

Wallonie-Bruxelles :
l'occasion à ne pas manquer

Les 10 propositions

de FREE pour lever les freins au développement
des synergies entre les deux régions

FREE

pour entreprendre



WALLONIE-BRUXELLES : L'OCCASION À NE PAS MANQUER

Les 10 propositions de FREE pour lever les freins au développement des synergies entre les deux régions

Créée grâce au soutien de personnalités du monde entrepreneurial belge, **FREE** (Forum pour la Recherche et l'Encouragement de l'Esprit d'Entreprendre) est une **organisation apolitique et indépendante**.

Soucieux d'un impact auprès d'un large public, le Conseil d'administration de FREE a décidé de mettre en place une **action Think Tank** ayant pour objectif la production d'études thématiques qui proposent, d'une part, une analyse d'une problématique spécifique et, d'autre part, des recommandations d'actions à mettre en oeuvre pour résoudre les difficultés identifiées.

Ce rapport sur les interdépendances économiques et sociales entre la Wallonie et Bruxelles s'inscrit dans cette volonté de faire progresser l'entrepreneuriat dans notre région.

Bruxelles est une métropole dont l'hinterland se situe spatialement en grande partie en Wallonie. Pour continuer à se développer, les deux composantes ont besoin l'une de l'autre. **Nier cette réalité revient à passer à côté d'opportunités de développements socio-économiques.**

Quelles sont les synergies à mettre en place ? Quels sont les secteurs où une vision globale s'avère nécessaire ? Quelles sont les actions à mener en termes de mobilité et d'aménagement du territoire ? Comment s'assurer que les investisseurs étrangers soient sensibilisés aux potentiels complémentaires de la Wallonie et de Bruxelles ?

Tels sont les thèmes abordés dans cette réflexion. Celle-ci s'intéresse essentiellement aux interactions entre Bruxelles et la Wallonie tout en reconnaissant l'existence de liens importants avec la Flandre.

Les études Think Tank publiées par FREE sont gérées en groupes autonomes qui réunissent des experts et des acteurs en relation avec la thématique traitée. Dans le cas présent, appel a été fait aux experts suivants :

- Michele Cincera (ULB)
- Marcus Dejardin (FUNDP)
- Baudouin Dubuisson (Président FREE)
- Bernard Jurion (ULg)
- André Sapir (ULB)
- Jacques Thisse (UCL)
- Isabelle Thomas (UCL)
- Bruno Van der Linden (UCL)



Sommaire

Executive Summary	6
CHAPITRE 1 : LE RÔLE DES MÉTROPOLES DANS LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	8
1. Un concept vieux comme le monde.....	8
2. Métropole : de quoi parle-t-on ?.....	8
3. Bruxelles et périphérie : une métropole ?.....	8
4. Hinterland : complémentarité ou rivalité ?.....	9
5. Les autres pôles de Wallonie-Bruxelles.....	9
CHAPITRE 2 : LES FLUX D'ÉCHANGES ENTRE LA WALLONIE ET BRUXELLES	11
1. La métropole bruxelloise, principal pôle économique de Belgique.....	11
2. Bruxelles au cœur des plus grands flux de navettes inter-région.....	12
3. Un gros tiers de l'emploi wallon en lien avec Bruxelles.....	13
4. Bruxelles attire la qualification professionnelle.....	13
5. Une communauté de chercheurs.....	13
6. Le financement des services collectifs et infrastructures.....	13
CHAPITRE 3 : CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	14
Miser sur le capital humain; le contact naturel et régulier est porteur d'idées nouvelles.....	14
Proposition 1 : Accentuer les collaborations entre les universités.....	14
Proposition 2 : Développer les relations entre le tissu industriel wallon et les services localisés à Bruxelles.....	15
Proposition 3 : Mettre en commun les moyens dévolus au secteur TIC.....	15
Proposition 4 : Renforcer la coopération sociale et économique.....	15
Proposition 5 : Améliorer la visibilité des deux régions sur le plan international.....	15
Améliorer la mobilité pour faire jouer pleinement les synergies.....	16
Proposition 6 : Considérer le développement du secteur wallon de la logistique comme stratégique pour la croissance de Bruxelles.....	16
Proposition 7 : Développer l'aéroport de Charleroi, tout bénéfice pour Bruxelles.....	16
Proposition 8 : Mettre à l'étude le grand contournement Sud de Bruxelles.....	16
Proposition 9 : Améliorer la circulation interne du Brabant wallon.....	17
Proposition 10 : Faciliter la vie des navetteurs vers Bruxelles.....	17
Une dernière proposition en guise de conclusion.....	17
Construire un plan d'ensemble cohérent et l'inscrire dans une vision à long terme.....	17
Bibliographie	18

Executive Summary

Bruxelles est une métropole dont l'hinterland se situe spatialement en grande partie en Wallonie⁽¹⁾. Pour continuer à se développer, les deux composantes ont besoin l'une de l'autre. Nier cette réalité revient à passer à côté d'opportunités de développements socio-économiques.

L'étude des synergies entre les deux moteurs de l'économie wallonne que sont Liège et le Grand Bruxelles doit déboucher sur un plan d'ensemble cohérent pour favoriser le développement de la partie francophone du pays. De nombreuses infrastructures restent à mettre en place pour tirer au maximum parti de la dynamique régionale qui a commencé à émerger dans la foulée du plan Marshall et de la naissance de la fédération Wallonie-Bruxelles. Il importe dorénavant de définir des priorités et de les inscrire dans une vision à long terme.

Dans le premier chapitre, l'étude de FREE montre, faits et chiffres à l'appui, que Bruxelles a bel et bien le statut d'une grande métropole contemporaine. Loin d'être un poids pour le pays, elle procure de nombreux avantages à la Flandre et à la Wallonie. Le fait pour un pays ou une région de posséder une grande ville est un atout majeur pour attirer des activités et des ressources.

Une grande ville agit comme un aimant en attirant aussi bien les entreprises que les travailleurs ou les particuliers.

A l'inverse, les métropoles ont besoin de leurs hinterlands pour se développer et ceux-ci n'ont de vitalité qu'en symbiose avec leur ville-centre.

Entre Bruxelles et la Wallonie, il s'agit donc de parler en termes de complémentarité plutôt que de rivalité.

Dans le deuxième chapitre, FREE identifie et quantifie les flux d'échanges entre la Wallonie et Bruxelles. Bien que les échanges culturels, artistiques ou encore sportifs soient nombreux, l'étude aborde principalement 6 thèmes économiques :

1. L'activité économique : la métropole bruxelloise est le principal pôle économique de Belgique (28,7% du Produit Intérieur Brut du pays, dans le Top 3 des régions européennes en termes de PIB par habitant).
2. Les navettes domicile-travail : Bruxelles est au cœur des plus grands flux de navetteurs inter-régionaux, elle joue incontestablement le rôle d'aimant le plus puissant pour les travailleurs.
3. Le marché du travail : un gros tiers de l'emploi wallon a un lien avec un employeur bruxellois.
4. La qualification professionnelle : dès l'entrée de l'université, et plus tard dans la vie active, Bruxelles attire la qualification professionnelle.
5. La recherche : pour les chercheurs, l'espace Wallonie-Bruxelles forme un tout, avec des collaborations intenses.
6. Le financement des services collectifs et infrastructures : la région de Bruxelles-Capitale met à la disposition de non-Bruxellois une offre abondante de services collectifs.

Bref, Bruxelles et la Wallonie sont très interdépendants tout en étant complémentaires. Bruxelles a tout autant besoin de la Wallonie pour continuer son développement, que la Wallonie de Bruxelles pour procurer de l'emploi à une partie de sa population. En développant des projets communs, les deux régions doivent viser une opération de type «win-win».

Dans le troisième chapitre, FREE montre que Bruxelles et la Wallonie peuvent assurer leur croissance commune par la mise en oeuvre de synergies appropriées.

FREE propose des recommandations qui n'ont pas de caractère institutionnel mais qui proviennent pour une grande part d'échanges avec des acteurs de terrain.

Cinq propositions ont le capital humain comme toile de fond : dans la société de la connaissance, il faut s'attacher à lever tout obstacle d'ordre organisationnel ou administratif qui freinerait un contact naturel et régulier entre Bruxelles et la Wallonie.

■ Proposition 1 : ACCENTUER LES COLLABORATIONS ENTRE LES UNIVERSITÉS.

Les universités de Wallonie et Bruxelles collaborent déjà dans le domaine de la recherche, mais ces collaborations peuvent être accentuées pour bénéficier d'une plus grande masse critique (économies d'échelle), exploiter davantage les synergies (économies de gamme) et éviter la duplication des efforts.

■ Proposition 2 : DÉVELOPPER LES RELATIONS ENTRE LE TISSU INDUSTRIEL WALLON ET LES SERVICES LOCALISÉS À BRUXELLES.

Toutes les initiatives concourant à mettre en relation deux mondes d'affaires complémentaires sont à encourager : les services à haute valeur ajoutée de Bruxelles (cabinets d'avocats d'affaires internationaux, grandes sociétés de consultance ou d'audit, chasseurs de têtes) et les entreprises wallonnes doivent se rapprocher.

(1) Bruxelles et son hinterland sont complémentaires des autres régions de Wallonie à la fois sur le plan du savoir-faire industriel (Liège en particulier) et sur le plan de la recherche et des forces des universités (Liège et Mons).

■ **Proposition 3 : METTRE EN COMMUN LES MOYENS DÉVOLUS AU SECTEUR TIC.**

La mise en commun des moyens publics et la mise en réseau des entreprises du secteur TIC (fabrication d'équipements, télécommunications et services informatiques) de Bruxelles et de Wallonie mènerait à une taille critique propice à une accélération de leur développement.

■ **Proposition 4 : RENFORCER LA COOPÉRATION SOCIALE ET ÉCONOMIQUE.**

Le plan Marshall.2.Vert va dans la bonne direction en s'ouvrant tant aux entreprises wallonnes que bruxelloises. Dans les divers secteurs, la simplification administrative, l'enseignement en ce compris celui des langues et la formation continue peuvent également contribuer à l'accélération du développement.

■ **Proposition 5 : AMÉLIORER LA VISIBILITÉ DES DEUX RÉGIONS SUR LE PLAN INTERNATIONAL.**

A titre d'exemples, citons l'utilisation de l'image internationale de Bruxelles au bénéfice de la visibilité des deux régions, l'organisation de missions économiques communes, des actions pour attirer des investisseurs étrangers et favoriser l'essor du tourisme.

Cinq autres propositions ressortent de la thématique transport-mobilité. Une mobilité fluide est en effet une condition nécessaire au développement économique.

■ **Proposition 6 : CONSIDÉRER LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR WALLON DE LA LOGISTIQUE COMME STRATÉGIQUE POUR LA CROISSANCE DE BRUXELLES.**

Pour assurer son développement, Bruxelles aura de plus en plus besoin d'espaces dévolus à l'activité logistique dans son hinterland. La Wallonie dispose de cet espace.

■ **Proposition 7 : DÉVELOPPER L'AÉROPORT DE CHARLEROI, TOUT BÉNÉFICIE POUR BRUXELLES.**

Outre les retombées économiques (notamment touristiques) sur Bruxelles, le développement de l'aéroport de Charleroi est susceptible de développer l'emploi local (3.000 postes en 2011) et d'avoir des retombées sur l'ensemble de la Wallonie.

■ **Proposition 8 : METTRE À L'ÉTUDE LE GRAND CONTOURNEMENT SUD DE BRUXELLES.**

Le ring Sud de la capitale n'a jamais été «bouclé». Il en résulte un encombrement sans cesse croissant de Bruxelles et de ses alentours. Le grand contournement Sud de Bruxelles permettra de valoriser sur son passage divers pôles de développement économique.

■ **Proposition 9 : AMÉLIORER LA CIRCULATION INTERNE DU BRABANT WALLON.**

C'est également une manière de faciliter la localisation en Brabant wallon d'activités nécessaires à la capitale mais que celle-ci n'est pas en mesure d'accueillir en raison d'un manque d'espace.

■ **Proposition 10 : FACILITER LA VIE DES NAVETTEURS VERS BRUXELLES.**

Plusieurs axes sont susceptibles d'accueillir des navetteurs vers Bruxelles et de se développer dans des activités de services.

Une dernière proposition est formulée en guise de conclusion.

■ **CONSTRUIRE UN PLAN D'ENSEMBLE COHÉRENT ET L'INSCRIRE DANS UNE VISION À LONG TERME.**

L'étude des synergies entre la Wallonie et Bruxelles ne doit pas rester lettre morte. FREE lance un appel afin que cette réflexion débouche sur un plan d'ensemble cohérent destiné à favoriser le développement de la partie francophone du pays. Des priorités doivent être définies et inscrites dans une vision à long terme.

Certaines de ces propositions font déjà partie de plans de développement d'infrastructures (exemple SNCB : gare de l'aéroport de Charleroi, projet RER). D'autres projets peuvent s'inscrire dans des plans prévus à cet effet (par exemple la création de nouveaux zonings industriels). Les projets non prévus actuellement pourraient être financés par la SOFICO, la Banque européenne d'investissement, des partenariats public-privé, des investisseurs privés, la nouvelle loi de financement des régions,...

Il n'est pas concevable que des obstacles purement techniques constituent un éteignoir au développement de projets économiques entre la Wallonie et Bruxelles.

Des synergies doivent être mises en place de manière volontariste.

Les Wallons doivent «investir» Bruxelles, formidable socle pour leur propre développement économique.

De manière symétrique, les Bruxellois doivent se rendre compte que leur croissance économique passe par la Wallonie. ■

Chapitre 1

Le rôle des métropoles dans le développement économique

1. Un concept vieux comme le monde

L'économie se développe en se centralisant autour de pôles géographiques. Favoriser l'accessibilité et les synergies entre les pôles et leur hinterland est de nature à favoriser le développement économique.

L'histoire nous apprend que le développement économique est un phénomène localisé dont la diffusion géographique est lente et inégale.

La source principale de ces disparités ? L'existence de grandes villes qui sont les foyers de la croissance économique.

Le concept de métropole a traversé les siècles. Quelques exemples contemporains :

- Le Grand Stockholm accueille 20,5% de la population de la Suède et produit 28,5% du PIB.
- Le grand Paris : 2% du territoire français, 18% de population, 28% du PIB.
- L'Etat de Sao Paulo : 3% du territoire brésilien, 22% de population, 34% du PIB.
- Les villes en Chine : 13,5% du territoire, 43% de population, 68% du PIB.

En 2000, les 38 plus grandes agglomérations de l'UE-15 couvrent 1% de la superficie de l'Union, mais représentent 27% des emplois et produisent 29,5% du PIB européen.

2. Métropole : de quoi parle-t-on ?

Cette liste d'exemples pourrait être allongée sans difficulté : Tokyo, New York, Londres... Point commun ? Une vaste concentration de population. Mais ce critère à lui seul ne suffit pas à définir une métropole. Affinons l'observation.

Les grandes villes sont des lieux qui attirent :

- des travailleurs ayant une formation élevée ;
- des activités stratégiques : management, recherche et développement, marketing, finance, ... ;
- des organismes de recherche ;
- des instances internationales ;
- des fournisseurs de services aux entreprises : avocats, consultance, finance, banques, informatique ;
- des fournisseurs de services aux particuliers : santé, universités, infrastructures culturelles, sportives, etc.
- des événements importants : culture, sport, business, etc.

Le fait pour un pays ou une région de posséder une grande ville est donc un atout majeur pour attirer des activités et des ressources. En résumé, on peut voir une grande ville comme une sorte d'aimant attirant aussi bien les entreprises que les travailleurs ou les particuliers.

3. Bruxelles et périphérie : une métropole ?

En 2007, le PIB de la Région de Bruxelles-Capitale était égal à 18,7% du PIB belge. Si on y ajoute les arrondissements de Halle-Vilvoorde et du Brabant wallon, le PIB de ce «Greater Brussels» est égal à 28,7% du PIB du pays, soit un pourcentage comparable à celui du Grand Stockholm.

A titre d'illustration, cette métropole bruxelloise :

- est le siège des principales institutions de l'Union européenne ;
- accueille de nombreux organismes internationaux, dont l'OTAN ;
- représente 11% du territoire pour 28,7% du PIB⁽²⁾ ;
- est la région de Belgique qui attire le plus d'universitaires.

Le Grand Bruxelles pénètre de plus en plus la Wallonie jusque dans le Hainaut

Définir les limites d'une métropole est un problème conceptuel bien connu en géographie. En-dehors de toute arrière-pensée politique, force est de constater, à Bruxelles comme ailleurs, que les villes ont tendance à «sortir de leurs murs» et à s'étendre bien au-delà de leurs limites administratives, fixées jadis sur base de critères ayant perdu leur pertinence.

Van Hecke et al. (2007) proposent de distinguer :

- Les 19 communes, en brun.
- Les 19 communes + 17 communes de la banlieue bruxelloise, en rouge.
- Le Grand Bruxelles composée de l'ensemble précédent + 26 communes qui forment l'hinterland, en beige.

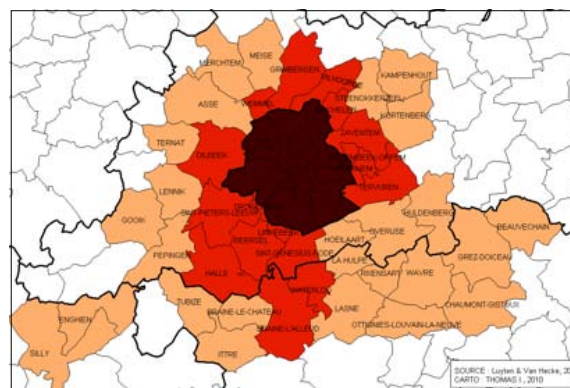


FIGURE 1 : Le Grand Bruxelles
Source : DUJARDIN et al., 2007.

(2) Englobant la Région de Bruxelles-Capitale (1.100.000 habitants) et les arrondissements de Halle-Vilvoorde (590.000 habitants) et du Brabant wallon (360.000 habitants). Total : 2.050.000 habitants.

Bruxelles concentre l'essentiel des services à haute valeur ajoutée de la Fédération Wallonie-Bruxelles : les vingt plus importants cabinets d'avocats d'affaires y sont localisés, aucun en Wallonie ; aucune banque d'affaires n'a ses services spécialisés en Wallonie ; les grands cabinets de conseil aux entreprises sont tous dans la capitale, seuls quelques-uns disposent d'une antenne en Wallonie ; les grands cabinets d'audit sont tous dans le grand Bruxelles, avec pour certains un bureau de représentation en Wallonie ; les cabinets de recrutement de cadres spécialisés sont tous dans la capitale, près des sièges des multinationales qui constituent leur «terrain de chasse» naturel.

Conclusion : **Bruxelles joue bel et bien ce rôle d'aimant** qui caractérise les grandes métropoles contemporaines. Loin d'être un poids pour le pays, elle procure de nombreux avantages à la Flandre et à la Wallonie.

4. Hinterland : complémentarité ou rivalité ?

Les métropoles connaissent toutes le phénomène de la tache d'huile : les familles recherchent des maisons plus vastes, à quatre façades, dans des lieux verdoyants et où les prix des terrains sont inférieurs à ceux qui prévalent au centre ville. En corollaire, la distance aux lieux d'emplois augmente ainsi que le volume de navetteurs.

Cette extension engendre un problème bien connu de nombreux responsables politiques locaux : le sous-financement de la ville-centre⁽³⁾. Celle-ci dispose d'une base fiscale trop étroite, alors que les communes périphériques bénéficient de l'existence de la ville-centre au travers de deux mécanismes différents : d'une part, en collectant des impôts sur leurs résidents qui travaillent dans la ville-centre; d'autre part, de la présence d'emplois qui perdraient leur raison d'être en-dehors de la ville-centre (peut-on imaginer que Zaventem soit une zone industrielle si prospère en l'absence de Bruxelles ?).

En bonne logique économique, les gains réalisés dans l'hinterland doivent donc entrer dans le bilan de la métropole. Les villes ont besoin de leurs hinterlands et ceux-ci n'ont de vitalité qu'en symbiose avec leur ville-centre.

L'histoire confirme cette analyse économique : les grandes villes qui furent coupées de leur hinterland pour des raisons politiques ont souvent connu un déclin significatif, à l'instar des villes allemandes proches de la frontière créée par la partition de l'Allemagne après le seconde guerre mondiale. Cette complémentarité entre Bruxelles et son hinterland est régulièrement mise en avant⁽⁴⁾ :

- Bruxelles peut servir de locomotive pour la Wallonie et a besoin de son hinterland brabançon.
- Le développement potentiel d'effets de rayonnement de Bruxelles à l'Ouest vers le Hainaut mérite d'être analysé.

- Charleroi peut rentrer dans le «Grand Bruxelles» et bénéficier des avantages de la métropolisation de l'économie. Le développement de l'aéroport de Charleroi est un très bon exemple du type de politique à mener et est certainement un levier de développement. L'instauration d'une ligne ferroviaire rapide entre Bruxelles et Mons offre également des perspectives.

Notons d'ailleurs, à propos de l'aéroport de Charleroi, que selon les chiffres fournis par la direction de l'aéroport de BSCA, 65% des passagers arrivant à Charleroi se rendent à Bruxelles et 30% des passagers qui quittent Charleroi proviennent de Bruxelles. En 2010, plus de 700.000 passagers ont utilisé la navette en direction de la gare du Midi.

5. Les autres pôles de Wallonie-Bruxelles

Une analyse spatiale⁽⁴⁾ à l'échelle du pays montre une forte concentration au nord dans le triangle Gand/Anvers/Bruxelles, et au sud, la continuité géographique d'un axe de développement économique fort Bruxelles/Louvain-la-Neuve/Wavre/Namur, pouvant être élargi, à terme et dans une approche plus volontariste, à un triangle sud Bruxelles-Mons-Charleroi-Namur.

Ce pôle formant un triangle Bruxelles-Mons-Charleroi-Namur ne doit pas nous faire ignorer que d'autres pôles existent dans l'espace Wallonie-Bruxelles, comme ceux de Liège, Arlon, et Tournai, qui ont un poids d'autant plus important qu'ils dépassent les frontières de la Wallonie.



FIGURE 2 : Schéma des pôles économiques de la Belgique
 Source : Étude sur les synergies entre la région wallonne, la communauté française et la commission communautaire française en matière économique et de capital humain, février 2008. UCL-Core-Dulbea-Pwc; fonds de carte Google Map.

(3) «Des Bruxellois quittent la région de Bruxelles-Capitale pour s'établir dans la périphérie, attractive tant par le cadre de vie ou la sécurité que par le niveau de la fiscalité locale ou le prix du terrain (...). Des collectivités, devenant de plus en plus pauvres, prennent en charge les coûts de services dont leurs anciens habitants bénéficient, maintenant, gratuitement». JURION Bernard, Indicateurs de paupérisation des centres urbains, étude téléchargeable sur le site www.freefondation.be.

(4) Étude sur les synergies entre la région wallonne, la communauté française et la commission communautaire française en matière économique et de capital humain, février 2008. UCL-Core-Dulbea-Pwc.

Ainsi, le pôle liégeois développe de nombreuses activités communes avec Maastricht et Aachen, et est une ouverture vers les pôles industriels de l'ouest de l'Allemagne ainsi que vers le Grand-Duché de Luxembourg et même les régions de l'Est de la France; le pôle d'Arlon est fortement orienté vers le Grand-Duché de Luxembourg; et le pôle Tournai trouve sa pleine dimension grâce aux synergies développées avec Lille et Kortrijk.

Dès lors, s'il y a plusieurs axes qui vivent en symbiose avec Bruxelles, il n'en reste pas moins que la Wallonie est multiple dans ses besoins économiques et son développement.

Liège dispose d'énormément d'atouts grâce à sa tradition industrielle encore très vivante, notamment dans la mécanique fine. Par ailleurs sa qualité de plate-forme multimodale est appelée à connaître de grandes extensions dont les retombées seront importantes pour toute la Wallonie et Bruxelles.

Les pôles Tournai et Arlon voient quant à eux leur potentiel économique étroitement liés à celui des métropoles dont ils font partie. Il y a dès lors lieu d'être très attentif à stimuler les synergies entre ces différents pôles dont la Wallonie est le dénominateur commun. ■

Chapitre 2

Les flux d'échanges entre la Wallonie et Bruxelles

Que Bruxelles et la Wallonie soient des entités politiques distinctes mais socialement et économiquement interdépendantes, personne ne le nie. Mais dans quelles proportions ? Dans quels domaines ? Tel est l'objet de ce chapitre, dont l'objet principal est d'identifier et de quantifier les flux entre les deux régions.

Bien que les échanges culturels, artistiques ou encore sportifs soient nombreux, l'étude aborde principalement les thèmes économiques. Six thèmes sont successivement envisagés :

1. L'activité économique
2. Les navettes domicile-travail
3. Le marché du travail
4. La qualification professionnelle
5. La recherche
6. Le financement des services collectifs et infrastructures.

1. La métropole bruxelloise, principal pôle économique de Belgique

Le Grand Bruxelles pèse 28,7% du PIB du pays

En 2007, c'est-à-dire juste avant la crise économique et financière, le PIB de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est égal à 62,5 milliards d'euros, soit 18,7% du PIB du pays⁽⁵⁾. Toutefois, ce résultat est peu significatif du point de vue économique de par le confinement du calcul à la seule Région de Bruxelles-Capitale. C'est le poids de la région économique bruxelloise, formée par l'addition de la Région et de son hinterland, que l'on doit utiliser. Définir précisément les limites d'une aire métropolitaine se révèle être une tâche malaisée car cette délimitation précise dépend étroitement des critères, méthodes et seuils retenus pour inclure ou non une commune au sein de l'aire considérée.

Nous faisons le choix d'agréger ici les arrondissements de Halle-Vilvoorde (590.000 habitants) et du Brabant wallon (360.000 habitants) à la Région de Bruxelles-Capitale (1.100.000 habitants). Le PIB de ce «Grand Bruxelles» (2.050.000 habitants) est égal à 96,3 milliards d'euros, soit 28,7% du PIB du pays, soit un pourcentage comparable à celui de la région parisienne en France.

Bruxelles dans le Top 3 des régions européennes

Le PIB par habitant est l'indicateur habituel de la performance économique d'un territoire, c'est-à-dire de la valeur produite sur le territoire.

Pour cet indicateur, Bruxelles sort du lot :

- 60.149 € = PIB par habitant de la Région de Bruxelles-Capitale
- 31.653 € = PIB par habitant de la Région flamande.
- 22.607 € = PIB par habitant de la Région wallonne.

Plus parlant, selon Eurostat, toujours en 2007 et exprimé en standards de pouvoir d'achat, alors que le PIB par habitant des «régions retenues» variait entre 26% et 334% de la moyenne de l'Union Européenne, la Région de Bruxelles-Capitale y occupait la troisième place avec 221%, derrière l'Inner London (334%) et le Grand-Duché de Luxembourg (275%).

Les arrondissements voisins de Bruxelles profitent de son dynamisme économique

Envisageons la «performance» économique des arrondissements de Halle-Vilvoorde et de Nivelles, à savoir leur PIB par habitant, au sein de leur région respective :

- Halle-Vilvoorde : 2^e position en Flandre (derrière Antwerpen, avant Gent).
- Brabant wallon : 2^e position en Wallonie (derrière Liège, avant Charleroi).

Ces deux arrondissements périphériques n'incluent aucune grande ville mais bénéficient largement des effets d'entraînement engendrés par la Région de Bruxelles-Capitale. En outre, vu leur poids au sein de leur région respective, on peut également ajouter que la Flandre et la Wallonie tirent avantage de l'existence de Bruxelles.

Les liens économiques ne sont pas les seuls : l'illustration GSM

Des auteurs⁽⁶⁾ ont utilisé la géographie de plus de 200 millions d'appels de téléphone mobile pour découper le pays en groupes cohérents de communes qui ne reposent sur aucune limite administrative. Dans la mesure où les communications téléphoniques ont des motivations aussi bien professionnelles que privées et familiales, les zones ainsi obtenues peuvent être interprétées comme les bassins de vie du pays.

(5) Source : Banque Nationale de Belgique.

(6) BLONDEL Vincent, KRINGS Gautier et THOMAS Isabelle, Régions et frontières de téléphonie mobile en Belgique et dans l'aire métropolitaine bruxelloise, Brussels Studies, numéro 42, 4 octobre 2010.

Cette recherche fait émerger un bassin de vie bruxellois qui inclut 66 communes (en rouge sur la carte). Bruxelles, comme d'autres villes dans le monde, déborde de ses limites administratives et le «bassin de téléphonie» bruxellois illustre cette réalité.

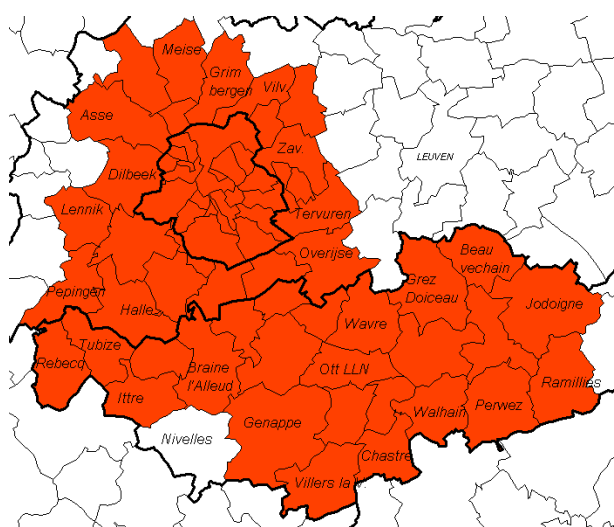


FIGURE 3 : Le bassin de téléphonie bruxellois
Source : Brussels Studies, numéro 42, BLONDEL, KRINGS et THOMAS.

2. Bruxelles au cœur des plus grands flux de navettes inter-région

C'est en Wallonie, suivie de très près par la Région bruxelloise, que s'observe la plus faible proportion de salariés occupés dans leur propre Région (respectivement 83 et 84% à la figure suivante).

Près de 10% des Wallons ont un emploi en Région bruxelloise et près de 5% des Bruxellois ont un emploi en Wallonie. Les navetteurs wallons vers Bruxelles proviennent en majorité de l'arrondissement de Nivelles (environ 46.000 navetteurs), puis des arrondissements de Charleroi, Namur et Soignies (environ 14.000 navetteurs à chaque fois), et enfin de l'arrondissement de Liège (10.000 navetteurs).

Bruxelles joue le rôle d'aimant vis-à-vis des diplômés de l'enseignement supérieur. Les Flamands qui ont un emploi à Bruxelles gagnent en moyenne 21% de plus que les Flamands qui travaillent dans leur région. Les Wallons qui ont un emploi à Bruxelles gagnent en moyenne 17% de plus que les Wallons qui travaillent dans leur région.

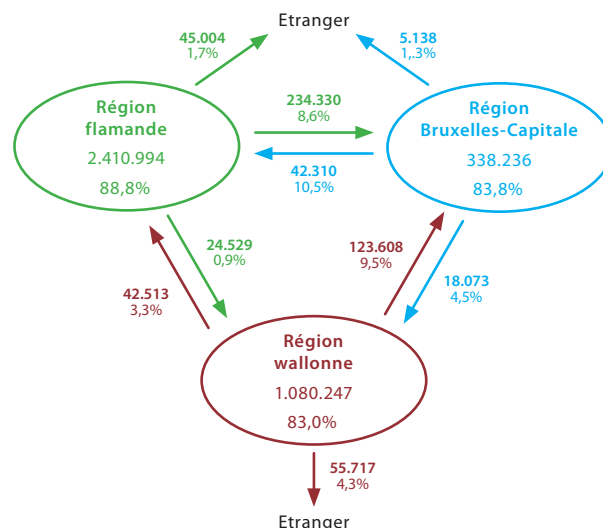


FIGURE 4 : Population de plus de 15 ans en emploi (salarie ou non) en 2009, ventilée selon le lieu de résidence et le lieu de travail. Les nombres absolus sont suivis des parts dans l'emploi des résidents.

Source : SPF Economie DGSIE, Enquête sur les Forces de Travail, calculs propres.

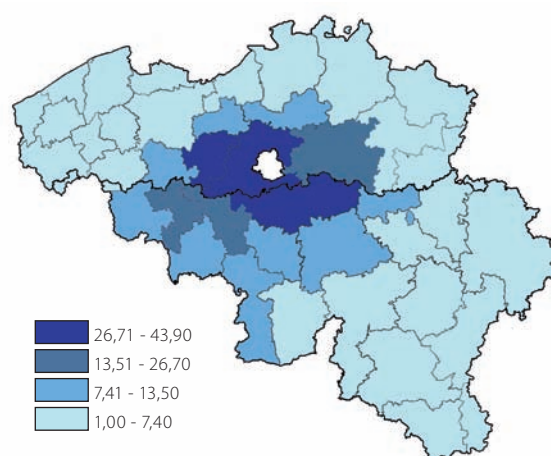


FIGURE 5 : PART DES NAVETTEURS TRAVAILLANT DANS UNE DES 19 COMMUNES DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

Source : Regards Economiques, UCL, juin 2010, numéro 80, page 6.

3. Un gros tiers de l'emploi wallon en lien avec Bruxelles

Parmi les postes de travail situés en Wallonie, 226.281 postes dépendent d'un employeur dont le siège est situé à Bruxelles⁽⁷⁾.

Si l'on ajoute les 10% des Wallons qui ont un emploi à Bruxelles (voir les chiffres de navetteurs, ci-dessus), l'interdépendance entre la Wallonie et Bruxelles est encore plus frappante.

En additionnant les emplois situés dans la capitale et ceux qui dépendent de décisions prises à Bruxelles, on arrive à la conclusion que près d'un tiers de l'emploi belge serait décidé dans la capitale ; même en tenant compte du poids du secteur public, ce chiffre illustre on ne peut mieux le rôle moteur de Bruxelles pour l'économie belge.

Selon une étude parue en 2002⁽⁸⁾, les bassins d'emploi primaires qui ont un meilleur résultat économique ont tous un degré de dépendance important vis-à-vis de Bruxelles ; cette dépendance ne se limite pas au Brabant wallon puisque selon cette même étude, les bassins d'emplois de Gembloux, Hannut, Lessines et même Mons dépendent tous de manière significative de Bruxelles.

4. Bruxelles attire la qualification professionnelle

La métropole bruxelloise joue son rôle d'aimant vis-à-vis des personnes fortement diplômées

On recense⁽⁹⁾ 50,9% de diplômés de l'enseignement supérieur dans le Brabant flamand, 52,9% dans le Brabant wallon, et 44,7% dans la région de Bruxelles Capitale. Cette proportion est la plus faible dans le Hainaut (33,4%), immédiatement suivi par le Limbourg (33,8%).

La Région de Bruxelles-Capitale, la province du Hainaut et celle de Liège ont la plus forte proportion de faiblement scolarisés de tout le pays : à chaque fois environ 28,5%. Cette proportion est la plus basse dans les deux provinces de Brabant (14,4% dans le Brabant flamand et 15,7% dans le Brabant wallon).

Ce pouvoir d'attraction s'exerce dès le choix de l'université⁽¹⁰⁾

Les jeunes étudiants (première année d'université) bruxellois s'exportent très peu : seuls 22% quittent Bruxelles, en grande partie pour aller à Louvain-la-Neuve.

Les jeunes étudiants Wallons, à l'exception des Liégeois, sont très mobiles : 61% des Hennuyers quittent leur province, 49% des Namurois aussi, 13% des Liégeois choisissent d'étudier en-dehors de Liège. 35% des étudiants du Brabant wallon étudient ailleurs qu'à l'UCL, surtout à Bruxelles.

5. Une communauté de chercheurs

En matière de recherche fondamentale et appliquée, on peut constater⁽¹¹⁾ une très forte complémentarité entre la Wallonie et Bruxelles-Capitale, ainsi qu'une grande interdépendance au niveau des publications scientifiques.

Que ce soit en termes de publications scientifiques, de collaborations à des projets de recherche précompétitive, de brevets d'invention, il apparaît clairement que, pour les chercheurs, aucun cloisonnement n'est fait entre Wallonie et Bruxelles.

Pour les chercheurs, l'espace Wallonie-Bruxelles forme un tout.

6. Le financement des services collectifs et infrastructures

La Région de Bruxelles-Capitale est le siège d'administrations relevant de plusieurs niveaux de pouvoir. Elle se caractérise aussi par une offre abondante de services collectifs dont une part importante est à charge des communes bruxelloises et de la région de Bruxelles-Capitale.

Ceci se traduit par des dépenses élevées tant pour ces communes que pour la région⁽¹²⁾.

Les dépenses des communes bruxelloises dépassent nettement celles des autres régions dans les domaines de l'administration générale, de la politique sociale et, surtout, des services de sécurité.

Même si bon nombre de services collectifs offerts sur le territoire bruxellois sont financés par d'autres niveaux de pouvoir que la région ou les communes bruxelloises, une série de services complémentaires aux premiers est, néanmoins, à charge de celles-ci.

Quoique les recettes fiscales des communes bruxelloises proviennent principalement de la taxe additionnelle au précompte immobilier, supportée dans une large mesure par les propriétaires d'entreprises et de bureaux situés sur leur territoire, on observe, néanmoins, que ces communes, ainsi que la région de Bruxelles-Capitale, supportent des charges additionnelles qui sont, en grande partie, la contrepartie du coût de services collectifs mis à la disposition de non-Bruxellois. ■

(7) Etude des tissus économiques wallon et bruxellois, IWEPS, juillet 2007.

(8) DE WASSEIGE, LAFFUT, RUYTERS, VANDEN DOOREN, bassins d'emploi et régions fonctionnelles, Service des Etudes et de la Statistique, Ministère de la Région wallonne, Discussion paper n°0203.

(9) Source : VAN DER LINDEN Bruno, sur base de l'Enquête sur les forces de travail 2010. Proportions dans le total de la population active et inactive de 25 à 49 ans. On considère la population active (emploi + chômage) et inactive qui a au moins 25 ans (scolarité généralement achevée) et moins de 50 ans. On distingue seulement trois niveaux d'études : «bas», c'est-à-dire au plus diplômé du secondaire inférieur ; «moyen», c'est-à-dire diplômé du secondaire supérieur ; «haut», c'est-à-dire tout diplôme supérieur universitaire ou non.

(10) CINCERA Michele, Mobilité des étudiants qui s'inscrivent en première année à l'université. La mobilité est définie en comparant le lieu d'origine (province, région) de l'étudiant et le lieu d'inscription à l'université. Tableau téléchargeable sur le site www.freefondation.be.

(11) CINCERA Michele et SAPIR André, Flux en termes de recherche fondamentale et appliquée, tableaux et indicateurs disponibles sur www.freefondation.be.

(12) JURION Bernard, Indicateurs de paupérisation des centres urbains, chiffres disponibles sur le site www.freefondation.be.

Chapitre 3

Conclusions et recommandations

Les flux d'échanges entre la Wallonie et Bruxelles, analysés au chapitre deux, montrent que ces deux régions présentent énormément de ressemblances.

Wallonie et Bruxelles ont des caractéristiques communes⁽¹³⁾ :

- Les revenus imposables de leurs habitants sont de loin inférieurs à la moyenne nationale : 85% pour Bruxelles et 87% pour la Wallonie.
- Wallonie et Bruxelles disposent d'une main d'œuvre abondante à la recherche d'activités et d'emploi ; cette main d'œuvre répond de manière insuffisante aux exigences actuelles en matière de formation et d'esprit d'entreprise.
- Wallonie et Bruxelles ont en commun la langue et la culture (93% de francophones à Bruxelles, 98% en Wallonie) et sont historiquement des régions d'immigration.
- Wallonie et Bruxelles disposent de moyens budgétaires limités⁽¹⁴⁾ qui ne peuvent souffrir le moindre gaspillage, en sorte que tous les «doublons» sont à éliminer.

Dès lors la Wallonie et Bruxelles se trouvent devant un défi économique comparable tout en partageant la même langue et culture. Il est vraisemblable qu'aucune des deux entités ne peut y répondre seule.

Dans le même temps, cependant, une part importante de la population bruxelloise, principalement par manque de formation, ne trouve pas d'emploi à Bruxelles.

Wallonie et Bruxelles sont très complémentaires :

- Bruxelles, en tant que ville mondialement connue, donne à la Wallonie son ouverture internationale (vu la présence des institutions européennes, de nombreuses délégations étrangères, de quartiers généraux d'entreprises, d'entreprises de services à haute valeur ajoutée et reconnues internationalement).
- La Wallonie dispose d'espace et d'infrastructures qui peuvent être indispensables au développement économique et au marché de l'emploi bruxellois (terrains pour la logistique et l'implantation d'entreprises nécessitant de grands espaces, les aéroports de Liège et de Charleroi).
- La Wallonie doit s'ouvrir davantage au monde et Bruxelles doit avoir un hinterland d'activités industrielles et logistiques qui lui permet de délivrer les services qu'une grande ville fournit traditionnellement.
- L'augmentation prévue de la population de Bruxelles (de 1.080.000 à 1.300.000 d'ici 2020) rend plus que jamais nécessaire une approche intégrée des territoires bruxellois et wallon.

Viser la complémentarité et non la concurrence

Cette complémentarité reconnue entre Bruxelles et la Wallonie doit permettre aux deux régions d'assurer leur croissance commune par la mise en oeuvre de synergies appropriées.

Bruxelles a tout autant besoin de la Wallonie pour continuer son développement, que la Wallonie de Bruxelles pour procurer de l'emploi à une partie de sa population. En développant des projets communs, les deux régions doivent viser une opération de type «win-win».

Que faire ? FREE propose quelques exemples ci-après. Ces recommandations n'ont aucun caractère institutionnel; elles proviennent pour une grande part d'échanges avec des acteurs de terrain et sont de nature purement économique.

Miser sur le capital humain; le contact naturel et régulier est porteur d'idées nouvelles

Dans la société de la connaissance, le capital humain est déterminant. De la même manière qu'une mobilité fluide est nécessaire au développement économique, il faut également s'attacher à lever tout obstacle d'ordre organisationnel ou administratif qui freinerait les synergies entre Bruxelles et la Wallonie.

Les cinq propositions qui suivent s'inscrivent dans ce cadre.

PROPOSITION 1 : Accentuer les collaborations entre les universités

Les universités de Wallonie et Bruxelles collaborent déjà de manière très significative dans le domaine de la recherche mais il subsiste une grande marge de manœuvre en terme de coopération. Cela permettrait de bénéficier d'une plus grande masse critique (économies d'échelle), d'exploiter davantage les synergies (économies de gamme) et d'éviter la duplication des efforts.

Cette accentuation des collaborations passe par :

- davantage de mobilité et d'échanges pour les étudiants universitaires, surtout aux niveaux supérieurs : écoles doctorales, summer schools, etc.
- davantage de visibilité internationale. FREE prône une seule académie avec des compétences en termes de visibilité internationale, approuvée par les recteurs des universités de la Fédération Wallonie-Bruxelles.
- davantage de collaborations scientifiques inter-universités et université-industrie, ce qui nécessite un renforcement des instruments suivants :
 - » Pôles d'Attraction interuniversitaires au niveau intra-communautaire;
 - » Séjours de recherche;
 - » Conférences, séminaires (à l'instar des Congrès des économistes belges de langue française);
 - » Projets de R&D impliquant une collaboration université-entreprise : programmes mobilisateurs; mandats FIRST doctorat entreprise;
 - » Infrastructures communes : centres de calcul, bibliothèques électroniques, laboratoires de recherche,...

(13) Wallonie et Bruxelles sont en même temps très différents. Bruxelles est une des régions d'Europe où le PIB par habitant est le plus élevé, ce qui est loin d'être le cas de la Wallonie. La région accueille, chaque jour, près de 400.000 navetteurs (dont bon nombre de Wallons) auxquels elle procure emploi (et revenu).

(14) L'origine de ces moyens limités est la faiblesse du revenu moyen imposable à l'impôt des personnes physiques. En outre, pour Bruxelles, intervient également l'absence de compensation budgétaire adéquate pour les services collectifs rendus à des non bruxellois.

PROPOSITION 2 : Développer les relations entre le tissu industriel wallon et les services localisés à Bruxelles

Le tissu économique de Bruxelles se caractérise notamment par une forte concentration de services à haute valeur ajoutée. Les grands cabinets d'avocat d'affaires internationaux sont implantés à Bruxelles et parfois à Antwerpen, mais rarement en Wallonie (Allen Overy, Linklaters, Baker McKenzie, Eubelius sont à Bruxelles et à Anvers ; Cleary Gottlieb, Freshfields, Stibbe, Clifford Chance ne sont représentés qu'à Bruxelles ; sur les 20 cabinets les plus importants, aucun ne dispose de bureaux en Wallonie...). Les grandes sociétés de consultance (Mc Kinsey, Boston Consulting Group, Bain...) sont localisées dans le Grand Bruxelles. Les grandes sociétés d'audit (Deloitte, PWC, Ernst & Young...) ont leur siège principal à Bruxelles ou dans la périphérie flamande de la capitale. La Wallonie se caractérise par la faiblesse de son infrastructure bancaire et financière qu'elle est susceptible de trouver à Bruxelles. Les cabinets internationaux de recherche et sélection de cadres de haut niveau sont situés dans la capitale.

Même s'il est possible, en cas de besoin ponctuel, pour une entreprise wallonne de faire appel à ces services, le contact naturel et régulier est, lui aussi, porteur d'initiatives et d'idées nouvelles. Il est impératif de développer les relations entre le tissu industriel wallon et les services localisés à Bruxelles. Toutes les initiatives concourant à mettre en relation deux mondes d'affaires complémentaires sont à encourager. A cet égard, la mise en place d'une structure patronale commune aux entreprises wallonnes et bruxelloises faciliterait le rapprochement.

PROPOSITION 3 : Mettre en commun les moyens dévolus au secteur TIC⁽¹⁵⁾

La mise en commun des moyens publics et la mise en réseau des entreprises du secteur TIC (fabrication d'équipements, télécommunications et services informatiques) de Bruxelles et de Wallonie mènerait à une taille critique propice à une accélération de son développement.

En 2010, ce secteur TIC représentait 84.000 emplois en Belgique, soit 2,5% de l'emploi du pays, mais 10% de la valeur ajoutée du pays⁽¹⁶⁾. Une grande partie de ces emplois est localisée à Bruxelles et dans son agglomération. Même si le secteur est proportionnellement moins développé en Wallonie, l'expérience du MIC (Microsoft Innovation Center) à Mons tend à prouver que le potentiel existe. Des entreprises comme BSB, Iris, EVS en Wallonie, Zetes et Callatay&Wouters à Bruxelles peuvent en outre servir de « locomotives » locales.

Ce secteur est d'autant plus attrayant qu'il offre des perspectives pour les jeunes, surtout dans les services, et que le développement de jeunes sociétés y est plus rapide que dans d'autres domaines, surtout si l'on compare avec des secteurs à maturation lente comme les biotechnologies ou les nanotechnologies. Un pôle TIC serait probablement porteur de retombées à plus court terme.

PROPOSITION 4 : Renforcer la coopération sociale et économique

Les régions de Bruxelles et de Wallonie apparaissent complémentaires sur le plan économique, tant sur le plan des pouvoirs de décision économique que sur le plan de la recherche ou de la gestion de l'espace. Il apparaît donc logique que les deux entités renforcent leur coopération en matière de politique sociale et économique ; l'exercice des compétences régionales doit répondre aux réalités économiques. A cet égard, le plan Marshall.2.Vert va dans la bonne direction en s'ouvrant tant aux entreprises wallonnes que bruxelloises.

Pour un pôle de compétitivité comme Biowin (sciences de la vie), par exemple, la présence de la faculté de médecine de l'UCL à Bruxelles ou la présence de spin-offs de l'ULB sur l'aéroport de Charleroi indique que toute collaboration accroît les chances de succès.

De même, un pôle de compétitivité comme Mécatech (génie mécanique) pourrait contribuer au développement des PME de la région bruxelloise alors que leur degré de concentration dans la capitale ne justifie pas une politique spécifique.

Dans les divers secteurs, la simplification administrative (par exemple le « portage » des aides R&D, c'est-à-dire la possibilité de conserver l'avantage de l'aide même si la valorisation se fait dans l'une ou l'autre région), l'enseignement et la formation continue peuvent faire également l'objet d'initiatives communes, contribuant à l'accélération du développement de l'une et l'autre région.

PROPOSITION 5 : Améliorer la visibilité des deux régions sur le plan international

A titre d'exemples, citons l'utilisation de l'image internationale de Bruxelles au bénéfice de la visibilité des deux régions, l'organisation de missions économiques communes, des actions pour attirer des investisseurs étrangers et favoriser l'essor du tourisme.

(15) Les propositions 8 et 9 ont fait l'objet d'un travail d'un autre Think Thank FREE et d'une contribution du Professeur Marcus Dejardin des Facultés Universitaires Notre Dame de la paix de Namur.

(16) VALENDUC Gérard, L'emploi dans le secteur des technologies de l'information et de la communication, Notes Education permanente, Fondation Travail-Université, n°2010-10, octobre 2011.

Améliorer la mobilité pour faire jouer pleinement les synergies

Les cinq propositions qui suivent ressortent de la thématique transport-mobilité. Une mobilité fluide est en effet une condition nécessaire au développement économique.

Il n'est pas concevable, comme c'est le cas actuellement, que des obstacles purement techniques constituent un éteignoir au développement de projets économiques entre la Wallonie et Bruxelles.

PROPOSITION 6 : Considérer le développement du secteur wallon de la logistique comme stratégique pour la croissance de Bruxelles

Pour assurer son développement, Bruxelles aura de plus en plus besoin d'espaces dévolus à l'activité logistique dans son hinterland.

La Wallonie dispose d'atouts incomparables pour développer ce secteur : outre l'espace disponible, Liege Airport, sixième aéroport de fret en Europe, le port de Liège qui se développe rapidement en complémentarité avec Antwerpen et, d'une manière générale, la position géographique de la région, entre la France et l'Allemagne, moteur économique de l'Europe, constituent autant d'avantages à exploiter de manière coordonnée.

Outre les communications vers et autour de la capitale, l'axe Bruxelles-Liège peut envisager un développement majeur en s'appuyant sur des zones de développement conçues à cet effet ; à cet égard, le zoning de 50 hectares envisagé par l'Intercommunale du Brabant Wallon le long de l'autoroute de Liège doit être considéré comme stratégique.

Le projet Carex de TGV fret, envisagé par un groupement d'aéroports européens, dont Liege-Airport, doit être mis en oeuvre dans les meilleurs délais.

PROPOSITION 7 : Développer l'aéroport de Charleroi

L'aéroport de Charleroi (BSCA) a développé un nouveau marché, complémentaire à celui de Bruxelles National. BSCA complète également Bruxelles National en terme d'accessibilité. Une saine concurrence entre les deux aéroports est de nature à favoriser l'essor de Bruxelles. BSCA a accueilli en 2011 environ six millions de passagers, dont trois millions ont la Belgique comme destination finale. Sur ces trois millions, la majeure partie se rend à Bruxelles. La seule navette organisée entre BSCA et la gare du Midi transporte mensuellement 60.000 personnes.

Si on considère la population susceptible de rejoindre BSCA en deux heures maximum, le marché potentiel est de près de 26 millions de personnes. A l'horizon 2020, l'aéroport de Charleroi dispose d'un potentiel de 15 millions de passagers dont la moitié rejoindra Bruxelles et en utilisera les infrastructures hôtelières et touristiques.

Pour atteindre cet objectif, l'aéroport de Charleroi doit bénéficier :

- d'une gare facilitant la liaison directe avec les gares de Bruxelles ; cette gare sera susceptible d'améliorer l'accès de l'aéroport non seulement au départ de Namur, Liège et Mons, mais aussi de Luxembourg ou Valenciennes. Prévu pour 2019, cet investissement devrait être accéléré.
- d'une bretelle d'autoroute donnant un accès direct au départ de l'autoroute de Wallonie (500 mètres) pour les voyageurs venant tant de Bruxelles que de l'ensemble de la Wallonie.
- d'une extension des plages horaires d'exploitation de 6h30 à 6h00 et de 23h00 à 23h30.

Outre les retombées économiques (notamment touristiques) sur Bruxelles, le développement de l'aéroport de Charleroi est susceptible de développer l'emploi local (3 000 postes en 2011) et d'avoir des retombées sur l'ensemble de la Wallonie.

PROPOSITION 8 : Mettre à l'étude le grand contournement Sud de Bruxelles

Le ring Sud de la capitale n'a jamais été «bouclé». Il en résulte un encombrement sans cesse croissant au sein de la capitale alors que l'accessibilité de la région d'Enghien, Lessines, Braine-le-Comte est entravée par le goulot de Halle. Cette partie de la couronne bruxelloise est, assez logiquement, la moins développée.

Il convient de mettre à l'étude le grand contournement Sud de Bruxelles, depuis Ninove jusqu'à Tirlemont. Plusieurs possibilités existent dont l'achèvement du ring à hauteur d'Ittre ou le prolongement de la N25 en direction de Braine-le-Comte et Enghien en contournant Nivelles par le Nord. Le tracé peut s'appuyer sur diverses voiries existantes qui n'ont jamais été, soit achevées (ring à hauteur d'Ittre ou Grez-Doiceau), soit reliées entre elles (contournement Nord de Nivelles entre la N25 et l'E19 Bruxelles-Paris). Des ouvrages d'art peuvent largement contribuer à résoudre les problèmes de fluidité du trafic tout en préservant l'environnement (exemple : N25 et tunnel sous la N4 pour rejoindre l'autoroute de Namur).

Outre le fait de favoriser la liaison entre le Hainaut occidental et Bruxelles ou le centre du Brabant wallon, ce projet doit permettre de valoriser sur son passage divers pôles de développement économique comme le port de Clabecq le long du canal Bruxelles-Charleroi (en synergie avec le port de Bruxelles) ou l'Est du Brabant wallon. A ces deux extrémités du Brabant wallon, des zones logistiques de grande envergure doivent être prises en considération de manière à répondre à un besoin de la capitale. L'ensemble de ces initiatives participera au développement de Bruxelles.

PROPOSITION 9 : Améliorer la circulation interne du Brabant wallon

Outre le grand contournement Sud de Bruxelles, l'étude de la mobilité interne du Brabant wallon est également une manière de faciliter la localisation en Brabant wallon d'activités nécessaires à la capitale mais que celle-ci n'est pas en mesure d'accueillir en raison d'un manque d'espace. Cette étude ne doit être pas conçue exclusivement en fonction de la mobilité interne du Brabant wallon, mais comme un moyen de développer les synergies entre la capitale et le reste de la Wallonie au bénéfice de chacune d'entre elles.

Au nombre des projets à envisager ou à concrétiser au plus vite figurent le contournement Nord de Wavre, la redynamisation pour le transport des voyageurs et le prolongement vers l'Est du Brabant wallon de la ligne de chemin de fer Wavre-Leuven ou la remise en service de la ligne de chemin de fer Ottignies-Genappe-Nivelles.

PROPOSITION 10 : Faciliter la vie des navetteurs vers Bruxelles

Tout comme l'axe Bruxelles-Liège est porteur de développements intéressants sur le plan de la logistique (Proposition 1), l'axe Bruxelles-Namur-Luxembourg est également susceptible de bénéficier de développements d'avenir, et principalement dans les activités de services.

A titre d'exemple, la gare de Namur est d'un accès difficile pour les navetteurs vers Bruxelles. Une nouvelle gare, au croisement de la ligne ferroviaire actuelle et de l'autoroute de Wallonie, dans le triangle formé par l'échangeur de Daussoix et les zonings de Rhisnes et des Isnes, favoriserait à la fois le développement économique local et les communications avec la capitale. Cette gare pourrait être partie prenante au réseau RER.

Une dernière proposition en guise de conclusion

Construire un plan d'ensemble cohérent et l'inscrire dans une vision à long terme

L'étude des synergies entre la Wallonie et Bruxelles ne doit pas rester lettre morte. FREE lance un appel afin que cette réflexion débouche sur un plan d'ensemble cohérent destiné à favoriser le développement de chacune des deux régions pour leur bénéfice mutuel (situation win-win).

De nombreuses infrastructures restent à mettre en place pour tirer au maximum parti de la dynamique régionale qui a commencé à émerger dans la foulée du plan Marshall et de la naissance de la fédération Wallonie-Bruxelles. FREE en a listé quelque-unes dans les propositions précédentes. Ces propositions doivent à présent être complétées et approfondies en fonction des réactions qu'elles susciteront. Il importe de définir des priorités et de les inscrire dans une vision à long terme.

Certaines de ces propositions font déjà partie de plans de développement d'infrastructures (exemple SNCB : gare de l'aéroport de Charleroi, projet RER). D'autres projets peuvent s'inscrire dans des plans prévus à cet effet (par exemple la création de nouveaux zonings industriels). Les projets non prévus actuellement pourraient être financés par la SOFICO, la Banque européenne d'investissement, des partenariats public-privé, des investisseurs privés, la nouvelle loi de financement des régions,....■

Bibliographie

BAYENET Benoît, CAPRON Henri, LIEGEOIS Philippe,
L'espace Wallonie-Bruxelles. Voyage au bout de la Belgique,
Bruxelles, De Boeck, 2007.

BLONDEL Vincent, KRINGS Gautier et THOMAS Isabelle,
Régions et frontières de téléphonie mobile en Belgique et dans l'aire métropolitaine bruxelloise,
Brussels Studies, numéro 42, 4 octobre 2010.

Business Route 2018 for Metropolitan Brussels,
BECI-UWE-VOKA-FEB, 2008.

CINCERA Michele,
Mobilité des étudiants universitaires,
tableau téléchargeable sur le site www.freefondation.be.

CINCERA Michele et SAPIR André,
Flux en termes de recherche fondamentale et appliquée,
tableaux et indicateurs disponibles sur www.freefondation.be.

Convention portant sur l'étude des tissus économiques wallon et bruxellois,
IWEPS-IBSA, Rapport final juillet 2007.

DE WASSEIGE, LAFFUT, RUYTERS, VANDEN DOOREN,
Bassins d'emploi et régions fonctionnelles,
Service des Etudes et de la Statistique, Ministère de la Région wallonne, Discussion paper n°0203.

DE WITTE Astrid, MACHARIS Cathy,
Faire la navette vers Bruxelles,
Brussels studies, numéro 37, 19 avril 2010.

DOBBS R.,
Urban world : mapping the economic power of cities,
McKinsey Global Institute, March 2011.

*Etude sur les synergies entre la région wallonne, la communauté française et la
commission communautaire française en matière économique et de capital humain*,
février 2008. UCL-Core-Dulbea-Pwc.

Etude sur les synergies institutionnelles,
Institut Destrée, 27 avril 2009.

JURION Bernard, *Indicateurs de paupérisation des centres urbains*,
étude téléchargeable sur le site www.freefondation.be.

Livre blanc pour la Wallonie,
Mouvement du manifeste wallon, mai 2009.

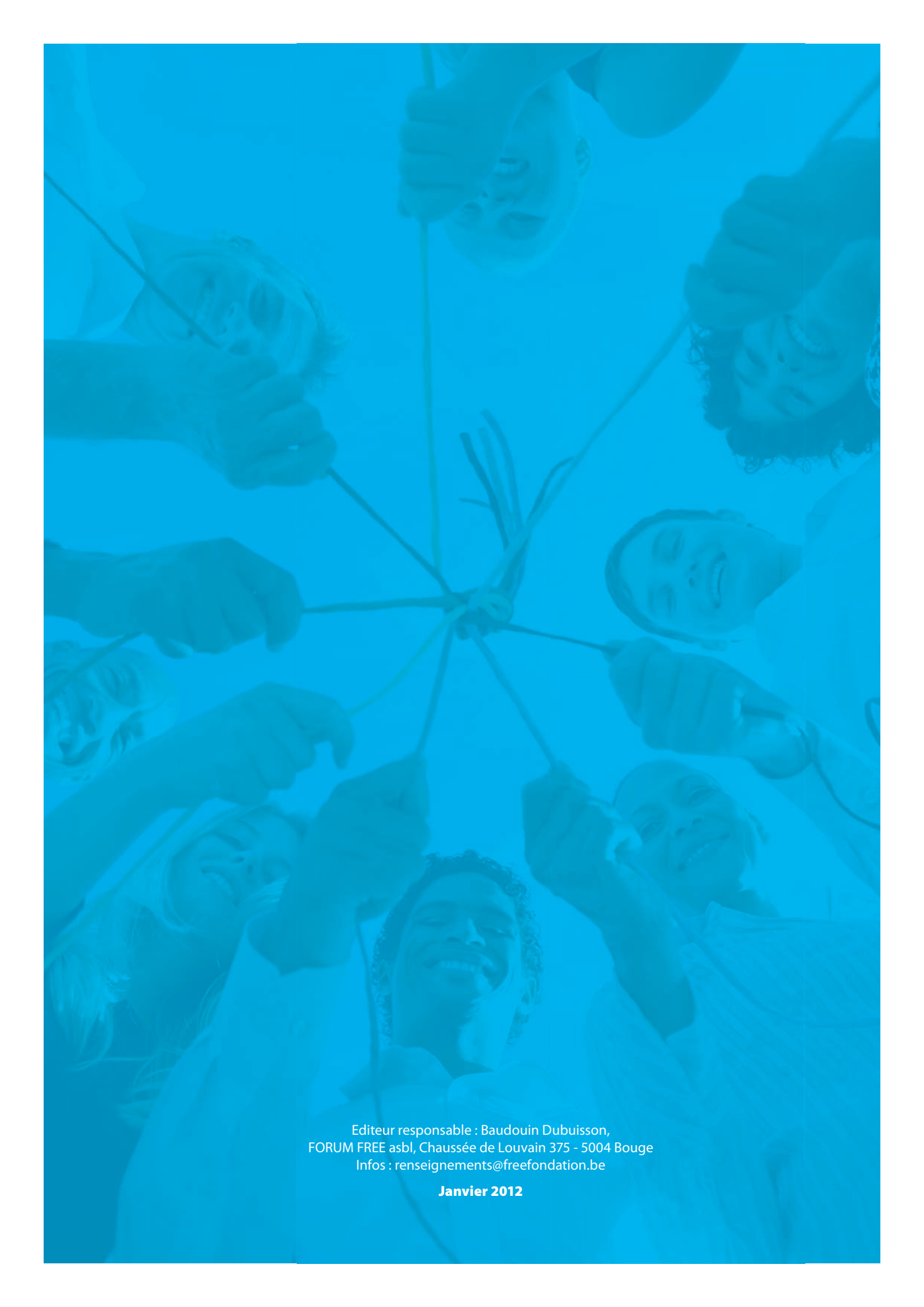
THISSE Jean-François et THOMAS Isabelle,
Bruxelles au sein de l'économie belge : un bilan,
Regards économiques, UCL, juin 2010, numéro 80.

VAN WYNSBERGHE Caroline, POIRIER Johanne, SINARDET Dave, TULKENS François,
Le développement politique et institutionnel de la Zone métropolitaine de Bruxelles : constats et perspectives,
Brussels studies, Note de synthèse n°10, 2 février 2009.

VALENDUC Gérard,
L'emploi dans le secteur des technologies de l'information et de la communication,
Notes Education permanente, Fondation Travail-Université, n°2010-10, octobre 2011.

Editeur responsable : Baudouin Dubuisson, **FORUM FREE asbl**,
Chaussée de Louvain 375 - 5004 BOUGE

Infos : renseignements@freefondation.be



Editeur responsable : Baudouin Dubuisson,
FORUM FREE asbl, Chaussée de Louvain 375 - 5004 Bouge
Infos : renseignements@freefondation.be

Janvier 2012