourraient être abordés dans un cadre de coopération : économie sociale et solidaire, économie bleue, agroalimentaire, et bien sûr tourisme.

Des enjeux communs

- **Valoriser les atouts logistiques**

La localisation géographique des quatre régions et l'importance de leur façade maritime impose une coopération dans ce domaine; si la fonction de hub de cet espace se renforce, quels services pourrait-on rendre à l'ensemble de l'Europe ?

- **Équilibrer les forces et les faiblesses**

Comment combiner égalité et complémentarité et articuler les atouts respectifs des territoires dans un développement économique partagé ? Quelles filières communes d'excellence identifier à l'échelle transfrontalière et à partir de quel niveau de compétitivité, de quels savoir-faire ?

Des synergies transfrontalières sont à ce jour bien repérées (cf. ci-dessus) mais correspondent-elles à ces critères ?

La question du déséquilibre des marchés du travail et celle, plus spécifique, des services à la personne sont deux autres aspects à prendre en compte.

- **Construire dans la durée**

Il importe d'inscrire la coopération dans les bonnes échelles de temps : court, moyen mais aussi plus long termes... et des espaces considérés. Il faut ainsi notamment intégrer l'enjeu de la disparition des énergies fossiles et la nécessité d'adapter des industries consommatrices de ces énergies.

Une partie des échanges transfrontaliers de biens concerne aujourd'hui des produits qui existent dans les deux pays d'où la nécessité d'adapter les chaînes de production de valeur à l'échelle transfrontalière. Et de voir comment les entreprises peuvent travailler ensemble à l'avenir dans des relations de sous-traitance et/ou de co-production.

- **Prendre en compte la dimension sociale**

Les enjeux sociaux sont primordiaux et ne peuvent être absents du débat : pour qui veut-on du développement économique ? Et quel type de développement économique ?

La question de la durabilité du développement comprend une dimension sociale (impact sur les plus fragiles) qu'il ne faut pas négliger.

C/ quelles recommandations ?

Échanger de façon régulière

- partager l'information sur ce que chacun fait car « c'est parfois l'ignorance qui entraîne la concurrence ! »
- mieux faire connaître ce qui se fait déjà en matière de coopération (ex.: la santé en Avesnois)
- se connaître et donc mieux se comprendre (langue mais aussi mentalités).

Observer ensemble

- articuler les systèmes d'observation et d'information statistiques
- construire des outils de lecture commune du territoire et de ses enjeux (cartographie des caractéristiques et des projets)

L'observation en commun est une occasion d'asseoir le dialogue ; la construction d'une cartographie entre Flandre et Pays-Bas a été le déclencheur d'autres actions.

Se concerter

- Ne prendre de décision importante d'un côté de la frontière qu'après avoir consulté l'autre versant ; utilité d'une plate-forme de discussion et de travail permanente
- Éviter des schémas d'implantation de grands équipements, (centres commerciaux, centres de congrès, ..) cloisonnés de part et d'autre de la frontière; il faut aller vers une planification et une programmation en commun.

Monter de vrais partenariats entre structures

- Collaborer en termes de réalisation d'infrastructures pour traduire en matière d'aménagement les différentes thématiques évoquées
- Sortir des carcans institutionnels : participer en commun dans des infrastructures/ équipements commun (cf. IDETA et la Haute-Borne.ou le Projet de parc d'activité de Camphin-Lamain)
- Nécessité de générer des investissements croisés, sinon chacun vendra le foncier de son côté.

Chef de file :

Slim Thabet (Région Hauts-de-France)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Didier Decoupigny (ADULM)

Frédéric Seynhaeve (IDETA)

Koenraad Marchand (Provincie West-Vlaanderen)

2. Les cinq enjeux thématiques

CONSTAT INITIAL

Limiter l'étalement urbain et rationaliser l'usage des terrains déjà urbanisés sont aujourd'hui des objectifs partagés par les quatre régions (Hauts de France, Flandre, Bruxelles et Wallonie). Anciennement urbanisées, celles-ci sont confrontées à l'obsolescence d'une part importante de leur habitat de tradition industrielle, alors que beaucoup de centres anciens ont connu une forte désaffection suivie parfois par un regain d'attractivité difficile à réguler.

Les perspectives démographiques qui s'inscrivent également dans un changement sociétal très large (décohabitation, vieillissement et croissance forte de la population) impliquent un très important effort de construction de logements mais aussi de services qui ne peut s'imaginer que dans le cadre d'opérations programmées (reconversion de friches, nouveaux quartiers) répondant au développement durable.

En parallèle, les disparités en termes de coûts fonciers et immobiliers, de dynamiques démographiques et de marché d'emplois peuvent créer des déséquilibres transfrontaliers et des effets de concurrence indésirables.

Quels enseignements peut-on tirer en commun des expériences en cours ? Quels aspects de la question doivent faire l'objet de réflexions communes ? En quoi et comment les incidences transfrontalières de ces questions doivent-elles être inscrites dans les documents de planification stratégique ?

Les participants ont considéré qu'il était indispensable de mieux connaître les situations existantes dans les régions concernées pour pouvoir échanger et dégager des pistes de coopération.

A/ Situation dans les différentes régions

Les Hauts-de-France

(Sur base de la présentation de l'AULA)

L'analyse de la situation montre un déficit des pôles urbains et la persistance de l'étalement urbain et de la périurbanisation couplée à une déprise démographique et immobilière. ;

Pour réguler le phénomène, le SCOT de l'Artois (100 communes) et les programmes locaux de l'habitat dont un des objectifs est la densification et le renouvellement urbain ont essayé de fixer des règles. Seule la règle favorisant le renouvellement au sein du tissu urbain a porté ses fruits avec 47% de logements neufs construits mais avec un bémol, la spécialisation en logements sociaux.

Les autres règles ont eu peu d'impact, notamment vu l'étendue de la zone urbaine telle que définie au SCOT. Le déficit démographique reste donc chronique en centre-ville.

La Flandre

(Sur base de la présentation de Leiedal)

La croissance démographique est stagnante pour la zone de Courtrai. Jusqu'en 2030, 5.000 logements devront être construits alors que l'offre permet la construction de 20.000 logements. Il existe donc une grande concurrence entre communes. Pour freiner cette concurrence, un programme de travail a été mis en place sur base de l'identification des disponibilités foncières. Ce programme essaye de travailler sur :

- le renouvellement urbain ;
- l'offre supplémentaire de nouveaux habitats ;
- le phasage des disponibilités foncières.

La construction de nouveaux logements est définie en des endroits spécifiques en lien avec les transports en commun et les services. Ces nouveaux logements doivent répondre à une charte de qualité. Chaque commune reçoit une limite de zones constructibles, le reste étant mis en zone de réserve.

La Flandre a également pour objectif de densifier les zones plus urbaines.

La Région de Dunkerque et la région flamande voisine (Ypres, Furnes) participent déjà à des échanges de bonnes pratiques, essayent de définir des objectifs communs sur base des constats, etc.



Habitat et renouvellement urbain

Bruxelles Région Capitale

(cf. la présentation faite en séance plénière)

La Wallonie

(Sur base de la présentation préparée par le SPW, mais non diffusée lors de l'atelier faute de temps)

La population de la Wallonie vieillit et la taille des ménages se réduit, mais la croissance démographique se poursuit (450 000 personnes de plus en 2040 soit 300 000 ménages dont 80% de ménages isolés). La production de logement suit cette tendance ; les logements créés ou rénovés sont plus petits, souvent en immeubles collectifs et la consommation foncière se réduit.

Ce sont en particulier dans les secteurs les plus proches des métropoles (Bruxelles, Luxembourg et Lille) que se concentre la création de logements.

La Région a entrepris d'identifier les sites de plus de 15ha susceptibles d'accueillir en priorité ce développement et de les cartographier (production d'un atlas). Chaque site - 398 au total - est analysé en fonction de son niveau d'opérationnalité.

Par ailleurs, la mobilité transfrontalière est en hausse (migrations résidentielles comme mouvements pendulaires) ce qui peut créer des nuisances environnementales à diverses échelles.

Dans ce contexte, le gouvernement wallon souhaite :

- **limiter l'étalement urbain** et promouvoir la densification des lieux de vie dans le respect de la qualité de vie des citoyens,
- **renforcer l'attractivité de la Wallonie** en favorisant les **synergies avec les régions voisines** et les projets de **coopération transfrontaliers**.

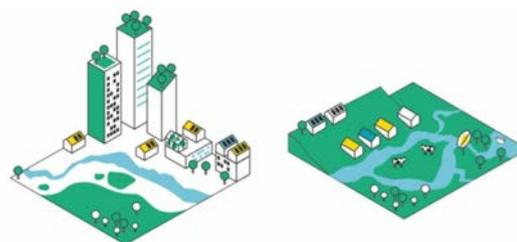
Il a lancé un appel à manifestation d'intérêt « Quartiers nouveaux » afin de favoriser des quartiers d'habitat basés sur la gestion qualitative du cadre de vie, la mixité fonctionnelle et contribuant à l'innovation, l'esprit d'entreprise et la connaissance



B/ Constats et propositions

L'atelier a débouché sur les conclusions suivantes :

- la nécessité de centraliser la connaissance des outils et schémas existants avec un lexique commun, et ce au vu de la complexité des acteurs, de leur moyen d'action et des différences d'échelles territoriales utilisées ;
- la reconnaissance identitaire de chaque collectivité, les Régions ayant une histoire commune urbaine plus ou moins identique ;
- le besoin de créer un lieu d'échange sur les bonnes pratiques en matière de densité, de typologie urbaine, d'espaces qualitatifs...
- la nécessité de gérer les concurrences internes et externes transfrontalières ;
- l'importance de créer un observatoire démographique transfrontalier ou à tout le moins de mettre à disposition leurs données démographiques par les Régions, ce qui pourrait déboucher sur un atlas transfrontalier ;
- En terme de mobilité, le besoin de définir les articulations de la politique de mobilité par rapport aux stratégies d'habitat à savoir en terme d'implantation et par rapport au niveau d'intervention (Fédéral/National, Régions, agglomérations).



Chef de file :

Josiane Pimpurniaux/ Anne Daubechies (SPW)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Maarten Gheysen (Leiedal)
Maxime Picard (AULA)

3. Les quatre grands enjeux territoriaux

CONSTAT INITIAL

Le littoral des Hauts-de-France est un espace géographique aux multiples usages. Il borde l'un des détroits maritimes les plus fréquentés au monde, dont l'un des moteurs est la présence de ports. Le littoral est le support d'activités économiques telles que la pêche, l'aquaculture, la mytiliculture, la plaisance, génératrices d'activités économiques connexes. Il accueille, par la diversité de ses paysages remarquables (dont certains classés « Grands sites de France ») et la variété des activités de loisirs possibles, un important tourisme balnéaire. De ces usages aussi nombreux découlent de multiples enjeux.

L'objectif de cet atelier sera d'effectuer un recensement collaboratif des grands projets, d'identifier et de hiérarchiser les grands enjeux pour le littoral des Hauts de France en s'appuyant sur une vision transfrontalière.

L'objectif de cet atelier était double :

- effectuer un recensement collaboratif des grands projets sur l'ensemble du littoral belge et des hauts de France ;
- identifier et hiérarchiser les grands enjeux pour ce littoral transfrontalier... .

A/ Recenser les projets sur l'espace littoral transfrontalier

De nombreux projets ont été recensés abordant diverses thématiques :

- la protection contre le risque de submersion marine notamment sur le versant belge ;
- le tourisme avec les projets du Grand Nausicaa, l'opération grand site de de France, le Louvre-Lens et enfin le réseau transfrontalier des sites remarquables ;
- les infrastructures avec le projet de canal Seine Nord Europe mais également le projet de métro transmanche ;
- le développement portuaire avec les projets du GMPD « Cap 2020 », du port de Calais « Calais 2015 », du projet flamand « les baies flamandes 2100 », le projet d'écluse à Terneuzen ;
- les réseaux économiques avec l'association des ports maritimes et fluviaux Nordlink Ports. Le projet HAROPA a été évoqué, posant la question du positionnement des infrastructures portuaires au regard du bassin économique parisien.



Questions littorales

B/ Définir les enjeux et sujets communs de l'espace littoral transfrontalier

Au total, 6 sujets littoraux ont pu être définis à partir des enjeux proposés par les participants :

- **transition énergétique** : avec comme enjeux la transition énergétique (en tant que telle) et une meilleure exploitation des ressources pour transformer l'espace littoral en un espace pilote en termes de production d'énergie ;
- **lien littoral-hinterland** : la solidarité littoral-arrière pays est identifiée comme enjeu tout comme le renforcement des liens touristiques et des infrastructures avec l'hinterland et celui de l'attractivité globale du territoire, la zone littorale perdant de la population ;
- **transports et mobilité** : plusieurs enjeux sont évoqués : des déplacements entre la France et la Belgique qui se font exclusivement en voiture, posant la question des autres modes de transports et des transports publics, rejoignant un autre enjeu : celui de l'accompagnement à la mobilité des actifs transfrontaliers; l'augmentation des arrêts de l'Eurostar à Calais Frethun pour aller vers Londres et Bruxelles; la nécessité de proposer des boucles de déplacements transfrontalières connectant la boucle Calais, Boulogne, Saint-Omer, Dunkerque et Lille avec celle De Panne, Veurne, Diksmuide et Roeselaere ;
- **tourisme** : avec des enjeux de développement, d'attractivité intégrant l'image, la valorisation du patrimoine naturel, de l'histoire et de l'identité flamande, la mise en destination du littoral de manière transfrontalière ;
- **environnement, qualité et cadre de vie** : l'enjeu du changement climatique (submersion, gestion de l'eau dans le polder, lutte contre les inondations) avec pour corollaire le « vivre avec l'eau » est identifié, tout comme la nécessaire connaissance des usages de l'eau et de ses besoins pour pouvoir assurer la préservation de cette ressource et la préservation des espaces naturels de qualités, rares et sous pression ;
- **développement économique et rayonnement** : plusieurs enjeux sont évoqués : le littoral comme un moteur du développement et le territoire d'innovation de l'Euro-région; l'agriculture transfrontalière (pression, développement, et bio), la complémentarité des ports.

C/ Prioriser les enjeux de l'espace littoral transfrontalier

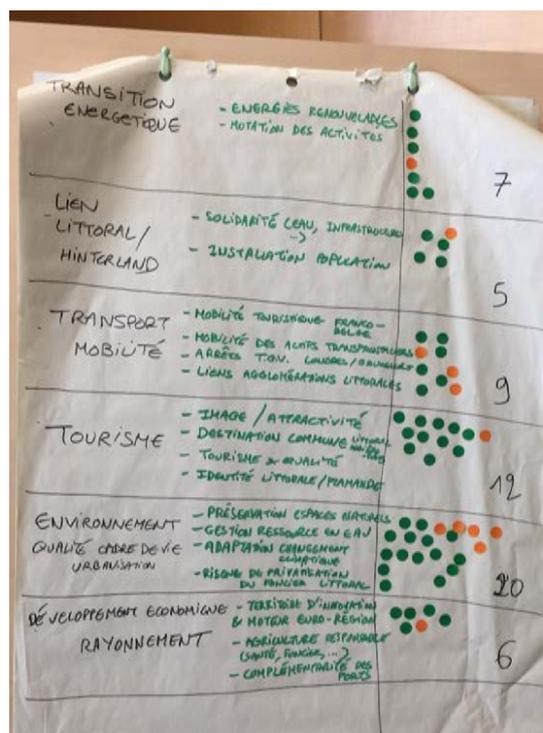
Du travail de priorisation, il ressort que : **l'environnement, la qualité et le cadre de vie est clairement l'enjeu prioritaire**, suivi des thématiques Tourisme et Transports - mobilité

Les thématiques transition Énergétique, lien littoral / hinterland et développement économique et rayonnement sont au même niveau dans la priorisation.

Il est intéressant de voir que la priorisation est la même pour les participants belges (gommettes oranges) et français (gommettes vertes).

Et pour conclure, les participants se sont accordés à dire que :

« l'eau est un élément unificateur de l'espace littoral transfrontalier ».



Chef de file :

Isabelle Richard/ Laurent Renavand (AGUR)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Benoît Guinamard (Région HdF)

Stijn Vanderheiden (Ruimte Vlaanderen)

Katarina de Fruyt (Wvi)

3. Les quatre grands enjeux territoriaux

CONSTAT INITIAL

En matière de métropolisation, la situation des quatre régions (Hauts de France, Flandre, Wallonie et Bruxelles-Capitale) est particulière, vu le mode d'urbanisation et les densités sur une partie très importante de leurs territoires. Le phénomène de renforcement des métropoles et de leurs aires d'influence est également partagé par les quatre territoires.

Trois enjeux communs en matière d'aménagement et de développement des territoires seront proposés dans le cadre de cet atelier : mobilité et flux, métropolisation et étalement urbain, ville productive et nouvelle économie.

Quels bénéfices les métropoles et leurs aires métropolitaines peuvent-elles attendre d'une coopération renforcée dans ce contexte et pour chacun de ces enjeux? Sur la base d'une présentation de ces enjeux aussi bien à l'échelle intra que inter-métropolitaine, l'atelier s'attachera notamment à identifier les projets qui pourraient motiver une coopération entre les métropoles. Il aura aussi pour objectif d'identifier les données, études (y compris les approches méthodologiques), et statistiques pouvant être partagées entre les territoires. Il posera également la question de la gouvernance : quels sont les systèmes de coopération existants ou à développer au sein de nos aires métropolitaines et entre nos aires métropolitaines ?

A/ Considérations générales

La notion retenue pour l'atelier est celle de métropole fonctionnelle. Les territoires concernés restent à préciser : Lille, Bruxelles, Anvers, Liège, Gand...? L'espace transfrontalier est dense et fortement urbanisé, les distances sont faibles entre villes et les flux importants : le tout crée un réseau de métropoles en interrelations, avec des aires d'influence qui se recoupent. Mais l'effet frontière ne facilite pas les coopérations et entraîne une trop faible représentation commune du territoire (et un frein au partage des données).

Propositions de l'atelier :

Réfléchir en terme d'écosystème et non plus de périmètre administratif. Et en logique de flux et non plus en statique.

Attentes des collectivités :

Les participants identifient comme partagés les enjeux liés aux transports, à la préservation des espaces ouverts (naturels et agricoles) et au traitement qualitatif des limites. Ils soulignent la difficulté à coopérer au-delà des périmètres institutionnels, et constatent une faible perception parfois des enjeux transfrontaliers.

Bruxelles et Lille affirment une volonté partagée de coopération, justifiée notamment par leur proximité géographique. Comment mieux profiter de cette proximité, des infrastructures et des

interrelations et flux déjà existants ? Comment la fluidité des échanges peut-elle être améliorée dans ce contexte : usage plus intensif du ferroviaire, question du contournement, etc.?

La situation de la Wallonie est particulière : pas de réelle métropole en son sein mais deux moteurs externes puissants : Bruxelles et Luxembourg (trois avec Lille ?) avec qui une meilleure connectivité doit être recherchée. Dans ce contexte, la Wallonie picarde (dans les aires fonctionnelles lilloise et bruxelloise) souhaite renforcer ses collaborations avec la MEL et avec Bruxelles.

La Flandre témoigne de l'articulation existante avec Bruxelles. On s'y propose de développer les coopérations autour de projets concrets plutôt que rechercher une vision commune. Bruxelles, jeune région (30 ans) souhaite aussi privilégier les coopérations pragmatiques, alors que la légitimité de l'échelle régionale est parfois contestée.

B/ Thèmes en lien avec l'aménagement du territoire

• Mobilité et flux :

Les forts échanges, polarisés sur les métropoles, entraînent congestion et pollution. Le besoin est souligné d'un renforcement général des transports publics : insuffisance de cadence, irrégularité, performance et interopérabilité faibles. Sont notamment concernés les échanges entre la Wallonie et Bruxelles et entre Lille et les villes belges (hors Bruxelles). Il faut repenser l'offre ferroviaire intra et inter-métropolitaine (comme en Allemagne) et poser la question de l'inter-modalité.

Les liens entre ports et villes, et le rôle des canaux sont des questions communes, comme la question globale de la logistique dans des territoires qui ont décidé de garder des activités économiques en ville; elles pourraient se traduire dans une **réflexion de logistique transfrontalière**.



Enjeux métropolitains

• Densification et artificialisation des sols :

L'idée que l'attractivité des territoires est conditionnée par un cadre de vie préservé est largement partagée. Aujourd'hui, les interstices se remplissent, il faut donc favoriser la densification et le renouvellement urbain, notamment sur les friches industrielles. Ce besoin de densité est néanmoins confronté à son « acceptabilité » par les élus, les populations, etc.

Il semble dans ce contexte particulièrement pertinent de **partager les pratiques communes** de sensibilisation à la qualité des espaces publics, de l'architecture et des espaces ouverts, conditions d'une telle acceptation.

Des effets liés à l'imbrication des zones d'influence (report possible de l'étalement sur les métropoles voisines) demandent de croiser les besoins objectifs de chaque territoire et ceux globaux de densification dans une vision solidaire du grand territoire. La réflexion pourrait être menée sur un **maillage polycentrique des métropoles** traitant des équipements et autres fonctions métropolitaines : où les placer, les mutualiser, les mettre en réseau?

• Ville productive et nouvelles économies

La **mixité fonctionnelle** est nécessaire pour garder des activités productives en ville et les rendre compatibles avec les besoins en logements ; ce qui induit la question des nouveaux lieux de travail pour préserver le cadre de vie.

La question se pose des liens entre les acteurs de l'aménagement du territoire et ceux du développement économique et la nécessité de pouvoir mesurer la réalité des flux économiques existant sur le territoire pour plus de cohérence dans l'action.

L'importance de **l'économie circulaire** et de la question des déchets, est soulignée ; c'est une question qui demande de la réciprocité pour être travaillée en coopération (Nota: le SRADDET comprend un plan déchet).

La question de **l'alimentation** est soulevée, c'est un sujet de complémentarité entre l'urbain et le périurbain qui pourrait renforcer les liens entre les métropoles et leurs aires d'influence.

Il est proposé de travailler sur les **circuits-courts et la dé-carbonisation de l'économie** : cela permet de reconstruire une économie locale et régionale de proximité et de travailler les complémentarités entre territoires et partenaires.

C/ Conditions de la coopération

• Gouvernance :

Le constat est partagé de l'arrivée à maturité de la réflexion sur le besoin de coopération après des expériences peu concluantes (opportunité liée aussi à l'émergence de nouveaux enjeux).

Pour dépasser les clivages institutionnels, **le changement d'approche est indispensable :**

- ◆ privilégier la flexibilité dans les relations et travailler dans des cadres informels, ne pas formaliser avant d'avoir fixé les objectifs ;
- ◆ se placer dans une logique d'écosystèmes (en fonction du sujet) plutôt que dans des périmètres qui ne correspondent pas à la réalité ;
- ◆ adopter une approche orientée sur le projet ou sur le territoire concernés plutôt qu'une approche globale.

• Propositions d'actions concrètes :

- ◆ prendre un thème pour **lancer la coopération sur 2 ou 3 projets concrets** multi-échelles, après avoir repéré les initiatives de terrain et s'inspirer des approches existantes :
 - Dialogues entre métropoles
 - Plateforme d'intelligence territoriale (Wall.)
 - T.OP en Flandre

◆ **construire un portail transfrontalier d'accès aux données.** L'importance du partage de données cohérentes et de cartes communes est soulignée par tous ; il existe des atlas transfrontaliers (Interreg A) mais pas d'approche en termes de flux et d'échelle précise (enjeux métropolitains) et pas de SIG. Il faut le concevoir dynamique et non statique

• Poursuite de la réflexion

Deux aspects n'ont pu être traités :

- ◆ la question sociale en lien avec le territoire ;
- ◆ celle de l'appropriation par les habitants .

Il importe de noter que l'échelle métropolitaine peut résoudre l'opposition entre urbain et rural-péri-urbain : complémentarités, circuit courts, alimentation, économie de proximité, etc.

Chef de file :

Alfredo Corbalan (Perspective Brussels)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Simon Jodogne (MEL)

Alain Malherbe (CREAT -UUCL - CPDT)

Marie Defay (ADULM)

3. Les quatre grands enjeux territoriaux

CONSTAT INITIAL

40 ans séparent l'action de la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) sur la conversion des bassins houillers et l'installation de la mission « Vasseur » (ancien Ministre de l'Agriculture puis Président de la CCI de Région) chargée de la ré-industrialisation des Hauts de France. La permanence des politiques d'aménagement du territoire a permis à la Région d'être reconnue pionnière en matière d'adaptation spatiale aux mutations productives. Sur le plan économique, les résultats ont été plus mitigés selon les territoires.

Alors que la genèse de nombreuses aires urbaines est intimement liée aux foyers d'industrialisation belges, le thème de la reconversion a rarement été appréhendé de manière transfrontalière. La redécouverte d'une histoire commune peut-elle permettre d'identifier de nouveaux potentiels pour mieux faire face ensemble aux transitions socioéconomiques en cours ?

Une définition liminaire de l'objet et du champ de la réflexion a été jugée nécessaire : compte tenu de son imbrication avec les questions plus générales de « villes moyennes » et de « territoires en déclin », la thématique des bassins industriels en conversion doit être bien délimitée, d'autant qu'elle recouvre des pratiques et des cultures différentes selon qu'on l'appréhende sous l'angle socio-économique ou sous l'angle urbain.

La participation majoritaire d'urbanistes a relégué au second plan la question de la gestion des restructurations par les politiques locales d'insertion, de formation et d'orientation, même si elles développent des interrelations avec celles d'aménagement (cf. articulation CPRDOP / SRADDET). Il existe également un clivage entre la mise au point des stratégies spatiales et urbaines de reconversion et leur déclinaison opérationnelle.

En région Wallonne, par exemple, la direction de l'architecture et de l'urbanisme intervient sur la reconversion des sites prioritaires d'intérêt régional identifiés dans les plans Marshall, mais pas sur l'élaboration de ces derniers. Côté Français également, la planification est souvent découplée voire parfois à rebours des politiques sectorielles.

Confronter les visions et expériences de techniciens aux profils opérationnels avec celles de techniciens des intercommunalités et des Régions en charge de la planification a permis de s'accorder sur un certain nombre de constats et de dégager pistes et opportunités pour le renforcement de coopérations autour de la question de la reconversion des ex-bassins industriels :

A/ Révéler et valoriser des constantes identitaires partagées

Le socle identitaire et culturel commun aux territoires de tradition industrielle se traduit par une communauté de problèmes : dynamiques socio-économiques marquées par la stagnation voire le déclin démographique, indicateurs sanitaires et sociaux-économiques préoccupants, structure économique encore dominée par l'industrie et faible tertiarisation pour les territoires les plus éloignés des dynamiques métropolitaines,... Le constat de handicaps structurels et de difficultés qui demeurent ne doit pas masquer les atouts tels l'imbrication «ville - campagne » ou la persistance de solidarités issue de la culture ouvrière.

En témoignent les démarches telles que la labellisation « UNESCO » ou bien encore les IBA, (expérience de la Ruhr ou du bassin minier français) ; la valorisation culturelle et patrimoniale peut constituer un puissant vecteur de reconquête, socle de projets de territoires fédérateurs car offrant un sens et une ambition commune.

Néanmoins, certaines évolutions conjoncturelles freinent la reproductibilité du modèle : la V^e programmation INTERREG ne permet par exemple plus de développer de coopérations dans le domaine culturel ou touristique. Est-ce pour autant un argument réhibitoire si de part et d'autre de la frontière, nous sommes convaincus de la pertinence de cette approche et de la nécessité d'un marketing territorial commun ?



Bassins industriels en conversion

B/ Apprendre à se connaître et s'enrichir des expériences des voisins

Les présentations du SPW et de l'IDEA ont permis de disposer d'une vision globale des dynamiques à l'œuvre sur l'ensemble des aires urbaines wallonnes et de comparer la manière dont les questions de reconversion sont abordées de part de l'autre de la frontière.

La méconnaissance réciproque des démarches et initiatives de chacun est frappante. Elle a mené les participants à formuler le souhait d'approfondir les échanges pour capitaliser autour des expériences et s'en inspirer, notamment sur le plan de l'innovation urbaine et architecturale.

Cette expression renvoie plus largement à un besoin de pédagogie sur les compétences et les rôles de chacun et sur le sentiment qu'une communauté de personnes doit nécessairement précéder une communauté d'institutions pour parvenir à inscrire les échanges dans le long terme.



C/ Dépasser les questions spatiales pour tendre vers des projets intégrés voire des logiques d'excellence territoriale

La question de la gestion des conséquences spatiales des mutations économiques et plus particulièrement celles de la reconversion des friches industrielles et du renouvellement urbain ont été au cœur des démarches de planification des territoires de tradition industrielle. Elles ont nécessité un traitement massif en réponse au stock considérable d'espaces en friche. De manière plus ou moins marquée selon les Régions, la question spatiale semble - sinon céder le pas - inviter à une vision intégrée de leur reconquête au service de projet de territoire global appréhendant les questions de formation, de développement culturel, de reconquête du patrimoine naturel ou culturel, etc.

Ces évolutions sont particulièrement marquées dans les logiques de contractualisation Etat Région en Région Haut de France. La Mission Bassin Minier plaide en faveur de stratégies d'excellence territoriale visant à ne plus se contenter de la résorption des séquelles mais « faire ce que les autres ne font pas ». Leiedal, bien qu'éloignée des préoccupations de reconversion industrielle, n'en innove pas moins, en faisant d'une contrainte spatiale dans un contexte de pénurie foncière une opportunité de questionner la place de l'activité économique en ville, et ce au travers de véritables démarches de revitalisation des centres bourgs et d'innovation urbaine et architecturale.

Plus largement encore, les recherches et expérimentations autour du concept de résilience territoriale semblent prometteuses dans leur capacité à renouveler l'action publique et à fortiori les politiques de reconversion. Certains participants évoquent leur attachement à ce champ de réflexion impulsé par l'ex-Région Nord Pas-de-Calais. En permettant aux territoires de se questionner autour de tensions et de contradictions, elle apporte sans doute moins de réponses en termes de déclinaison opérationnelle qu'elle ne renouvelle les formes de gouvernance de manière à renforcer les capacités d'adaptation des territoires.

D/ Anticiper les mutations économiques

L'importance de la nécessité de mieux anticiper les mutations économiques est soulignée. Souvent cantonnée aux acteurs publics et privé chargés des politiques d'emploi ou de la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, elle doit impliquer et mettre en réseau une communauté plus large d'acteurs territoriaux (enseignement supérieur et recherche, acteurs publics, entreprises, partenaires sociaux, etc.) et doter ces derniers d'outils de prospective. L'outil « toile industrielle » mis au point par l'AGUR est cité comme remarquable pour ce faire.

Chef de file :

Thomas Plaisant (ADUS)

Autres membres de l'équipe d'animation :

Bram Tack (Leiedal)

Catherine Bertram (MBM)

Josiane Pimpurniaux (SPW)

3. les quatre grands enjeux territoriaux

CONSTAT INITIAL

Au cœur de quatre régions (Les Hauts de France et les 3 régions belges), très anciennement urbanisées et industrialisées, figurent de nombreux territoires qui ont pu préserver leurs qualités paysagères et environnementales, bien qu'ils soient soumis à une intense pression humaine, en matière d'habitat comme de loisirs. Plusieurs de ces espaces sont partagés entre régions et s'étendent de part et d'autre de la frontière nationale; de ce fait, des coopérations transfrontalières existent ici depuis de nombreuses années. Quelles leçons peut-on tirer des initiatives existantes au profit d'autres territoires? En quoi une meilleure concertation en matière de planification régionale est-elle susceptible de contribuer à la préservation des qualités des territoires?

Les débats ont conduit à identifier cinq enjeux majeurs :

A/ Les bassins fluviaux

Le premier enjeu faisant l'objet d'échanges a trait aux bassins des fleuves et rivières de l'espace transfrontalier.

En effet, l'eau n'a pas de frontières et beaucoup d'acteurs sont déjà engagés dans des programmes Interreg avec des travaux qui croisent les thématiques des paysages, de la culture, des liens sociaux. Les travaux se concentrent à ce stade autour de la Lys et de façon moindre sur l'Escaut.

Si sur les enjeux de biodiversité, protection des inondations et d'accessibilité pour l'agriculture beaucoup a déjà été fait, en revanche les questions liées à la gestion de la ressource n'ont jamais été réellement abordées de manière transfrontalière. Ceci a pour corollaire qu'il n'existe aucun alignement des stratégies de gestion. C'est sur cet enjeu spécifique que s'exprime le souhait de développer des travaux en concertation.

B/ La pluralité des paysages

Le second enjeu identifié est celui de la pluralité des paysages, que ceux-ci soient miniers, post industriels, métropolitain, d'hinterland, naturels et touristiques (continuité des monts des Flandres et paysages de marais), ou encore fonctionnels (agriculture).

Il convient sur cet enjeu de travailler en priorité sur les paysages d'interface pour sortir du schéma d'opposition entre urbain et rural.



C/ L'accompagnement de l'évolution de l'agriculture

Le troisième enjeu est celui de l'accompagnement de l'évolution de l'agriculture. Les territoires agricoles, les prairies et la trame bocagère en particulier, sont les territoires ayant le plus perdu sur le plan environnemental au regard des enjeux économiques du mode productif actuel.

Il convient d'aider les agriculteurs, souvent premières victimes des mutations en cours, mais passer du soutien ponctuel au changement de modèle de l'agriculture (d'une agriculture intensive à une agriculture raisonnée, à la permaculture, l'agriculture bio, aux circuits courts) à un profond changement du «business model » et à un soutien massif à ce changement.

D/ La planification

Le quatrième enjeu concerne la planification et notamment le souhait de développer de nouveaux systèmes de valeur ajoutée du foncier avec les mêmes règles de part et d'autre de la frontière.

La question se pose aussi de la différence des législations notamment sur les infrastructures, sur l'urbanisme commercial, sur le recours obligatoire à architecte et sur la production d'énergie renouvelable (éolienne en particulier). Sur ce dernier point les règles nationales ne pouvant s'aligner, il est proposé de mettre en place des conventions tripartites.

Espaces à forte qualité paysagère et environnementale



E/ La qualité de l'architecture et de l'espace public

Le cinquième enjeu est celui de la qualité de l'architecture et celle de l'espace public. Sur ce sujet, les démarches de la Wallonie sur l'architecture contemporaine impliquant les habitants, notamment dans les territoires ruraux, pourraient être inspirantes pour les autres territoires.

Enfin de part et d'autre de la frontière sont engagées des réflexions sur la définition des centralités. Il apparaît souhaitable de partager ces réflexions avec une méthode de travail commune.

Pour conclure, l'atelier n'a pas permis de lister les projets réalisés et leurs acteurs. Il est convenu qu'un appel soit fait aux participants afin qu'ils fassent remonter la liste de leurs projets.



Chef de file :
Christophe Molin / Anaïs Baudoin (AUD)

Autres membres de l'équipe d'animation :
Brigitte Groenewald (ADULM)





4. Enjeux communs et poursuite de la coopération

Cette journée a été un réel succès tant en termes de présence, plus de 120 personnes, que de participation; elle a montré, s'il en était besoin :

- **L'importance des enjeux transfrontaliers** en matière d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et ce à diverses échelles spatiales ;
- Le vif **intérêt des techniciens** des autorités régionales, départementales ou provinciales et locales de part et d'autre de la frontière pour échanger et participer à des partenariats spécifiques sur des questions thématiques ou territoriales d'intérêt commun ;
- La **disponibilité de tous les partenaires** pour travailler à une meilleure prise en compte des dynamiques transfrontalières dans les réflexions stratégiques qu'ils mènent .

Mais elle a aussi mis en évidence le **besoin d'affiner les connaissances** réciproques en termes :

- d'organisation, de cadre politique et légal, etc.;
- de données statistiques et cartographiques ;
- d'appréciation de l'importance relative des enjeux (même s'ils sont souvent communs) ;
- et plus généralement des différences d'approche de la planification stratégique.

Les échanges très riches et divers ne peuvent être retranscrits dans leur intégralité, même de façon synthétique. On trouvera donc ci-dessous une synthèse des enjeux non identifiés dans les comptes-rendus d'ateliers ainsi que des conclusions générales de la journée.

Des constats sur les documents de planification stratégique :

Au vu des présentations, un constat s'impose : celui de **l'hétérogénéité des instruments, mais aussi des approches** qui les sous-tendent. Les documents français s'inscrivent dans un cadre législatif qui se veut rationnel et globalisant alors que les documents belges reflètent chacun dans sa forme et son contenu les enjeux spécifiques à la région concernée, celle-ci étant à la fois productrice du document et de son cadre réglementaire.

La **place réservée aux territoires voisins s'avère très différente** d'un document à l'autre (pas de mention explicite dans le PRDD, par exemple), alors que la majorité des enjeux qu'ils identifient dépassent bien sûr les limites politiques .

Même si la plupart des enjeux sont partagés, les cadres et les pratiques diffèrent jusqu'aux termes

employés, les mêmes mots pouvant refléter des réalités diverses. Le besoin se fait donc jour de **construire en commun un lexique**, voire une grammaire de la planification.

Confronter les expériences des quatre régions fait aussi apparaître la question générale de **l'adéquation de notre culture de la planification**, liée à l'aménagement physique du territoire et ses contraintes, avec les questions par nature interterritoriales - voire internationales et ici transfrontalières - du développement métropolitain.

La question de la **portée du SCT** est aussi posée : à quoi va-t-il réellement servir s'il n'est qu'un document unilatéral ? Ne pourrait-on pas en faire un réel objet commun, sinon légalement au moins en pratique, en l'accompagnant par exemple d'un programme de coopération détaillé et articulé dans le temps, mais surtout élaboré en commun?

Dans tous les cas, il faut **rendre pérenne la démarche d'échange** sur la planification et en profiter pour interpellier au besoin l'ensemble des autres politiques publiques.

Des propositions sur la coopération transfrontalière :

La coopération transfrontalière franco-belge n'est pas neuve ; elle acquière cependant un niveau de maturité qui influe sinon sur sa nature du moins sur les modalités de sa mise en œuvre. Ce qui était au départ partage d'une vision entre décideurs s'inscrit désormais dans une pratique de projets portés par nombre d'acteurs publics et privés.

Néanmoins, la dimension transfrontalière n'est encore pleinement intégrée et appropriée ni par les institutions ni surtout par des citoyens qui pourtant la pratiquent de façon régulière.

Il importe donc de réinterroger les outils et les pratiques ; outre les nombreux témoignages et les fermes déclarations d'engagement des uns et des autres, les débats ont fait émerger une série de réflexions et de propositions qui vont en ce sens :

• **Changer d'approche et mixer les échelles**

Le réflexe transfrontalier doit naturellement être systématique dans les pratiques de l'urbanisme et de l'aménagement, mais il importe de considérer le transfrontalier comme une composante de chaque démarche et non comme un domaine spécifique. Dans cette perspective, il ne peut être con

çu dans une échelle unique de coopération mais bien dans une diversité d'échelles emboîtées.

Il est clair que le transfrontalier représente des opportunités autant que des concurrences : confrontés aux mêmes enjeux, comment mieux tirer parti ensemble de nos différences? Il faut parvenir à progressivement concevoir un espace transfrontalier de solidarité et pas seulement de projet.

- **Construire la coopération par le projet**

Passer d'une logique institutionnelle à une logique de coopération par les projets apparaît comme une nécessité pour la poursuite de la démarche. Cela suppose de mettre le partenariat au coeur des projets, mais aussi d'accepter que ces partenariats soient à géométrie variable en fonction de la nature et des contraintes du projet considéré.

Cela ne signifie pas qu'un partenariat institutionnel ne puisse pas être efficace (comme le montre notamment l'expérience de la Province de Flandre Occidentale et du Département du Nord,) si ses objectifs sont clairs et durables.

Dans tous les cas il faut s'appuyer en priorité sur les structures existantes, comme les GECT et éviter d'en créer de nouvelles.

- **Observer et capitaliser dans la durée**

Pour pouvoir coopérer efficacement il faut disposer de données « comparables » permettant l'analyse et la mutualisation et ce aux différentes échelles.

Il importe donc de mettre en place une plate-forme qui permette d'échanger et de capitaliser :

- les données elles-mêmes ;
- leurs méthodes de collectes ;
- et aussi et peut-être surtout leur interprétation.

Au-delà de la mise à disposition des données statistiques et cartographiques, cette plate-forme pourrait être un des supports privilégiés d'une plus large mise en réseau des acteurs, allant jusqu'à la création d'un « effet de club ».

On pourrait envisager la constitution d'un corpus d'information collaboratif et partagé via l'internet, un « wiki » de la coopération transfrontalière.

- **Innover grâce à l'échange**

Le transfrontalier constitue en soi une remarquable opportunité d'apprentissage et de remise en question des pratiques, et donc un vecteur d'innovation pour chacun. C'est l'une des raisons qui poussent à la poursuite de ces échanges informels ;

on pourrait même profiter de cet espace de liberté relative pour débattre ensemble de questions plus prospectives en s'inspirant de l'exemple de la biennale de Rotterdam (IABR).

- **Travailler pour les habitants**

De l'avis général, les questions de vie quotidienne des habitants ont été insuffisamment traitées dans les échanges. La question métropolitaine cruciale du « vivre ensemble » se pose pourtant clairement dans le contexte transfrontalier; les aspects lien social, culture et éducation de la coopération sont donc essentiels et doivent être intégrés à la réflexion.

- **Contribuer à refonder le projet européen**

Il faut plus communiquer tant à l'interne que vis-à-vis des institutions européennes, sur le fait que coopérer en transfrontalier c'est construire l'Europe au quotidien. Cela signifie aussi qu'il faut agir ensemble pour que les programmes facilitant la coopération tel Interreg soient repensés afin de mieux correspondre aux enjeux des territoires et aux attentes des citoyens.

Une réelle reconnaissance politique de l'importance de nos territoires pour l'UE serait également la bienvenue de la part de nos deux Etats.

en guise de conclusion,... provisoire

Il paraît donc primordial :

- de parvenir à bien **prendre en compte les acquis** stratégiques mais aussi thématiques **de ce séminaire dans le projet de SRADDET** ;
 - de s'attacher à **inscrire les échanges dans la durée (et la réciprocité)** : la proposition de nouvelle rencontre faite par la Région Hauts-de-France, a été favorablement reçue par tous ; elle pourrait peut-être se tenir côté belge ;
 - de réfléchir à comment **répondre aux attentes en matière de connaissance** réciproque ;
 - d'établir une **feuille de route de la coopération** basée sur une sélection retsreinte de projets concrets à mettre en oeuvre de façon pratique et flexible en terme de partenariat comme d'échelle(s) ;
 - de veiller à **coordonner a minima les initiatives** transfrontalières que prennent - ou seront amenés à prendre - les différents partenaires .
-

Le réseau régional des agences d'urbanisme

RÉSEAU
RÉGIONAL
DES AGENCES
D'URBANISME
HAUTS-DE-FRANCE
NORD - PAS DE CALAIS - PICARDIE



Le réseau regroupe les huit agences de la région Hauts-de-France, membres de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme (FNAU). Ces agences sont des organismes d'étude et de réflexion sur l'aménagement et le développement territorial. Ce sont des structures à caractère partenarial : elles ont un statut d'association (loi de 1901) et regroupent autour des collectivités locales impliquées, les autres collectivités territoriales, l'Etat et les autres partenaires publics du développement urbain. Dans la plupart d'entre elles siègent aussi des représentants des organismes consulaires, universitaires, du monde économique et de la société civile.

Les agences d'urbanisme constituent donc des lieux de débat partenarial sur l'élaboration des stratégies de développement locales autant que des structures d'étude, d'observation, d'innovation et de planification réglementaire.

Les évolutions récentes des cadres du développement territorial ont renforcé le caractère pluridisciplinaire et interterritorial de l'action des agences. Elles ont intégré les nouveaux enjeux thématiques du développement dans toutes leurs conséquences et travaillent de ce fait de façon régulière à des échelles géographiques plus vastes que leur territoire d'origine.

La mise en réseau des agences répond à la double volonté d'être plus efficace localement au sein de chacune des agences et de mettre les expertises et savoir-faire des agences au service de l'ensemble de la région. Cette volonté se traduit en trois objectifs majeurs :

- **Impulser le transfert de connaissance et développer l'intelligence collective.** Il s'agit de mettre en commun les savoir-faire et les expertises afin de rationaliser les moyens affectés par chacune des agences et leur permettre de gagner en efficacité. Cela se conçoit bien évidemment dans le respect de l'autonomie de chacune des agences, mais n'exclut pas les expertises croisées.

- **Mieux faire connaître à tous les niveaux les ressources encore trop peu connues des agences.** Une plus grande visibilité des agences tant au niveau local que régional ne peut que contribuer à accroître le recours à leur savoir-faire et par conséquent à une meilleure utilisation des ressources qui leur sont affectées.
- **Contribuer au renforcement de l'effet de levier des politiques régionales** dans le développement local. Leur proximité aux acteurs et leur compréhension des réalités locales donnent aux agences en ce domaine une réelle plus-value par rapport à l'approche plus globale des services de la Région.

L'action des agences ne se limite pas nécessairement à leur territoire de référence, les enjeux du développement local dépassant souvent les limites administratives et politiques : de ce fait la plupart des agences interviennent d'ores et déjà à des échelles géographiques plus vastes. Plusieurs agences sont ainsi investies depuis longtemps dans la coopération transfrontalière.

Le réseau régional des agences représente un potentiel d'ingénierie considérable au service de la région et des territoires qui la constituent. Les équipes des agences regroupent au total près de 200 professionnels dont plus de 160 spécialistes du développement territorial : architectes, urbanistes, paysagistes, géographes, économistes, environnementalistes, politistes, sociologues, historiens, cartographes, infographistes, statisticiens, ...

La présence en leur sein de ces spécialistes donne aux agences un très large potentiel d'expertise thématique sur les différents champs du développement territorial. Cependant, la spécificité première des agences réside dans leur capacité à élaborer et mettre en œuvre une vision transversale du développement, grâce à la constitution d'équipes pluridisciplinaires, intégrant ces différents champs disciplinaires.

La nature juridique des agences et la taille limitée des équipes permettent une grande réactivité dans la réponse à donner aux sollicitations des décideurs, pour donner suite notamment aux programmes de développement initiés par l'Etat ou la Région. Elles travaillent cependant très majoritairement dans une logique de développement stratégique de moyen et de long-termes.

Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (ADUGA) :

Territoire de référence : périmètre de l'ancienne région Picardie

Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) :

Territoire de référence : Aire métropolitaine de Lille (transfrontalière)

Agence de développement et d'urbanisme de la Sambre (ADUS) :

Territoire de référence : arrondissement d'Avesnes (périmètre du SCOT Sambre-Avesnois)

Agence d'urbanisme Flandre-Dunkerque (AGUR) :

Territoire de référence : Arrondissement de Dunkerque, Côte d'Opale et Flandre Maritime belge.

Agence d'urbanisme et de développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure (AUD) :

Territoire de référence : Pays de St Omer, Flandre intérieure française et Côte d'Opale

Agence d'urbanisme de l'Artois (AULA) :

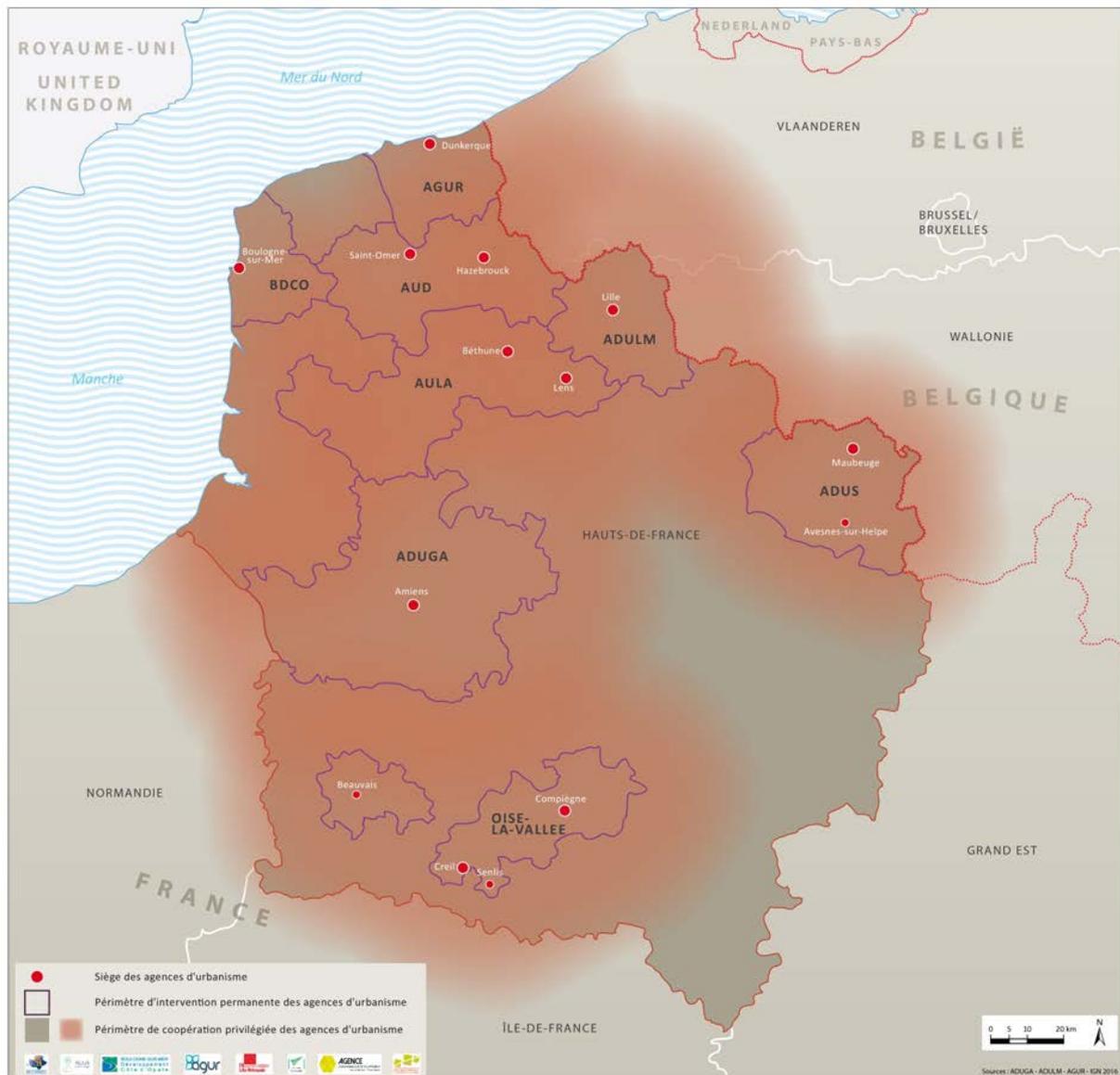
Territoire de référence : Bassin minier du Pas de Calais et Ternois

Boulogne sur Mer Développement-Côte d'Opale:

Territoire de référence : Côte d'Opale

Agence d'urbanisme et de développement de la vallée de l'Oise :

Territoire de référence : vallée de l'Oise dans le département de l'Oise



Liste des participants

ABOULKHEIR	David	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
ALLOSSERIE	Arne	Province West-Vlaanderen / Province de Flandre Occidentale
BAERT	Thierry	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
BALLENGHIEN	Mathilde	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
BANOVAC	Ksenya	Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-France
BASTIN	Christian	Région Wallonne - Service public de Wallonie
BAUDOIN	Anaïs	Agence d'Urbanisme et Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure
BERTRAM	Catherine	Mission Bassin minier
BILLIET	Wouter	Province West-Vlaanderen / Province de Flandre Occidentale
BONHOMME	Géraud	perspective.brussels
BOUCHEZ	Philippe	Région Hauts-de-France
BOVAL	Christophe	Province West-Vlaanderen / Province de Flandre Occidentale
BRICMONT	Saskia	Intercommunale IDETA
BRIONNE	Lucile	DIRECCTE Hauts-de-France
CASTAGNE	Didier	Région Wallonne - Service public de Wallonie
CHAUTARD	Guy	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
COOREN	Mathieu	Département du Nord
CORBALAN	Alfredo	perspective.brussels
COS	Nathalie	Communauté urbaine de Dunkerque / Dunkerque Grand littoral
COSLADO	Elsa	perspective.brussels
DAUBECHIES	Anne	Région Wallonne - Service public de Wallonie
DAVIDT	Véronique	Département du Nord
DE FRUYT	Katarina	Intercommunale WVI
DE JAEGER	Wim	Agence d'Urbanisme et Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure
DE MOOR	Jan	Intercommunale WVI
DECOUIGNY	Didier	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
DEFAY	Marie	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
DEHAENE	Michiel	Université de Gand / Universiteit Gent
DELATTE	Sylvie	Communauté urbaine de Dunkerque / Dunkerque Grand littoral
DELBECQ	Olivier	Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale
DELHUVENNE	Loïc	Eurométropole Lille Kortrijk Tournai
DENERT	Olivier	Mission opérationnelle transfrontalière
DEPEYROT	Caroline	Région Hauts-de-France
DEPREZ	Stéphanie	Région Hauts-de-France
DERICQUEBOURG	Muriel	Région Hauts-de-France
D'HAVE	Filip	Délégation Générale du gouvernement de la Flandre
DINH	Hélène	Département du Nord
DJEDIDEN	Fatimah	DIRECCTE Hauts-de-France
DUHOO	Fabrice	Communauté de Communes de Flandre Intérieure
FLAHAULT	Séverine	Eurométropole Lille Kortrijk Tournai
FLEURY	Edouard	Métropole Européenne de Lille
GANOUN	Christelle	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
GHEYSEN	Maarten	Intercommunale Leiedal
GOLDSTEIN	Sophie	Métropole Européenne de Lille
GRAVINA	Rosa	Région Hauts-de-France
GREUEZ	Corentin	Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre
GROENEWALD	Brigitte	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
GUINAMARD	Benoît	Région Hauts-de-France
HILDEBRAND	Christophe	Département du Nord
IRWIN	Anne-Françoise	Région Hauts-de-France
JENNES	Emilie	Intercommunale IDEA
JODOGNE	Simon	Métropole Européenne de Lille
JOSEPH	Alice	Wallonie-Bruxelles International
JOSEPHE	Philippe	Région Hauts-de-France
KALUSOK	Marie-Pierre	Secrétariat général des affaires régionales

KIRZEWSKI	Rachel	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
LAMBERT	Hervé	Département du Nord
LE BERRIGAUD	Eddy	Département du Nord
LE NEINDRE	Julie	Agence d'Urbanisme de l'Artois
LEFEBVRE	Alain	Ports de Lille
LEPERS	Guillaume	Agence d'Urbanisme de l'Artois
LIBERT	Stéphanie	Intercommunale IDEA
LUYCKX	Stéphane	Intercommunale WVI
MACE	Corentin	Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre
MACKOWIAK	Dany	Métropole Européenne de Lille
MALCHAIR	Pierre	Région Wallonne - Service public de Wallonie
MALEWICZ	Yseult	Métropole Européenne de Lille
MALHERBE	Alain	Université Catholique de Louvain
MARCHAND	Koenraad	Provincie West-Vlaanderen / Province de Flandre Occidentale
MARINOT	Céline	Région Hauts-de-France
MASSAL	Sophie	Métropole Européenne de Lille
MATHIAS-HUSSON	Valérie	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
MENACEUR	Sylvie	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
MENOUNGA	Franck	Ville de Lille
MERELLE	Franck	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
MOLIN	Christophe	Agence d'Urbanisme et Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure
NEDELEC	Jean-François	Métropole Européenne de Lille
OP DE BEECK	Tara	Région Flandres / Ruimte Vlaanderen
PARCAD	Frédérique	Région Hauts-de-France
PASCAL	Michel	Région Hauts-de-France
PETIT	Philippe	Région Hauts-de-France
PICARD	Maxime	Agence d'Urbanisme de l'Artois
PILYSER		Communauté de Communes de Flandre Intérieure
PIMPURNIAUX	Josiane	Région Wallonne - Service public de Wallonie
PLAISANT	Thomas	Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre
PUEL	Caroline	Ville de Lille
RENAVAND	Laurent	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
RICHARD	Isabelle	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
ROUSSEAU	Thomas	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
ROYAL	Anne-Marie	Région Hauts-de-France
RUBIO	Jean	Mission opérationnelle transfrontalière
RUCKEBUSCH	Eugénie	Agence d'Urbanisme et Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure
SANDERS	Tom	perspective.brussels
SAUVAGE	Valérie	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord
SERPENTIER	Frank	Waterwegen en Zeekanal
SEYLLER	Marie-Julie	Agence d'Urbanisme et Développement Pays de Saint-Omer - Flandre Intérieure
SEYNHAEVE	Frédéric	Intercommunale IDETA
SMAGGHE	Gaël	Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole
SOSSA	Amandine	Région Hauts-de-France
SOTTIAUX	Nicolas	Intercommunale IGRETEC
TACK	Bram	Intercommunale Leiedal
THABET	Slim	Région Hauts-de-France
TISON	Alain	Métropole Européenne de Lille
TOR DE TARLE	Jeanne	Préfecture de la Région Hauts de France—conseillère diplomatique
VAILLANT	Ludovic	CEREMA
VAN CUTSEM	Michaël	Institut Jules Destrée
VAN EENOO	Lieven	Région Flandres / Ruimte Vlaanderen
VAN LANCKER	Filip	Provincie West-Vlaanderen / Province de Flandre Occidentale
VAN LOOY	Jeroen	Région Flandres / Ruimte Vlaanderen
VANAUTGAERDEN	Liesl	Région Flandres / Ruimte Vlaanderen
VANDERHEIDEN	Stijn	Région Flandres / Ruimte Vlaanderen
VANDEWATTYNE	Pierre	Intercommunale IDETA
VANHILLE	Alain	Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-France
VERBEKE	Stéphanie	GECT West-Vlaanderen/Flandre - Dunkerque - Côte d'Opale
VEREECKE	Jean-François	Agence d'Urbanisme et de Développement de la Région Flandre Dunkerque
VERMEIRE	Karine	Département du Nord
VERSCHOOTEN	Cédric	perspective.brussels
WATIER	Isabelle	Boulogne-sur-Mer Développement Côte d'Opale
WERION	Rémy	Agence de Développement et d'Urbanisme de la Sambre
WERQUIN	Thomas	Oise la Vallée - Agence d'Urbanisme et de Développement de la Vallée de l'Oise
WILLERVAL	Pierre	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord

Remerciements

Remerciements

A tous ceux qui ont rendu cet événement possible, et plus particulièrement :

les intervenants en plénière :

- Philippe Bouchez
- Jeroen Van Looy
- Christian Bastin
- Tom Sanders
- Dany Mackowiak

les experts :

- Michiel Dehaene (Universiteit Gent)
 - Olivier Denert (MOT)
 - Michael Van Cutsem (Institut Jules Destrée)
- dont la contribution a été déterminante pour la qualité des débats

les membres du comité de pilotage

en particulier Benoît Guinamard (Région) et Alain Tison (MEL)

les animateurs et les rapporteurs des groupes de travail

les agences du réseau et en particulier Wim De Jaeger (AUD)

Les intercommunales de l'Eurométropole et en particulier Katarina De Fruyt (wvi), Filip Vanhaverbeck (Leiedal) et Pierre Vandewattyne (IDETA)

La MOT

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai

Les services techniques de la Région Hauts-de-France et ceux de la MEL

Les collègues de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole



Crédits photos et illustrations

pp. 1-8-9-22-34-47	ADULM/DP
p. 5	ADULM/Réseau des agences
pp.6-20-21-33-40-41-46	ADULM/MB
pp.10-11	Région Hauts de France
p.12-13-32-39 bas	Vlaamse overheid—Omgeving
p.14	SPW
pp.16-17	Perspective Brussels
p.19	MOT
p.25	ADULM/DL
p.36	MBM
p.37	ADULM/ Max Lerouge
pp.23-38	ADULM/TB
p.39 haut	ADULM/ Guillaume Bonnel

« Rien n'est plus naturel que d'aimer son pays, mais pourquoi notre amour connaît-il des frontières ? »

Pablo Casals

« Een betere definitie van decadentie luidt: de onmogelijkheid om nog een grens te overschrijden ».

(il est une meilleure définition de la décadence : l'incapacité même de franchir une frontière.)

Arnon Grunberg

« Les frontières ne sont que des coups de crayon sur des cartes. Elles tranchent des mondes mais ne les séparent pas.

On peut parfois les oublier aussi vite qu'elles furent tracées »

Philippe Claudel

Références

Sur la coopération transfrontalière :

- **MOT**
www.espaces-transfrontaliers.org
- **GECT Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai**
<http://fr.eurometropolis.eu>
- **GECT Flandre Dunkerque**
<http://www.egts-gect.eu> et www.gect-egts.eu
- **Commission Européenne - DG Regio**
http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/policy/cooperation

Sur la planification régionale :

- **SRADDET**
<http://sraddet.participons.net>
- **Omgeving Vlaanderen**
www.ruimtelijkeordening.be/BRV
Brochure française jointe au 'Livre Blanc Plan Stratégique d'aménagement pour la Flandre'
["Travailler ensemble à l'espace de demain"](http://www.ruimtelijkeordening.be/BRV)
- **SDT SPW**
http://spw.wallonie.be/dgo4/site_aménagement
- **PRDD perspective Brussels**
<http://www.prdd.brussels>
- **MEL**
<http://www.scot-lille-metropole.org>

Sur le réseau des agences

- <http://www.aduga.org>
- <http://www.adu-lille-metropole.org>
- <http://www.agur-dunkerque.org>
- <http://www.adus.fr>
- <https://www.aud-stomer.fr>
- <http://www.aulartois.fr>
- <http://www.boulogne-developpement.com>
- <http://www.oiselavallee.org>

Autres

<http://ravel.wallonie.be/home.html>

"Les étrangers qui habitent tout près de la frontière sont un peu moins étrangers que les autres."

Philippe Geluck





Mer du Nord
Noordzee
North Sea

Manche
Channel

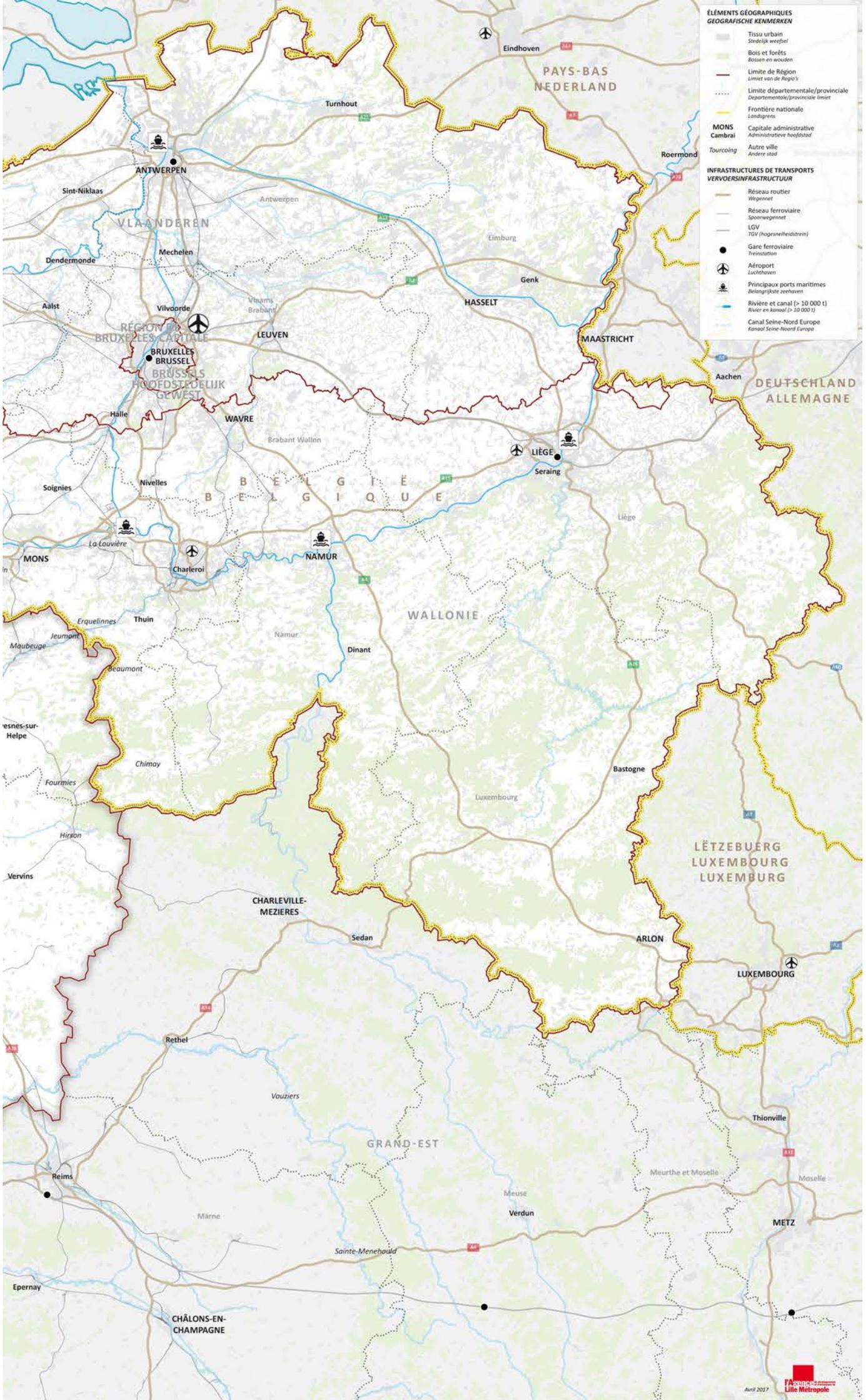
F R A N C E
HAUTS-DE-FRANCE

NORMANDIE

ILE-DE-FRANCE

0 5 10 km

Sources : Union Européenne - SCS, CORINE Land Cover 2012, IGN GeoInfo, OpenStreetMap 2017



- ÉLÉMENTS GÉOGRAPHIQUES
GÉOGRAPHISKE KENMERKEN**
- Tissu urbain
Stedelijk weefsel
 - Bois et forêts
Bossen en wouden
 - Limite de Région
Limiet van de Regio's
 - Limite départementale/provinciale
Departementale/provinciale limiet
 - Frontière nationale
Landgrens
- MONS**
- Capitale administrative
Administratieve hoofdstad
 - Autre ville
Andere stad
- INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS
VERVOERSINFRASTRUCTUUR**
- Réseau routier
Wegennet
 - Réseau ferroviaire
Spoorwegennet
 - LGV
TGV (hogesnelheidslijn)
 - Gare ferroviaire
Treinstation
 - Aéroport
Luchthaven
 - Principaux ports maritimes
Belangrijkste zeehavens
 - Rivière et canal (> 10 000 t)
Rivier en kanaal (> 10 000 t)
 - Canal Seine-Nord Europe
Kanaal Seine-Nord Europe

