

**CONTRIBUTION AU RAPPORT FINAL
SUBVENTION 2011-2012
Août 2012**

VOLUME ANNEXE

EXPERTISE E1

METHODOLOGIE D'ANALYSE OPERATIONNELLE DES DOCUMENTS
PLANOLOGIQUES DES ETATS ET REGIONS VOISINS

Boite à outils et grille d'analyse



Responsable scientifique

Pour le Lepur-ULg : Jacques Teller

Chercheur

Pour le Lepur-ULg : Zoé Lejeune

TABLE DES MATIERES

| | |
|--|----------|
| TABLE DES MATIERES | 3 |
| 1. CHOIX METHODOLOGIQUES..... | 4 |
| 2. PRODUCTION DE LA GRILLE..... | 6 |
| 2.1 <i>La boîte à outils</i> | 6 |
| 2.1.1 Présentation des documents planologiques dans les différents territoires frontaliers | 7 |
| 2.1.2 Les coopérations transfrontalières majeures..... | 26 |
| 2.2 <i>Personnes de contact concernant la boîte à outils</i> | 32 |
| 2.3 <i>Etat des lieux des principaux documents déjà étudiés dans le cadre de la CPDT</i> | 32 |
| 2.4 <i>Les grandes questions à se poser – Grille Méthodologique</i> | 34 |
| 2.4.1 Quel est le périmètre concerné par le projet de plan ?..... | 35 |
| 2.4.2 Quelles sont les grandes tendances démographiques, économiques et d'emploi qui caractérisent la région (ou la portion de territoire) concernée par le plan étudié ? | 36 |
| 2.4.3 Quels sont les grands objectifs poursuivis par le document étudié ? Ces objectifs sont-ils explicités ?..... | 41 |
| 2.4.4 Quelles sont les infrastructures de transport (marchandises, personnes et/ou énergie) qui sont envisagées dans le document soumis à l'analyse et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur le territoire wallon ? | 43 |
| 2.4.5 Quel est l'impact potentiel que peuvent avoir la modification, la création ou l'extension d'équipements polarisants dans les régions frontalières et ce dans l'optique de leur impact sur le territoire wallon ? | 55 |
| 2.4.6 Quels sont les pôles de compétitivité (ainsi que les secteurs d'innovation, les NTIC et les domaines de recherche scientifique et recherche/développement) dans lesquels les régions ou Etats frontaliers se sont spécialisés ou veulent se spécialiser et qui peuvent entrer en concurrence ou en complémentarité avec des pôles similaires présents sur le territoire wallon ? | 64 |
| 2.4.7 Quelles sont les politiques foncières et immobilières qui peuvent avoir des conséquences directes sur le territoire de la Wallonie ? | 70 |
| 2.4.8 Quels sont les grands réseaux écologiques prévus dans le document planologique étudié qui sont à vocation transfrontalière ou dont la proximité avec le territoire wallon implique une réflexion commune entre la Wallonie et le territoire voisin concerné ? | 72 |
| 2.4.9 Quels sont les éléments relatifs à l'eau dans ses différents aspects qui peuvent avoir un impact transfrontalier et nécessiter une gestion transfrontalière concertée avec la Wallonie ? | 75 |
| <i>Conclusions et difficultés rencontrées</i> | 78 |
| <i>Bibliographie</i> | 79 |
| ANNEXES | 81 |
| <i>Annexe 1 : références générales - France</i> | 81 |

1. CHOIX METHODOLOGIQUES

Le présent rapport final présente une boîte à outils ainsi que la grille d'analyse des documents planologiques des Etats et régions voisins. Cette grille rassemble sous la forme d'une dizaine de grandes questions notre démarche. Ces questions résument les différents enjeux qui doivent être évoqués et les thématiques à étudier pour analyser les documents planologiques. Il s'agit des questions que le lecteur d'un document planologique doit se poser afin de repérer les principaux éléments à caractère transfrontalier.

Ces principaux éléments sont issus d'une réflexion systématique sur les différents aspects qui ont été étudiés par l'équipe de recherche de la CPDT dans le cadre de la veille sur les stratégies des Etats et régions voisins en matière de développement territorial depuis plusieurs années. Une revue systématique de l'ensemble des rapports réalisés par la CPDT sur des projets de plans régionaux, nationaux ou européens a été réalisée afin d'identifier les thèmes majeurs qui y ont été abordés. Les principaux documents étudiés qui ont servi de base à l'élaboration de cette grille sont indiqués au point « Etat des lieux des principaux documents déjà étudiés dans le cadre de la CPDT ».

La grille méthodologique se structure sous la forme d'une arborescence de questions, structurée elle-même en quatre points principaux explicités ci-dessous :

1. La formulation d'une question (environ deux-trois lignes) qui a été jugée pertinente et nécessaire à l'analyse des documents planologiques des Etats et régions voisins. La dizaine de questions formulées tente d'intégrer les causalités et impacts potentiels tant directs qu'indirects des projets de plans soumis à une consultation transfrontière. Chaque question doit en outre être compréhensible de manière séparée (« *self-understanding* ») ;
2. La justification de cette question pour l'analyse : il s'agit ici d'expliquer pourquoi l'équipe de recherche a jugé pertinent de poser cette question et quel est le lien, la continuité avec le territoire wallon ;
3. Une série de sous-questions sont ensuite posées afin de préciser la question plus générale. Celles-ci traitent de sous-thématiques et permettent au lecteur d'envisager le plus d'aspects possibles en lien avec la question principale. Ces sous-questions permettront notamment d'envisager systématiquement les menaces et opportunités du document étudié pour le territoire wallon ;
4. Les données : ce point a pour objet de repérer quelles sont les données qu'il faudra a priori mobiliser pour répondre de manière circonstanciée à la question posée. Des indicateurs éventuels pourront être mobilisés. A cet effet, nous proposons les indicateurs qui ont été produits dans le cadre du diagnostic territorial du SDER produit par la CPDT en 2011. Celui-ci offre en effet de nombreux indicateurs récents relatifs au territoire wallon.

Nous avons opté pour cette approche méthodologique pour plusieurs raisons qui justifient cette démarche. Tout d'abord, nous avons été confrontés à la nécessité de remonter en généralisation afin de pouvoir dégager une grille d'analyse qui soit adaptable à l'ensemble des situations/plans qui peuvent se présenter à la Région wallonne. Il s'agit en effet de la seule méthode que nous avons trouvée qui soit applicable potentiellement à tout type de (projet de) plan. On peut en effet constater la diversité des plans pouvant être proposés à la consultation et à l'avis de l'Administration wallonne.

Nous avons veillé à suivre, lors de l'élaboration de cette liste, les principaux thèmes évoqués dans le cadre du diagnostic territorial du SDER réalisé en 2011. Même si l'ensemble des thèmes qui y sont développés ne sont pas repris dans les « grandes questions » à se poser, la majorité d'entre eux y sont traités directement ou indirectement. L'adaptation a été justifiée par le caractère transfrontalier spécifique des éléments étudiés dans le cadre de la présente expertise.

Préalablement à cette grille méthodologique, nous avons élaboré une « boîte à outils » qui rassemble une série d'informations « de base », préalable utile à l'analyse des documents frontaliers. Il traite notamment de la hiérarchie et de l'organisation des documents d'aménagement dans les dix territoires frontaliers de la Wallonie : Région flamande, Région de Bruxelles-Capitale, Luxembourg, Province du Limbourg néerlandais, Régions Lorraine, Picardie, Champagne-Ardenne et Nord-Pas-de-Calais, Länder de Rhénanie-du-Nord-Westphalie et Rhénanie-Palatinat. Cette boîte à outils servira de source d'informations principale pour la personne en charge d'analyser le document frontalier et lui permettra de trouver des renseignements sur les outils de l'aménagement du territoire spécifiques à chaque territoire étudié et sur l'insertion du document étudié dans un contexte planologique spécifique.

2. PRODUCTION DE LA GRILLE

Le point relatif à la production de la grille comprend dès lors deux parties : la première traite de la boîte à outils que nous venons d'évoquer, la seconde développe la grille méthodologique comme telle.

2.1 LA BOITE A OUTILS

Cette boîte devrait permettre de répondre, lorsque l'information est disponible ou que les différents paramètres proposés ont effectivement été intégrés dans les documents des territoires frontaliers, aux questions suivantes :

- Quelle est la force juridique du document étudié ?
- S'il y a des différences de statut juridique, quelle est la force juridique des différentes parties du document ?
- Quel est le rapport juridique avec les documents d'affectation du sol ?
- Quelle est l'articulation entre le document étudié et les autres documents d'aménagement du territoire ?
Remarque : la boîte à outils y répondra pour les documents existants au moment de son élaboration.
- Si l'information existe, le périmètre du plan est-il connu « à l'avance » ?
Remarque : dans le cas contraire, il faudra se reporter à la question n°1 de la grille méthodologique ci-dessous.
- Quelle est la périodicité du document, sa « durée de vie » ?
- S'agit-il d'un document stratégique général ou d'un document sectoriel :
S'il est sectoriel, il faudra envisager son articulation avec l'aménagement du territoire – que celui-ci soit explicitement envisagé dans le document ou pas.
Remarque : un inventaire systématique des documents sectoriels existants ne pourra toutefois pas être réalisé dans le cadre de la présente expertise. Seul l'un ou l'autre document sera mentionné.

A cet effet, un état des lieux des documents existants dans les régions et Etats voisins et de leur hiérarchie et articulation est produit dans le cadre de la présente expertise. Celui-ci devra toutefois être régulièrement remis à jour vu l'évolution rapide de ce type de documents et de la législation qui les encadre.

L'objectif consiste dès lors à donner un ensemble d'informations sur le contexte de l'aménagement du territoire dans chacun des dix territoires frontaliers de la Wallonie afin que la personne en charge de l'analyse des documents frontaliers puisse trouver un maximum d'informations « de base » nécessaires à l'analyse des documents planologiques soumis à la consultation transfrontière.

Comme indiqué dans la liste ci-dessus, le périmètre des plans soumis à l'étude sera intégré dans cette boîte à outils lorsqu'il est « connu » d'avance. Pour chaque question thématique (n°4 à 9), la partie du territoire wallon qui pourra être impactée par le projet de plan sera également étudiée (nous vous invitons à vous référer à cet effet à la grille méthodologique comme telle). En effet, le territoire concerné pourra varier d'une thématique à l'autre.

La boîte à outils intègre également un bref descriptif des coopérations transfrontalières majeures qui sont développées entre les territoires frontaliers de la Wallonie et la Wallonie (ou une composante territoriale en faisant partie).

Dix régions frontalières de la Wallonie seront ainsi étudiées dans le cadre de la présente boîte à outils. Une réponse sera apportée à chacune des questions exposées en introduction ci-dessus dès que cela sera possible.

Cette boîte à outils est dès lors elle-même divisée en deux parties principales : la première aborde la question des documents d'aménagement du territoire dans les différents territoires frontaliers ; la seconde traite plus spécifiquement des coopérations transfrontalières majeures.

2.1.1 Présentation des documents planologiques dans les différents territoires frontaliers

2.1.1.1 La Région de Bruxelles-Capitale

L'**ordonnance organique** de la planification et de l'urbanisme (OOPU du 29 août 1991) – devenue Cobat (Code bruxellois de l'aménagement du territoire) – constitue la référence juridique de l'aménagement du territoire en Région de Bruxelles-Capitale.

Le **Plan régional de développement** (PRD – dans sa version de 2002 ; consultable à l'adresse suivante : <http://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-de-developpement/le-plan-regional-de-developpement-prd/prd/le-prd-de-2002-1>) constitue à l'heure actuelle le principal document stratégique d'aménagement du territoire à Bruxelles. Ce plan à caractère indicatif (mais contraignant pour les pouvoirs publics) a été adopté en 1995 et actualisé en 2002 (notamment afin d'y inclure les zones leviers devant faire l'objet d'un schéma directeur et dès lors d'un développement spécifique). Il porte sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.

Depuis 2009, la Région de Bruxelles-Capitale a lancé la révision du PRD vers un PRDD (plan régional de développement durable - www.prdd.be et www.adt-ato.be/fr/node/185) devant intégrer les nouveaux défis auxquels doit faire face le territoire bruxellois. Dans ce cadre, la réflexion « Bruxelles Métropole 2040 » (www.prdd.be/news/colloque-bruxelles-m%C3%A9tropole) a également été lancée ; trois bureaux d'études ont été choisis afin de formuler des orientations et des propositions concrètes pour le développement futur de Bruxelles, avec pour périmètre de réflexion la zone RER (dépassant les frontières de la Région de Bruxelles-Capitale). Les constats et idées tirés de ce processus « Bruxelles Métropole 2040 » ont été présentés au public le 19 mars 2012 et seront intégrés dans le futur Plan régional de développement durable.

Le projet de PRDD se développe toutefois à deux échelles temporelles et deux échelles spatiales distinctes : en effet, d'une part, le PRDD est élaboré avec comme horizon de réflexion 2020 et porte sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale et, d'autre part, « Bruxelles Métropole » porte sur le territoire de la zone RER et a pour horizon 2040.

Le **schéma directeur**, autre outil d'aménagement, définit quant à lui des orientations et des tendances pour des zones stratégiques de Bruxelles : les ZIR (zones d'intérêt régional, définies dans le plan régional d'affectation du sol), les zones-leviers et les PIR (périmètres d'intérêt régional). Le schéma a valeur indicative et ne remplace dès lors pas les plans particuliers d'affectation du sol (voir ci-dessous) mais peut proposer des orientations pour l'élaboration de ces derniers. Quatre schémas directeurs ont été approuvés jusqu'à aujourd'hui : Botanique, Europe, Tour & Taxis et RTBF-VRT. Deux autres schémas sont en cours d'élaboration : Delta et Schaerbeek-Formation (informations sur www.urbanisme.irisnet.be).

De valeur indicative mais contraignants pour les pouvoirs publics, les **plans communaux de développement** (PCD) peuvent être élaborés par les communes pour leur territoire tout en respectant PRD et PRAS (plan régional d'affectation du sol). Le PCD doit porter sur l'ensemble du territoire communal et traite de la revitalisation de l'habitat, du soutien à un développement économique intégré et/ou d'un environnement durable. En 2010, sept des dix-neuf communes bruxelloises disposaient d'un PCD approuvé par la Région de Bruxelles-Capitale.

Le **Plan régional d'affectation du sol** (PRAS) a, quant à lui, une valeur réglementaire et dès lors force obligatoire. Le PRAS définit l'affectation du sol pour chaque parcelle du territoire bruxellois ; il se trouve au sommet de la hiérarchie des plans réglementaires. Le Cobat (Code bruxellois de l'aménagement du territoire) prévoit à son article 24 que le PRAS s'inscrit « dans les orientations du PRD en vigueur le jour de son adoption ».

Le « PRAS démographique » est un processus qui a quant à lui été lancé en 2011 par la Région de Bruxelles-Capitale et qui vise à modifier partiellement le PRAS afin de faire face au défi de la croissance démographique et de ses conséquences pour le territoire bruxellois (besoins en logements, en écoles). La version définitive de ce plan devrait entrer en vigueur dans le courant de l'année 2012.

Les **plans particuliers d'affectation du sol** (PPAS), qui ont également une valeur réglementaire, complètent et précisent le PRAS et ne peuvent s'en écarter (sauf dérogation). Les PPAS sont élaborés non plus à l'échelle de la région mais par les communes ((sur leur propre initiative ou dans un délai imposé par la Région) et portent sur une partie du territoire communal.

Tout comme en Wallonie, la Région de Bruxelles-Capitale dispose de **règlements communaux et régionaux d'urbanisme** (RRU et RCU). Le RRU comprend sept titres traitant diverses thématiques : les caractéristiques des constructions et de leurs abords, les normes d'habitabilité des logements, les chantiers, l'accessibilité des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite, les publicités et les enseignes, la voirie, ses accès et ses abords et finalement les normes de stationnement en dehors de la voie publique. Les différents aspects de ce RRU peuvent également être visualisés sur www.brugis.irisnet.be/openbrugis/Default.aspx?lang=fr. Le RRU est valable sur l'ensemble du territoire de la Région de Bruxelles et a un caractère réglementaire, comme son nom l'indique.

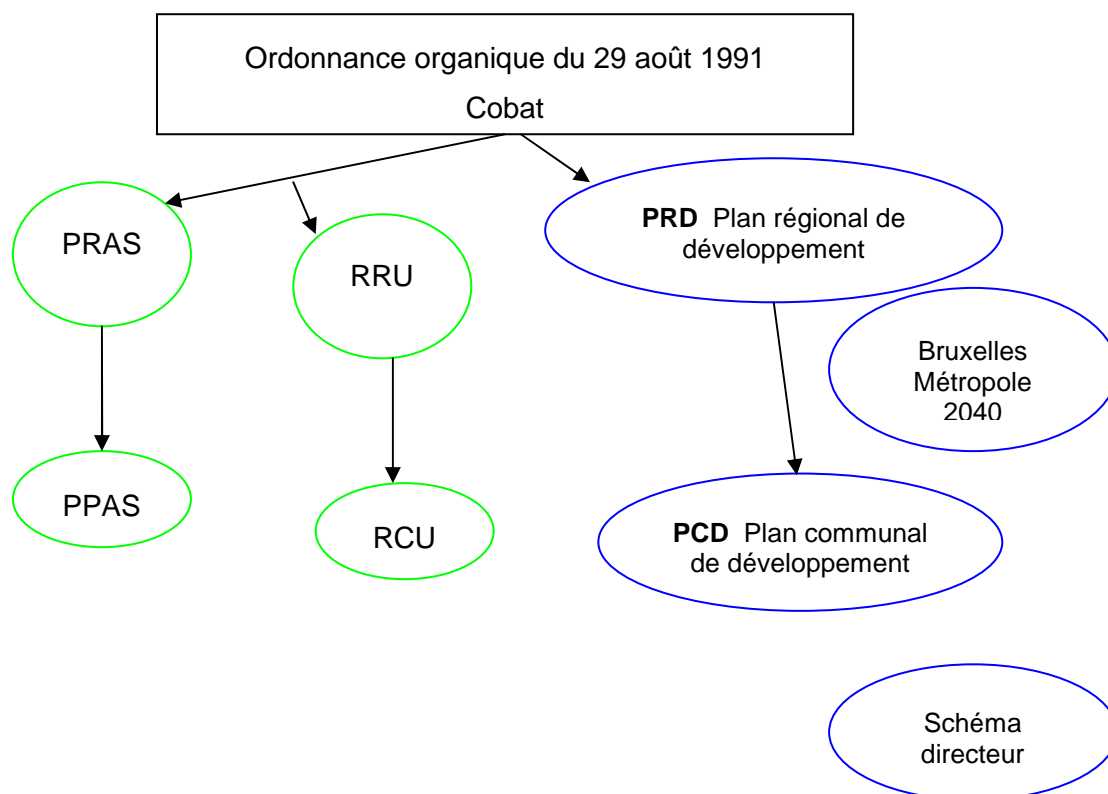
Le RCU, règlement communal d'urbanisme, couvre, quant à lui, tout ou partie du territoire communal et précise ou complète le RRU. En consultant le site de chaque commune, le lecteur pourra trouver les informations concernant les RCU qui y ont été adoptés.

La Région de Bruxelles-Capitale a mis en place un site interactif permettant de visualiser la plupart des données relatives au PRAS, au règlement régional d'urbanisme, aux PPA, etc. :

www.brugis.irisnet.be/openbrugis/Default.aspx?lang=fr et également sur www.brugis.irisnet.be/brugis/framesetup.asp.

La Région de Bruxelles-Capitale a également adopté un **plan régional des déplacements** Iris 2 en 1998 et l'a modifié en 2011. Il s'agit d'un document stratégique d'orientation des politiques de déplacements à Bruxelles qui a pour horizon de réflexion 2015-2020. Ce document qui porte sur l'ensemble du territoire bruxellois peut être consulté à l'adresse suivante : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/en-quelques-mots.

Figure 1 : Articulation entre les documents réglementaires et stratégiques d'aménagement du territoire en Région de Bruxelles-Capitale



Légende :

----- : documents contraignants

----- : documents d'orientation

2.1.1.2 La Région flamande

Les décrets du 24 juillet 1996 et du 18 mai 1999 constituent la base légale du système d'aménagement du territoire et de la planification spatiale en Flandre.

L'outil stratégique de l'aménagement du territoire y est le *Ruimtelijk Structuurplan* (schéma de structure d'aménagement). A l'échelle de la région, le ***Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen*** (RSV - www.rsv.vlaanderen.be/nl/overRsv) a été adopté une première fois en 1997, révisé en 2003 et actualisé et partiellement révisé en 2011. Ce document d'orientation est contraignant pour les autorités publiques flamandes. Il présente le cadre général de la planification régionale et porte dès lors sur l'ensemble du territoire régional flamand. Il comporte trois grandes parties : informative, indicative et obligatoire (cette dernière comprend les dispositions obligatoires pour les pouvoirs publics). Ce document aborde six thématiques principales : le logement, l'emploi, les infrastructures linéaires, le tourisme, la récréation et les sports, l'agriculture, la nature et la forêt et finalement la politique foncière et immobilière. Le RSV traite également la question de la zone stratégique flamande autour de Bruxelles (*Vlaams strategische gebied rond Brussel*) et propose des orientations spécifiques pour ce territoire proche de la capitale.

D'autres réflexions stratégiques à long terme pour le territoire de la Région flamande ont été lancées plus récemment, dont le Livre vert « *Vlaanderen in 2050 : mensenmaat in een metropool ? Beleidsplan Ruimte Vlaanderen* » - La Flandre en 2050 : à taille humaine dans une métropole: la politique d'aménagement du territoire en Flandre – paru en mai 2012 (www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/br2012/groenboek_beleidsplanruimte.pdf).

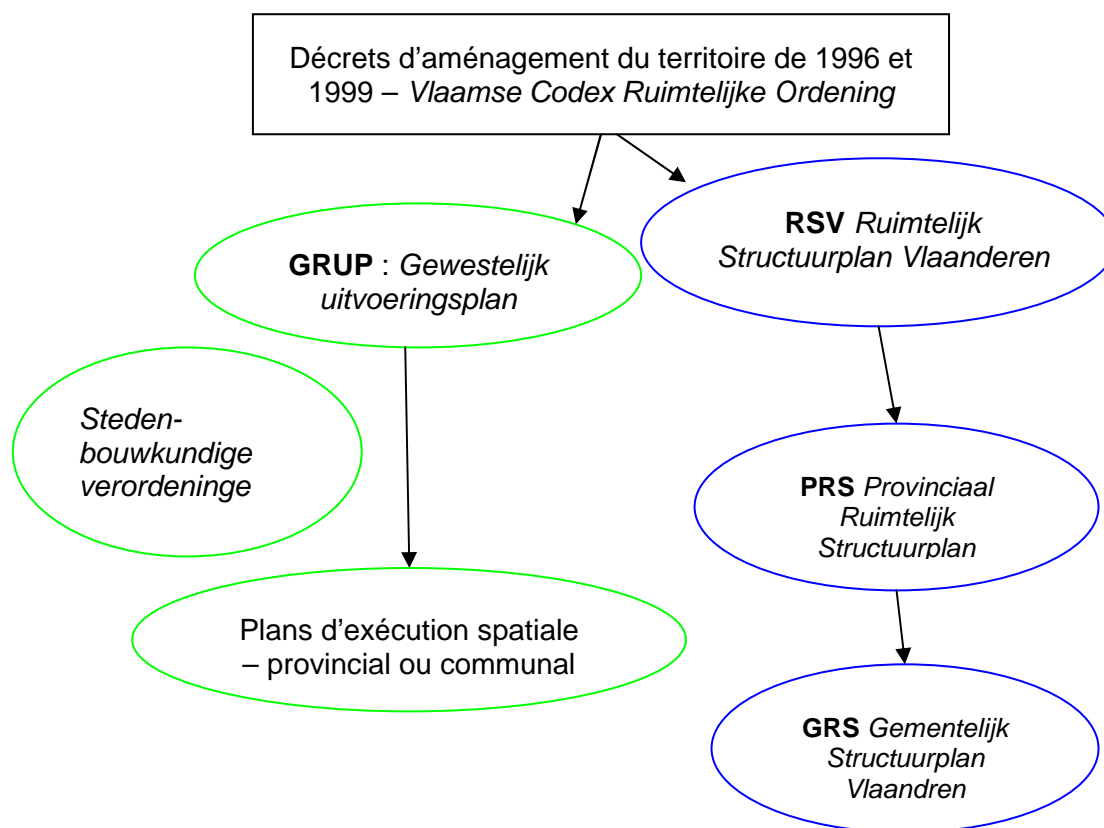
Aux niveaux inférieurs, les provinces et les communes produisent également des plans stratégiques et doivent adopter respectivement des **provinciaal ruimtelijke structuurplannen** – schémas de structure d'aménagement provincial (PRS) – et des **gemeentelijke ruimtelijke structuurplan** – schéma de structure d'aménagement communal (GRS) (www.ruimtelijkeordening.be). Ces plans stratégiques élaborés aux échelles communale et provinciale sont indicatifs et doivent être conformes aux documents supérieurs (RSV et les plans communaux conformes aux plans provinciaux – ces derniers étant soumis à l'approbation de la députation provinciale). Les cinq provinces flamandes possèdent un PRS, celui-ci étant obligatoire, approuvé par le gouvernement flamand. Le plan stratégique communal n'est par contre pas obligatoire, les communes décident si elles veulent en élaborer un. Des communes peuvent en outre se rassembler pour adopter un plan stratégique commun.

Les plans d'affectation du sol (plans de secteur) ont été approuvés en Flandre dans les années 70 et 80 (les avant-projets ayant démarrés dans les années 1960). En Flandre, les **gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen** (GRUP) – plan d'exécution spatiale régional – constituent aujourd'hui les plans d'affectation du sol, modifiables par les autorités régionales (www.ruimtelijkeordening.be/Default.aspx?tabid=14390). Ces GRUP ont un caractère réglementaire. Les provinces et les communes peuvent également adopter des **plans d'exécution spatiale**. Ces plans viennent préciser à une échelle plus fine les prescriptions des GRUP.

La Flandre s'est également dotée de règlements d'urbanisme, les **stedenbouwkundige verordeningen** et ce aux trois niveaux de pouvoir également (www.ruimtelijkeordening.be/Default.aspx?tabid=13847).

Le Code flamand prévoit également des dispositions spécifiques pour des *Bijzonderheden betreffende sommige grootschalige stedenbouwkundige projecten* – informations sur les grands projets de planification. Il s'agit de deux types de projets : les premiers étant reconnus d'intérêt régional (*Ruimtelijke projecten van gewestelijk strategisch belang*), les seconds étant reconnus de grand intérêt local et stratégique (*Ruimtelijke projecten van groot lokaal en strategisch belang*).

Figure 2 : Articulation entre les documents réglementaires et stratégiques d'aménagement du territoire en Région flamande



Légende :

----- : documents contraignants

----- : documents d'orientation

2.1.1.3 Le Luxembourg

La politique d'aménagement du territoire est régie au Grand-Duché de Luxembourg par la loi du 21 mai 1999 concernant l'aménagement du territoire.

Le principal document stratégique d'aménagement du territoire est le **Programme directeur de l'aménagement du territoire** (PDAT) qui porte sur l'ensemble du territoire national luxembourgeois. Adopté en 2003, c'est un document relativement général d'orientation (et dès lors non contraignant). Il n'est pas intégré dans une loi ou un règlement grand-ducal.

Il a été suivi en 2004 par l'**IVL** – *Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept*, concept intégré des transports et de l'aménagement du territoire – dont l'objectif consiste à penser conjointement ces deux thématiques en fournissant des objectifs chiffrés à atteindre à l'horizon 2020 (notamment en ce qui concerne l'augmentation de la part modale des transports en commun). Le constat de base de ce document est le suivant : « les infrastructures de transport doivent être considérées comme éléments structurants pour le développement urbain et rural et non – comme c'était le cas jusqu'ici – comme conséquence inéluctable de ce même développement »¹. A nouveau, ce document porte sur l'ensemble du territoire du Grand-Duché même s'il se penche plus spécifiquement sur certains axes de développement. Il n'est par ailleurs pas contraignant.

Une première évaluation de ce document a été réalisée en mai 2008. Cette évaluation mettait en exergue que les tendances relatives aux différents objectifs chiffrés de l'IVL n'allaient pas dans le sens préconisé par celui-ci.

Le développement d'outils complémentaires au PDAT a été prévu dans la loi du 21 mai 1999. En effet, son article 3, paragraphe 2 stipule :

Les moyens à mettre en œuvre par le ministre pour l'exécution de la politique d'aménagement du territoire du Gouvernement sont notamment :

- Le programme directeur du territoire ;
- Les plans directeurs régionaux et les plans directeurs sectoriels ;
- Les plans d'occupation du sol.

Le paragraphe 5 de ce même article précise également :

Lors de la détermination des objectifs en matière d'aménagement du territoire, le Gouvernement collabore avec les Etats et les régions voisines en vue de coordonner les politiques d'aménagement respectives. La mise en œuvre de cette politique se fera principalement au niveau intercommunal transfrontalier.

L'IVL n'est par contre pas du tout mentionné dans cette loi de 1999.

Le **plan directeur sectoriel** (il en existe aujourd'hui quatre principaux et trois secondaires) a quant à lui une valeur obligatoire via son insertion dans un règlement grand-ducal. L'article 9, § 5 de la loi du 21 mai 1999 prévoit : « le plan sectoriel, après délibération du Gouvernement en conseil, est déclaré obligatoire par règlement grand-ducal ». L'article 19 le confirme : « le plan directeur régional, le plan directeur sectoriel et le plan d'occupation du sol déclarés obligatoires en vertu des articles 8, 9 et 14 de la présente loi modifient de plein droit les plans ou projets d'aménagement communaux dans la mesure où ces derniers sont incompatibles avec ces plans ». Les communes doivent donc s'y conformer lors de l'adoption ou de la modification de leurs plans d'aménagement. Les PDS devant s'inspirer de l'IVL et du PDAT, les objectifs plus larges poursuivis par ces derniers trouvent leur concrétisation « juridique » à travers ces plans sectoriels qui portent également sur l'ensemble du territoire luxembourgeois.

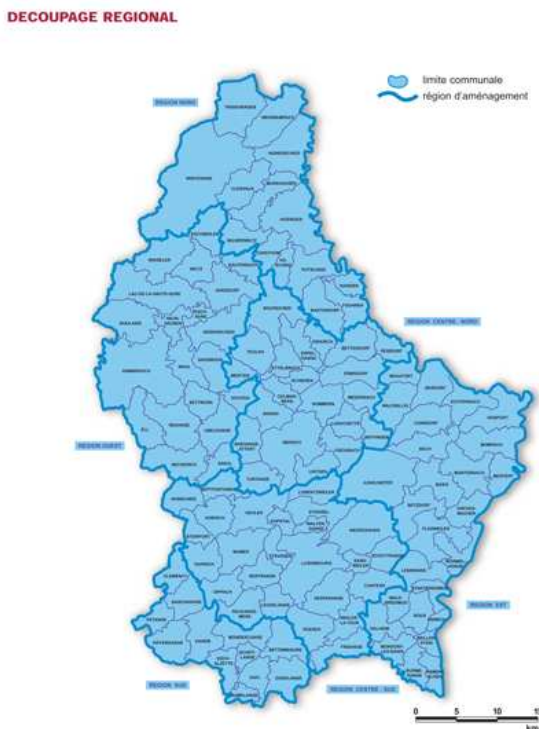
Les quatre plans directeurs sectoriels primaires portent sur les zones d'activités économiques, le logement, les paysages et le transport. Ces plans sont actuellement toujours à l'état d'avant-projets et n'ont dès lors pas encore été adoptés définitivement.

Les trois plans directeurs sectoriels secondaires portent sur les lycées, les décharges pour déchets inertes et les stations de base pour réseaux publics de communication mobile. Ces trois plans ont quant à eux été déclarés obligatoires via leur intégration dans un règlement grand-ducal, en 2005 et 2006.

¹ Programme directeur d'aménagement du territoire, Grand-Duché de Luxembourg, Ministère de l'Intérieur, Direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, adopté par le Gouvernement luxembourgeois le 27 mars 2003, p. 174.

Des **plans directeurs régionaux** sont également prévus par la loi du 21 mai 1999, découpant le territoire luxembourgeois en six régions d'aménagement. Pour chacune, un plan doit être élaboré en coopération avec les communes. Seules les régions sud et ouest ont lancé des processus de concertation préparatoires, souvent informels, dans l'optique d'adopter un plan directeur régional. Ces plans ne peuvent pas être imposés par l'Etat luxembourgeois aux régions. En vertu du principe de subsidiarité, ce sont les acteurs locaux qui s'organisent pour les définir ; il revêtira toutefois la force obligatoire par son intégration dans un règlement grand-ducal. Ces plans ont également vocation à orienter les développements locaux². Ces plans peinent néanmoins à se concrétiser jusqu'à présent.

Figure 3 : Les six régions d'aménagement au Luxembourg



Source : Département de l'Aménagement du territoire, « Plans régionaux », [en ligne] : www.dat.public.lu/plans_caractere_reglementaire/plans_regionaux/carte_decoupage_regional.pdf, consulté le 5 juin 2012.

Le **plan d'occupation du sol** a une valeur réglementaire et doit être conforme au Luxembourg aux documents d'orientation et supérieurs que sont : le PDAT, les plans directeurs sectoriels ainsi que les plans régionaux.

Il faut distinguer au Luxembourg le plan national d'affectation du sol des plans élaborés à l'échelle communale. Le premier est aujourd'hui élaboré à l'initiative du gouvernement luxembourgeois réuni en conseil. Trois plans d'occupation du sol portant sur des terrains spécifiques ont été élaborés, à savoir : « Aéroports et environs », « Campus scolaire Tosseberg et environs » et « Lycée technique Mathias Adam ».

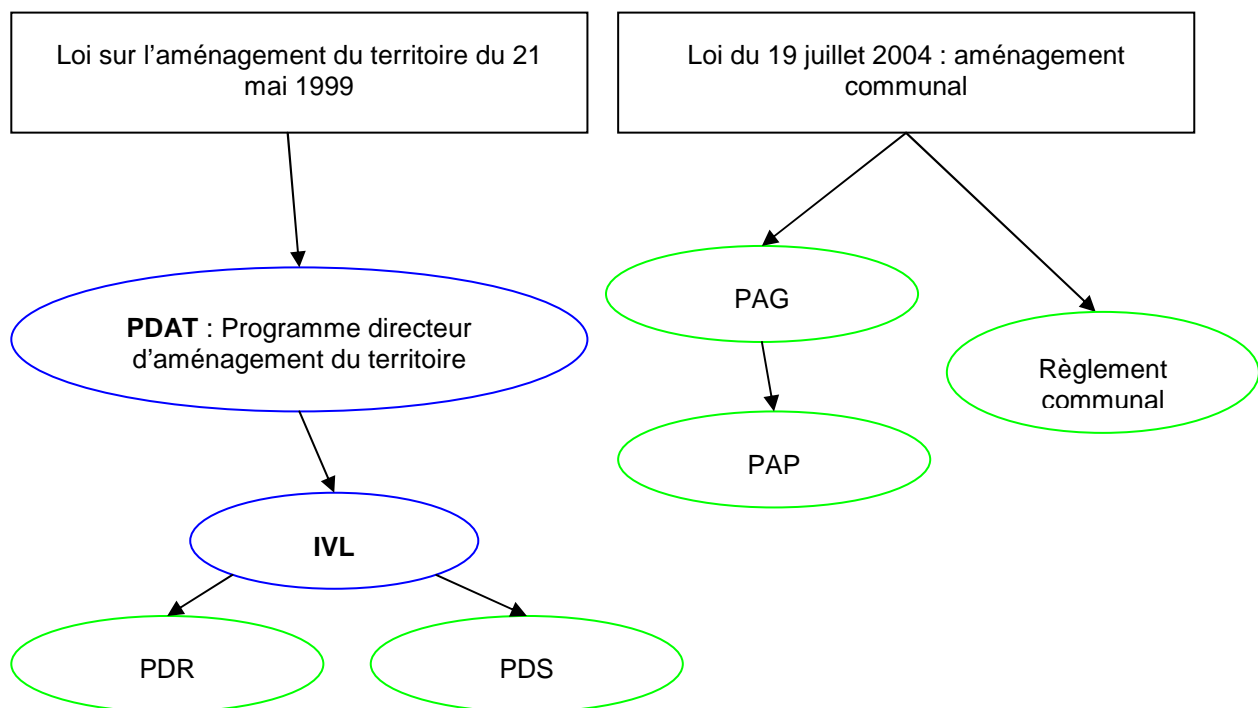
Tous ces documents sont consultables directement sur le site du Département de l'Aménagement du Territoire du Luxembourg : www.dat.public.lu/departement/index.html.

² Département de l'Aménagement du Territoire, Grand-Duché de Luxembourg, « Plans régionaux », [en ligne] : www.dat.public.lu/plans_caractere_reglementaire/plans_regionaux/index.html, consulté le 8 août 2012.

Par ailleurs, les communes se dotent également, d'une part, d'un PAG (plan d'aménagement général – portant sur tout le territoire communal et à caractère réglementaire) et, d'autre part, d'un PAP (plan d'aménagement particulier – portant sur un quartier et précisant le PAG). Ces documents sont quant à eux régis par la loi du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement rural (Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région -> Relations avec les communes : www.miat.public.lu/rerelations_communes/index.html).

Toutes les communes sont obligées de se doter d'un PAG. Chaque commune est en outre tenue d'édicter un règlement sur les bâtisses, les voies publiques et les sites (Art. 38 de la loi du 19 juillet 2004).

Figure 4 : Articulation entre les documents réglementaires et stratégiques d'aménagement du territoire au niveau national et régional au Grand-Duché de Luxembourg



Légende :

----- : documents contraignants

----- : documents d'orientation

2.1.1.4 Les Pays-Bas (Province du Limbourg)

La loi sur l'aménagement du territoire a été adoptée en 1965 aux Pays-Bas et a été modifiée à plusieurs reprises. La dernière modification de la loi date de 2008 avec l'entrée en vigueur de la **WRO** (*wet ruimtelijke ordening* - www.rijksoverheid.nl) ayant pour objectif d'assurer une simplification des procédures et une clarification des responsabilités de chaque niveau de pouvoir. C'est le Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement qui est en charge de l'aménagement du territoire aux Pays-Bas depuis la fusion entre deux ministères en 2010. Cette loi vise toutefois à définir la planification spatiale du niveau du royaume à celui de la commune.

Cette WRO apporte des modifications importantes. En effet, elle généralise les *structuurvisie* qui constituent aujourd'hui des notes politiques visant à définir les orientations planologiques aux trois échelles nationale, provinciale et communale aux Pays-Bas. Cette loi prévoit également que les communes seront de plus en plus responsables des politiques d'aménagement du territoire.

Le Gouvernement néerlandais a par ailleurs décidé de se concentrer sur treize intérêts nationaux en matière d'aménagement – les autres étant de la responsabilité des communes et provinces – à savoir : un bon climat d'investissements dans les régions urbaines, une utilisation efficace du sous-sol, l'amélioration de la qualité de l'environnement, etc.

En mars 2012, le document SVIR – **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte** : *Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig* (vision pour l'infrastructure et l'espace : les Pays-Bas compétitifs, accessibles, agréables à vivre et sûrs) - remplace une série de documents préexistants tels que la *Nota Ruimte* mais aussi la *Nota Mobiliteit*, la *Structuurvisie Randstad 2040*, *Structuurvisie voor de Snelwegomgeving*, etc.

Ce document est consultable à l'adresse suivante : www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/ruimtelijke-ordening-en-bereikbaarheid/documenten-en-publicaties/rapporten/2012/03/13/structuurvisie-infrastructuur-en-ruimte.html.

Depuis le début des années 1960, une Note sur l'aménagement du territoire est produite environ tous les dix ans aux Pays-Bas. Il s'agit d'une note de politique qui vise à définir les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Cette vision définit les grands projets dans lesquels les Pays-Bas doivent investir. Ce document, qui a pour horizon de réflexion général 2040, poursuit toutefois trois grands objectifs d'ici 2028 : améliorer la compétitivité, l'accessibilité du territoire et la qualité de l'environnement. Il propose des objectifs relativement précis pour un document de cette envergure. Il porte sur l'ensemble du territoire des Pays-Bas.

Le SVIR prévoit en outre de transférer plus de compétences en matière de mobilité et d'aménagement du territoire aux provinces et aux communes car ces autorités sont jugées plus à même de connaître les réalités locales et régionales. Elles reçoivent dès lors de nouvelles compétences en matière de localisation des entreprises, de logement, de paysage et de nature, etc.

A l'échelle provinciale, il existe les plans provinciaux stratégiques (**streekplannen**) qui sont indicatifs et qui présentent pour l'ensemble de la province ou une partie de celle-ci les grands axes du futur développement. Le nouveau SVIR devrait toutefois modifier les orientations relatives aux politiques communales et provinciales en matière d'aménagement du territoire et de mobilité.

Le **provinciaal omgevingsplan Limburg** – POL (<http://portal.prvlimburg.nl/poldigitaal>) – de la Province du Limbourg néerlandais a été adopté en 2001 et modifié en 2006. Il constitue le *streekplan* pour la province du Limbourg. Des « POL aanvulligen » (« ajouts »), qui ont la même force (à savoir indicative) que le POL, viennent actualiser celui-ci sur une série de thèmes plus spécifiques (de manière parfois très opérationnelle). Le dernier POL-aanvulling intitulé « *Verstedelijking, gebiedsontwikkeling en kwaliteitsverbetering* » (l'urbanisation, le développement régional et l'amélioration de la qualité), a été adopté le 18 décembre 2009.

Figure 5 : Les provinces des Pays-Bas



Source : De twaalf provincies, [en ligne] : <http://dailydutch.typepad.com/weblog/2009/02/de-twaalf-provincies.html>, consulté le 6 août 2012.

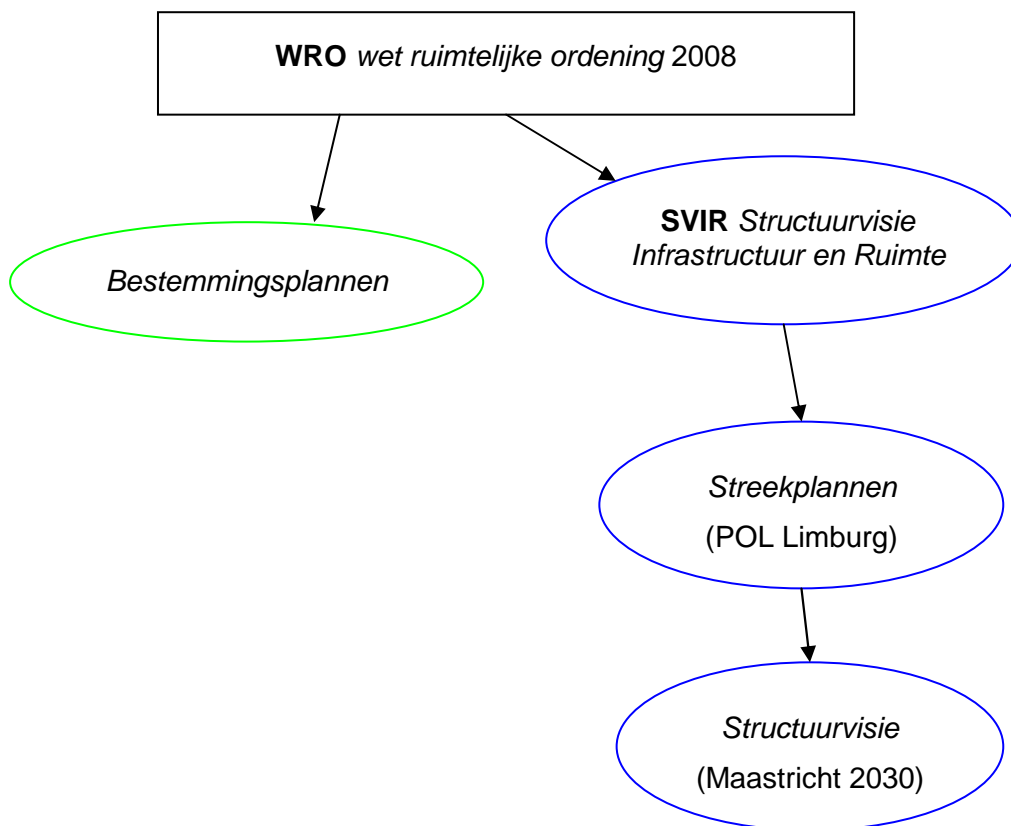
A l'échelle locale, les plans locaux d'affectation (*bestemmingsplannen*) ont quant à eux un caractère réglementaire. Ils constituent le principal document d'aménagement du territoire aux Pays-Bas et portent sur l'ensemble du territoire communal. Les *bestemmingsplannen* doivent par ailleurs intégrer les *structuurvisies* élaborées à l'échelle communale, provinciale ou nationale. Ils peuvent être consultés sur le site : www.ruimtelijkeplannen.nl. Les autorités communales peuvent également adopter des *beheersverordening* (règlements de gestion) pour compléter les *bestemmingsplannen*.

Par ailleurs, à l'avenir, les communes, les provinces et le niveau national devront mettre leurs plans en accès libre sur le site : www.ruimtelijkeplannen.nl.

A proximité de la frontière wallonne, la **Structuurvisie Maastricht 2030** a été adoptée en janvier 2012. De valeur indicative, elle vise à identifier les développements de la ville à l'horizon 2030, complétés par des projets plus concrets pour l'horizon 2020. L'adoption d'un tel plan à l'échelle communale a été rendu obligatoire. Le document peut être consulté en ligne (en deux parties) :

www.maastricht.nl/2030/files/Structuurvisie_Maastricht_2030_Deel_I_25-januari-2012.pdf et www.maastricht.nl/2030/files/Structuurvisie_Maastricht_2030_Deel_II_25-januari-2012.pdf.

Figure 6 : Articulation entre les documents réglementaires et stratégiques d'aménagement du territoire aux Pays-Bas



Légende :

----- : documents contraignants

----- : documents d'orientation

2.1.1.5 La France (Régions Picardie, Champagne-Ardenne, Lorraine et Nord-Pas-de-Calais)

La loi de réforme de la planification du 29 juillet 1982 fait le choix d'une régionalisation relative de la planification, l'Etat central préservant toutefois un droit de regard sur de nombreux documents élaborés au niveau régional. En effet, les **Contrats de projet Etat région** (CPER – anciennement contrat de plan Etat région) élaborés pour une période de cinq ans (actuellement 2007-2013) et qui impliquent une participation plus ou moins équivalente de l'Etat et des vingt-six régions (d'environ 13 milliards d'€) sont élaborés à l'initiative de la DATAR (Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale). Ces CPER abordent une dizaine de grandes thématiques : transport, écologie et énergie, enseignement supérieur et recherche, aménagement du territoire, agriculture et pêche, industrie, emploi, culture, santé, sport, tourisme.

Les CPER concernant les régions frontalières de la Wallonie peuvent être consultés en ligne (pour la période 2007-2013) :

- Champagne-Ardenne : <http://territoires.gouv.fr/sites/default/files/datar/champagne-ardenne-cper-2007-2013.pdf> ;
- Picardie : <http://territoires.gouv.fr/sites/default/files/datar/picardie-cper-2007-2013.pdf> ;
- Lorraine : <http://territoires.gouv.fr/sites/default/files/datar/lorraine-cper-2007-2013.pdf> ;
- Nord-Pas-de-Calais : <http://territoires.gouv.fr/sites/default/files/datar/nord-pas-de-calais-cper-2007-2013-annexe.pdf>.

A l'échelle nationale, les **Directives territoriales d'aménagement** (DTA), devenues DTADD (directives territoriales d'aménagement et de développement durable) depuis le Grenelle II de l'Environnement, traitent des zones particulièrement importantes pour le développement territorial en France. Les directives territoriales d'aménagement « peuvent fixer, sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. Elles fixent les principaux objectifs de l'Etat en matière de localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements, ainsi qu'en matière de préservation des espaces naturels, des sites et des paysages » (article L. 111-1-1 du Code français de l'Urbanisme). Les DTA sont donc élaborées sous la responsabilité de l'Etat et non pas uniquement des régions. Les SCoT et PLU (voir ci-dessous) doivent être conformes aux DTA. La DTA peut, malgré son caractère indicatif, comprendre des chapitres à valeur normative. Une DTA, adoptée en 2005, porte sur les Bassins Miniers Nord-Lorrains : une partie de la Lorraine voisine de la Belgique est donc couverte par ce document (région de Longwy-Thionville). Les périmètres de ces DTA ne sont pas connus à l'avance, ils sont définis au cas par cas.

En France, « seul le législateur national est habilité à déterminer les critères des aires d'applications des différents plans »³. La loi Voynet (c'est-à-dire la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire – LOADDT) du 25 juin 1999 et ses modifications, ont permis aux régions françaises de se doter d'un nouvel outil de planification stratégique, le **SRADT** : Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. En effet, cette loi ambitionne de « mobiliser, sur le terrain, toutes les énergies sur des projets concrets autour d'un pays ou d'une agglomération ». Cette loi, qui établit neuf schémas de services collectifs (SSC) se substituant au schéma national de 1995, prévoit que les SRAD(D)T devront être compatibles avec ces schémas.

L'objectif principal de la loi était de « créer la rupture » en intégrant plus la participation citoyenne et le développement durable à la politique d'aménagement du territoire en France. La Région Champagne-Ardenne a adopté son SRADT en 1993 et l'a actualisé en 2000 ; la Région Nord-Pas-de-Calais a adopté son SRADT en 2006 et la Région Picardie, son SRADDT, en 2009. L'objectif de ce schéma à valeur indicative est « de fixer les orientations fondamentales à moyen terme de développement durable du territoire régional, de veiller à la cohérence des projets d'équipement avec la politique de l'Etat et des différentes collectivités territoriales et de se substituer au plan de la région ».⁴ Le SRADT n'est pas un document contraignant et les régions ne sont pas obligées d'en adopter un. Il porte par ailleurs sur l'ensemble du territoire régional. La Lorraine est la seule des quatre régions frontalières à n'avoir pas entrepris les démarches pour se doter d'un tel document.

Pour une explicitation plus précise des enjeux, objectifs et thématiques abordés dans les trois SRADDT frontaliers du territoire wallon, nous vous invitons à consulter les rapports de recherche de la CPDT qui les analysent⁵. Il n'existe par ailleurs aucun lien juridique entre le SRADT et les documents locaux d'urbanisme.

³ PRIET F., « Rapport national. France », in « Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest », Colloque international de Genève-Lausanne, in *Les Cahiers du GRIDAUH*, série Droit comparé, n°15, 2006, p. 219.

⁴ VIE PUBLIQUE, « SRADT », [en ligne] : <http://www.vie-publique.fr/documents-vp/sradt.pdf>, consulté le 24 mai 2012.

⁵ CPDT, « Expertise 2 : Plans stratégiques des régions frontalières », Subvention 2007-2008, mars 2008.

Les **Directives régionales d'aménagement** (DRA) ne sont pas contraignantes non plus ; elles fournissent des orientations et des principes d'aménagement pour les autorités subordonnées. Les DRA traitent en général de thèmes importants pour l'aménagement du territoire : étalement urbain, etc. La Région Nord-Pas-de-Calais (sur les thèmes de la maîtrise de la périurbanisation et des trames bleue et verte) et la Région Picardie (sur les thèmes : continuités dans les vallées, quartiers de gare et nouvelles campagnes) ont prévu dans leur SRAD(D)T d'adopter des directives régionales d'aménagement qui sont valables pour l'ensemble du territoire régional ; celles-ci n'ont toutefois pas encore vu le jour.

A une échelle entre la région et le local, on trouve les **Schémas de cohérence territoriale** (SCoT). Mis en place par la loi SRU (solidarité et renouvellement urbain) en 2000, les SCoT constituent des outils de planification à l'échelle supra-communale visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles ayant un impact territorial et ce au travers des EPCI (établissements publics de coopération intercommunale). Le SCoT peut définir de manière précise une série de zones à protéger (naturelles,...) mais n'est pas contraignant au sens strict. Les SCoT ne sont pas obligatoires dans le sens où il n'est pas imposé aux autorités locales d'en adopter un (en vertu du principe de la décentralisation) ; par ailleurs, pour élaborer un SCoT, les communes doivent rassembler un minimum de 15.000 habitants. Ce dernier critère explique que certaines zones frontalières de la Wallonie ne se soient pas dotées d'un tel document : Montmédy (Meuse), Hirson (Picardie) ainsi que Givay et Rocroi (Ardenne). Les SCoT doivent par ailleurs être « réexaminés » au maximum tous les dix ans⁶.

Le SCoT doit aborder « les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques » (Art. L. 122-1 du code de l'urbanisme français).

Le Grenelle 2 de l'Environnement a par ailleurs élargi le champ d'action des SCoT qui peuvent désormais traiter de nouvelles thématiques comme le développement des communications numériques par exemple, et le Grenelle 2 définit en outre leurs priorités : densification, gestion économe de l'espace, respect des performances énergétiques et environnementales, etc.

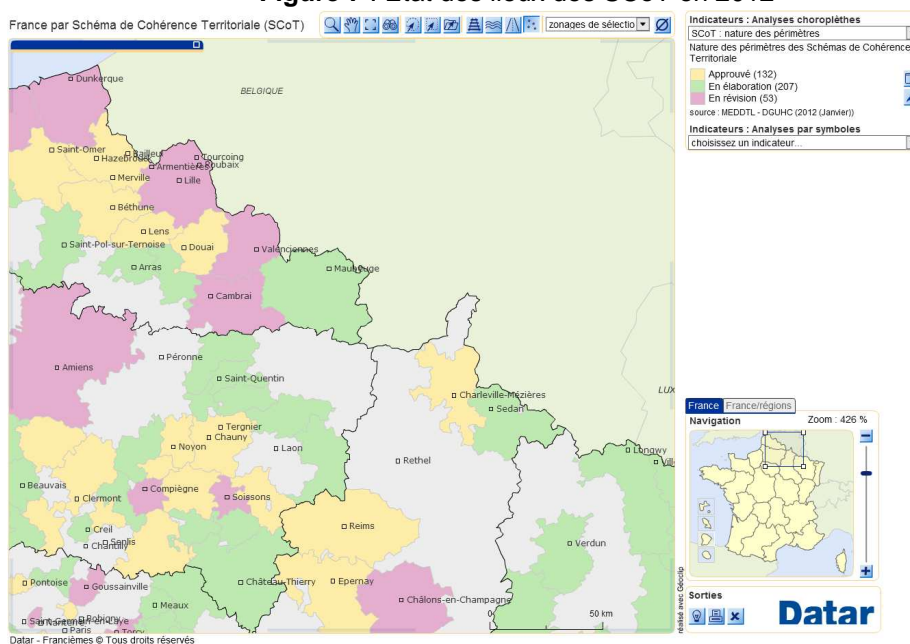
Nous avons réalisé un état des lieux des SCoT « frontaliers » existants dans les différentes régions (l'ensemble des périmètres des SCoT potentiels n'a toutefois pas été prédéfinie, comme on peut le constater sur la carte ci-dessous)⁷ :

- En Lorraine, le SCoT « Meurthe-et-Moselle Nord » (SCoT Nord 54) comprenant 111 communes et huit intercommunalités dont la région de Longwy. Le schéma est en cours d'élaboration ;
- En Champagne-Ardenne, le SCoT « Agglomération de Charleville-Mézières » a été adopté et le SCoT de Sedan est en cours d'élaboration ;
- Dans le Nord-Pas-de-Calais, des SCoT sont en projet ou en cours d'adoption tout le long de la frontière belge. Ceux de Lille-Métropole et de l'arrondissement de Valenciennes sont en cours de révision. Le SCoT de Sambre-Avesnois est en cours d'élaboration (données janvier 2012) ;
- En Région Picardie, il n'y a actuellement aucun SCoT, notamment pour les raisons évoquées ci-dessus (minimum de population).

⁶ Ministère de l'Egalité des territoires et du Logement, « SCoT : présentation générale », [en ligne] : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-generale,13896.html>, consulté le 8 août 2012.

⁷ Cette liste devra toutefois être régulièrement mise à jour via la consultation du site référencé dans la présente boîte à outils.

Figure 7 : Etat des lieux des SCoT en 2012



Source : L'Observatoire des Territoires, « Nature des périmètres des schémas de cohérence territoriale », [en ligne] :

http://indicateurs.territoires.gouv.fr/indicateurs/ind_gcp/geodb_fr.php?typind=l&cle=379&indic=F_Scot_Adm_379&lang=fr&maille=scot, consulté le 22 août 2012.

A l'échelle locale, ce sont les **Plans locaux d'urbanisme (PLU)** qui définissent l'affectation du sol en France. Ces plans peuvent être élaborés à l'échelle communale ou intercommunale (EPCI – établissement public de coopération intercommunale) et doivent couvrir l'ensemble du territoire des communes concernées. Ces plans sont contraignants ; toutes les communes ne se sont toutefois pas encore dotées d'un PLU (voir les articles R111-1 et suivants du Code français d'urbanisme pour les dispositions applicables en l'absence de documents d'urbanisme adoptés à l'échelle communale). Le PLU doit être compatible avec les SCOT, PLH, PDU.

D'un point de vue plus sectoriel, d'autres plans sont également intéressants et peuvent avoir un impact important en termes d'aménagement du territoire. Trois ont d'ailleurs été intégrés dans la hiérarchie des documents de la planification spatiale : le PLH (plan local de l'habitat), le PDU (plan des déplacements urbains) et le SDC (schéma de développement commercial)⁸. Ces trois types de document doivent être compatibles avec le SCoT et s'imposent aux PLU⁹.

Lille Métropole Communauté Urbaine a par exemple actualisé et révisé son PDU en 2010. L'adoption d'un PDU est obligatoire en France pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants (en vertu de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie adoptée en 1996).

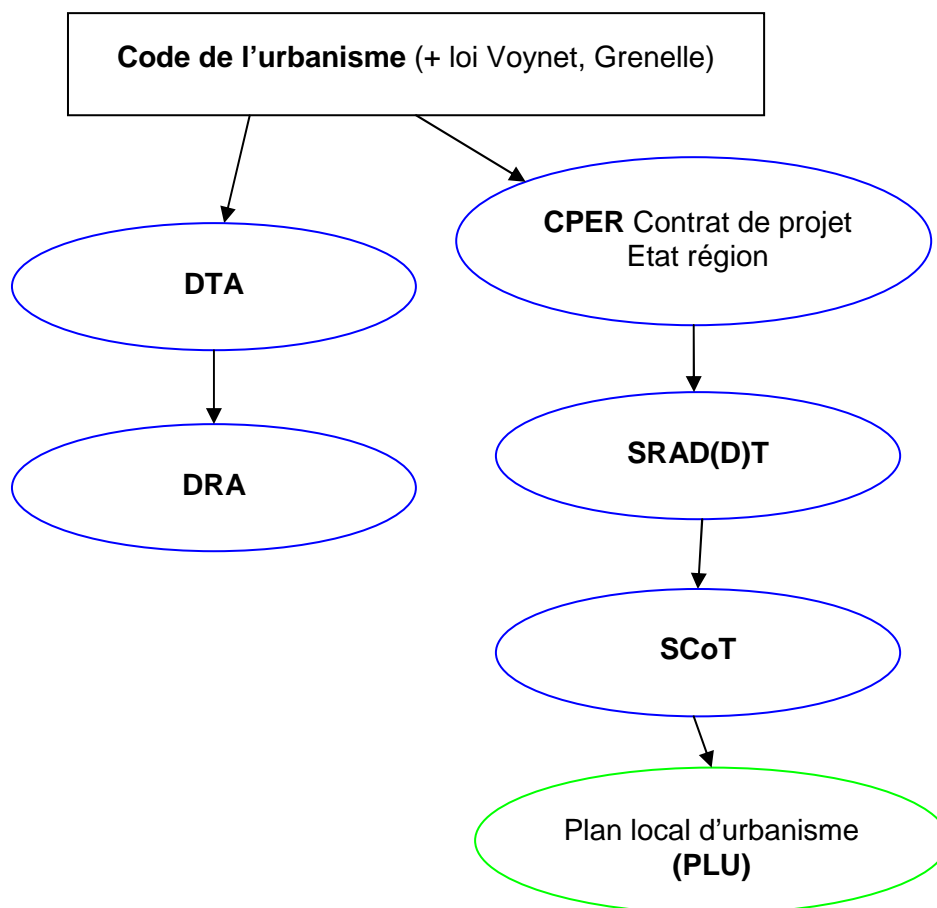
En outre, pour consulter les différents périmètres des documents français d'aménagement du territoire, le site de l'Observatoire des territoires dispose d'une cartographie interactive : http://zonages.territoires.gouv.fr/zonages/p3_territ_bis.php.

⁸ PRIET F., « Rapport national. France », in « Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest », Colloque international de Genève-Lausanne, in *Les Cahiers du GRIDAUH*, série Droit comparé, n°15, 2006, p. 247.

⁹ Ibid.

Site de la DATAR -> Les Dossiers -> Observatoire des territoires -> Ressources -> Découvrir les zonages concernant l'aménagement du territoire -> Entrée par périmètre ou entrée par territoire. Ce site permet de créer des cartes reprenant les territoires ou types de documents qui intéressent le lecteur mais également de télécharger toute une série de données.

Figure 8 : Articulation entre les documents réglementaires et stratégiques d'aménagement du territoire en France



Légende :

----- : documents contraignants

----- : documents d'orientation

2.1.1.6 L'Allemagne (Länder de Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat)

L'aménagement du territoire constitue une compétence des Länder en Allemagne, même si l'Etat fédéral continue à l'« encadrer » en définissant les principes généraux de l'aménagement et de l'urbanisme au travers de la ROG – **Raumordnungsgesetz** (loi fédérale cadre sur l'aménagement du territoire). Cette loi fondamentale contient l'obligation pour les Länder d'adopter une planification de leur territoire et de préciser les orientations pour les collectivités régionales et locales, chargées de leur mise en œuvre.

On retrouve pour chaque Land trois échelles principales de planification : celle du Land, le niveau régional et le niveau local.

Tout d'abord, le **Landesplanung** (planification supérieure) à l'échelle du Land comprenant le *Landesentwicklungsprogramm* et le *Landesentwicklungsplan* (le plan vient préciser et concrétiser le programme de développement spatial qui définit essentiellement les grands objectifs et principes). Ces programmes et plans contiennent soit une définition de l'armature urbaine en fonction d'une hiérarchie (approvisionnement de base, besoins élevés, besoins spécialisés) soit une conception des lieux centraux pour le Land¹⁰. Les Länder doivent adopter de tels documents de planification et ceux-ci doivent porter sur l'ensemble du territoire du Land. Ils doivent en principe être mis à jour tous les dix ans. Il s'agit de plans qui ont une valeur d'orientation.

Les Länder de Rhénanie-du-Nord-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat en ont adopté chacun un car ils sont rendus obligatoires par la ROG. « La plupart des Länder ont actualisé leurs plans et programmes d'aménagement du territoire dans le courant des années 90, les nouveaux Länder en ayant adopté pour la première fois à cette époque »¹¹. Le Land de Rhénanie-Palatinat en est à son LEP IV adopté en 2008 (www.mwkel.rlp.de/Landesplanung/broker.jsp?uMen=5e9c6d51-6301-467e-92eb-2dacd1f00f6f); la Rhénanie-du-Nord-Westphalie l'a adopté en 1995 (www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/organisation/abteilung03/dezernat_32/regionalplanung/lepnrw.pdf). En 2007, le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie a toutefois adopté une vision d'avenir pour son territoire à l'horizon 2025 (www.mwme.nrw.de/zAblage_PDFs/Dokumentation_LEP_2025.pdf). Notons par ailleurs que le processus de révision du LEP a été lancé.

Le Land possède en outre toute compétence en matière de droit de la construction¹².

Pour de plus amples informations concernant les LEP qui ont été adoptés dans les deux Länder frontaliers de la Wallonie, le lecteur pourra se référer au rapport de l'expertise « plans stratégiques des régions frontalières » de la subvention 2007-2008 de la CPDT qui les analyse plus en détails¹³.

A l'échelle régionale (plus petite que l'échelle du Land), on trouve la planification régionale (**regionalplan**). L'objectif est de « concrétiser davantage la planification du Land concernant les espaces régionaux. Une région correspond à une partie de l'espace d'un Land de l'ordre de grandeur d'une circonscription ou d'une subdivision administrative. Dans le système d'ensemble de la planification spatiale, la planification régionale forme un lien entre la planification du Land et les plans locaux d'urbanisme des communes »¹⁴. Il s'agit dès lors de préciser les orientations du LEP à une échelle régionale. Ces plans ont à nouveau une valeur indicative.

¹⁰ ROSSI M., « Allemagne. Vue d'ensemble sur la planification spatiale », in « Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest », Colloque international de Genève-Lausanne, in *Les Cahiers du GRIDAUH*, série Droit comparé, n°15, 2006, p. 161.

¹¹ CPDT, « Expertise 2 : Plans stratégiques des régions frontalières », Subvention 2007-2008, mars 2008, p. 14.

¹² ROSSI M., « Allemagne. Vue d'ensemble sur la planification spatiale », in « Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest », Colloque international de Genève-Lausanne, in *Les Cahiers du GRIDAUH*, série Droit comparé, n°15, 2006, p. 154.

¹³ CPDT, « Expertise 2 : Plans stratégiques des régions frontalières », Subvention 2007-2008, mars 2008.

¹⁴ ROSSI M., « Allemagne. Vue d'ensemble sur la planification spatiale », in « Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest », Colloque international de Genève-Lausanne, in *Les Cahiers du GRIDAUH*, série Droit comparé, n°15, 2006, p. 162.

La circonscription de Cologne (voir ci-dessous la carte) est subdivisée en trois régions : Aix-la-Chapelle, Bonn/Rhein-Sieg et Cologne. En ce qui concerne Aix-la-Chapelle, un document appelé *Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen* (Plan régional pour la Région de Cologne – Partie sur Aachen) a été adopté en 2003 (avec ajouts et dernière publication en 2008) : www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/gremien/regionalplanung/teilabschnitt_aachen/index.html. Le *Regionalplan Aachen* ne concerne que le territoire de la circonscription de Cologne qui est compris dans l'Euregio Meuse-Rhin.

En ce qui nous concerne, un projet de développement spatial d'Aix-la-Chapelle à l'horizon 2030 est en cours d'élaboration :

www.aachen.de/DE/stadt_buerger/planen_bauen/index.html.

Figure 9 : Les cinq régions d'aménagement (*regionalplanung*) du Land de Rhénanie-Palatinat

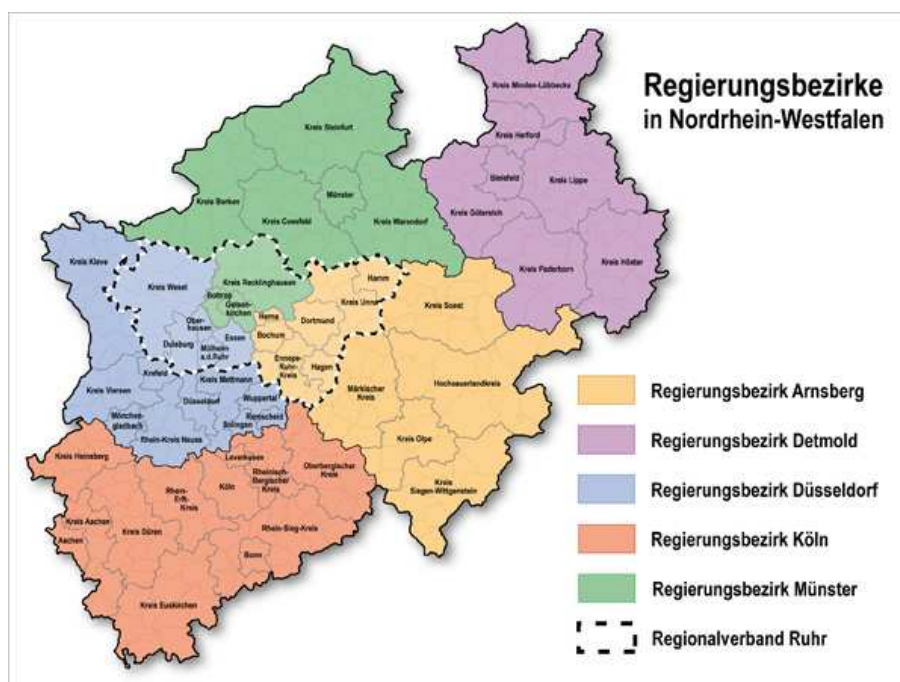


Source : RIS (Geoportal der Raumordnung und Landesplanung des Landes Rheinland-Pfalz), [en ligne]= www.regionale-raumordnungsplaene.rlp.de, consulté le 21 août 2012.

Pour la Rhénanie-Palatinat, on identifie ainsi cinq régions d'aménagement : Trier, Mitterlrhein-Westerwald, Rheinhessen-Nahe, Westpfalz et Rheinpfalz.

Pour la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, il y a cinq districts : Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Cologne et Münster (+ la *Ruhr regionalverband*).

Figure 10 : Les cinq districts administratifs du Land de Rhénanie-du-Nord Westphalie (+ le Ruhr regional Verband)



Source : Bezirksregierung Düsseldorf, « Planungsregionen im Regierungsbezirk Düsseldorf », [en ligne] : www.brd.nrw.de/regionalrat/planregion.html, 11 décembre 2009, consulté le 17 juillet 2012.

Le district de Cologne (*Regierungsbezirk Köln*) est lui-même subdivisé en trois régions d'aménagement : Aix-la-Chapelle, Bonn/Rhein-Sieg et Cologne.

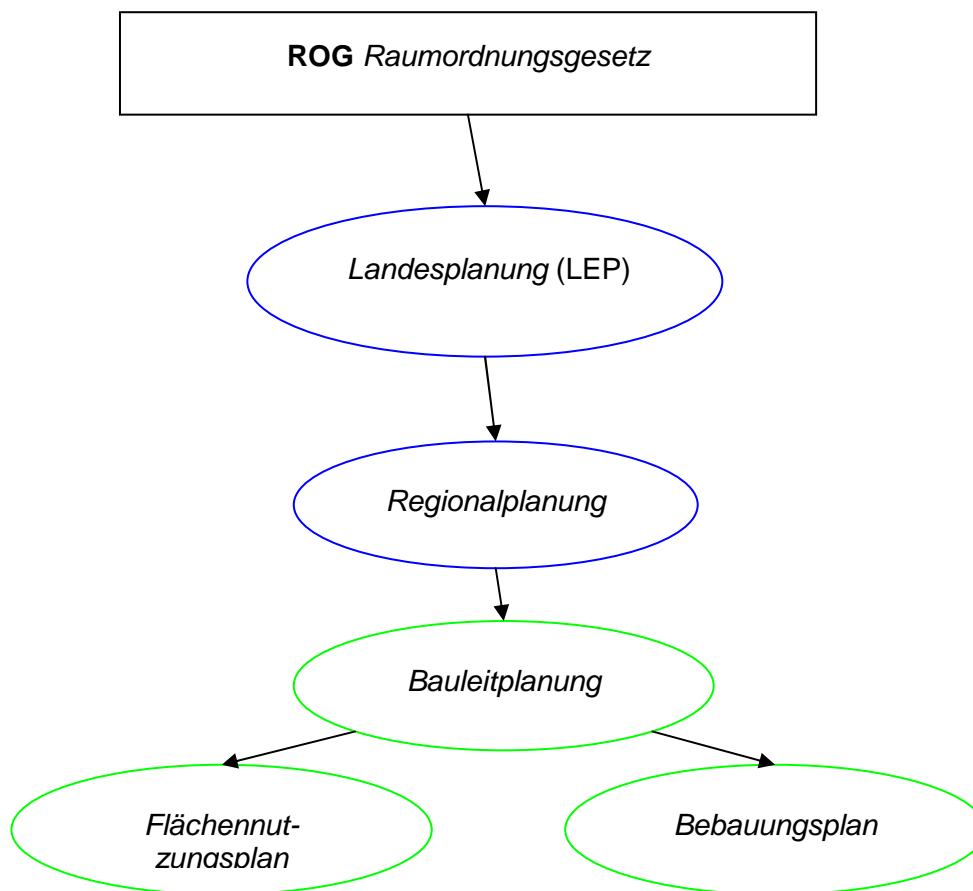
A l'échelle locale (communale) de planification, on trouve le **Bauleitplanung** – planification urbaine locale. Les plans locaux d'urbanisme fixent de manière juridique l'affectation des terrains et la manière dont ceux-ci pourront être exploités. Ils sont dès lors contraignants et doivent être conformes aux plans d'orientation supérieurs.

La planification locale comprend deux types de documents : le plan d'utilisation des surfaces (**flächennutzungsplan**) qui couvre l'ensemble du territoire communal et qui fixe les types d'utilisation des sols ; et les plans de construction (**bebauungsplan**) qui ont un effet obligatoire pour les personnes privées et publiques (intégrés dans un règlement municipal).

« Le principe de flux réciproque (*Gegenstromprinzip*) défini dans la loi-cadre de l'aménagement du territoire vise à mettre en accord les planifications à tous les niveaux. Ainsi, chaque niveau de planification (Bund, Länder et autorités locales) doit tenir compte des objectifs des plans supérieurs et en même temps, ces derniers ne peuvent pas être préparés sans la participation des autorités locales »¹⁵.

¹⁵ Annexe 4 « Politiques relatives à la localisation du commerce de détail en Allemagne », LAMBOTTE J.-M. et PIRART F., « Expertise Implantations commerciales », Rapport final de la subvention 2008-2009 de la CPDT, Sept. 2009, [en ligne] : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_08-09/Expertisespecifique/impl-comm/rapport.pdf, consulté le 1^{er} août 2012, p. 3.

Figure 11 : Articulation entre les documents réglementaires et stratégiques d'aménagement du territoire en Allemagne



Légende :

----- : documents contraignants

----- : documents d'orientation

2.1.2 Les coopérations transfrontalières majeures

Ce point vise à identifier les principales coopérations transfrontalières incluant une partie du territoire wallon. Les coopérations locales portant sur des thématiques très précises ne sont dès lors pas reprises dans le présent inventaire.

Pour les coopérations transfrontalières existantes, notamment entre la France et la Belgique, un site a été mis en place à l'initiative de la France et de sa mission opérationnelle transfrontalière (MOT) établissant un listing de ces coopérations : www.espaces-transfrontaliers.org. Ce site constitue une source d'information majeure concernant ces coopérations : il inventorie en effet de manière systématique un descriptif de la coopération, les thèmes qui y sont développés, les territoires impliqués dans la coopération, il référence le site officiel et propose de nombreuses cartographies.

Le Secrétariat du Benelux a en outre réalisé un Guide de la coopération transfrontalière pour les frontières du Benelux qui identifie notamment l'ensemble des territoires frontaliers (communes, etc.) et qui fournit une courte présentation de toutes les coopérations territoriales existantes pour ce territoire : www.benelux.int/FlippingBooks/Almanach_2011-2015/index.html.

2.1.2.1 La Grande Région

La Grande Région (www.granderegion.net/fr/index.html), d'une superficie de 65.000 km², comprend plusieurs territoires : la Wallonie, la Région Lorraine, les Länder de Sarre et de Rhénanie-Palatinat ainsi que le Grand-Duché de Luxembourg regroupant une population de 11,2 millions d'habitants. Ce territoire comprend 120.000 travailleurs frontaliers, dont 90.000 travaillant au Grand-Duché¹⁶. Le site internet de la Grande Région offre une série de données relatives à l'emploi, à la population, etc. pour le territoire qu'elle couvre, tout comme le portail statistiques de la Grande Région (emploi frontalier, densité de population, etc.), qui pourront aider à répondre à la question n°2 de la grille méthodologique relative aux grandes tendances dans le territoire frontalier étudié.

La coopération qui se développe dans le cadre de la Grande Région traite principalement des thématiques reprises dans les dix-neuf groupes et communautés de travail permanents, à savoir : le cadastre et la cartographie, le comité d'accompagnement ESPACE, la coopération au développement, le développement territorial, l'enseignement supérieur, l'environnement, la formation et l'éducation, le groupe interrégional au Comité des Régions, la jeunesse, l'Observatoire interrégional de l'emploi, les offices statistiques, la promotion internationale des entreprises, les questions économiques, les questions sociales, le réseau des médiateurs, la santé, la sécurité et la prévention, le tourisme et enfin les transports. Plusieurs thématiques évoquées ci-dessus peuvent directement toucher l'aménagement du territoire.

Un Sommet de la Grande Région se tient tous les dix-huit mois ; il assure le pilotage stratégique de la structure et rassemble les autorités politiques des différentes entités qu'elle fédère.

¹⁶ Grande Région, Site officiel, [en ligne] : www.granderegion.net/fr/grande-region/index.html, consulté le 22 mai 2012.

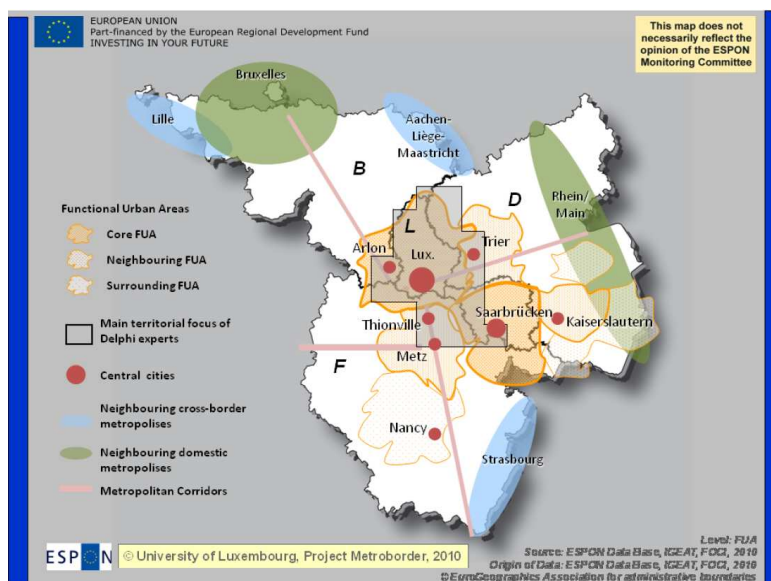
Figure 12 : Les territoires de la Grande Région



Source : Site officiel, « La Grande Région », [en ligne] : www.granderegion.net/fr/grande-region/index.html, consulté le 31 mai 2012.

Par ailleurs, une étude appelée METROBORDER (réalisée dans le cadre d'ESPON : www.espon.eu) porte notamment sur le territoire de la Grande Région. Cette étude sur les régions métropolitaines polycentriques transfrontalières porte sur la création d'une structure de coopération transfrontalière dans différentes régions d'Europe, intégrant dès lors une partie du territoire belge. Notons que deux autres Ce projet et ses diverses ébauches ont fait l'objet d'une première étude de la CPDT, consultable à l'adresse : http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/Annexe-Regions_frontali%C3%A8res.pdf (annexe 3). L'Eurométropole Lille-Courtrai-Tournai et l'Euregio Meuse-Rhin constituent également des zones de réflexion dans le cadre de cette étude.

Figure 14 : Le projet Metroborder (exemple de la Grande Région)

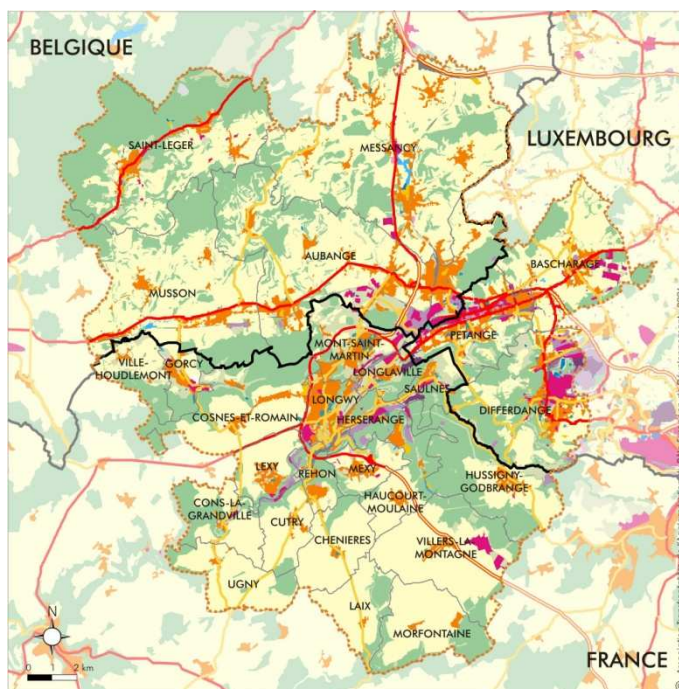


Source : EU – ESPON, « METROBORDER : Cross-Border Polycentric Metropolitan Regions », Final Report, 31/12/2010, p. 13.

2.1.2.2 Le Pôle européen de développement

L'association transfrontalière du Pôle européen de développement (PED) (www.agape-ped.org/les-territoires/agglomerations-transfrontalieres/pole-europeen-de-developpement) s'est constituée autour de Longwy-Rodange-Athus en intégrant des communes belges, luxembourgeoises et françaises regroupant environ 127.000 habitants. Trois communes belges (Aubange, Messancy, Musson) sont concernées par cette coopération transfrontalière initiée dans les années 90 afin d'assurer la reconversion économique de cette zone frappée par les fermetures d'industries sidérurgiques et minières. En 1996 est créée l'association transfrontalière de l'agglomération du pôle européen de Longwy. Ce projet visait à assurer la « densification du secteur central, le point triple, et une structuration intégrée de l'ensemble du territoire ». Le PED dispose d'une agence d'urbanisme tri-nationale, l'AGAPE.

Figure 13 : Le Pôle européen de développement



Source : Espaces transfrontaliers, « Pôle européen de développement de Longwy », [en ligne] : www.espaces-transfrontaliers.org/territoire/aggloped.jpg, consulté le 31 mai 2012.

2.1.2.3 L'Eurométropole lilloise

L'Eurométropole Lille – Courtrai – Tournai (<http://fr.eurometropolis.eu/>) constitue un groupement européen de coopération territoriale (GECT). Elle couvre un territoire de 3.550 km² peuplé de plus de deux millions d'habitants. L'Eurométropole rassemble quatorze administrations des deux pays. L'objectif de cette coopération est la réalisation de projets d'intérêt commun pour ces territoires dans différents domaines. Cette structure comprend six instances principales : la Présidence, l'Assemblée, le Bureau, l'Agence transfrontalière, les Groupes de travail thématiques et la Conférence des Maires et des Bourgmestres¹⁷. Sept arrondissements belges sont concernés par cette coopération dont trois wallons : Ath, Mouscron et Tournai (rassemblant 23 communes).

Les Groupes de travail se penchent sur six thématiques :

- Les services aux citoyens ;

¹⁷ Eurométropole, « Qui sommes-nous ? », [en ligne] : <http://fr.eurometropolis.eu/qui-sommes-nous/presentation.html>, consulté le 22 mai 2012.

- Le tourisme ;
- La culture ;
- La mobilité et l'accessibilité ;
- L'aménagement territorial ;
- Le développement économique.

L'Eurométropole intervient dans deux domaines majeurs évoqués dans la grille présentée ci-après, que nous allons rapidement développer : la mobilité transfrontalière et les clusters économiques.

En ce qui concerne la mobilité transfrontalière, un diagnostic de mobilité et l'identification d'enjeux a été réalisée par une étude de Transitec en 2011, consultable à l'adresse suivante : <http://fr.eurometropolis.eu/nos-actions/mobilite.html>.

Par ailleurs, quatre clusters sont développés à l'échelle de l'Eurométropole :

- Agro – nutrition – santé ;
- Textiles – matériaux innovants – design ;
- Logistique ;
- Image – TIC.

Il s'agit de « pôles d'innovation transfrontaliers [...] Ils visent à renforcer les relations entre les différents acteurs présents dans chaque versant de l'Eurométropole [et ont pour] objectif final de leur permettre de s'imposer sur la scène internationale »¹⁸.

¹⁸ Eurométropole, « Nos actions : innovation – 4 clusters », [en ligne] : <http://fr.eurometropolis.eu/nos-actions/developpement-economique/innovation.html>, consulté le 22 mai 2012.

Figure 15 : L'Eurométropole



Source : Eurométropole, « Une métropole franco-belge », [en ligne] : <http://fr.eurometropolis.eu/qui-sommes-nous/territoire.html>, consulté le 31 mai 2012.

2.1.2.4 L'Eurégio Meuse-Rhin

L'Eurégio Meuse-Rhin (www.euregio-mr.com/fr) a été créé en 1976 comme groupe de travail. Il rassemble cinq territoires : le sud de la province du Limbourg néerlandais, la Province du Limbourg belge, la Province de Liège, la Regio Aachen et la Communauté germanophone. L'Eurégio a aujourd'hui le statut juridique de « *Stichting* » (fondation de droit néerlandais, proche du statut de l'asbl chez nous). La coopération développée dans le cadre de l'Eurégio Meuse-Rhin se concentre sur plusieurs thématiques : développement économique, institutions de savoir, marché de l'emploi et formation, soins de santé, mobilité et infrastructures, culture et tourisme, sécurité et climat/énergie. Le site EURES Meuse-Rhin regroupe par ailleurs une série d'informations sur les emplois dans la région ainsi que sur les demandeurs d'emplois et les travailleurs (www.eures-emr.org).

Figure 16 : L'Euregio Meuse-Rhin



Source : Euregio Meuse-Rhin, « Introduction », [en ligne] : www.euregio-mr.com/fr/euregiomr, consulté le 31 mai 2012.

2.1.2.5 MAHHL

Le réseau MAHHL regroupe les cinq villes principales de l'Euregio Meuse-Rhin : Maastricht, Aachen, Heerlen, Hasselt et Liège. « Des espaces marqués par une forte densité de population, une urbanisation importante et une forte concentration d'emplois tertiaires alternent avec des zones rurales à faible densité de population, aux possibilités d'emplois moins diversifiées (activités agricoles et sylvicoles, PME) »¹⁹.

2.1.2.6 Parc des Trois Pays

Le Parc des Trois Pays vise à assurer une coopération en ce qui concerne l'espace rural situé au centre de l'espace MAHHL : www.3landenpark.eu. Le projet, lancé en 2001 grâce à des fonds Interreg, vise à développer la coopération dans plusieurs domaines : aménagement du territoire, protection des paysages, gestion de la nature, la gestion de l'eau, etc.

2.1.2.7 Les projets Interreg

Le Programme **Interreg IV** France-Wallonie-Vlaanderen. Les coopérations Interreg auxquelles la Wallonie participe dans ce cadre peuvent être consultées sur le site officiel : www.interreg-fwvl.eu/fr/projet-liste.php.

¹⁹ Espaces transfrontaliers, « les villes MAHHL », [en ligne] : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/territoire.php?id=Les%20villes%20MAHHL>, consulté le 22 mai 2012.

2.1.2.8 Tonicités

Le réseau « LELA + » regroupant plusieurs villes (Luxembourg, Esch-sur-Alzette, Longwy, Arlon, Metz et Thionville) s'appelle depuis 2011 **Tonicités** (www.tonicites.eu) et comprend un bassin de vie regroupant plus d'un million d'habitants. L'objectif de ce réseau consiste à assurer le développement économique, touristique, culturel et urbain des villes partenaires. Six groupes de travail ont ainsi été créés : attractivité, haut débit, internet, événementiel, mobilité, énergies renouvelables. Certaines études menées dans ce cadre peuvent fournir des informations utiles à l'étude d'un plan frontalier comme, par exemple, le CBPTA (*Cross border personal travel assistant*) qui vise à étudier les comportements de déplacements des frontaliers : www.tonicites.eu/etudes_et_projets/cbpta.

2.2 PERSONNES DE CONTACT CONCERNANT LA BOITE A OUTILS

La personne à contacter afin d'obtenir les informations les plus récentes sur les documents planologiques des territoires frontaliers de la Wallonie sera l'instance chargée de la mise à jour de la boîte à outils (éventuellement le centre de ressources de la CPDT) : <http://cpdt.wallonie.be/fr/content/centre-de-ressources>.

2.3 ETAT DES LIEUX DES PRINCIPAUX DOCUMENTS DEJA ETUDIES DANS LE CADRE DE LA CPDT

- Le Plan régional de développement de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* de la Région flamande (dans ses différentes versions) ;
- Les SRAD(D)T (Schéma régional d'aménagement et de développement (durable) du territoire) des régions Nord-Pas-de-Calais, Champagne-Ardenne et Picardie ;
- Le Programme directeur de l'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg (PDAT) ;
- Le LEP, *Landesentwicklungsplan*, du Land de Rhénanie-Nord-Westphalie ;
- Le LEP III, *Landesentwicklungsprogramm*, du Land de Rhénanie-Palatinat ;
- Le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* (POL) de la Province du Limbourg des Pays-Bas ;
- Les projets de plans directeurs sectoriels Logement, Zones d'activités économiques, Paysage et Transports du Grand-Duché de Luxembourg ;
- L'IVL, *Integratives Verkehrs-und Landesentwicklungskonzept*, concept intégré du transport et de l'aménagement du territoire, adopté en 2002 par le Grand-Duché de Luxembourg ainsi que la première évaluation (Rapport de suivi) de ce document réalisée en 2008 ;
- Le SMOT (2009), Schéma de mobilité transfrontalière entre la Région de Lorraine et le Grand-Duché ;
- Le premier projet de plan Iris 2 des déplacements en Région de Bruxelles-Capitale (la version finale adoptée par le Gouvernement bruxellois ayant subi quelques modifications) ;
- Le projet européen METROBORDER relatif aux *Cross-border Polycentric Metropolitan regions* ;
- L'actualisation du *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* réalisée en 2010 ;

- Le Plan urbain des déplacements (PDU) de Lille Métropole Communauté urbaine adopté en 2010.

2.4 LES GRANDES QUESTIONS A SE POSER – GRILLE METHODOLOGIQUE

Ce point vise à expliciter la dizaine de questions que nous avons identifiées lors de notre travail. Les questions que nous proposons pour la grille méthodologique se réfèrent toujours au territoire wallon. En effet, ce sont essentiellement les aspects transfrontaliers qui sont à prendre en considération. L'impact potentiel de la thématique abordée sur le territoire de la Wallonie constitue dès lors systématiquement l'élément de base qui a justifié la formulation de chaque question.

La dimension « bonnes pratiques », qui était systématiquement étudiée antérieurement dans le cadre de l'expertise relative aux stratégies des régions frontalières, a quant à elle été mise de côté.

Les questions proposées ci-après portent majoritairement sur des aspects que l'on peut qualifier de « thématiques » (infrastructures de transport, implantations commerciales, etc.). Toutefois, les trois premières questions se rapportent au périmètre concerné par le projet de plan, les objectifs de ce plan ainsi que les grandes tendances démographiques, économiques et d'emploi de la région étudiée. La première question relative au périmètre devra être posée essentiellement pour les documents pour lesquels le périmètre n'est pas connu d'avance. En effet, la réponse se trouve dans la boîte à outils dans le cas d'un périmètre connu.

Comme exposé au point 2.1, l'ensemble des questions évoquées ci-dessus est complété d'une « boîte à outils » qui comprend un résumé synthétique des différents plans existants dans les dix régions frontalières de la Wallonie. Il s'agit de disposer d'un document qui puisse être consulté lors de chaque étude d'un projet de plan frontalier et qui permette de donner des informations sur le contexte « habituel » en matière d'aménagement du territoire dans la zone étudiée. Le contenu de cette boîte à outils devra en outre être actualisé de manière régulière afin de disposer des informations les plus récentes. Elle est très utile pour l'analyse des documents des Etats et régions voisins car elle informe le lecteur concernant la place du document dans une hiérarchie ou un multi-feuille de documents légaux, d'orientation, d'affectation, etc.

Notre travail consiste, dans les pages qui suivent, à développer de manière approfondie chacune des questions qui composent la grille d'analyse. Les réponses données à ces questions permettront de couvrir l'ensemble des thématiques ayant potentiellement un impact sur le territoire wallon.

Les neuf questions proposées sont les suivantes :

1. Quel est le périmètre concerné par le projet de plan ?
2. Quelles sont les grandes tendances démographiques, économiques et d'emploi qui caractérisent la région (ou la portion de territoire) concernée par le plan étudié ?
3. Quels sont les grands objectifs poursuivis par le document étudié ? Ces objectifs sont-ils explicités ?
4. Quelles sont les infrastructures de transport (marchandises, personnes et/ou énergie) qui sont envisagées dans le document soumis à l'analyse et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur le territoire wallon ?
5. Quel est l'impact potentiel que peuvent avoir la modification, la création ou l'extension d'équipements polarisants dans les régions frontalières et ce dans l'optique de leur impact sur le territoire wallon ?

6. Quels sont les pôles de compétitivité, les secteurs d'innovation, les NTIC et les domaines de recherche (scientifique et recherche/développement) dans lesquels les régions ou Etats frontaliers sont spécialisés ou veulent se spécialiser et qui peuvent entrer en concurrence ou en complémentarité avec des pôles similaires présents sur le territoire wallon ?
7. Quelles sont les politiques foncières et immobilières qui peuvent avoir des conséquences sur le territoire de la Wallonie ?
8. Quels sont les grands réseaux écologiques prévus dans le document planologique étudié qui sont à vocation transfrontalière ou dont la proximité avec le territoire wallon implique une réflexion commune entre la Wallonie et la région voisine concernée ?
9. Quels sont les éléments relatifs à l'eau dans ses différents aspects qui peuvent avoir un impact transfrontalier et nécessiter une gestion transfrontalière concertée avec la Wallonie ?

Les trois premières questions traitent du périmètre, des grandes tendances ainsi que des objectifs poursuivis par le document étudié. Elles ont été mises au début de la grille car elles permettent de mettre en place les principaux éléments de contexte et les enjeux transfrontaliers, éléments utiles pour pouvoir répondre aux questions thématiques qui suivent.

En effet, les six questions suivantes sont « thématiques », elles permettent de mettre en exergue les principales intentions qui peuvent avoir un impact transfrontalier pour la Wallonie pour chaque thème plus spécifique. Six grands thèmes ont ainsi pu être identifiés : les infrastructures et nœuds de transport, les équipements polarisants, les pôles de compétitivité, la recherche et l'innovation, les politiques de logement (immobilières et foncières), les grands réseaux écologiques et la politique de l'eau.

Nous développerons ci-après ces neuf questions selon la structure proposée précédemment. Pour chacune des questions, nous proposerons également un lien vers le service compétent ou une personne identifiée de contact en Wallonie afin que la personne en charge de l'analyse du document frontalier puisse poser des questions plus spécifiques sur les enjeux liés à chaque thématique et à chaque projet/intention soumis à l'étude.

2.4.1 Quel est le périmètre concerné par le projet de plan ?

2.4.1.1 Justification

Malgré l'explicitation de certains périmètres dans la boîte à outils, il paraît utile de préserver ce point relatif au périmètre du document étudié car une analyse au cas par cas pourra s'avérer nécessaire lorsque le territoire sur lequel porte le document étudié n'est pas bien connu du lecteur. Si la réponse à cette question a déjà pu être donnée dans la boîte à outils, il suffira au lecteur de passer cette question.

2.4.1.2 Sous-questions

- De quel type de périmètre ou de territoire s'agit-il ? (une région, une partie du territoire d'une région, etc.).

Remarque : a priori, ce seront le plus souvent des territoires « non administratifs » qui n'ont dès lors pas pu être intégrés dans la boîte à outils ou il s'agira d'un nouveau type de document créé dans un territoire frontalier et dont les contours sont dès lors encore peu connus.

- Quels sont sa superficie ainsi que son volume de population ? (cette question peut être importante afin d'évaluer la « grandeur » du territoire concerné) ;

- Quelle est la partie du territoire wallon qui est contiguë à celui-ci ? : cette question permet dès le départ d'identifier la localisation et la zone frontalière potentiellement concernée par le projet.

Remarque : on peut en effet supposer que certaines zones frontalières wallonnes plus spécifiques connaissent des phénomènes particuliers : le sud de la province de Luxembourg, la zone sous l'influence de la Région de Bruxelles-Capitale, etc.

- Le territoire de la Wallonie est-il explicitement visé par le document, en tout ou en partie ?
- Pourquoi la Wallonie est-elle amenée à formuler un avis officiel par rapport à ce document ?

Remarque : il est ici important de pouvoir déterminer pourquoi la Wallonie est consultée sur ce document spécifique. Remarquons toutefois que la plupart du temps, cette consultation est consécutive à l'obligation issue de la directive européenne 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement²⁰.

2.4.1.3 Données

Il n'y a pas de données spécifiques à mobiliser pour répondre à cette question. Il s'agit de consulter les informations fournies dans la boîte à outils pour voir si le périmètre était déjà connu. Sinon, une analyse au cas par cas s'avérera nécessaire.

2.4.1.4 Contact

Pas de personne ou d'institution spécifique : au cas par cas (éventuellement le centre de ressources de la CPDT).

2.4.2 Quelles sont les grandes tendances démographiques, économiques et d'emploi qui caractérisent la région (ou la portion de territoire) concernée par le plan étudié ?

2.4.2.1 Justification

Dans cette question, les parallélismes et les différences à identifier par rapport aux situations rencontrées de part et d'autre de la frontière peuvent aider à identifier les intentions susceptibles d'avoir des impacts en Wallonie et à décrypter les risques ou opportunités du plan étudié. Ces connaissances peuvent en outre aider à déduire des enjeux de la réalité. Un listing des éléments de contexte les plus intéressants sera donc associé à cette question et des pistes pour trouver l'information (notamment les données) de manière actualisée.

2.4.2.2 Sous-questions

Afin de répondre à cette question, il faut mobiliser un ensemble de données qui permettent d'apprécier ce contexte frontalier et transfrontalier spécifique. La connaissance de la réalité permet ainsi de déduire une série d'enjeux éventuels pour le territoire wallon. Il s'agit dès lors de poser la question suivante : *Quels sont les informations et les éléments de contexte les plus intéressants à mettre en exergue dans le cadre spécifique de l'analyse des documents planologiques des Etats et régions voisins ?*

Nous listons ci-après les données qui nous paraissent a priori les plus pertinentes (différentes pistes seront proposées plus loin pour trouver ce type de données) :

²⁰ C'est d'ailleurs dans ce cadre notamment que cette expertise trouve sa raison d'être.

- Les données relatives aux évolutions démographiques (évolution en cours et/ou prévision pour 2040 voire 2050) telles que le vieillissement de la population, les mouvements migratoires, les mutations dans la structure des ménages, etc. Ces données peuvent en effet avoir divers impacts sur la politique d'aménagement du territoire ;
- Les données relatives aux évolutions en termes d'emploi et de revenus, notamment les flux de travailleurs frontaliers. Ces données peuvent notamment comprendre le revenu médian par habitant, les taux d'emploi et de chômage, la localisation de l'emploi et des travailleurs ;
- Des données relatives aux secteurs économiques les plus importants : quels sont ces secteurs économiques, quelle est leur évolution, etc.
- Des données relatives aux prix du logement (foncier et immobilier) et ce, surtout lorsqu'il s'agit de zones connaissant de fortes pressions foncières et immobilières telles que le sud de la province de Luxembourg ou encore le Brabant wallon. Cette question ne vise pas tant à donner des estimations quantitatives de ces prix qu'à estimer comment ils se situent par rapport aux prix moyens en Wallonie ;
- Des données relatives aux flux de transport transfrontaliers pourraient également être utiles :
 - Quelle est leur intensité ?
 - Quel est le profil des travailleurs ?
 - Quelles sont les origines et les destinations de ces travailleurs ?
 - Quels sont les modes de transport ?
 - Quelle est la part modale pour les alternatives à la voiture ?
 - Quels sont les lieux de congestion automobile ?
- Des données sur les achats transfrontaliers et les aires de chalandise des différents pôles commerciaux lorsque celles-ci existent, ce qui n'est toutefois pas fréquent.

Ces différentes données et informations doivent permettre de mettre en évidence le différentiel entre le territoire concerné par le plan étudié et le territoire wallon. Souvent, un diagnostic préalable à la définition d'orientations stratégiques pour le développement du territoire étudié est réalisé. S'y trouve une partie des données mentionnées ci-dessus. Pour l'analyse de certains plans stratégiques traitant de questions plus spécifiques, d'autres données pourraient également être utiles ; il serait toutefois trop fastidieux d'y faire référence ici.

L'identification systématique par le lecteur de ces données comme première étape de l'analyse proposée via la grille méthodologique constitue un élément important. En effet, la mobilisation de ces données pour répondre aux questions qui suivent s'avérera utile pour appréhender au mieux les enjeux et impacts potentiels sur le territoire wallon du document étudié.

2.4.2.3 Quelques pistes pour trouver les données nécessaires

Ce point a pour objectif de fournir des pistes au lecteur pour trouver l'information nécessaire. Il s'avère toutefois impossible de produire un état des lieux exhaustif relatif aux différentes tendances du contexte pour toutes les régions frontalières de la Wallonie, dans le cadre de la présente expertise et des moyens qui y ont été affectés (ce travail s'avérerait en effet trop conséquent ; de plus, le caractère évolutif de ces données impose une analyse systématique des données les plus récentes possibles).

De manière générale, des informations pourront être trouvées sur les sites officiels fournissant des statistiques dans chaque pays (et ce à différentes échelles territoriales), dans des études qui ont été réalisées dans le cadre spécifique du plan soumis à l'étude ou auquel il est fait référence, dans des études produites par ESPON, dans les différents tomes des atlas transfrontaliers (réalisés en 2005) ainsi que dans une série d'études réalisées par la CPDT (notamment, par exemple, dans le cadre du diagnostic territorial du SDER : indicateurs, données, etc.).

a) *Quelques sources de données*

Nous ne référençons ici que des sites relativement généralistes pour chaque territoire frontalier concerné ainsi que pour la Wallonie. Des sources d'informations plus spécifiques seront également mentionnées pour chaque question thématique. Nous nous concentrons ici sur les thématiques qui ont été citées ci-dessus.

Nous proposons ci-après une liste de différentes sources de données qui peuvent aider le lecteur. Ces différents sites généralistes pour chaque pays, région ou province concerné sont :

- Sites « internationaux » :
 - Le portail statistique et site de la Grande Région (www.granderegion.net/fr/index.html) + géo-portail de la Grande Région ;
 - ESPON : *European Observation Network, Territorial Development and Cohesion* : www.espon.eu ;
 - Le réseau EURES : le portail européen sur la mobilité de l'emploi : <http://ec.europa.eu/eures/home.jsp?lang=fr> ;
 - Les différents tomes (I à VIII) des atlas transfrontaliers ; consultables en ligne : www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/ATLF_accueil.htm ;
- Belgique (sites communs aux trois régions) :
 - Direction générale Statistique et Information économique : www.statbel.fgov.be. Les thématiques de la population, du marché du travail et de l'emploi, de l'économie, de la circulation et du transport, de l'environnement et l'énergie sont traitées à l'échelle nationale belge (ainsi qu'à l'échelle régionale) ;
 - Le Bureau fédéral du Plan : www.plan.be ;
 - La Banque nationale de Belgique : www.nbb.be ;
 - L'emploi frontalier (vers la Belgique) : http://insee.fr/fr/insee_regions/nord-pas-de-calais/themes/pages_de_profils/P09_65/65_F_2009.pdf
- Région flamande :
 - VRIND (www4.vlaanderen.be/dar/svr/Pages/2011-10-06-vrind2011.aspx) ;
 - *Studiedienst van de Vlaamse Regering* : www4.vlaanderen.be/dar/svr/pages/default.aspx ;
 - Le site *Lokale Statistieken* : http://aps.vlaanderen.be/lokaal/lokale_statistieken.htm.
- Wallonie :

- La CPDT, qui rassemble la majorité des publications relatives principalement à l'aménagement du territoire et au développement territorial au sens large : <http://cpdt.wallonie.be/> et tout particulièrement le diagnostic du SDER (2011), en ce qui concerne les défis démographie, cohésion sociale, compétitivité tout particulièrement ainsi que les thématiques habitats et services, commerces, activités économiques et industrielles, notamment (<http://cpdt.wallonie.be/fr/actualisation-du-diagnostic-du-sder>). Le diagnostic constitue une source d'informations majeure, notamment via les indicateurs nombreux qui ont été créés.
- L'IWEPS : Institut wallon de l'évaluation, de la prospective et de la statistique : www.iweeps.be/ ;
- Région de Bruxelles-Capitale :
 - L'IBSA : Institut bruxellois de la statistique et de l'analyse : www.ibsa.irisnet.be/ ;
 - L'Observatoire de la Santé et du Social Bruxelles-Capitale : www.observatbru.be ;
- Luxembourg :
 - Le portail des statistiques luxembourgeois : www.statistiques.public.lu ;
 - Les publications du centre de recherche CEPS-INSTEAD : www.ceps.lu, qui traitent de trois grandes thématiques : population et emploi, géographie et développement et entreprises et organisation industrielle ;
 - L'Observatoire de l'Habitat du Luxembourg : <http://observatoire.ceps.lu> ;
 - Sur la thématique de la démographie : www.statistiques.public.lu/fr/actualites/population/population/2010/10/20101026/index.html ;
 - Le portail de l'innovation et de la recherche au Luxembourg : www.innovation.public.lu/fr/index.html (voir notamment l'onglet relatif aux clusters) ;
 - Le Département du Tourisme (Ministère des Classes moyennes et du Tourisme) : www.mdt.public.lu/fr/index.html ;
- France²¹ :
 - L'INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques : www.insee.fr et ses déclinaisons régionales dont notamment les liens : www.insee.fr/fr/themes/detail.asp?reg_id=99&ref_id=proj-dep-population-2010 (démographie) et les chiffres clefs sur un territoire -> par commune française ; cartes interactives ; comparaisons régionales et départementales ; données détaillées localisées ; données infra-communales) : www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=statistiques-locales.htm. Ces données et cartes apportent des informations très larges sur les différents aspects démographiques, sociaux et économiques d'un territoire français ;

²¹ Voir également en Annexe 1 pour d'autres références pour la France.

- La cartographie interactive Géoïdd, outil de visualisation géographique et statistique d'un grand nombre de données sur la France : http://sd1878.sivit.org/geoclip_stats_o3/index.php?profil=FR#v=map1;i=ocs.p_c_1_2006;l=fr et http://sd1878.sivit.org/geoclip_geo/carto.php. Les thématiques envisagées sont : l'air, l'eau, l'occupation du sol, la nature et la biodiversité, le sol et le sous-sol, les risques, l'agriculture, l'énergie et l'industrie, le tourisme, le logement et la population, l'économie et l'emploi et finalement la construction et le logement ;
 - Le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) pour les questions de mobilité et des transports : www.certu.fr ;
 - Pour les questions relatives à la politique de la ville, un système d'information géographique a été mis en place par le Secrétariat général du CIV, qui présente données et cartographies : <http://sig.ville.gouv.fr/#> ;
 - L'Observatoire des territoires (DATAR) : www.territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr. Cet Observatoire offre une multitude d'informations sur les différents outils planologiques français, leur cartographie, etc. ;
 - Ekopolis : pôle de ressources francilien pour l'aménagement et la construction durables (dont l'Ekothèque) : www.ekopolis.fr ;
 - La DGCL : Direction générale des collectivités locales dont différents chiffres sur les collaborations communales sont consultables en ligne (certains très récents - 2012) : www.dgcl.interieur.gouv.fr ;
 - Les statistiques de population du Nord-Pas-de-Calais : stabilité d'ensemble, dynamiques territoriales contrastées : www.insee.fr/fr/insee_regions/nord-pas-de-calais/themes/pages_de_profils/P09_50/P09_50.pdf (démographie);
 - Le recensement livre ses derniers chiffres de la population : www.insee.fr/fr/insee_regions/nord-pas-de-calais/themes/pages_de_profils/P10_68/P10_68.pdf (démographie) ;
 - Concernant la thématique de l'eau, consulter les données à ce sujet sur le site : www.eaufrance.fr/?rubrique219&id_article=833.
- Allemagne :
- *Statistisches Bundesamt* (Office fédéral des Statistiques allemand) : www.destatis.de ;
 - *Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz* : www.statistik.rlp.de, portail des statistiques à l'échelle du Land de Rhénanie-Palatinat ;
 - *Information und Technik Nord-Rhein Westfalen* : www.it.nrw.de. Il s'agit du portail statistique à l'échelle du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie.
- Pays-Bas :
- *Centraal Bureau voor de Statistiek* : www.cbs.nl et <http://statline.cbs.nl/statweb/> (voir notamment l'onglet « thema's ») ;
 - *Ruimtelijke Plannen* : www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/, site officiel pour la diffusion des plans d'aménagement du territoire, rendue obligatoire aux Pays-Bas depuis 2010 ;
 - *Ministerie van Infrastructuur en Milieu* : www.rijksoverheid.nl/ministeries/ienm. Il s'agit du ministère en charge de la politique de l'aménagement du territoire aux Pays-Bas.

2.4.2.4 Contact

Les personnes responsables des différents services mentionnés tant au niveau wallon que belge constituent des personnes de contact pour l'obtention d'informations complémentaires :

Wallonie

IWEPS : www.iweeps.be/equipes.

CPDT : Centre de ressources : <http://cpdt.wallonie.be/fr/content/centre-de-ressources>.

Belgique

Direction générale Statistique et Information économique : une page spécifique propose des contacts par thématique et un numéro d'appel général :

<http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/organisation/dgsie/contact>.

Bureau fédéral du Plan : www.plan.be ; pour chaque thème, une adresse de contact est fournie.

Banque nationale de Belgique : page de contacts :

http://www.nbb.be/pub/01_00_00_00_00/01_03_00_00_00/01_03_01_00_00.htm?l=fr.

2.4.3 Quels sont les grands objectifs poursuivis par le document étudié ? Ces objectifs sont-ils explicités ?

2.4.3.1 Justification

L'objectif consiste à identifier les thématiques qui sont mises en avant par les voisins dans leurs documents et qu'il est important de connaître afin d'anticiper les conséquences pour le territoire wallon. Il est utile d'être informé des priorités et des engagements dans le temps – la programmation (court terme, moyen terme, long terme) – des différents projets envisagés dans le plan. Il s'agit notamment de moduler l'avis en fonction de la rapidité avec laquelle le projet va être mis en œuvre. Il s'agit ici de répondre à la question suivante : « en quoi l'identification et l'accent mis sur certaines thématiques spécifiques peuvent-ils constituer un élément intéressant pour l'analyse d'un document frontalier ? ».

En effet, la réponse fournie à cette question vise à mettre l'accent sur la plus-value potentielle de disposer de ces informations pour le lecteur. En quoi cela va-t-il améliorer la qualité de l'avis rendu ? Les réponses données à ces questions sont utiles surtout si elles sont mobilisées ensuite de manière adéquate pour l'analyse et pour répondre aux questions thématiques.

2.4.3.2 Sous-questions

Plusieurs éléments peuvent entrer en considération afin de répondre à cette question : d'une part, les priorités comme telles et, d'autre part, les temporalités envisagées dans le document. Nous n'aborderons pas ici chaque projet « thématique » qui serait envisagé car cela impliquerait déjà une « pré-analyse » de l'ensemble du document. Nous renvoyons sur ces aspects plus précis aux réponses qui seront données aux questions 4 à 9. Afin de répondre à la seconde partie de la question, il s'agira dès lors, d'une part, d'identifier les horizons temporels de la réflexion poursuivie dans la région frontalière et, d'autre part, de repérer les éventuelles priorités dans le temps que mentionne le document (court, moyen ou long terme). Cela permettra de moduler l'avis de la Région wallonne en fonction de la rapidité programmée de la mise en œuvre du projet.

a) *Quelles sont les priorités définies dans le document ?*

Quelles sont les thématiques concernées ainsi que les intentions de la région qui y peuvent y transparaître ?

- Le document évoque-t-il des priorités ou des thèmes/objectifs majeurs ?
 - Comment sont formulé(e)s ces priorités ou ces objectifs ?
 - Font-ils une référence directe ou indirecte aux régions frontalières, et tout spécialement à la Wallonie ?
- De quelles thématiques traitent ces priorités et/ou ces objectifs majeurs ?
 - Quelles sont les thématiques sur lesquelles l'Etat ou la région voisin(e) met l'accent pour les années à venir ?
 - Rentrent-elles potentiellement en concurrence et/ou en complémentarité avec des priorités wallonnes ?
Remarque : celles-ci devraient notamment être identifiées dans le document définitif du SDER, qui pourra servir de base à l'analyse « comparative ».
 - Y a-t-il d'éventuels constats formalisés et qui se trouvent à la base de ces objectifs prioritaires qui expliquent leur raison d'être ?
- Quelles sont les collaborations envisagées sur ces thématiques ou ces priorités ?
 - La Région wallonne devrait-elle envisager des collaborations sur ces thèmes ou devrait-elle se positionner également sur ces priorités ?
 - Quelles sont les actions que la Wallonie pourrait entreprendre afin d'anticiper ces priorités ?
- Ces priorités touchent-elles l'une des questions thématiques (points 4 à 9) envisagées dans la présente grille de travail ?

b) Quelle est la programmation dans le temps des différents projets et objectifs ainsi évoqués ?

Différents horizons temporels peuvent être envisagés dans les documents planologiques voisins, ce qui peut influencer l'avis de la Région wallonne en fonction de cette dimension.

- Quels sont les éventuels horizons temporels envisagés dans le document frontalier étudié ?
- S'il y en a, ceux-ci sont-ils liés à des projets spécifiques ou à « l'atteinte » d'objectifs particuliers ? (comme par exemple, atteindre une part modale de x % pour les transports en commun à un horizon temporel prédéfini ou une priorisation des différents projets de grande envergure envisagés dans le document) ;
- Ces temporalités impliquent-elles que la Wallonie ait un intérêt particulier à répondre de manière plus rapide à ces priorités ?

Précision : cette question relative aux temporalités mérite également d'être posée pour chacune des questions thématiques car cela conditionne la réponse que la Wallonie peut donner lors de la consultation.

2.4.3.3 Données à mobiliser

Pour cette question, aucune donnée spécifique ne peut être a priori mobilisée. En effet, l'objet de cette question consiste à identifier les grands objectifs et thématiques prioritaires dans le document spécifiquement soumis à l'étude. Cette analyse peut toutefois être complétée par une mise en parallèle avec les grands objectifs et thématiques identifiés dans le cadre du SDER et d'autres documents stratégiques wallons.

Ces plans stratégiques wallons, outre le SDER, sont, par exemple :

- Le Plan Air-Climat wallon : <http://airclimat.wallonie.be/spip/Plan-Air-Climat.html> ;

- La politique régionale européenne 2007-2013 – Cadre de référence stratégique national (versant wallon) : http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2005_2006/GOUV/annexe010606.pdf ;
- Le Programme wallon de développement rural 2007-2013 : <http://agriculture.wallonie.be/n/PDR2007-2013.pdf>
- Le Schéma régional de développement commercial wallon, qui est quant à lui toujours en cours d'élaboration ;
- Le Plan Wallonie cyclable adopté fin 2010 par le gouvernement wallon : http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/mobilite_conviviale/strategie_velo.

Il s'agira également de se référer de manière directe au SDER actualisé qui devrait être adopté en 2013. Les grandes orientations de chaque législature régionale peuvent également être consultées via la déclaration de politique régionale. Actuellement, la DPR 2009-2014 constitue la référence pour la Wallonie et est consultable à l'adresse suivante : http://easi.wallonie.be/servlet/Repository/DPR_wallonne_2009.PDF?IDR=9295.

Ce document est constitué de trois grandes parties : la première traite du plan Marshall 2.vert, la deuxième des politiques sectorielles et la troisième de la gouvernance wallonne.

2.4.3.4 Contact

Sans objet.

2.4.4 Quelles sont les infrastructures de transport (marchandises, personnes et/ou énergie) qui sont envisagées dans le document soumis à l'analyse et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur le territoire wallon ?

Cette thématique comprend plusieurs dimensions ; toutefois, la question principale car ayant potentiellement le plus d'impact sur le territoire wallon a trait aux infrastructures. Nous développerons néanmoins aussi une série de questions relatives à la mobilité et aux transports de manière plus large.

2.4.4.1 Justification

Les projets et intentions relatifs aux infrastructures de transport constituent *a priori* des éléments qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon de par leur nature même. Le transport des personnes et des marchandises constitue de plus un défi majeur pour l'aménagement du territoire.

Le transport est également un thème majeur pour faire face aux défis climatiques et énergétiques, offrir la mobilité à tous mais aussi en termes économiques pour le développement du territoire wallon et son positionnement régional et international.

2.4.4.2 Sous-questions

L'ensemble de sous-questions que nous proposons ci-dessous doit permettre au lecteur de dégager les principaux éléments relatifs aux infrastructures de transport dans le document soumis à l'étude qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon.

Notre réflexion se structurera dès lors en quatre points principaux : les nœuds de transport (ports, aéroports, etc.), les infrastructures linéaires et de connexion, les services et, finalement, les modes de gestion de ces infrastructures et services. Cette catégorisation en quatre grandes thématiques est réalisée pour simplifier l'analyse et la démarche ; certaines questions « transversales » pourront toutefois rentrer dans plusieurs de ces catégories.

a) *Les nœuds de transport (ports, aéroports, etc.)*

Nous envisageons ici les intentions relatives aux portes régionales, nationales, internationales, aux aéroports, aux points d'origine et de destination des grands axes de transport, aux échangeurs, etc. et ce, essentiellement dans l'optique de leur bassin d'influence.

- Le projet de plan identifie-t-il des portes internationales/nationales/régionales (telles que les ports, les aéroports, etc.) et logistiques, qui sont amenées à jouer un rôle important, notamment pour le développement économique du territoire envisagé ?

- Si le projet a trait à des installations aéroportuaires, s'agit-il d'aéroports de fret, de passagers ou *low cost* ? Les aéroports de Charleroi et de Bierset sont spécialisés respectivement dans le *low cost* et le fret.

Remarque : d'éventuels projets dans les territoires voisins de la Wallonie pourraient en effet entrer en concurrence avec ces deux portes internationales.

- Quel est le territoire wallon qui pourrait être impacté par ce type de projet ?

Cette question implique d'évaluer l'aire d'attraction des voyageurs ou d'entreprises sur le territoire wallon.

- Quels sont les nœuds multimodaux et/ou les gares en projet qui sont mentionnés dans le plan étudié ?

S'il y en a :

- L'aire de rayonnement de celui-ci ou de celle-ci dépasse-t-elle potentiellement la frontière vers la Wallonie ?

- Quelle est la partie du territoire wallon qui pourrait être concernée ?

- Il s'agira de détecter ici les particularités du territoire étudié :

- Quelle est son accessibilité ?
- Quelle est la plus-value potentielle qu'offre ou la menace que constitue ce projet pour le trafic côté wallon ?
- Quels sont les besoins côté wallon ?

- Quelles conséquences peut-on en déduire pour le territoire wallon ?

- La Région wallonne a-t-elle été sollicitée antérieurement sur ce projet ?

Remarque : il peut être utile de connaître l'avis que la région a donné à cette occasion ; un premier travail d'évaluation et d'étude du projet aura éventuellement été réalisé.

b) Les infrastructures linéaires et les connexions

Dans ce sous-point, nous envisageons les infrastructures de transport dans leur linéarité et dans leur continuité potentielle sur le territoire wallon et non plus dans l'optique de leur « bassin d'influence » potentiel. Afin de préciser les enjeux à ce sujet, nous invitons le lecteur à se poser les questions suivantes :

- Quel est le type d'infrastructure envisagé ?

- S'agit-il d'un projet de création d'une nouvelle infrastructure ou de l'extension d'une infrastructure préexistante ?

La réponse à cette question implique également d'inclure les projets qui sont en cours du côté wallon et leur intégration par rapport aux intentions des voisins.

- Quelle est la continuité (potentielle ou explicite) de cette infrastructure sur le territoire wallon ?

- Cette continuité est-elle explicitée dans le document ou doit-elle être déduite par le lecteur ?
- Quel est l'objectif poursuivi par le territoire frontalier/le plan étudié, via la réalisation de cette nouvelle infrastructure ?
 - o La décongestion d'un axe de transport ;
 - o L'augmentation des fréquences de passage ;
 - o La création d'infrastructures pour lignes à grande vitesse ;
 - o Etc.
- En fonction du type de projet, quel est l'impact potentiel de cette infrastructure sur le trafic de marchandises ou de voyageurs en Wallonie ?
 - o L'attrait de nouveaux passagers ;
 - o Apporter une réponse à un besoin, par exemple de décongestion d'un réseau, d'une route, d'une ligne ;
 - o La déviation d'une partie du trafic ;
 - o Etc.
- Le projet s'insère-t-il dans un réseau de transport transeuropéen ?

Si oui,

 - o Cela implique-t-il des financements spécifiques européens ?
 - o Une éventuelle réflexion commune avec les territoires transfrontaliers est-elle également envisagée ?

c) Les services

Ce point regroupe l'ensemble des services fournis en termes de transport, principalement dans le cadre de l'offre en transports en commun mais également en ce qui concerne les modes doux ou l'offre de parkings de délestage (visant notamment au report modal).

- Y a-t-il des mesures et/ou intentions relatives aux services de transport qui ne relèvent pas des deux premiers points évoqués ci-dessus (infrastructures & nœuds) et qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon ?
 - o En ce qui concerne les transports en commun, des intentions relatives à l'offre (fréquences de passage, création d'une nouvelle ligne, de nouveaux arrêts, etc.) sont-elles mentionnées dans le document ?
 - Si de telles mesures sont mentionnées, les lignes de transport en commun ou l'augmentation de fréquences et de desserte envisagées se prolongent-elles vers le territoire wallon (en connexion avec des lignes belges) ?
 - Une éventuelle collaboration ou continuité avec le territoire wallon est-elle envisagée ?
 - Une étude a-t-elle été réalisée pour évaluer l'offre existante ainsi que les besoins en termes d'accessibilité par les alternatives à la voiture ?
 - Il s'agit ici d'analyser dans quelle mesure une offre en transport en commun répondrait à un besoin côté wallon, notamment en fonction de l'importance du travail frontalier dans la zone étudiée ou de l'importance des achats transfrontaliers, par exemple ;

- Il s'agit de se reporter également à la question relative aux tendances (n°2) qui peut également renseigner une série d'études ou de documents utiles à l'analyse tout comme à la boîte à outils proposée ci-dessus ;
 - En ce qui concerne les modes doux (pistes cyclables, Ravel, itinéraires piétons, etc.), des intentions sont-elles formulées sur cette thématique spécifique ?
 - Le document mentionne-t-il la question des Park&Ride et de l'intermodalité ?
 - Des questions de tarification combinée à l'échelle transfrontalière ou transrégionale sont-elles également envisagées ?
- Une réflexion commune a-t-elle été lancée avec certaines autorités publiques belges et/ou wallonnes sur des questions liées aux transports en commun ou aux modes doux ?

d) *Les modes de gestion des transports*

Ce dernier point envisage les politiques/mesures de mobilité qui peuvent avoir un impact sur la Wallonie notamment en termes d'accessibilité depuis le territoire wallon à celui de la région voisine étudiée. Ceci implique d'identifier une série d'éléments qui peuvent avoir un impact pour le transport de personnes et de marchandises en Wallonie :

- Existe-t-il une législation restreignant l'accès automobile à certaines agglomérations et/ou grandes villes telles que Bruxelles, Lille ou Luxembourg (via la mise en place d'un péage urbain, par exemple) :
 - Que prévoit exactement cette législation ?
 - La proximité avec le territoire wallon fait-elle qu'il est question des voyageurs en provenance de Wallonie ?
 - Quel peut être l'impact prévisible pour ces voyageurs wallons en termes d'accessibilité, que celle-ci soit facilitée ou au contraire, réduite ?
- Le plan prévoit-il la création de *park and ride* ? ;
 - Si oui, quelle est sa ou leur localisation par rapport au territoire wallon ?
 - Quelles sont les solutions de transport en commun qui sont proposées (notamment en termes d'intermodalité) ?
 - Quel peut être l'impact sur les voyageurs et les navetteurs wallons (notamment au vu des réponses fournies aux deux points ci-dessus) ?
- Le plan aborde-t-il la question des politiques de stationnement (qui peuvent notamment induire une restriction d'accès aux centres-villes) et qui peuvent forcer le report modal vers les transports en commun ?
 - Quelles sont les principales mesures dans le plan étudié qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon ?
 - Des solutions alternatives (aux restrictions de stationnement) sont-elles proposées dans le document ou peuvent-elles en être déduites ?

2.4.4.3 Données et indicateurs

Nous proposons ci-après une série de références et de liens vers des sites internet qui permettent de fournir au lecteur des pistes et des informations concernant les différents modes de transports dans les différents territoires voisins de la Wallonie. Nous procédons par type de transport envisagé.

a) *Les aéroports*

Deux aéroports se situent sur le territoire de la région wallonne :

- L'aéroport de Charleroi Bruxelles Sud s'est spécialisé dans le *low cost* grâce à l'implantation de la firme irlandaise Ryanair. Des informations générales sur l'aéroport, son bassin d'attraction, le nombre de passagers, etc. peuvent être directement trouvées sur le site : www.charleroi-airport.com/laeroport/index.html ;
- L'aéroport de Liège-Bierset s'est quant à lui spécialisé dans le fret international. Il obtient la 7^{ème} place au niveau cargo européen : www.liegeairport.com/fr/a-propos-de-liegeairport (chiffres, évolutions, emploi, etc.).

Dans les dix territoires frontaliers, nous identifions les différents aéroports et leur importance relative, notamment par rapport aux deux aéroports wallons.

La Région flamande comprend sur son territoire l'aéroport de Bruxelles :

www.brusselsairport.be/fr/corporate. L'amélioration de l'accessibilité par le train à l'aéroport a été renforcée par le plan Diabolo : www.infrabel.be/fr/riverains/chantiers/projet-diabolo.

Deux autres aéroports régionaux se trouvent sur le territoire flamand :

- L'aéroport d'Anvers (Deurne) : cet aéroport reste une porte régionale car le trafic n'y est pas très important : www.antwerp-airport.be/contentpage_en.php?p=statistieken ;
- L'aéroport d'Ostende : www.ost.aero/frans, essentiellement aéroport de fret, l'aéroport d'Ostende développe également le trafic passagers mais à petite échelle.

La Région de Bruxelles-Capitale n'a pas d'aéroport sur son territoire.

En ce qui concerne les différentes régions françaises,

- La Picardie dispose de deux aéroports sur son territoire : Paris-Beauvais-Tille (où se sont implantées plusieurs compagnies *low cost* - www.aeroportbeauvais.com) et Albert-Picardie à Méaulte (www.aeroportalbertpicardie.fr). L'aéroport de Beauvais est l'aéroport de la grande banlieue parisienne, où s'est implantée la firme Ryanair. Il y a donc une concurrence potentielle entre cet aéroport et celui de Charleroi Bruxelles Sud pour capter les vols de la compagnie Ryanair et d'autres compagnies *low cost*. L'aéroport de Méaulte, situé au nord de la Picardie entre Amiens et Arras, a une activité essentiellement centrée sur le fret lié à des composants des avions A380 d'Airbus ;
- Le Nord-Pas-de-Calais comprend l'aéroport de Lille-Lesquin (passagers et fret) : <http://lille.aeroport.fr/aeroport> ;
- La Champagne-Ardenne : l'aéroport Paris-Vatry (qui bénéficie d'une accessibilité trimodale – air/fer/route) est essentiellement orienté vers le fret (3^{ème} aéroport de France mais beaucoup plus petit que Liège) et développe aussi quelques lignes passagers : www.vatry.com/spip.php?rubrique3 ;
- La Lorraine : l'aéroport Metz-Nancy-Lorraine est essentiellement un aéroport passagers proposant une trentaine de destinations en France et à l'étranger : www.metz-nancy-lorraine.aeroport.fr.

Aux Pays-Bas (dans la province du Limbourg néerlandais), le principal aéroport est celui de Maastricht-Aachen (avec 92.500 tonnes et 360.000 passagers en 2011) - www.maa.nl. La firme Ryanair s'y est également implantée ; elle y propose toutefois très peu de destinations en comparaison de Charleroi Bruxelles-Sud.

Au Luxembourg, l'aéroport du Findel développe tant le trafic de passagers (1.630.165 en 2010) que le trafic de fret (avec 735.307 tonnes en 2010 ; il occupe ainsi la 5^{ème} place européenne pour le fret) www.lux-airport.lu.

En Allemagne, le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie comprend plusieurs aéroports dont deux de relativement grande envergure : Cologne-Bonn et Düsseldorf.

- L'aéroport de Cologne-Bonn, avec 9.625.483 passagers et 742.347 tonnes de fret en 2011, constitue un aéroport régional important, dont le bassin d'influence s'étend sur les zones frontalières wallonnes proches (www.koeln-bonn-airport.de/en/company/facts-figures.html) ;
- L'aéroport international de Düsseldorf (www.duesseldorf-international.de) est le principal aéroport de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Avec 20 millions de passagers par an, cet aéroport est aussi important voire plus que celui de Bruxelles National (qui compte 18.786.034 de passagers en 2011). L'aéroport développe aussi le fret avec environ 100.000 tonnes par an.

En ce qui concerne le Land de Rhénanie-Palatinat, le principal aéroport est Frankfurt-Hahn (à 100 km à l'ouest de Francfort). Cet aéroport (www.hahn-airport.de) développe essentiellement le fret et le *low cost*. L'aéroport a développé le transport de personnes *low cost* avec 2.894.363 passagers en 2011. A nouveau, la société Ryanair s'est implantée sur ce site en complément de l'aéroport de transport de personnes « traditionnel » de Frankfurt-Main.

b) Les gares TGV

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, nous nous limiterons à quelques informations concernant les principales gares et lignes ferroviaires à grande vitesse. En ce qui concerne les projets relatifs à des lignes de plus petite envergure, il faudra procéder à des recherches plus spécifiques, trop conséquentes pour pouvoir être réalisées dans le cadre de la présente expertise.

Quatre grandes compagnies se partagent les liaisons TGV internationales qui s'arrêtent dans différentes gares belges :

- Eurostar (www.eurostar.com), qui assure la connexion entre Bruxelles et Londres (en passant par Lille Europe) ;
- Thalys (www.thalys.com/be/fr/a-propos-de-thalys/presentation) qui relie essentiellement Bruxelles, Amsterdam, Paris et Cologne. La ligne passe par Liège (plusieurs fois par jour) et s'arrête à Namur, Charleroi et Mons (1x par jour) ;
- Le TGV (www.tgv-europe.be/fr/) relie Bruxelles-Midi à plusieurs destinations en France ;
- L'ICE (www.b-europe.com/Voyager/Trains/ICE) qui dessert l'Allemagne depuis Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins vers Aachen, Cologne, Francfort et Frankfurt om Main.

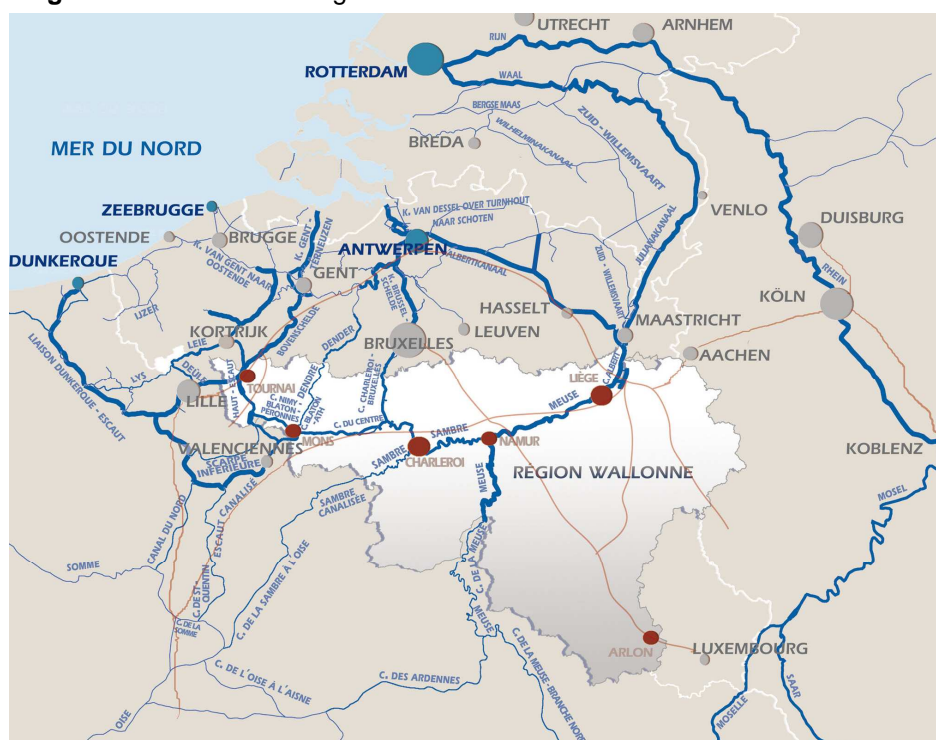
c) Les voies navigables

Wallonie

Le site officiel pour ce qui concerne la Wallonie :

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr>.

Figure 17 : Les voies navigables de Wallonie dans leur contexte international



Source : Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques, « Cartographie », [en ligne] : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>, consulté le 20 août 2012.

Région flamande

Administratie Waterwegen en Zeewezen: www.lin.vlaanderen.be/awz/html/home.htm.

Waterbouwkundig Laboratorium – Hydrologisch Informatiecentrum: www.waterstanden.be.

Région de Bruxelles-Capitale

/.

France

Un site général pour toute la France : www.vnf.fr (voies navigables de France – VNF). Le pays est par ailleurs divisé en sept directions régionales :

Figure 18 : Les directions régionales des voies navigables



Source : VNF, « Carte du réseau et des interlocuteurs », [en ligne] : www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=9585, consulté le 16 août 2012.

La Région Nord-Pas-de-Calais représente une des sept directions régionales de VNF. Le service navigation du Nord-Pas-de-Calais www.sn-nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr propose toutes les informations utiles pour cette région qui représente à elle seule 10 % du réseau navigable français.

La Région Picardie se trouve sous la direction territoriale Bassin de la Seine : www.sn-seine.equipement.gouv.fr, ainsi que la partie occidentale de la Champagne-Ardenne.

En ce qui concerne la Région Lorraine et une partie de la Champagne-Ardenne, c'est la Direction du Nord-Est qui est compétente : www.sn-nord-est.developpement-durable.gouv.fr.

Pays-Bas

Le site général sur les voies navigables aux Pays-Bas est : www.rijkswaterstaat.nl, et cette compétence fait partie du Ministère de l'Infrastructure et de l'Environnement.

Allemagne

En Allemagne, les voies navigables sont gérées par l'Etat fédéral : *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes* : www.wsv.de. Celui-ci a mis en place des directions régionales, celles du Sud-Ouest et de l'Ouest sont particulièrement utiles pour les zones proches de la frontière belge : www.wsd-west.wsv.de/index.php.html et www.wsd-suedwest.wsv.de/index.php.html.

d) Les infrastructures routières

Wallonie

La carte ci-dessous montre l'état des lieux des infrastructures routières régionales lors de l'adoption du SDER en 1999. D'autres cartes plus récentes ont été réalisées dans le diagnostic territorial de la Wallonie réalisé par la CPDT et consultable sur son site : <http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/Annexe-Transport.pdf>.

Figure 19 : Les voiries régionales en Wallonie (SDER 99)



Source : Développement territorial en Wallonie, le SDER , « Les cartes », [en ligne] : <http://developpement-territorial.wallonie.be/pages/Cartes.html>, consulté le 20 août 2012.

Région de Bruxelles-Capitale

Le portail Bruxelles Mobilité informe sur les infrastructures routières régionales : www.bruxellesmobilite.irisnet.be.

Région flamande

Le site du Département de la Mobilité et des Travaux publics : www.mobielvlaanderen.be, offre des informations sur les différents modes de transport en Flandre. L'Agence des routes et de la circulation également : www.wegenenverkeer.be.

France

Le Transport (gestion des infrastructures autoroutières et routières nationales) fait partie des compétences du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie : www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Routier-.html. Les routes sont ensuite gérées à l'échelle des départements et municipalités.

Luxembourg

L'Administration des Ponts et Chaussées (et notamment son papier stratégique « route2020.lu » concernant le réseau routier étatique) fournit de nombreuses informations : www.route2020.lu.

Le Plan directeur sectoriel Transports, encore à l'état de projet, fournit également des informations sur les grands projets routiers prévus : www.mt.public.lu/planification/plan_sectoriel/index.html.

Allemagne

Rhénanie-Palatinat : www.isim.rlp.de/verkehr/strassenverkehr.

Rhénanie-du-Nord-Westphalie : www.strassen.nrw.de.

Pays-Bas

« *Wegen* » in Nederland: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/wegen.

Pour la Province du Limbourg, le site officiel de la province aborde diverses thématiques et projets liés au transport : www.limburg.nl/Beleid/Verkeer_en_Vervoer.

e) *La logistique*

Wallonie

Pour la logistique, nous vous invitons à consulter le site du pôle de compétitivité wallon spécialisé dans le domaine de la logistique : *Logistics in Wallonia* (www.logisticsinwallonia.be/), qui offre toute une série d'informations sur cette thématique.

Région de Bruxelles-Capitale

Vu son statut de ville-région, la RBC ne dispose pas d'une politique très développée en matière de logistique. Toutefois, il y a le port de Bruxelles, second port intérieur de Belgique : www.portdebruxelles.be.

Région flamande

Flanderslogistics : www.flanderslogistics.be.

Site du transport et de la logistique en Flandre : www.transportenlogistiekvlaanderen.be.

Un pôle de compétence *Vlaams Instituut voor Logistiek* (VIL), dans le domaine de la logistique a également été mis en place : www.vil.be.

Le RSV identifie également des portes maritimes et intérieures à vocation internationale (se référer à ce sujet aux différentes analyses réalisées précédemment sur le RSV dans le cadre de la veille « stratégies des régions frontalières » de la CPDT).

France

Une étude prospective a été réalisée par le Pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques (PIPAME) sur la logistique et des indicateurs territoriaux : www.industrie.gouv.fr/p3e/etudes/logistique/etudes2.php.

L'Association française pour la Logistique (ASLOG) propose également un site avec des informations par régions : www.aslog.org.

Nord-Pas-de-Calais

Le site www.nord-logistique.com offre de nombreuses informations sur la logistique dans cette région.

Champagne-Ardenne

www.defis-logistiques-champagne-ardenne.com, ce site reprend la plupart des informations sur la logistique en Champagne-Ardenne, constituée sous forme de club et constituant la représentation de l'ASLOG pour la région.

Un portail sur la logistique a par ailleurs été spécifiquement créé : <http://logistique.cadev.fr/logistique>.

Le site officiel de la Région Champagne-Ardenne fournit également de nombreuses informations à ce sujet : www.cr-champagne-ardenne.fr/?SID=395.

Luxembourg

Le Luxembourg a créé un cluster spécialisé dans la logistique : www.clusterforlogistics.lu.

Le site du Ministère de l'Economie et du Commerce Extérieur fournit par ailleurs beaucoup d'informations sur les différents pôles logistiques au Luxembourg : www.luxembourg.public.lu/fr/economie/logistique/index.html.

Pays-Bas (Province Limburg)

Informations sur la logistique, projets et mise en œuvre : [www.limburg.nl/Beleid/Verkeer en Vervoer/Goederenvervoer/Logistiek beleid?highlight=logistiek](http://www.limburg.nl/Beleid/Verkeer_en_Vervoer/Goederenvervoer/Logistiek_beleid?highlight=logistiek). Le site précise par ailleurs qu'un plan logistique devrait être adopté courant 2012 pour la province.

Allemagne

La **Rhénanie-du-Nord-Westphalie** dispose d'un cluster spécifiquement dédié aux questions de logistique : www.logistik.nrw.de proposant de nombreuses informations sur cette thématique.

Il existe par ailleurs une Association du Transport et de la Logistique en Rhénanie-du-Nord-Westphalie (*Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen*) : www.vvwl.de.

En ce qui concerne le Land de **Rhénanie-Palatinat**, le site officiel du Land propose un portail relatif à la logistique : www.logistik.rlp.de/Startseite/.

f) Les transports en commun (compagnies)

Belgique

En Belgique, hormis la SNCB (ainsi que ses trois filiales : Infrabel – circulation, sécurité et entretien du réseau ; SNCB – trafic de voyageurs et de marchandises et entretien du matériel roulant ; SNCB Holding – exploitation des gares et unique employeur du groupe SNCB), il existe trois compagnies régionales de transports en commun :

- STIB : www.stib.be et www.bruxellesmobilite.irisnet.be ;
- TEC : <http://mobilite.wallonie.be> et www.infotec.be ;
- De Lijn : www.delijn.be et www.mobielvlaanderen.be.

France

La société nationale des chemins de fers (SNCF) : www.sncf.com.

Au vu du nombre important de compagnies de transport public par route, nous vous conseillons de faire une recherche spécifique au lieu étudié.

Luxembourg

Toutes les informations sur la mobilité et les transports en commun au Luxembourg sur le site : www.mobiliteit.lu

Allemagne

Deutsche Band: www.bahn.de.

Pays-Bas

Nederlandse spoorwegen: www.ns.nl

g) Les modes doux

Wallonie

Plan Wallonie cyclable approuvé le 23 septembre 2010 : http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/wallonie_cyclable.

Le RAVeL : Réseau autonome de voies lentes : <http://ravel.wallonie.be>.

De manière plus générale, le site officiel wallon sur la mobilité : <http://mobilite.wallonie.be>.

Région de Bruxelles-Capitale

Un futur plan piéton 2012-2040 devrait faire l'objet d'une consultation publique en 2012 à Bruxelles : <http://urbanisme.irisnet.be/publications/navigation-gauche/vitrines/midis-de-laat/le-futur-plan-pieton-2012-2040-de-la-region>.

La Région bruxelloise dispose également d'un plan vélo 2010-2015 : www.bruxellesmobilite.irisnet.be/articles/la-mobilite-de-demain/plan-velo.

Le site général « Bruxelles mobilité » offre par ailleurs de nombreuses informations sur la mobilité dans ses différentes dimensions : www.bruxellesmobilite.irisnet.be.

Région flamande

Concernant le vélo et la marche à pied, le site général sur la mobilité en Flandre : www.mobielvlaanderen.be/fiets.php?a=5.

France

Sur la politique du vélo en France, voir : www.developpement-durable.gouv.fr/-Politique-du-velo,1776-.html.

Luxembourg

Sur la politique de mobilité douce au Grand-Duché de Luxembourg : www.mt.public.lu/transports/mobilite_douce/index.html et www.mt.public.lu/functions/liens/mobdouce/index.html.

Pays-Bas

Province du Limbourg, politique des transports (notamment le vélo) : www.limburg.nl/Beleid/Verkeer_en_Vervoer/Fietsbeleid.

Site « Maastricht bereikbaar » (Maastricht accessible) : www.maastrichtbereikbaar.nl/mb-frans.html.

Allemagne

Rhénanie-du-Nord-Westphalie : www.mbwsv.nrw.de/verkehr/nahverkehr/Rad/index.php.

Rhénanie-Palatinat : www.radwanderland.de.

2.4.4.4 Contact

Le site www.mobilite.wallonie.be est le site de la DGO2 en charge de ces questions.

L'onglet « infrastructures de transport » (<http://mobilite.wallonie.be/opencms/opencms/fr/infrastructures>) redirige vers les divers services compétents :

- www.route.wallonie.be : l'organigramme y définit chaque personne de contact pour chaque matière ;
- www.voies-hydrauliques.wallonie.be : L'onglet « Qui sommes-nous ? » mentionne une personne de contact pour chaque département et chaque direction. Ce site propose également des liens vers les sites des quatre ports autonomes wallons ;
- www.aeroports.wallonie.be : portail aéroportuaire wallon.

Le site de la SNCB et de ses trois filiales :

- B-Holding : www.sncb-holding.be/notre-entreprise/structure ;
- La SNCB : www.b-rail.be/corporate/F/company/structure/index.php ;
- Infrabel : www.infrabel.be.

La Société régionale wallonne des transports (SRWT) : www.infotec.be.

En matière d'énergie, voir le portail de l'énergie wallon : www.energie.wallonie.be.

2.4.5 Quel est l'impact potentiel que peuvent avoir la modification, la création ou l'extension d'équipements polarisants dans les régions frontalières et ce dans l'optique de leur impact sur le territoire wallon ?

Cette question large implique d'aborder différents types d'équipements (notamment publics) dont l'impact potentiel sur le territoire de la Wallonie peut être important. Nous développerons dans le cadre de ce point trois thématiques principales : les implantations commerciales, les zones d'activités économiques et industrielles et les équipements de tourisme, de loisirs et culturels.

2.4.5.1 Justification

La création ou l'extension de tels équipements dans les régions frontalières peut avoir un impact direct sur le territoire wallon.

Par exemple, les équipements touristiques, culturels et de loisirs peuvent potentiellement soit entrer en concurrence avec des installations existantes à proximité soit intégrer des réseaux plus larges permettant le développement d'opportunités de partenariats et de collaboration entre la Wallonie et les territoires frontaliers.

L'implantation de commerces de certains types de biens à proximité de la frontière wallonne peut avoir un impact sur l'offre et la demande en Wallonie (réduction de la demande, avantages fiscaux ou sociaux des installations, etc.).

Ce thème – et ses différentes déclinaisons – est dès lors central afin d'appréhender les équipements importants pour l'aménagement du territoire. Une justification plus précise de chacune des trois sous-thématiques sera envisagée dans les sous-questions qui suivent.

2.4.5.2 Sous-questions

a) Quelles sont les législations en matière de commerces et/ou les projets d'implantations commerciales prévus par le plan dont l'aire de chalandise ou le type de biens vendus implique un rayonnement au-delà de la frontière wallonne ?

Ce sont non pas seulement les projets d'implantations commerciales en tant que tels mais aussi et surtout les législations et mesures juridiques qui sont envisagées par le document étudié et qui peuvent avoir un impact en Wallonie que nous prenons ici en considération. Ce point sera dès lors subdivisé en deux sous-thématiques principales : d'une part, les mesures juridiques et, d'autre part, les projets d'implantations commerciales comme tels.

Tout d'abord, nous étudions la question des mesures juridiques éventuellement envisagées dans le document étudié :

- Y a-t-il des législations ou des mesures juridiques qui sont adoptées ou qui sont envisagées par le territoire frontalier dans le cadre du document étudié en ce qui concerne les implantations de commerces ?
- Si oui, celles-ci pourraient-elles avoir un impact pour le territoire wallon ? Afin de préciser cet impact potentiel, le lecteur peut se poser les deux questions suivantes :
 - Sur quels aspects portent ces mesures ?
Par exemple, ces mesures peuvent porter sur les conditions de délivrance des permis, les critères de localisation de ces implantations, l'accessibilité par les différents modes de transport, etc.
 - Au vu de ces informations et des normes/législations wallonnes qui y sont relatives, quel pourrait être l'impact des mesures envisagées dans le territoire frontalier et ce pour le territoire wallon ?

Ensuite et afin de répondre à la seconde partie de cette thématique concernant les projets d'implantations commerciales comme telles (et en mobilisant les données et les grandes tendances identifiées à la question n°2 de la présente grille), plusieurs sous-questions sont proposées afin d'envisager l'impact potentiel du projet étudié. Ces sous-questions portent sur plusieurs aspects : 1) la superficie du projet ; 2) le type de projet commercial envisagé ; 3) les types de biens qui y seront commercialisés ; 4) les caractéristiques des communes wallonnes proches du projet en question et ; finalement 5) les emplois créés attendus.

- 1) Quelle est la superficie du projet commercial envisagé ?
- 2) Quel est le type de projet commercial envisagé ?
 - o Hypermarché ;
 - o Supermarché ;
 - o Complexe commercial.
- 3) S'agit-il d'une nouvelle implantation ou de l'extension d'une implantation commerciale préexistante ?
- 4) Si l'information est disponible, quels sont les types de biens qui seront commercialisés dans le projet commercial envisagé ?

Remarque : L'aire de chalandise de l'implantation considérée dépend notamment de cet aspect. Nous proposons ici de nous référer à la catégorisation établie dans le cadre de l'expertise implantations commerciales réalisée par la CPDT. Trois catégories de biens avaient été distinguées : les biens de consommation semi-courante pondéreux (ameublement, décoration, électroménagers, etc.), les biens de consommation semi-courante peu pondéreux (chaussures, vêtements, disques, livres, etc.) et les biens de consommation courante non pondéreux (essentiellement l'alimentaire)²². Cette question permettra également de préciser le type de commerces, côté wallon, qui pourraient être impactés par le projet frontalier.

- 5) Quelles sont les principales caractéristiques des communes wallonnes proches ou limitrophes du projet d'implantation commerciale étudié ?

Il s'agit ici de définir plus précisément le territoire wallon qui est susceptible d'être impacté par le projet. Plusieurs éléments peuvent être envisagés pour préciser ces enjeux. Nous nous basons à nouveau sur l'expertise réalisée par la CPDT pour proposer d'étudier quatre dimensions majeures :

- o Les communes wallonnes proches sont-elles des pôles du SDER ou font-elles partie de la hiérarchie urbaine telle qu'elle a été définie par Van Hecke en Belgique²³ ?
 - o Ou s'agit-il au contraire de communes rurales ?
 - o Quel est leur niveau d'équipement dans les trois types de commerces évoqués ci-dessus ?
 - o Quel est le volume de population de ces communes potentiellement touchées par le projet ?
- 6) Dispose-t-on d'informations quant aux emplois potentiellement créés par le projet commercial ?

²² Voir à ce sujet l'expertise relative aux implantations commerciales réalisée par la CPDT entre 2008 et 2010 (<http://cpdt.wallonie.be/fr/Expertise%20sp%C3%A9cifique-Implantations%20commerciales>).

²³ VAN DER HAEGEN H., VAN HECKE E. et JUCHTMANS G. , « Les régions urbaines belges en 1991 », in *Etudes statistiques*, n°104, 1996.

Ces différents critères sont bien évidemment à croiser. La superficie commerciale envisagée aura un impact différent en fonction du type de biens qui y sont commercialisés et de l'état de l'offre dans les trois catégories de biens identifiés dans les communes wallonnes limitrophes ou proches du projet.

Afin de compléter les cinq points proposés ci-dessus, nous proposons d'envisager d'étudier la situation de l'offre et de la demande ainsi que l'accessibilité au site si des informations sont disponibles à ce sujet. Cette question permettra éventuellement de préciser les différents enjeux :

- Quelle est la situation en termes d'offre et de demande commerciales dans la zone considérée et ce, en parallèle avec la situation wallonne ?

Remarque : il s'agira de se référer ici au point relatif aux données utiles, notamment au SDER 2011 et à l'expertise implantations commerciales afin de mieux appréhender la situation du côté wallon et l'impact sur une fermeture potentielle de certains commerces s'il y a suroffre.

- Quelle est l'accessibilité au site commercial envisagé tant par la voiture individuelle que par les transports en commun ?

Remarque : cette question est également à moduler en fonction du type de biens envisagés. En effet, les besoins ne seront pas les mêmes selon qu'il s'agit de biens pondéreux (ameublement, etc.) ou de biens semi-pondéreux (tels des vêtements, disques, livres, etc.).

b) Quels sont les projets ou les intentions relatif(ve)s à des parcs et/ou à des zones d'activités économiques et industrielles qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon ?

La justification de cette question réside dans l'impact potentiel de ce type d'équipements sur l'emploi dans la région frontalière et en Wallonie et de la concurrence ou des synergies potentielles entre secteurs d'activités économiques similaires qui pourrait se développer. Les disponibilités foncières en Wallonie notamment pour les activités économiques constituent par ailleurs un atout important de son développement, notamment par rapport à la Région flamande ou à Bruxelles. Finalement, le développement d'activités logistiques constitue un enjeu de développement pour la Wallonie, dans le cadre de la valorisation de sa position géographique et de son accessibilité (voie d'eau, route, etc.).

Tout d'abord, trois questions permettent de préciser l'ampleur et la nature du projet envisagé, celles-ci consistent à préciser la superficie (en ha.) de la zone ou du parc envisagé, sa localisation (notamment par rapport au territoire wallon et dès lors son accessibilité) et la nature des activités économiques qui y seront développées :

- Quelle est la superficie de la zone d'activités économiques envisagée ?
- Quelle est la localisation de la zone d'activités économiques notamment sa proximité par rapport au territoire wallon ?
- Quelle est la nature des activités économiques qui y seront développées ?
 - Celles-ci recouvrent-elles les activités développées dans le cadre des pôles de compétitivité wallons ?
 - Sont-elles potentiellement concurrentes de secteurs d'activités en Belgique et en Wallonie ?
- Quelles sont les disponibilités foncières pour l'activité économique dans les régions frontalières ?

Celles-ci doivent ensuite pouvoir être mises en lien avec le contexte wallon :

Quelle est la partie du territoire wallon qui sera impactée par le projet et quelles sont les principales caractéristiques de celui-ci en termes d'activité économique ? Il est nécessaire de « contextualiser » le maximum possible la réflexion engagée au vu de la diversité des contextes territoriaux frontaliers wallons.

1. La création potentielle d'emplois qui est attendue de ces développements pourrait-elle bénéficier à la Wallonie notamment parce que les qualifications des populations wallonnes à proximité peuvent répondre à la demande ?
 - Quel est le profil d'activité et des travailleurs sur le futur site d'activité économique en projet ?
2. L'accessibilité du site envisagé depuis le territoire wallon, que ce soit par les transports en commun ou par les infrastructures routières permettra-t-elle à la Wallonie et aux populations proches de tirer profit de ce nouveau développement ?
3. Quelle est la concurrence ou la complémentarité potentielle de ces activités avec les activités qui sont développées sur le territoire wallon (secteur d'activité, etc.) ?

c) *Quels sont les équipements culturels, touristiques et de loisirs qui sont proposés dans le plan (extensions, créations, etc.) qui peuvent impacter l'offre touristique, culturelle et récréative wallonne, notamment en entrant en concurrence potentielle sur certains types de loisirs ou certaines formes de tourisme ou au contraire en constituant un levier pour leur développement ?*

La justification de cette sous-question réside dans le fait que la culture, le tourisme et les loisirs constituent des activités économiques importantes pour le territoire wallon, qui peuvent avoir un impact conséquent sur l'économie résidentielle, notamment dans les zones rurales mais également dans les centres urbains et peuvent en stimuler d'autres. Ces secteurs en croissance au vu de l'augmentation du temps libre pourraient être valorisés en Wallonie notamment dans le cadre du recentrage autour du tourisme de proximité, du tourisme de terroir mais aussi dans le cadre du changement climatique et de la limitation des consommations énergétiques.

Cette question des équipements de loisirs, touristiques et culturels doit être envisagée tant dans l'optique des concurrences potentielles et donc des menaces qui pourraient exister avec les activités présentes sur le territoire wallon (infrastructures similaires, etc.) que du point de vue des opportunités qu'ils peuvent créer pour la Wallonie : intégration dans des réseaux supra-régionaux ou internationaux, partenariats, développement de l'économie résidentielle, etc.

Nous pouvons nous poser plusieurs questions afin d'envisager les différentes facettes de cette thématique :

1. Quel est le type d'installation qui est envisagé : récréation (parc d'attraction, etc.), tourisme, culture (musées, théâtre, opéra, etc.) ? La réponse donnée à cette question pourra être précisée si nécessaire.
 - a. Par exemple, s'il s'agit d'une installation touristique :
 - i. De quel type de tourisme s'agit-il ?
 - ii. Quel type de public est visé ?
 - iii. Comment se positionne le marché wallon dans ce domaine ?
 - b. S'il s'agit de culture :
 - i. De quel type d'établissement s'agit-il ?
Remarque : la réalité et les enjeux liés à la création ou à l'extension d'un musée seront très différents de ceux liés à un théâtre.
 - ii. Quels sont les types de financements qui sont consacrés à ces infrastructures ?

2. Existe-t-il une installation similaire sur le territoire wallon ?
3. Si oui, y a-t-il une concurrence potentielle avec cette installation wallonne ? Pour répondre à cette question, plusieurs précisions s'avèrent utiles :
 - Quelle est l'envergure du projet envisagé (superficie, type d'activités, etc.) ?
 - En fonction du domaine d'activités, quel est son impact potentiel sur le territoire wallon ?
 - La localisation par rapport au territoire wallon du projet implique-t-elle des répercussions sur celui-ci ? Cet élément est à évaluer en fonction de la « portée », de l'échelle du projet envisagé (envergure nationale, régionale, locale) – en fonction de la réponse donnée à cette question ci-dessus.

2.4.5.3 Données et indicateurs

a) Les implantations commerciales

Belgique

Malgré la régionalisation de la législation relative aux implantations commerciales prévues dans l'accord de gouvernement fédéral du 1^{er} décembre 2011, cette législation n'a pas encore été formellement transférée aux régions (SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie) ; les trois régions étant soumises aux mêmes critères :

www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2004081336&table_name=loi

Ceux-ci ont été exposés largement dans le cadre de l'expertise commerce réalisée par la CPDT :

<http://cpdt.wallonie.be/fr/Expertise%20sp%C3%A9cifique-Implantations%20commerciales>.

De manière générale, nous recommandons de se référer au *benchmarking* réalisé dans le cadre de l'expertise relative aux implantations commerciales (CPDT – 2008-2010) ainsi qu'aux parties relatives à la Wallonie pour toute mise en contexte sur la situation spécifique et les législations existantes pour le territoire wallon. Cette expertise fournit par ailleurs une série d'informations concernant les principales orientations de la politique de localisation des commerces aux Pays-Bas, en Allemagne et au Luxembourg, notamment, qui permettent d'orienter et d'appuyer l'analyse d'un document frontalier sur cette thématique.

La Région de Bruxelles-Capitale

La RBC a adopté en 2008 un Schéma régional de Développement commercial : http://urbanisme.irisnet.be/publications/pdf/observatoire_du_commerce_2008.pdf.

Il existe par ailleurs un Observatoire du Commerce à Bruxelles : <http://urbanisme.irisnet.be/publications/etudes-et-observatoires-1/etudes-et-observatoires-1/observatoire-commerce>, qui a notamment réalisé le Schéma.

Pays-Bas

Pour une synthèse des principaux éléments relatifs aux commerces aux Pays-Bas, se référer à l'expertise implantations commerciales réalisée entre 2008 et 2010 et tout particulièrement l'Annexe 3 relative à cette politique aux Pays-Bas :

http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_08-09/Expertisespecifique/impl-comm/rapport.pdf

L'étude « *Grenzeloos winkelen* » réalisée à la demande des chambres de commerce du Sud et du Nord-Limbourg, de la Province du Limbourg et de ses sept principales villes a été confiée au bureau d'étude BRO en 2007²⁴ :

DROST M., RENDERS O., BOEKESTEIJN A. (2007) *Grenzeloos winkelen 2007*, BRO Boxtel, Onderzoek voor de Kamers van koophandel Zuid-Limburg et Limburg-Noord, gemeenten Heerlen, Maastricht, Roermond, Sittard-Geleen, Venlo, Venray en Weert en de Provincie Limburg, [en ligne] :

http://portal.prvlimburg.nl/psonline/documenten/64689/grenzeloos_winkelen_limburg_2007

et actualisation en 2009:

www.kvk.nl/regio/limburg/Images/Monitor%20Grenzeloos%20Winkelen%202009_tcm48-192705.pdf

Allemagne

Pour une synthèse des principaux éléments relatifs aux commerces en Allemagne, se référer au benchmarking réalisé dans le cadre de l'expertise implantations commerciales réalisée entre 2008 et 2010 par le Lepur et tout particulièrement l'Annexe 4 relative à cette politique en Allemagne :

http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_08-09/Expertisespecifique/impl-comm/rapport.pdf.

Rhénanie-Palatinat : www.mwkel.rlp.de/Wirtschaft/Handel.

Luxembourg

Ce sont les autorisations d'établissement qui régissent l'accès aux activités de commerce au Luxembourg : www.mcm.public.lu/fr/autorisations/index.html.

Pour une synthèse des principaux éléments relatifs aux commerces au Grand-Duché de Luxembourg, se référer au benchmarking réalisé dans le cadre de l'expertise implantations commerciales réalisée entre 2008 et 2010 par le Lepur et tout particulièrement l'Annexe 5 relative à cette politique au Luxembourg :

http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_08-09/Expertisespecifique/impl-comm/rapport.pdf

France

Selon le Code français d'urbanisme, ce sont aujourd'hui les SCOT qui sont chargés de définir la stratégie relative aux implantations commerciales en France. Il semble dès lors judicieux de s'y référer s'il existe pour le territoire étudié.

b) Les zones d'activités économiques

Wallonie

Les intercommunales de développement économique constituent des interlocuteurs importants pour avoir une meilleure connaissance des besoins et de la réalité du terrain. Elles sont au nombre de huit : la SPI (Province de Liège : www.spi.be), IDELUX (Province de Luxembourg : www.idelux-aive.be), IDETA (Wallonie Picarde : www.ideta.be), IDEA (Mons-Borinage-Centre : <http://www.idea.be>), IEG (Mouscron-Comines-Estampuis : www.ieg.be/), IGRETEC (www.igretec.com dans le Hainaut), IBW (Intercommunale du Brabant Wallon : www.ibw.be) et le BEP Namur (www.bep.be).

²⁴ LAMBOTTE J.-M., PIRART F., « Expertise Implantations commerciales : analyse des permis socio-économiques demandés entre 2000 et 2008 », Rapport de la subvention 2009-2010 de la CPDT, [en ligne] : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_09-10/E1/Annexe3analyse-permis-socio-econ.pdf, consulté le 31 juillet 2012.

Le site Wallonie développement (www.wallonie-developpement.be) regroupe par ailleurs l'ensemble des intercommunales de développement économique sous forme d'association. Par ailleurs, le site www.bspace.be offre de nombreuses informations pour les investisseurs concernant la Wallonie.

Le Département Investissement de la DGO6 (Economie, Emploi, Recherche) et notamment la Direction de l'équipement des parcs peuvent également constituer une source d'informations. Diverses informations peuvent être trouvées sur le site : www.wallonie.be/fr/competences/economie-recherche-et-technologie/economie, qui renvoie vers les autorités et instances compétentes.

Région de Bruxelles-Capitale

L'Agence bruxelloise pour l'Entreprise constitue la référence à Bruxelles pour le conseil aux starters, entreprises et investisseurs : www.abe-bao.be.

Le Plan de Développement International de Bruxelles prévoit une série de mesures pour assurer le développement de Bruxelles, sa visibilité, etc. : www.morgenbrussel.be.

Région flamande

Le site du Département de l'Economie, de la Science et de l'Innovation : www.ewi-vlaanderen.be en Flandre.

Concernant les mesures inscrites dans l'actualisation et révision partielle du RSV de 2011 étudiée par la CPDT : voir l'annexe 6 du rapport http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/Annexe-Regions_frontali%C3%A8res.pdf.

Le document intitulé « *Onderzoek naar de evolutie van de ruimtebehoefte voor niet verweefbare bedrijvigheid: Studie in het kader van de evaluatie van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen* » a réalisé une évaluation des espaces d'activités économiques en Flandre en vue de l'actualisation du RSV :

www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/rsv/studies/docs/Ruimtebehoefte%20bedrijvigheid%20IBM.pdf.

Une note de recherche de la CPDT (n°13) parue en 2010 explicite la stratégie de création et de localisation des parcs d'activité économique en Flandre :

<http://cpdt.wallonie.be/old/Data/publications/notes-de-recherche/CPDT-13-rapport.pdf>.

Les sociétés de développement économique (POM - *Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij*) existent dans chaque province flamande et sont en charge notamment, parmi d'autres compétences économiques, des infrastructures pour les entreprises :

West-Vlaanderen (www.pomwvl.be), Oost-Vlaanderen (www.pomov.be), Limburg (www.pomlimburg.be), Vlaams Brabant (www.vlaamsbrabant.be/economie-landbouw/economisch-beleid/pom) et Antwerpen (www.pomantwerpen.be).

France

Les agences de développement économique ont pour missions l'accompagnement des entreprises et l'attractivité et la compétitivité des territoires. Le site de la Fédération des agences et des comités d'expansion économique propose diverses informations à ce sujet et une cartographie de ces agences : www.cner-france.com.

Par ailleurs, les quatre régions limitrophes de la Wallonie ont adopté au milieu des années 2000 un Schéma Régional de Développement Economique :

Champagne-Ardenne : www.cr-champagne-ardenne.fr/schema-deveco ;

Picardie : www.picardie.fr/IMG/pdf/SRDE_adopté_02-06-06_web.pdf ;

Lorraine : www.essenregion.org/annuaires/uploads/autres/file/SRDE%20Lorraine.pdf ;

Nord-Pas-de-Calais : www.lenordpasdecalais.fr/srde/schema.asp.

Allemagne

Rhénanie-du-Nord-Westphalie : www.nrwinvest.com.

Rhénanie-Palatinat : *Investitions und Strukturbank Rheinland-Pfalz* : <http://isb.rlp.de/de/startseite>.

Pays-Bas

La Province du Limbourg néerlandais a mis en place plusieurs programmes visant à organiser les terrains dédiés aux activités économiques :

www.limburg.nl/Beleid/Economie_en_Financi%C3%ABn/Bedrijventerreinen.

Le document *Programma Werklocaties 2020*, adopté en 2008, vise à définir les zones pour les entreprises : www.limburg.nl/Beleid/Economie_en_Financi%C3%ABn/Bedrijventerreinen/Programma_Werklocaties_Limburg_2020. Ce programme est actualisé chaque année : www.limburg.nl/Beleid/Economie_en_Financi%C3%ABn/Bedrijventerreinen/Rapport_Werklocaties_Limburg. Le système de monitoring des terrains pour entreprises peut également être consulté directement sur : <http://flexiweb.limburg.nl/rebis/index.asp?Flexihost=rebis>.

Ce sont par ailleurs surtout les communes qui équipent les zones d'activités économiques aux Pays-Bas.

Luxembourg

Un plan directeur sectoriel relatif aux zones d'activités économiques est en cours d'élaboration au Grand-Duché : www.dat.public.lu/plans_caractere_reglementaire/plans_sectoriels/zones_activites_economiques/index.html. Celui-ci a par ailleurs fait l'objet d'une étude de la CPDT : cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_09-10/V1/Annexe4RF.pdf.

Il existe par ailleurs trois types de zones d'activités économiques au Grand-Duché :

- Les zones nationales (financées par l'Etat) qui sont directement gérées par la Direction des infrastructures et des nouvelles technologies du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur ;
- Les zones régionales (de deux types : I zones d'activités artisanales gérées par un consortium public-privé et II des zones intercommunales gérées par des syndicats intercommunaux) ;
- Les zones communales qui sont gérées exclusivement par une commune (le Ministère intervient pour 15 % des frais).

Il existe également des ZAE privées au Luxembourg.

c) Le tourisme et la culture

Belgique

Vu la communautarisation des compétences culturelles et la régionalisation des compétences en matière de tourisme et d'économie, il faudra se référer à différents types de sources pour trouver les informations relatives à ces thématiques en Belgique. Il existe toutefois certaines exceptions à cette fédéralisation des compétences, il s'agira dans ce cadre de suivre les évolutions des réformes de l'Etat belge.

En ce qui concerne la Wallonie, il s'agira de consulter le diagnostic du SDER dans les thématiques sectorielles relatives au tourisme ainsi que celle relative aux services culturels dans la thématique « habitat et services ». La Fédération Wallonie-Bruxelles est compétente en la matière : www.culture.be. Pour le tourisme, la Région wallonne est compétente : www.tourismewallonie.be.

Pour la Région de Bruxelles-Capitale, le portail de la Région propose une page consacrée au tourisme, aux loisirs et à la culture : www.bruxelles.irisnet.be/culture-tourisme-loisirs. Le site *VisitBrussels* fournit également une série d'indications sur le tourisme et la culture à Bruxelles : http://visitbrussels.be/bitc/front/home/display/clt/BE_fr/section/visiteur.do.

En Flandre, le site de la culture : www.cjism.vlaanderen.be/cultuur/index.shtml. En ce qui concerne le tourisme, www.toerismevlaanderen.be. Ce site offre de nouveau des informations chiffrées sur le tourisme en Flandre (voir notamment l'onglet « kennis »). Voir aussi à ce sujet : www.vlaanderen-vakantieland.be.

Luxembourg

Le site officiel de l'Office national du tourisme luxembourgeois inventorie de nombreuses informations relatives au tourisme, à la culture (musées, sites UNESCO, etc.) au Grand-Duché : www.ont.lu. Le site du Ministère luxembourgeois du tourisme offre également une série d'informations qui peuvent venir compléter celles de l'office national concernant les différentes installations présentes sur le territoire : www.luxembourg.public.lu/fr/tourisme.

France

La Fédération nationale des Offices de Tourisme et des Syndicats d'Initiative : www.tourisme.fr. Ce site comprend notamment un onglet relatif aux Statistiques et Etudes économiques, comme par exemple le memento du tourisme publié en 2011 (www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/memento/2011/memento-2011.pdf) qui reprend de nombreuses statistiques sur le sujet.

Champagne-Ardenne, site officiel du tourisme de la région : www.tourisme-champagne-ardenne.com.

Lorraine : www.tourisme-lorraine.fr/fr/default.asp; Direction régionale des Affaires culturelles : www.culture.gouv.fr/lorraine.

Nord-Pas-de-Calais : www.tourisme-nordpasdecalais.fr et culture : www.nordpasdecalais.fr/jcms/c_5163.

Picardie : Comité régional de tourisme de Picardie : <http://picardietourisme.com/fr/index.aspx>. Conseil régional de Picardie, culture et patrimoine : www.picardie.fr/-Culture-et-patrimoine. L'Assemblée générale de Picardie a par ailleurs adopté le 24 juin 2011 son Schéma Régional de Développement Durable du Tourisme et des Loisirs : www.picardie.fr/IMG/pdf/srddtl_bat_pour_mise_en_ligne.pdf.

Allemagne

Portail de la culture allemand : www.kulturportal-deutschland.de/kp/main.html

Rhénanie-Palatinat : Portail de la culture : www.kulturland.rlp.de;

Rhénanie-du-Nord-Westphalie : (portail de la culture) : www.kulturserver-nrw.de/-/home

Le tourisme étant une compétence relevant des Länder, nous renvoyons ici aux sites des deux Länder qui nous intéressent : www.rlp-info.de (Rhénanie-Palatinat) et www.nrw-tourismus.de (Rhénanie-du-Nord-Westphalie).

Pays-Bas

Le Bureau néerlandais pour le tourisme et les congrès : www.nbtc.nl. Ce site fournit notamment tout une série de chiffres et tendances sur le tourisme aux Pays-Bas.

Le Ministère néerlandais de l'Education, de la Culture et de la Science, www.government.nl/ministries/ocw, dispose en outre d'un site web partiellement en anglais.

2.4.5.4 Contact

Implantations commerciales et zones d'activités économiques

- www.wallonie-developpement.be, rassemble sous forme d'association l'ensemble des intercommunales wallonnes de développement économique (contacts et lien vers le site de chaque intercommunale) ;
- www.economie.wallonie.be, site de la DGO6 (Economie, Emploi et Recherche) : voir « Qui sommes-nous ? » et les trois directions : politique économique, réseaux d'entreprises et coopération et encadrement.

Culture

Fédération Wallonie-Bruxelles : www.culture.be : voir onglet « nos services ».

Tourisme

Voir le site www.tourismewallonie.be et plus particulièrement le Commissariat général au Tourisme : <http://cgt.tourismewallonie.be/default.aspx?pg=412404f6-abca-4a34-9f9e-4e8a004335d6>.

2.4.6 Quels sont les pôles de compétitivité (ainsi que les secteurs d'innovation, les NTIC et les domaines de recherche scientifique et recherche/développement) dans lesquels les régions ou Etats frontaliers se sont spécialisés ou veulent se spécialiser et qui peuvent entrer en concurrence ou en complémentarité avec des pôles similaires présents sur le territoire wallon ?

2.4.6.1 Justification

Les pôles de compétitivité et les secteurs d'innovation sont souvent traités explicitement dans les documents planologiques stratégiques et de manière autonome par rapport aux autres secteurs d'activités économiques (notamment le tourisme ou les zonings).

Ils constituent de plus les principaux axes de spécialisation envisagés dans les régions voisines, au même titre que les pôles de compétitivité du Plan Marshall (et 2.vert) en Wallonie. A ce titre, il semble pertinent d'identifier les synergies ou les concurrences potentielles avec les pôles identifiés en Wallonie mais également avec les secteurs d'activité de haute technologie ou nécessitant d'importantes qualifications ou connaissances présents sur le territoire wallon.

Les pôles de compétitivité de la Wallonie (<http://clusters.wallonie.be>) se subdivisent en quatre thèmes majeurs :

1. La mobilité et les transports : *Logistics in Wallonia* (<http://clusters.wallonie.be/logisticsinwallonia/fr>) et *Skywin* (aéronautique/spatial : <http://clusters.wallonie.be/skywin/fr>) ;
2. L'environnement et le développement durable : *Greenwin* (chimie verte et matériaux durables : <http://clusters.wallonie.be/greenwin/fr>) ;
3. La nutrition et la santé : *Biowin* (biotechnologies et santé : <http://clusters.wallonie.be/biowin/fr>) et *Wagralim* (agro-industrie : <http://clusters.wallonie.be/wagralim/fr>) ;
4. Les technologies transversales : Pôle *MecaTech* : <http://clusters.wallonie.be/mecatech/fr>.

2.4.6.2 *Sous-questions*

- De quelle manière sont formulées les intentions dans le document soumis à l'analyse ?
 - En effet, le document traite-t-il explicitement de pôles de compétitivité ou envisage-t-il de manière moins « formalisée » le développement de domaines de spécialisation spécifiques ?

Remarque : Il faut ici prendre en considération autant les pôles de compétitivité explicitement identifiés que les centres de recherche, pôles universitaires, pôles technologiques ou autres secteurs économiques et industriels que le territoire voisin ambitionne de développer ou renforcer.

- Sur quelle thématique ou sur quel secteur d'activité portent ces intentions ?
- Ce secteur est-il proche d'un des pôles de compétitivité wallon ?
 - S'il s'agit du même secteur : il faudra analyser plus précisément sur quoi portera précisément les activités développées ;
 - En fonction de cela, une concurrence y est-elle envisageable, tout comme, à l'inverse, le développement de partenariats avec la Wallonie ?
 - S'il s'agit d'un secteur non repris dans les pôles de compétitivité wallons, une complémentarité pourrait-elle être envisagée avec d'autres secteurs d'activités présents sur le territoire wallon ?

Remarque : l'objectif consiste ici à identifier si la Wallonie pourrait tirer profit du développement d'un tel pôle dans un territoire voisin, parce qu'il vient compléter certains pôles existants en Wallonie, par exemple.

- Des précisions sont-elles apportées concernant la localisation potentielle des entreprises, centres de recherches, etc. liés à ce pôle de compétitivité ?
 - Si oui, quelles peuvent en être les conséquences pour le territoire wallon proche ?

Remarque : vu l'importance qui peut être donnée à de tels pôles de compétence et de développement économique, l'impact peut dépasser largement le territoire wallon frontalier. Cet aspect est dès lors à garder à l'esprit lors de l'analyse de cette thématique.

- Le regroupement géographique d'entreprises et de centres de recherche universitaires est-il envisagé ? Et, si oui :
 - Quelles en sont les modalités ?
 - Où se situerait le projet ?

2.4.6.3 *Données*

Nous identifions ici les pôles de compétitivité présents dans les différents territoires frontaliers. Cette liste devrait être régulièrement mise à jour.

a) Wallonie

En plus des pôles de compétitivité identifiés ci-dessus :

Le Portail de la recherche et des Technologies en Wallonie : <http://recherche-technologie.wallonie.be>.

b) La Région flamande

Les autorités flamandes ont décidé dès 2009 de réfléchir à la politique des *clusters* et à la spécialisation dans des domaines scientifiques et de haute technologie. Dans ce cadre et en vue d'accomplir les objectifs du Plan *Vlaanderen in actie* (<http://vlaandereninactie.be/?lang=fr>) à l'horizon 2020, plusieurs secteurs ont été définis : (www.vrwi.be/pdf/clusterbrochure.pdf) :

- La logistique et le transport : Logistech ;
- Le secteur des soins de la santé : I-Healthtech ;
- Le secteur de la santé et de la nutrition : Meditech ;
- Le secteur des nouveaux matériaux et des nanotechnologies : Nanotech ;
- L'innovation socio-économique : Sociotech ;
- L'énergie et l'environnement : Ecotech.

Quelques clusters ont dès lors été développés dans ces domaines :

- *Flanders in Shape* (www.flandersinshape.be) : *Flemish Competence Centre for Product Development and Industrial Design*. Ce centre de compétence et pôle de compétitivité flamand a été mis en place en décembre 2006 ;
- *Flanders PlasticVision* (www.plasticvision.be) : ce pôle est spécialisé dans l'industrie du plastique et du caoutchouc. Il a pour objectif d'être reconnu d'un point de vue international dans ce domaine en assurant la visibilité des entreprises flamandes spécialisées dans ce domaine, en misant sur l'innovation et les connaissances ;
- *Flanders' Mechatronics Technology Centre* (FMTC), spécialisé dans les technologies et compétences mécatroniques : www.fmtc.be ;
- *Flanders' Drive*, spécialisé dans l'industrie automobile : www.flandersdrive.be ;
- *Flanders' Food*, spécialisé dans le domaine de l'industrie alimentaire : www.flandersfood.com ;
- *Vlaams Instituut voor Logistiek* (VIL), dans le domaine de la logistique : www.vil.be ;
- *Vlaams Instituut voor Mobiliteit* (VIM), dans le domaine du transport de personnes et de marchandises dans une perspective durable : www.vim.be ;
- *Flanders' Synergy*, spécialisé dans l'organisation du travail dans les entreprises, les associations et le secteur public : www.flanderssynergy.be ;
- *Flanders Innovation Hub for Sustainable Chemistry* (FISCH) : www.fi-sch.be.

D'autres informations pourront être trouvées sur le site de l'Agence flamande pour l'innovation par la science et la technologie : www.iwt.be et celui du Département de l'Economie, de la Science et de l'Innovation de la Région flamande : www.ewi-vlaanderen.be/ewi.

c) La Région de Bruxelles-Capitale

La Région de Bruxelles-Capitale dispose de plusieurs structures en charge des domaines de l'innovation et du développement économique dans des secteurs de haute technologie :

- *Research in Brussels* (RIB) a pour objet la promotion de la Recherche scientifique et de l'Innovation technologique : www.rib.irisnet.be ;
- L'Institut bruxellois pour la Recherche et l'Innovation (Innoviris, www.innoviris.be) ;
- L'Agence bruxelloise pour l'Entreprise (ABE) a pour mission d'assurer la compétitivité des entreprises par l'innovation et l'internationalisation : www.abe-bao.be ;
- Le site www.brusselsnetwork.be (*Entreprise Europe Network in Brussels*) propose des informations sur la réglementation et les financements européens pour la recherche/développement.

Trois secteurs ont par ailleurs été identifiés comme prioritaires et « porteurs » pour Bruxelles :

1. Les technologies de l'Information et de la Communication (TIC) : cluster *Software in Brussels* : www.softwareinbrussels.be ;
2. Les technologies de la santé (Biotechnologies et Equipement médical) : www.brusselslifetech.com ;
3. L'Environnement et les technologies vertes : www.brusselsgreentech.be et le cluster Ecobuild : www.cluster-ecobuild.com.

d) Le Luxembourg

Le Luxembourg se focalise sur cinq clusters et dispose d'un site reprenant l'information concernant la politique de clusters au Grand-Duché (www.clusters.lu) :

- *Biohealth*, spécialisé dans les diagnostics moléculaires, la médecine personnalisée et dans la recherche biomédicale : www.biohealthcluster.lu ;
- *EcoInnovation*, spécialisé dans le domaine des technologies propres : www.ecoinnovationcluster.lu ;
- *ICT*, spécialisé dans les technologies de l'information et de la communication : www.ictcluster.lu ;
- *Materials* spécialisé dans la technologie des matériaux : www.materialscluster.lu ;
- *Space*, spécialisé dans les domaines suivants des sciences spatiales : « *Space telecommunications, Global Navigation Satellite System and Location based Applications, Earth observation, Maritime security and safety, Space related technologies* » : www.spacecluster.lu.

e) Les Pays-Bas

Dans la Province du Limbourg néerlandais, un *Versnellingsagenda*²⁵ (programme d'accélération) 2008-2011 visant à « passer à la vitesse supérieure » dans le développement économique provincial identifie les priorités pour le territoire provincial : www.versnellingsagenda.nl/upload/documents/Frans_25-08-08_definitief.pdf. La province a choisi de se concentrer sur trois éléments principaux : « un tissu différencié de pôles de puissance, un secteur de PME plein de vitalité, résistant et novateur, une infrastructure des connaissances fortement développée » (p. 4).

Trois pôles économiques ont été déclarés prioritaires pour la province limbourgeoise ; chacun étant subdivisé en moteurs ou potentiels de croissance (le moteur étant plus développé que le potentiel) :

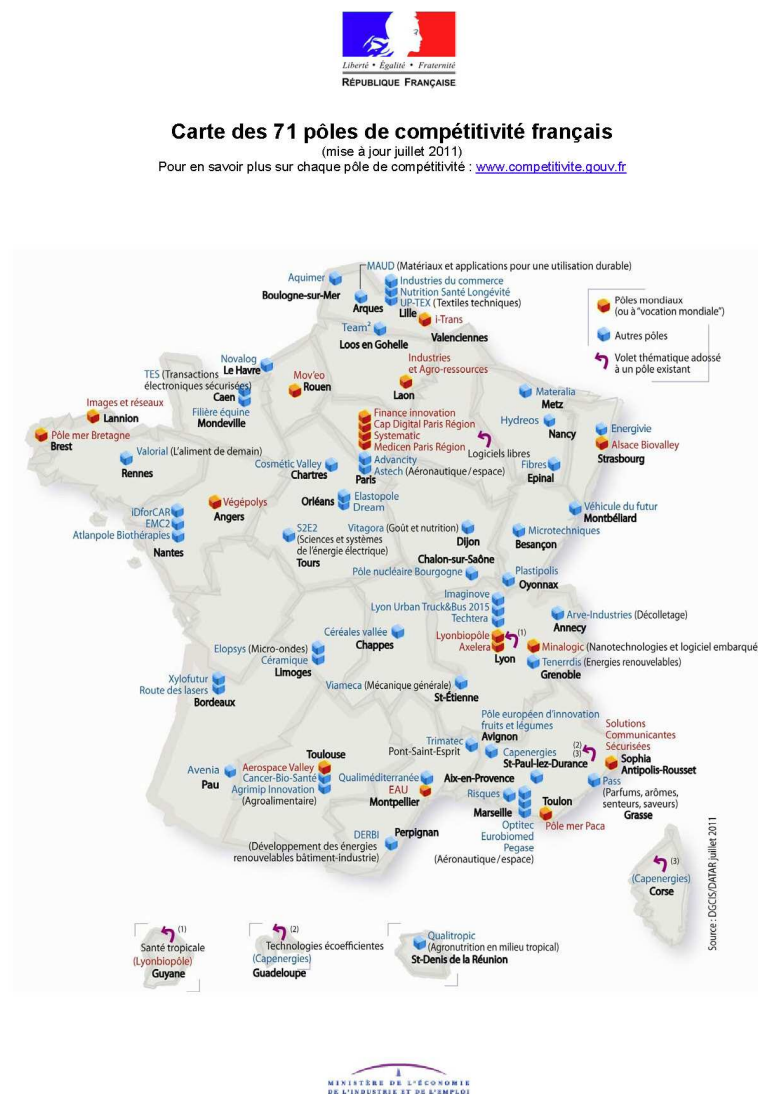
- Pôle Santé :
 - Soins de santé de haut niveau (moteur) ;
 - Toxicogenomics (potentiel) ;
 - High Field Brain Imaging (potential: www.brainsunlimitedmaastricht.nl).
- Pôle Matériaux chimiques et Energie :
 - Systèmes d'énergie solaire (moteur) ;
 - Research & Business Campus (moteur).
- Pôle Agroalimentaire
 - Horticulture vivrière (moteur).

f) La France

²⁵ Ce programme est consultable en ligne sur : www.versnellingsagenda.nl.

La France a défini 71 pôles de compétitivité pour l'ensemble de son territoire. Certains pôles de compétitivité sont par ailleurs communs à plusieurs régions.

Figure 20 : Les pôles de compétitivité en France au 1^{er} juillet 2011



Source : [Competitivite.gouv.fr](http://competitivite.gouv.fr), « Les pôles de compétitivité, moteurs de croissance et d'emploi », [en ligne] : http://competitivite.gouv.fr/documents/commun/Documentation_poles/cartes-poles/carte.pdf, consulté le 10 août 2012.

Pour la Région Picardie, trois pôles principaux de compétitivité sont identifiés dans le SRADDT :

- Pôle IAR – Industries et Agro-Ressources (en partenariat avec la Région Champagne-Ardenne) : www.iar-pole.com ;
- I-TRANS : conception, construction, exploitation compétitive et maintenance d'équipements et systèmes ferroviaires, en partenariat avec la Région Nord-Pas-de-Calais : www.i-trans.org ;
- Up-Tex, pôle spécialisé dans trois thèmes liés au textile – les matériaux textiles avancés, les techniques polysensorielles et le design et la costumisation de mass : www.up-tex.fr, en partenariat avec la Région Nord – Pas-de-Calais.

Pour la Région du Nord-Pas-de-Calais, sept pôles de compétitivité ont été labellisés.

www.nordfranceinvest.fr/recherche-developpement_poles-de-competitivite :

- I-TRANS, spécialisé dans le domaine des transports durables : www.i-trans.org ;
- AQUIMER, pôle des produits aquatiques : www.poleaquimer.com ;
- Nutrition, Santé, Longévité , qui vise à favoriser l'innovation notamment dans le domaine des maladies cardiovasculaires et métaboliques, des maladies neuro-dégénératives liées au vieillissement, etc. : www.pole-nsl.org ;
- MAUD, pôle de compétitivité Matériaux et Applications pour une Utilisation Durable : www.polemaud.com ;
- Industries du commerce, pôle de compétitivité spécialisé dans le la stratégie de filière tournée vers le consommateur final, avec deux composantes principales : « commerce et distribution » et « services » : www.picom.fr ;
- Up-TEX, pôle spécialisé dans trois thèmes liés au textile – les matériaux textiles avancés, les techniques polysensorielles et le design et la costumisation de mass : www.up-tex.fr, en partenariat avec la Région Picardie ;
- TEAM, pôle spécialisé dans les Technologies de l'Environnement Appliquées aux Matières et Matériaux : <http://www.team2.fr>.

Pour la Région de Champagne-Ardenne :

- Pôle IAR – Industries et Agro-Ressources : www.iar-pole.com, en partenariat avec la Région Picardie ;
- MATERIALIA, pôle de compétitivité Matériaux : www.materialia.fr. Ce pôle est à nouveau commun à deux régions : Champagne-Ardenne et Lorraine. Un projet INTERMAT vise par ailleurs à créer le premier pôle de compétitivité transfrontalier entre la Belgique (Mecattech), le Luxembourg (Surfmat) et la France (Materialia) rassemblant les trois pôles spécialisés dans ces pays dans les matériaux.

Pour la Région Lorraine :

- Le Pôle MATERIALIA, pôle de compétitivité Matériaux : www.materialia.fr, en partenariat avec la Région Champagne-Ardenne ;
- Le Pôle Fibres, innovation responsable pour une nouvelle offre matériaux (en collaboration avec l'Alsace) : www.polefibres.fr.

g) L'Allemagne

Le réseau des compétences (*kompetenznetze*) allemand a été élaboré par l'Etat fédéral (www.kompetenznetze.de) via son Ministère de l'Economie et de la Technologie. Il s'agit d'un label de qualité des centres de compétences et technologies qui y sont associés. Ceux-ci portent sur neuf thématiques principales à l'échelle nationale : biotechnologies, santé et science médicale, transport et mobilité, nouveaux matériaux et chimie, production et ingénierie, aviation et espace, énergie et environnement, information et communication et finalement, micro-nano-opto.

Rhénanie-Palatinat : www.mwkel.rlp.de/Wirtschaft/Netzwerke-und-Cluster.

Rhénanie-du-Nord-Westphalie : www.exzellenz.nrw.de.

Dans les zones allemandes frontalières de la Wallonie, nous pouvons identifier une série de projets qui s'insèrent dans ces réseaux de compétences :

- *Aachen Centre of Competence for Medical Technology* : www.akm-aachen.de ;
- *Bergisch tri-city area automotive economic region* : www.kompetenzhoch3.de ;
- *BioRegion Rhine Neckar Triangle*: développement dans le domaine des sciences de la vie : www.bioregion-rnd.de ;
- *BioRiver – Life Sciences in Rheimland*, agence indépendante des sciences de la vie : www.bioriver.de ;

- *car E.V. : competence center automotive region aachen* : www.car-aachen.de ;
- FORMETA : *Forum for Metal Working* www.kompetenzhoch3.de/de/metallverarbeitung/kompetenznetzwerk-formeta/ ;
- GIQS : *Trans Border Integrated Quality Assurance* : www.giqs.org/home ;
- H2BZ, *Hydrogen and Fuel Cell Initiative Hesse* : www.h2bz-hessen.de ;
- REGINA, *REGionaler INdustrieclub Informatik Aachen* : www.regina.rwth-aachen.de ;
- *Institut für Kunststoffverarbeitung* at RWTH (école d'ingénieur) Aachen University, dans le domaine de l'industrie plastique : www.ikv-aachen.de/en/ ;
- IT for Work : *information technologies* : www.it-for-work.de ;
- IVAM *Microtechnology Network*, spécialisé dans les microtechnologies, nanotechnologies et les matériels avancés : www.ivam.com ;
- *Lüdenscheid Centre of Competence for Surface Technology and Plastics* : www.kunststoff-institut.de ;
- *OpTech-Net e.V.* est spécialisé dans la technologie optique : www.optech-net.de ;
- OPTENCE, *Network of Competence for Optical Technologies*: www.optence.de ;
- *The Key Region (Schlüssel Region), Locking and security technology*: www.schluesselregion.de.

Notons notamment que la région d'Aachen est devenue un pôle technologique important dans le domaine des sciences de l'ingénieur, notamment avec la présence d'une Université réputée : *Rheinisch-Westfaelische Technische Hochschule*, www.rwth-aachen.de.

Par ailleurs, il existe un réseau transfrontalier dans le domaine des technologies médicales et des biotechnologies, *Heartbeat of Life Sciences in Europe Meuse Rhin Triangle* (www.heartbeatineurope.org) auquel participe l'Université de Liège via le GIGA (le Groupe interdisciplinaire de Génoprotéomique appliquée - ULg) et Eurogentec.

2.4.6.4 Contact

La politique des pôles de compétitivité en Wallonie : les différents contacts à la Direction des réseaux d'entreprises et au sein des pôles de compétitivité et des réseaux d'entreprises : <http://clusters.wallonie.be/federateur/fr/contact.html>.

Consulter également les sites des pôles de compétitivité comme tels : voir infra.

www.economie.wallonie.be, site de la DGO6 (Economie, Emploi et Recherche) : voir « Qui sommes-nous ? » et les trois directions : politique économique, réseaux d'entreprises et coopération et encadrement et tout particulièrement « la politique d'innovation », « la politique industrielle » et « le Plan Marshall 2.vert ».

Le site dédié à la politique de la recherche scientifique en Fédération Wallonie-Bruxelles : www.recherchescientifique.cfwb.be (onglet « contacts »).

2.4.7 Quelles sont les politiques foncières et immobilières qui peuvent avoir des conséquences directes sur le territoire de la Wallonie ?

2.4.7.1 Justification

Ces impacts doivent notamment être envisagés en termes de prix immobiliers et fonciers, de report de la charge (en termes de services publics à fournir par la collectivité et d'équipements publics notamment pour la Région wallonne) par la prise de mesures de restriction de l'accès à l'immobilier et/ou au foncier dans une région frontalière.

Nous avons circonscrit la thématique de l'habitat aux aspects qui peuvent a priori avoir le plus d'impact transfrontalier. En effet, le pan de la politique du logement qui peut avoir de telles conséquences est surtout celui des politiques et législations, d'une part, et des prix fonciers et immobiliers, d'autre part. Certaines parties du territoire wallon seront a priori plus concernées que d'autres par ces enjeux : la périphérie de Bruxelles, le sud de la Province de Luxembourg, certaines communes proches de la frontière allemande.

Remarque : la question des prix immobiliers étant plus une tendance/donnée qu'une orientation prévue par un document planologique, elle sera plutôt traitée dans la question n°2 relative aux principales tendances.

2.4.7.2 Sous-questions

- S'agit-il d'une nouvelle législation ou d'une mesure relative aux politiques foncières et immobilières ?
- De quel type ? (par exemple, s'agit-il d'un décret contraignant ou d'une simple mesure d'orientation)

Ce point permet d'identifier si les mesures seront contraignantes ou pas (pour les autorités publiques ; pour les personnes privées) et dès lors d'évaluer l'importance qu'il faut leur attribuer en termes de conséquences potentielles pour le territoire wallon.

- Quelles sont les principales orientations contenues dans les mesures envisagées, notamment dans le cadre de la lutte contre la rétention et la spéculation foncières, qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon frontalier ?
- Après avoir explicité ces mesures, quelles sont celles qui peuvent avoir un impact sur le territoire wallon, comme conséquence de celles-ci ?

Cette question vise à identifier les éventuelles mesures restreignant l'accès à l'immobilier ou au foncier dans la région frontalière étudiée qui vont impliquer potentiellement des reports d'acquisitions vers le territoire wallon (avec des impacts potentiels sur les prix et l'offre immobiliers).

- Quelles sont les caractéristiques du territoire wallon frontalier ?

Remarque : il est en effet utile de connaître les grandes tendances (voir question n°2 de la présente grille) notamment en termes de revenus moyens, de croissance démographique, de qualité et de « quantité » de services publics et privés disponibles, etc. Cela permettra d'anticiper de manière plus précise l'impact potentiel.

- Quelles sont les répercussions potentielles sur les prix de l'immobilier et du foncier sur le territoire wallon frontalier ?
- L'augmentation potentielle des prix « répercutée » sur les zones frontalières wallonnes proches ont-elles potentiellement des conséquences sociales (évacuation des populations locales vers d'autres communes où le foncier et l'immobilier sont moins chers, etc.) ?
- Des mesures sont-elles envisagées en Wallonie pour contrer celles-ci ou la région pourrait-elle proposer une orientation à ce sujet ?

Remarque : il s'agira également de croiser ces questions avec les perspectives démographiques et d'emploi (question n°2).

2.4.7.3 Données

Wallonie

Une étude a été menée par la CPDT concernant la mise en place d'une politique foncière, en 2001-2002 qui a donné lieu à la publication suivante :

O. DUBOIS, I. GABRIEL, J.-M. HALLEUX, Q. MICHEL (2002), Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie : objectifs, politiques, outils juridiques et mise en œuvre, NAMUR, MRW, 2002 (n°2 de la collection Etudes et Documents), 75 p.

La suite de cette étude s'est poursuivie sur deux années de subvention entre 2009 et 2011 : http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/CPDT_rapport-final_Oct-2011_Annexe-4-3_Pol-fonc_rapport-complet.pdf.

Région flamande

La législation flamande relative aux politiques de logement, foncière et immobilière se trouve sur le site : www.rwo.be (*ruimtelijke ordening, woonbeleid, onroerend erfgoed* – politique d'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine immobilier).

Le décret de politique foncière et immobilière a fait l'objet d'un commentaire dans le cadre de la note relative à l'actualisation du RSV réalisée par la CPDT : http://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/Annexe-Regions_frontali%C3%A8res.pdf (annexe 6).

Par ailleurs, le thème de recherche n°4 relatif à la politique foncière de la subvention 2009-2010 traite dans ses annexes 2 et 3 respectivement de « foncier, logement et développement territorial en Région flamande » et « Description du contenu du décret flamand de politique foncière et immobilière en usage depuis sept. 2009 » : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_09-10/TH4/Th4Annexe1RF.pdf.

France

/

Luxembourg

Le thème de recherche n°4 relatif à la politique foncière de la subvention 2009-2010 traite dans son annexe 5 les enjeux au Luxembourg : « Foncier, logement et développement territorial au Grand-Duché de Luxembourg » : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_09-10/TH4/Th4Annexe1RF.pdf.

Pays-Bas

Allemagne

2.4.7.4 Contact

DGO4 (logement, urbanisme et aménagement du territoire) : voir l'organigramme : <http://dgo4.spw.wallonie.be/dqatlp/dqatlp/default.asp>.

2.4.8 Quels sont les grands réseaux écologiques prévus dans le document planologique étudié qui sont à vocation transfrontalière ou dont la proximité avec le territoire wallon implique une réflexion commune entre la Wallonie et le territoire voisin concerné ?

Cette question envisage de manière générale les enjeux de la protection de la nature et de la biodiversité au sens large, qu'il s'agisse de paysages, de parcs naturels, etc. Seule la thématique de l'eau fera l'objet d'un point plus spécifique (cf. question n°9).

2.4.8.1 Justification

Le caractère transfrontalier de toute une série d'éléments naturels à protéger est évident tout comme celui de leur protection. Plusieurs directives européennes visant la protection des espaces naturels et de la biodiversité ont été adoptées et impliquent une protection de l'environnement via la mise en œuvre de mesures spécifiques dans chaque Etat membre (directives Natura 2000, habitats, oiseaux, etc.). La protection et/ou la conservation de ces espaces naturels constitue un enjeu de la coopération transfrontalière ou à tout le moins d'une certaine concertation à ce sujet (à l'instar de ce qui existe pour le Parc des Trois Pays, par exemple). De plus, les constats tirés du diagnostic territorial du SDER sont clairs à ce sujet : dégradation de la biodiversité, menaces sur certaines espèces végétales et animales, etc.²⁶

2.4.8.2 Sous-questions

- Il s'agit dans un premier temps de spécifier le type de réseau naturel ou de continuité à protéger ou à conserver : paysages, structure écologique, agriculture, trame verte, etc. ;
- Quelle est la localisation de la continuité territoriale entre la Wallonie et la région voisine ?

Ceci permettra d'identifier le territoire wallon potentiellement impacté par l'intention exprimée dans le document planologique étudié (les communes concernées, etc.).

- Quelle est la coopération qui est éventuellement envisagée avec la Wallonie et sous quelle forme ?
 - o Cette coopération est-elle formalisée ?
 - o S'insère-t-elle dans une structure de coopération préexistante (se référer ici à la boîte à outils et plus spécifiquement à la partie identifiant les principales coopérations transfrontalières existantes) ?

Ces questions permettent de cadrer le contexte et de voir si la collaboration transfrontalière ne peut pas s'inscrire dans d'autres partenariats préexistants.

- o Quels sont les objectifs et les motivations qui justifient cette collaboration transfrontalière ?
- o Ceux-ci peuvent-ils être intéressants pour la Wallonie (problèmes similaires côté wallon, volonté préexistante de coopération, etc.) ?
- Une valorisation touristique ou récréative du site est-elle envisagée (et ce en lien avec la question n°5) telle que l'écotourisme, la commercialisation de produits locaux, etc. ?

2.4.8.3 Données

Certaines compétences sont restées fédérales au niveau de l'Environnement en Belgique, voir à ce sujet le site du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement : www.health.belgium.be.

Wallonie

La Direction générale opérationnelle 3 en charge de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement : <http://spw.wallonie.be/?q=dgo3>

Le portail Environnement de la Région wallonne : <http://environnement.wallonie.be/>.

²⁶ CPDT, Diagnostic territorial du SDER, 2011, p. 218.

CWEDD : Conseil wallon pour l'Environnement et le Développement durable : www.cwedd.be.

PEDD : Plan d'Environnement pour le Développement durable.

Le site Wallex (<http://wallex.wallonie.be>) rassemble toute la législation wallonne par thématiques.

Portail de l'Agriculture : <http://agriculture.wallonie.be>.

Région flamande

Departement Leefmilieu, Natuur en Energie – De Vlaamse Milieu administratie : www.lne.be.

Instituut voor natuur – en bondonderzoek : www.inbo.be.

Agentschap voor natuur en bos : www.natuurenbos.be.

Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen : www.minaraad.be.

Vlaams Ecologisch Netwerk : <http://ecopedia.be>.

Landbouw en Visserij : <http://lv.vlaanderen.be>.

Région de Bruxelles-Capitale

Site de l'Institut bruxellois de Gestion de l'Environnement (IBGE) : www.ibgebim.be.

France

Le site général du Ministère du Développement Durable : www.developpement-durable.gouv.fr.

Les Directions régionales du Ministère :

Picardie : www.picardie.developpement-durable.gouv.fr.

Lorraine : www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr.

Nord-Pas-de-Calais : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr.

Champagne-Ardenne : www.champagne-ardenne.developpement-durable.gouv.fr.

Un site dédié à la thématique des parcs naturels : www.parcs-naturels-regionaux.tm.fr.

Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt : <http://agriculture.gouv.fr>.

Luxembourg

Portail de l'Environnement : www.environnement.public.lu.

La thématique des parcs naturels relève de la compétence du Département de l'Aménagement du Territoire : www.dat.public.lu/parcs_naturels/index.html.

Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural : www.ma.public.lu.

Pays-Bas

Natuur Portal : www.natuurportal.nl.

Natuurbeheer.nu : www.natuurbeheer.nu.

Natuur en Milieu : www2.natuurenmilieu.nl.

Milieu beleid : www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/milieubeleid.

Concernant plus spécifiquement la Province du Limbourg, voir le site de la Province -> onglets « *Milieu* » et « *Natuur en Landschap* » : www.limburg.nl/Beleid.

Nationaal Landschap Zuid-Limburg : www.rijklevenzuidlimburg.nl, dans le cadre du Parc des Trois Pays.

Allemagne

En Rhénanie du Nord-Westphalie : *Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz* (Ministère du Climat, de l'Environnement, de l'Agriculture, de la Nature et de la Protection des Consommateurs) : www.umwelt.nrw.de.

Rhénanie-Palatinat : *Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten* (Ministère de l'Environnement, de l'Alimentation, de l'Agriculture, de la Viticulture et des Forêts) : www.mulewf.rlp.de ; avec un site spécifique sur les parcs nationaux : www.nationalpark.rlp.de.

Bundesamt für Naturschutz : Agence fédérale pour la Protection de la Nature en Allemagne (une partie du site étant traduite en anglais) : www.bfn.de.

2.4.8.4 Contact

Voir le site www.environnement.wallonie.be et l'onglet « Qui contacter à la DGRANE ? » : http://environnement.wallonie.be/cgi/dgrne/plateforme_dgrne/visiteur/frames_affichage_document2.cfm?origine=1715&idFile=1715&thislangue=FR&pere=212 : contacts par thématiques.

2.4.9 Quels sont les éléments relatifs à l'eau dans ses différents aspects qui peuvent avoir un impact transfrontalier et nécessiter une gestion transfrontalière concertée avec la Wallonie ?

Nous entendons ici aborder tant la question des inondations et de leur dimension transfrontalière que la qualité de l'eau, la protection et la conservation du patrimoine lié à l'eau, la définition d'une trame bleue, etc. Il nous semble pertinent d'intégrer par contre la question des voies navigables dans le point relatif aux infrastructures de transport (gestion des axes fluviaux majeurs notamment dans la sous-question relative aux infrastructures linéaires).

2.4.9.1 Justification

La ressource en eau constitue une ressource majeure en Wallonie pour laquelle la région peut disposer d'une position intéressante vis-à-vis des Etats et régions voisins. Cette ressource est importante à plusieurs égards :

- Les inondations et la gestion de ce risque (notamment à l'échelle transfrontalière – voir à ce sujet la directive européenne relative aux inondations 2007/60/CE) ;
- La qualité de l'eau, notamment la conservation et la protection de l'eau afin de remplir les obligations imposées par la directive-cadre sur l'eau n°2000/60/CE ;
- La quantité d'eau ;
- L'éventuelle définition de trames bleues ;
- L'eau peut également constituer un potentiel en termes de valorisation notamment touristique (comme c'est le cas pour les lacs de l'Eau d'Heure, etc.).

2.4.9.2 Sous-questions

- Y a-t-il des enjeux liés à la ressource en eau qui sont évoqués dans le plan étudié et tout particulièrement à proximité de la frontière wallonne ?

- Si oui, sur quel aspect de la ressource porte le projet de plan en question (se référer ici aux différents points évoqués ci-dessus dans le point « justification ») ?
- Quelle est la partie du territoire wallon qui serait ainsi concernée par l'intention exprimée dans le document frontalier ?
- Quel est le type de collaboration qui est envisagé avec la Région wallonne ?
 - Si une telle collaboration est envisagée, est-elle intéressante pour la Wallonie ?

2.4.9.3 Données

Belgique

A nouveau, cette compétence a été régionalisée en Belgique, nous référencerons dès lors quelques sources d'informations pour chacune des trois régions.

Wallonie

<http://environnement.wallonie.be/> : politique de l'eau.

Flandre

Le *Vlaams MilieuMaatschappij* – société flamande de l'Environnement (section sur l'eau) : www.vmm.be/water

Le site de la Commission de Coordination Intégrée de l'Eau : www.integraalwaterbeleid.be/nl

Région de Bruxelles-Capitale

Les pages dédiées à la politique de l'eau, gérée par l'IBGE (Institut bruxellois de Gestion de l'Environnement) :

www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Particuliers/Niveau2.aspx?id=104&langtype=2060

France

L'Eau et la Biodiversité font partie des compétences du Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie en France : www.developpement-durable.gouv.fr/-Eau-et-Biodiversite,5772-.html.

Un autre site rassemble des informations sur la politique de l'eau, ses acteurs, etc. en France : www.vie-publique.fr/politiques-publiques/politique-eau/index/.

Notons plus particulièrement deux outils de gestion de l'eau : le SDAGE – schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux – qui porte sur un bassin hydrographique. Ce document est contraignant ; et le SAGE – schéma d'aménagement et de gestion de l'eau, qui s'applique au niveau local.

Le site des outils de la gestion intégrée de l'eau en France : <http://gesteau.eaufrance.fr/sage/index.html>.

Luxembourg

Une administration en charge de la gestion de l'eau a été créée en 2004 au Luxembourg : www.eau.public.lu.

Pays-Bas

Portail néerlandais sur l'eau : www.water.nl.

Des informations sur les différentes dimensions de la politique de l'eau dans la Province du Limbourg : www.limburg.nl/Beleid/Water.

Allemagne

Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety, Water Policies: www.bmu.de/english/water_management/aktuell/3868.php.

2.4.9.4 Contact

Voir l'onglet « Eau » et « Qui contacter en matière d'eau ? » sur le site : www.environnement.wallonie.be.

CONCLUSIONS ET DIFFICULTES RENCONTREES

Les différents éléments mis en exergue dans la grille, suite aux réponses données aux questions et sous-questions et à leur contextualisation via l'identification des données en Wallonie et dans les différents territoires frontaliers de celle-ci, doivent permettre de tirer des conclusions et d'évaluer les impacts positifs et négatifs potentiels pour la Wallonie du projet de plan soumis à la consultation, en se basant également sur les éléments répertoriés dans la boîte à outils.

La grille présentée dans le cadre du présent rapport final par l'équipe de recherche ne propose toutefois pas en l'état actuel de seuils et/ou de critères permettant de répondre aux questions de la grille proposée par une réponse aussi précise que « oui » ou « non » « ce document aura un impact pour la Wallonie ». Des « alertes » permettant d'identifier automatiquement un enjeu à impact potentiel pour la Wallonie, sans réflexion et étude permettant d'en évaluer l'importance par ailleurs, ne sont dès lors pas proposées.

L'équipe de l'expertise considère qu'il y a de sérieuses objections scientifiques à la mise en place de tels seuils et critères permettant d'évaluer immédiatement l'impact potentiel d'un document frontalier sur le territoire wallon. En effet, trop de paramètres entrent en ligne de compte afin de déterminer ces « seuils d'alerte » et ce pour les différents thèmes étudiés : législations fiscales, distance du projet ou du site étudié, type de biens vendus s'il s'agit d'un projet commercial, types de zones d'activité économique, accessibilité par les différents modes de transport, contexte frontalier spécifique, etc. L'équipe a dès lors considéré qu'elle ne pouvait pas fournir de tels seuils qui permettraient de répondre par un oui ou par non à la question posée de manière automatique sans mobiliser par ailleurs des données et informations sur le contexte frontalier notamment.

Elle justifie également cette prise de position par la diversité des documents frontaliers soumis à l'analyse. Ces documents stratégiques, qui ont été pour certains étudiés dans le cadre de l'expertise-veille « stratégies des régions frontalières », ne contiennent par ailleurs que très rarement des informations aussi précises que la mention d'un projet de zones d'activité économique (précisant la nature des activités qui y seront développées, le nombre d'hectares, sa localisation, etc.) ou d'un projet commercial spécifique, par exemple.

Une étude de plus grande envergure ou mobilisant plus de moyens humains sur cette thématique (mise en place d'une méthodologie d'analyse des documents d'aménagement des territoires frontaliers) ne nous paraît dès lors pas pouvoir fournir à l'administration une réponse aussi systématique que ce qui a été demandé à l'équipe de recherche (seuils et système « d'alerte ») lors du dernier comité d'accompagnement de l'expertise.

Afin de contourner ce problème et de permettre à l'administration de pouvoir réaliser ce travail d'analyse des documents planologiques des Etats et régions voisins, l'équipe de recherche propose toutefois quelques pistes et perspectives suivantes :

- Identifier une personne ressource pour chaque thématique évoquée dans les questions de la grille, pouvant constituer un relais au sein d'une des directions générales opérationnelles du SPW, indiquant également les personnes ressources pour la thématique qui le concerne dans les différentes régions frontalières de la Wallonie. Ainsi, une fois les questions identifiées via la grille méthodologique, une analyse plus concrète pourra être fournie par un expert « de terrain » ;
- Une veille pourrait être réactivée dans le cadre de la CPDT (ou autre) sur les documents stratégiques des régions frontalières de la Wallonie. La grille proposée dans le présent rapport en constituerait la première étape, rappelant les grandes orientations et les principaux documents de l'aménagement du territoire dans les régions frontalières et proposant une pré-analyse couvrant un maximum de thématiques ;

BIBLIOGRAPHIE

Annexe 4 « Politiques relatives à la localisation du commerce de détail en Allemagne », LAMBOTTE J.-M. et PIRART F., « Expertise Implantations commerciales », Rapport final de la subvention 2008-2009 de la CPDT, Sept. 2009, [en ligne] : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_08-09/Expertisespecifique/impl-comm/rapport.pdf, consulté le 1^{er} août 2012.

CPDT, Diagnostic territorial du SDER, 2011.

CPDT, « Expertise 2 : Plans stratégiques des régions frontalières », Subvention 2007-2008, mars 2008.

CPDT, « Expertise Stratégies des régions frontalières », Subvention 2009-2010 de la CPDT, Octobre 2010.

CPDT, « Diagnostic territorial du SDER, expertise en appui : Stratégies des régions frontalières », Rapport final de la subvention 2010-2011, Octobre 2011.

CPDT, « Implantations commerciales », Expertise, Subvention 2008-2009, Octobre 2009 : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_08-09/Expertisespecifique/impl-comm/rapport.pdf.

CPDT, « Implantations commerciales », Expertise, Subvention 2009-2010, mai 2010 : http://cpdt.wallonie.be/old/Data/recherches/finalisees/subv_09-10/E1/Annexe1Synthese_mai.pdf.

Département de l'Aménagement du Territoire, Grand-Duché de Luxembourg, « Plans régionaux », [en ligne] : www.dat.public.lu/plans_caractere_reglementaire/plans_regionaux/index.html, consulté le 8 août 2012.

DUBOIS O., GABRIEL I., HALLEUX J.-M., MICHEL Q., « Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie : objectifs, politiques, outils juridiques et mise en œuvre », NAMUR, MRW, 2002 (n°2 de la collection *Etudes et Documents*), 2002, 75 p.

Espaces transfrontaliers, « les villes MAHHL », [en ligne] : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/territoire.php?id=Les%20villes%20MAHHL>, consulté le 22 mai 2012.

Eurométropole, « Qui sommes-nous ? », [en ligne] : <http://fr.eurometropolis.eu/qui-sommes-nous/presentation.html>, consulté le 22 mai 2012.

Eurométropole, « Nos actions : innovation – 4 clusters », [en ligne] : <http://fr.eurometropolis.eu/nos-actions/developpement-economique/innovation.html>, consulté le 22 mai 2012.

FONTAINE P., « Les parcs d'activités économiques en Flandre », in *Notes de recherche de la CPDT*, Région wallonne, n°13, mai 2010.

Grande Région, Site officiel, [en ligne] : www.granderegion.net/fr/grande-region/index.html, consulté le 22 mai 2012.

GRIDAUH, « Le contenu des plans d'urbanisme et d'aménagement dans les pays d'Europe de l'Ouest », Colloque international de Genève-Lausanne, in *Les Cahiers du GRIDAUH*, série Droit comparé, n°15, 2006.

Ministère de l'Égalité des territoires et du Logement, « SCoT : présentation générale », [en ligne] : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Presentation-generale,13896.html>, consulté le 8 août 2012.

Programme directeur d'aménagement du territoire, Grand-Duché de Luxembourg, Ministère de l'Intérieur, Direction de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, adopté par le Gouvernement luxembourgeois le 27 mars 2003.

VAN DER HAEGEN H., VAN HECKE E. et JUCHTMANS G. , « Les régions urbaines belges en 1991 », in *Etudes statistiques*, n°104, 1996.

VIE PUBLIQUE, « SRADT », [en ligne] : <http://www.vie-publique.fr/documents-vp/sradt.pdf>, consulté le 24 mai 2012.

Crédits iconographiques

Département de l'Aménagement du territoire, « Plans régionaux », [en ligne] : www.dat.public.lu/plans_caractere_reglementaire/plans_regionaux/carte_decoupage_region_al.pdf, consulté le 5 juin 2012.

De twaalf provincies, [en ligne] : <http://dailydutch.typepad.com/weblog/2009/02/de-twaalf-provincies.html>, consulté le 6 août 2012.

L'Observatoire des Territoires, « Nature des périmètres des schémas de cohérence territoriale, [en ligne] : http://indicateurs.territoires.gouv.fr/indicateurs/ind_gcp/geodb_fr.php?typind=I&cle=379&indic=F_Scot_Adm_379&lang=fr&maille=scot, consulté le 31 mai 2012.

RIS (Geoportal der Raumordnung und Landesplanung des Landes Rheinland-Pfalz), [en ligne]= www.regionale-raumordnungsplaene.rlp.de, consulté le 21 août 2012.

Bezirksregierung Düsseldorf, « Planungsregionen im Regierungsbezirk Düsseldorf », [en ligne] : www.brd.nrw.de/regionalrat/planregion.html, 11 décembre 2009, consulté le 17 juillet 2012.

Site officiel, « La Grande Région », [en ligne] : www.granderegion.net/fr/grande-region/index.html, consulté le 31 mai 2012.

Espaces transfrontaliers, « Pôle européen de développement de Longwy », [en ligne] : www.espaces-transfrontaliers.org/territoire/aggloped.jpg, consulté le 31 mai 2012.

EU – ESPON, « METROBORDER : Cross-Border Polycentric Metropolitan Regions », Final Report, 31/12/2010.

Eurométropole, « Une métropole franco-belge », [en ligne] : <http://fr.eurometropolis.eu/qui-sommes-nous/territoire.html>, consulté le 31 mai 2012.

Euregio Meuse-Rhin, « Introduction », [en ligne] : www.euregio-mr.com/fr/euregiomr, consulté le 31 mai 2012.

Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques, « Cartographie », [en ligne] : <http://voies-hydrauliques.wallonie.be>, consulté le 20 août 2012.

VNF, « Carte du réseau et des interlocuteurs », [en ligne] : www.vnf.fr/vnf/content.vnf?action=content&occ_id=9585, consulté le 16 août 2012.

Développement territorial en Wallonie, le SDER , « Les cartes », [en ligne] : <http://developpement-territorial.wallonie.be/pages/Cartes.html>, consulté le 20 août 2012.

Competitivite.gouv.fr, « Les pôles de compétitivité, moteurs de croissance et d'emploi », [en ligne] : http://competitivite.gouv.fr/documents/commun/Documentation_poles/cartes-poles/carte.pdf, consulté le 10 août 2012.

ANNEXES

ANNEXE 1 : REFERENCES GENERALES - FRANCE

| Donnée | Validité | Fournisseur |
|--|--|----------------|
| ● Données de population | Recensement de la population millésimée 2008 | INSEE |
| ● Découpage administratif | GéoFLA® 2006, mis à jour au 01/01/2011 | IGN |
| ● Aire urbaine | Données 01/01/2009 | au INSEE |
| ● Contrat urbain de cohésion sociale - CUCS | Données 01/07/2009 | au SGCIIV |
| ● Etablissement public de coopération intercommunale - EPCI | Données 01/01/2011 | au DGCL |
| ● Loi Littoral | Données 01/01/2009 | au DGALN |
| ● Parc naturel régionaux - PNR | Données 01/01/2011 | au DATAR |
| ● Pays | Données 16/12/2010 | au DATAR |
| ● Périmètre de massif | Données 01/01/2010 | au DATAR |
| ● Périmètre de transports urbains - PTU | Données 01/01/2011 | au DGMT, CERTU |
| ● Plan local de l'urbanisme - PLU | Données 01/01/2011 | au DGALN |
| ● Programme local de l'habitat - PLH | Données 01/07/2007 | au DGALN |
| ● Schéma de cohérence territoriale - SCOT | Données 01/01/2011 | au DGALN |
| ● Zone de revitalisation rurale - ZRR | Données 01/01/2011 | au DATAR |
| ● Zone franche urbaine - ZFU | Données 01/01/2009 | au SGCIIV |
| ● Zone urbaine sensible - ZUS | Données 01/01/2009 | au SGCIIV |

| | | | |
|--|-----------------------|----|-------|
|  Zones d'Aide à Finalité Régionale - AFR | Données 01/01/2011 | au | DATAR |
|  Bassins de Vie | Données 01/01/2011 | au | DATAR |
|  Unités Urbaines | Données 01/01/2011 | au | DATAR |
|  Communes des zones de montagne | Données 01/01/2011 | au | DATAR |

Contact









Pour toute information sur ce site, vous pouvez contacter l'observatoire à l'adresse suivante :

DATAR

Observatoire des territoires
8, rue de Penthièvre
75800 PARIS cedex 8

observatoire@datar.gouv.fr

Fournisseurs des données

| | | |
|---|--------------|--|
|  Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale | DATAR | Ministère de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche, de la ruralité et de l'aménagement du territoire |
|  Direction générale aux collectivités locales | DGCL | Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration |
|  Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature | DGALN | Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement |
|  Direction générale de la mer et des transports | DGMT | Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement |
|  Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques | CERTU | Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement |
|  Secrétariat général du comité interministériel des villes | SGCIV | Ministère de la Ville |
|  Institut national de la statistique et des études économiques | INSEE | |
|  Institut géographique national | IGN | |