

Plan de structure spatiale de Flandre occidentale

Avis de la Wallonie picarde dans le cadre de l'enquête publique

25 avril 2025

Cet avis regroupe l'ensemble des réflexions et considérations relatives au Plan de structure spatiale de Flandre occidentale (**Beleidsplan Ruimte West-Vlaanderen -BRVV**), exprimées par la Conférence des Bourgmestres et élus territoriaux.

Il s'agit d'un plan stratégique qui façonne l'aménagement du territoire de la province de Flandre occidentale jusqu'en 2050.

Une consultation publique est organisée sur le projet de plan de politique spatiale de la Flandre occidentale et se tient jusqu'au 25/05/2025.

En application de la convention d'Espoo/relation Wallonie-Flandre, une demande d'avis a été envoyée à l'Administration wallonne.

La demande d'avis porte notamment sur les incidences prévisibles notables que ce plan est susceptible d'avoir sur le territoire wallon, et en particulier les communes WAPI de **Comines-Warneton, Mouscron, Estaimpuis, Pecq, Celles et Mont-de-l'Enclus**.



Comme les communes n'ont pas été directement contactées par la province de Flandre occidentale, le Fonctionnaire-délégué a sollicité la Conférence des Bourgmestres et Elus territoriaux de Wallonie picarde afin de remettre un avis.

En vue de la production d'un avis concerté sur les incidences wallonnes du plan de structure spatiale de Flandre occidentale, une rencontre territoriale a été organisée le 16 avril avec les 6 communes concernées, la province de Hainaut, le parc naturel du Pays des Collines, les intercommunales et WAPI 2040.

Ce document est un avis consultatif qui est transmis au Fonctionnaire-délégué pour intégration dans l'avis wallon qui sera remis à la Flandre occidentale.

Structure de l'avis

1. Considérations générales
2. Remarques

Gestion partagée des ressources naturelles

- La lutte contre les inondations est un élément stratégique pour nos deux territoires
- La gestion de l'eau
- Le redimensionnement des ouvrages
- La qualité de l'eau
- Les enjeux de la captation de l'eau
- La ressource en eau
- Les impacts sur la trame verte

Aménagement du territoire

- L'impact foncier et immobilier
- Lien entre le Stop Beton 2040 (Flandre) et le ZAN 2050 (Wallonie)
- Lien avec le SDT, les schémas de développement communaux (SDC) et le plan de Flandre occidentale

Mobilité

- Mobilité douce
- Transports en commun
- Mobilité routière
- Mobilité autoroutière
- Mobilité scolaire

Dynamique économique

- L'accroissement du charroi sur les routes wallonnes

Energies renouvelables

- L'implantation des éoliennes

Tourisme

3. Conclusions

POINT 1 - Considérations générales

Sur le fond, et de manière générale :

La Wallonie picarde est un bassin de vie limitrophe de la Flandre occidentale. Cela concerne directement 6 communes wallonnes : **Comines-Warneton, Mouscron, Estaimpuis, Pecq, Celles et Mont-de-l'Enclus**.

La Wallonie picarde, qui est dotée d'une forte dynamique transfrontalière et transrégionale, accueille favorablement l'initiative d'une vision stratégique à long terme en matière d'aménagement du territoire. Elle salue l'ambition d'une gestion durable, qualitative et coordonnée de l'espace.

Cependant, au vu de notre situation géographique et des interactions quotidiennes entre nos populations, infrastructures et espaces, **nous souhaitons formuler un avis motivé** portant à la fois sur les **opportunités à saisir** et sur les **vigilances à observer** pour garantir une cohérence et un équilibre de développement de part et d'autre de la frontière linguistique.

En terme de coopération supra-locale, le plan favorise une approche multi-niveau et transversale. La Wallonie picarde se positionne comme **partenaire stratégique naturel** de cette dynamique pour :

- Mener des projets conjoints en matière d'environnement, de développement économique ou d'inclusion sociale ;
- Participer à des **instances de dialogue structurel** sur les enjeux d'aménagement du territoire à l'échelle du bassin de vie transfrontalier.
- Soutenir la mobilité douce (vélos, train, parcours touristiques) et veiller à l'**interconnexion des réseaux cyclables**,
- Veiller à la **compatibilité des politiques de mobilité** (ex. stationnement, sécurisation, signalétique...).

Sur la forme, nous tenons à faire part de la difficulté exprimée par les communes et les membres du Conseil de développement sur les éléments suivants :

Le délai très court de la remise d'avis.

Ce délai est d'autant plus compliqué pour les communes de taille modeste, qui disposent de moins de personnel que les villes et communes plus grandes pour analyser l'ensemble des documents totalisant plusieurs centaines de pages avec les annexes.

Certains s'interrogent sur la légalité de la procédure de remise d'avis étant donné ce délai très court.

La validation officielle par les collèges et conseils communaux est compliquée.

Il n'a pas été possible de mettre en place des démarches collectives et participatives au sein des communes dans le cadre de cette remise d'avis.

L'absence de traduction

Nous constatons aussi l'absence de traduction pour ces documents alors qu'une consultation est sollicitée en France et en Wallonie.

La non-intégration des communes limitrophes dans la consultation

La Wallonie picarde s'étonne que les communes frontalières wallonnes n'ont pas été contactées directement dans le cadre de cette consultation.

POINT 2- Remarques

Ce plan a des répercussions sur les communes de Wapi, notamment en raison de leur proximité géographique et de leurs interactions transfrontalières. De manière synthétique, voici les éléments sur lesquels la Wallonie picarde insiste :

1. Gestion partagée des ressources naturelles
2. Aménagement du territoire
3. Mobilité et connectivité
4. Dynamique économique
5. Energies renouvelables
6. Tourisme

1. Gestion partagée des ressources naturelles

La lutte contre les inondations est un élément stratégique pour nos deux territoires

La région connaît des problèmes de gestion de l'eau, en particulier dans les zones proches des rivières et canaux. L'urbanisation croissante, combinée à un manque d'infrastructures adéquates pour la gestion des eaux pluviales, augmente le risque d'inondations, en particulier lors de périodes de pluie intense.

Il faut absolument mettre en place une collaboration avec les autorités flamandes, françaises et wallonnes pour répondre à la problématique des inondations.

Du côté flamand, le gouverneur de Flandre occidentale a mis sur pied une task force, suite aux inondations dans le Westhoek.

Du côté wallon, la Wallonie picarde a mis en place un groupe de travail « Plan de lutte contre les inondations en Wapi »

Ces GT doivent maintenant évoluer vers une prise en compte transfrontalière des causes et effets.

La thématique de l'eau doit être une priorité. L'agence de l'Eurométropole pourrait lancer un GT Inondations à l'échelle de l'Eurométropole.

Une concertation transfrontalière environnementale doit être mise en place (quand et qui contacter en cas de crise, d'urgence)

Lors d'inondations, la France envoie ses eaux vers Comines-Warneton, et la Flandre protège Gand (en fermant ses écluses). Il faut bien comprendre que, quand la Flandre décide de fermer ses écluses, le niveau de l'Escaut monte en Wallonie.

Ainsi par exemple, dans la commune de Celles, l'évacuation du rieu « la l'Haye » (cours d'eau provincial de 2e catégorie) n'afflue plus dans l'Escaut qui est trop haut, et cela provoque donc des inondations.

La gestion de l'eau

L'attention portée au système hydrique et aux espaces ouverts est pleinement pertinente.

La Ville de Comines-Warneton souhaite renforcer sa collaboration avec les autorités flamandes pour :

- La gestion des cours d'eau conjoints,
- Meilleure coordination avec le HIT (cours d'eau 2e cat. Non navigables) et la Ville (cours d'eau 3e cat. Non navigables),
- La mise en place de stratégies concertées de prévention des inondations et d'adaptation au climat avec réflexion des impacts des aménagements sur le territoire voisin.

La Flandre renforce la résilience de son système hydrique, notamment via des zones tampons, une gestion durable de l'eau agricole et la préservation des paysages ouverts.

Pour la Ville de Comines-Warneton, les politiques de gestion de l'eau (notamment dans le bassin de la Lys) auront des répercussions hydrauliques et écologiques sur le territoire. La Ville évoque des possibilités de coopérations pour la protection des milieux naturels ou la lutte contre les inondations.

Le redimensionnement des ouvrages

Il y a actuellement plusieurs études menées par Ipalle à Estaimpuis, Mouscron et Pecq :

- Etude du pont Bleu à Espierres
- Etude de l'Esperlion à Estaimpuis et Mouscron
- Etude de la Petite Espierres à Mouscron (qui se jette dans la Grande Espierres)
- Etude à Obigies auprès de l'Escaut

Impacts sur la quantité et qualité de l'eau dans l'Escaut.

Là où y a beaucoup d'urbanisation, un redimensionnement des ouvrages est inévitable (malgré la captation à la parcelle). Il va falloir élargir des cours d'eau, comme la petite Espierres à Mouscron. Cela va avoir un impact sur le débit des eaux et va donc envoyer de l'eau plus rapidement à l'Escaut, et donc vers la Flandre.

Il y a cependant un élément bloquant : le manque de collaboration entre les régions. IPALLE a connu des refus de financement de la part de l'Autorité Interreg, car IPALLE n'a pas trouvé un potentiel opérateur associé par manque de contact entre la Wallonie et la Flandre dans le bassin de l'Escaut.

Le redimensionnement des ouvrages va donc impacter la Flandre, mais à quelle porte faut-il frapper en Flandre pour trouver des interlocuteurs ?

On a tous les mêmes objectifs : supprimer le ruissellement, déconnecter les eaux pluviales.

S'il n'y a pas de collaboration au niveau des adaptations de stockage aux alentours des cours d'eau (élargissement des affluents), la Flandre sera pénalisée aussi.

C'est tout l'enjeu du financement, car il faut assurer un financement adéquat pour les infrastructures de prévention et de gestion des inondations. Cela nécessitera une collaboration entre les différents niveaux de gouvernement et les acteurs privés.

La qualité de l'eau

Une collaboration existe bien par rapport à la qualité de l'eau, notamment au niveau des rejets de la station d'épuration de Mouscron. La Flandre veille à cela.

Les enjeux de la captation de l'eau

Le document précise que la Province de Flandre occidentale a l'expérience supra-communale. Celle-ci ne peut se faire au détriment des communes frontalières et nécessite une approche coordonnée avec les communes et la région wallonne, notamment pour la prise d'eau dans la Lys.

La France et la Flandre interdisent les pompages, mais pas la Wallonie. Du coup, le passage wallon de la Lys est une source de pompage d'eau :

- les agriculteurs viennent pomper pour accéder à la ressource en eau
- les entreprises agroalimentaires également : Clarebout Potatoes l'abattoir de Messen envisagent de poser des kilomètres de conduites pour pomper de l'eau dans la Lys, et achètent des terrains à cette fin.

Cela engendre des problèmes hydriques en Wallonie, et une coordination est nécessaire avec l'autorité wallonne.

Un des défis à relever est la coordination des politiques publiques. Il faudrait harmoniser les réglementations et les stratégies de gestion de l'eau entre les autorités wallonnes, flamandes et françaises est essentiel pour une approche cohérente et efficace.

Les autorités wallonnes vont devoir se positionner à cet égard.

La ressource en eau

L'exploitation de l'eau des nappes phréatiques, et par conséquent l'accès à l'eau potable, est un enjeu majeur et fondamental.

Question : les relations avec Watergroep et la Transhennuyère resteront-elles dans le même cadre ? Y aura-t-il une remise en question des accords qui concernent l'exploitation des nappes phréatiques jusqu'aux carrières de Gaurain-Ramecroix ?

Les impacts sur la trame verte – la fragmentation des espaces naturels

La croissance urbaine et l'extension des infrastructures de transport (routes, parkings, zones industrielles) ont pour effet de **fragmenter les espaces naturels** entre la Wallonie picarde et la Flandre occidentale.

Cela empêche la faune et la flore de se déplacer librement, créant des tensions sur les écosystèmes locaux. Cela perturbe la **biodiversité**, en particulier pour les espèces qui nécessitent de grands espaces pour se déplacer, se reproduire ou se nourrir, comme certains oiseaux migrateurs ou des insectes pollinisateurs.

2. Aménagement du territoire

L'impact foncier et immobilier

La Flandre occidentale prévoit les éléments suivants :

- Consolidation de ses centres urbains, ce qui pourrait accentuer le contraste avec des zones rurales voisines.
- Limitation de l'étalement urbain et la dispersion, ce qui pourrait induire une pression foncière accrue à la frontière, notamment sur des zones non urbanisées côté wallon.

C'est très bien de limiter l'étalement urbain en Flandre, mais à condition d'une meilleure accessibilité financière au logement. Cela pourrait avoir des impacts dans les prix des logements en Wallonie.

Il faut éviter que les communes wallonnes deviennent des communes « dortoirs ».

Risques :

- Augmentation des flux pendulaires si les zones d'activités flamandes se densifient.
- Tensions sur l'habitat si la Flandre durcit l'accès au logement ou à l'urbanisation : certains ménages pourraient se tourner vers Comines-Warneton ou d'autres communes limitrophes.
- Travail conjoint à la préservation du patrimoine UNESCO

Les centralités ne sont pas bien marquées comme en Wallonie. Il faut savoir où elles vont se positionner car cela amènera inévitablement du logement, des activités diverses.

Pour Comines-Warneton : les zones de centralité (ou noyaux fonctionnels) identifiées, proches de Comines-Warneton, sont les zones de Ypres – Poperinge et Menin- Wervik. Ces 2 zones fonctionnelles regroupent 20% de la population de la Flandre occidentale.

Le développement de ces zones ne doit pas affaiblir la situation de Comines-Warneton, tant d'un point de vue économique (exemples : habitude de consommation, habitat, mobilité des travailleurs) que paysagère (exemples : parc d'éoliennes) ou de gestion des cours d'eau et de la biodiversité.

Lien entre le Stop Béton 2040 (Flandre) et le ZAN 2050 (Wallonie)

Quid du « Stop Béton » en Flandre ? La différence d'objectifs entre le Stop Béton 2040 (Flandre) et le ZAN (Zéro artificialisation nette) 2050 (Wallonie) ne va-t-elle pas créer un gap entre l'artificialisation des 2 Régions, étant donné les objectifs différents en terme de dates ?

La Flandre connaît des problèmes de disponibilités de terrains. Elle va devoir trouver de la place autre part, et donc parfois en Wallonie.

Lien avec le SDT, les schémas de développement communaux (SDC) et le plan de Flandre occidentale

Les SDC wallons vont faire évoluer le territoire wallon et cet avenir de la Wallonie ne semble pas pris en compte par la Flandre

On évoque ici la **connectivité entre les noyaux urbains**. Les projets visant à améliorer les liaisons entre les communes flamandes et wallonnes peuvent affecter la mobilité des habitants de Wallonie picarde.

Nous tenons à mentionner ici l'inquiétude évoquée par la commune de Mont-de-l'Enclus. De par son positionnement géographique, celle-ci est bien sûr impactée par le plan de structure spatiale de la Flandre Occidentale. Or, Mont-de-l'Enclus est également frontalière avec la province de Flandre orientale, et la commune s'inquiète donc de ne pas avoir été contactée par la Flandre orientale pour une remise d'avis.

3. Mobilité

Le plan soutient le développement des voies lentes (vélo, marche, mobilité douce) avec une infrastructure structurante à l'échelle provinciale.

Nous évoquons ici les **flux de mobilité** (routes, voies d'eau, autoroutes, transports publics,...), et les **connexions** (tourisme, voies lentes, trajet domicile/travail,...)

Mobilité douce

On constate un manque d'infrastructures cyclables.

Bien que les deux régions investissent dans les pistes cyclables, il manque de **liaisons continues et sécurisées** entre les communes frontalières.

Il existe bien quelques pistes cyclables entre les deux régions, mais celles-ci sont incomplètes et souvent dangereuses, en particulier le long des routes très fréquentées. Il y a un besoin urgent d'améliorer l'infrastructure pour encourager l'usage du vélo, une solution de mobilité plus verte.

L'amélioration de l'infrastructure cyclable et piétonne, ainsi que la création de « corridors verts » entre les deux régions, pourrait encourager des modes de transport plus durables et réduire les impacts négatifs sur l'environnement.

Comines-Warneton propose de réfléchir aux opportunités de raccordement au réseau cyclable flamand, notamment dans l'axe Comines–Menen–Courtrai et vers Ypres, à partir de Warneton ou de Ploegsteert via Messines.

Transports en commun

On constate l'absence de transports en commun interrégionaux efficaces. Les réseaux de transport public entre la Wallonie picarde et la Flandre occidentale sont peu développés.

Au niveau des bus, bien que certaines lignes de bus existent, elles sont souvent peu fréquentes, elles ne couvrent pas toujours tous les besoins des résidents, et ne permettent pas toujours une interconnexion fluide entre les deux régions, ce qui pousse les habitants à recourir à la voiture.

Il faudrait donc renforcer les interconnexions entre TEC et De Lijn. C'est notamment important pour la scolarité, les élèves en immersion de l'autre côté de ma frontière linguistique. Il est important de renforcer la coordination du transport public pour éviter la voiture qui n'est pas la bienvenue dans le document.

Au niveau des trains et de la SNCB, il y a peu d'options ferroviaires directes, et les correspondances sont souvent peu pratiques. Ainsi, la liaison ferroviaire Gent -Kortrijk-Mouscron - Lille n'est pas toujours optimale. Elle est souvent en défaut. Ce plan pourrait veiller à améliorer cela.

Mobilité routière

De nombreux travailleurs vivent en Wallonie (ex. à Celles) et travaillent en Flandre, ou inversement. Cela génère un **flux pendulaire important**, surtout aux heures de pointe, causant des embouteillages sur les axes reliant Celles (N512, N60, E403...) aux zones plus urbaines comme Courtrai (Kortrijk).

La mobilité routière engendre certains problèmes de pollution :

- **Pollution de l'air** : Comme dans beaucoup de zones frontalières à forte densité de circulation, l'air est particulièrement pollué par les gaz d'échappement des véhicules. Cette pollution est exacerbée par le trafic de transit, notamment le passage des poids lourds entre la Belgique et la France. Les normes de pollution sont régulièrement dépassées dans certaines zones, et cela affecte la qualité de vie des résidents.
- **Pollution sonore** : En raison de la densité du trafic, notamment sur les grands axes routiers, les zones proches des routes souffrent d'une pollution sonore importante. Cela peut entraîner des problèmes de santé tels que le stress, les troubles du sommeil et des impacts sur la concentration et la qualité de vie des habitants.

Trois axes importants relient aujourd'hui la commune de Pecq à la Flandre :

- Le RAVeL, qui s'étend des deux côtés de l'Escaut et le long du Canal de l'Espierres, constitue un axe essentiel pour la mobilité douce, devant être à la fois préservé et valorisé (Tourisme) ;
- La N50, bien qu'importante, devrait être principalement utilisée comme itinéraire bis en cas de nécessité, tandis que les autoroutes doivent être privilégiées pour assurer les liaisons entre nos régions ;
- La N353, sur laquelle j'ai particulièrement insisté et pour laquelle je tiens à apporter davantage de précisions ci-après.

Notre attention se porte principalement sur cette dernière. Il s'agit d'une route régionale d'environ 12 kilomètres, reliant la N8 (Avelgem) à la N50 (Pecq), dont 2 kilomètres traversent le centre de notre village de Warcoing (Rue Royale).

Selon le SPW Mobilité et Infrastructures, cette portion de la N353 ne répond plus aux caractéristiques d'une voirie régionale wallonne. C'est pourquoi la Commune de Pecq est actuellement en discussion avec le SPW pour en reprendre la gestion. L'objectif est clair : maîtriser la circulation locale, et en particulier faire cesser le transit de charroi lourd qui impacte le cœur du village.

En devenant gestionnaire de ce tronçon, la Commune de Pecq souhaite être en mesure d'adapter la réglementation routière afin de limiter ce trafic de transit, et ainsi protéger la qualité de vie des riverains. Cette démarche vise également à conscientiser les autorités flamandes à la nécessité d'organiser les flux logistiques de manière plus cohérente, en privilégiant les connexions entre la N353 et la N512 via la Place Lieutenant Robecyn à Spiere-Helkijn, plutôt que par l'itinéraire traversant Warcoing.

Mobilité autoroutière

Sur l'A17, il y a eu une imposition de manière unilatérale par la France pour opérer un contournement de Lille. Dans le sens sud-nord, les Français ont dévié les camions sur Tournai et Mouscron en modifiant la signalétique.

Les Français sont en pourparlers avec la Flandre pour le contournement de Lille par l'A17 pour le sens nord-sud. Or, l'A17 est sous pression de plus en plus et est dans un mauvais état, et est fortement accidentogène.

Si la Flandre veut intensifier et densifier les flux vers ses centralités à proximité de la frontière, la Wallonie va avoir un problème majeur de fluidité et de sécurité. De plus, notre portion d'autoroute donne l'accès à Zeebrugge. Il ne faut pas que la Flandre accepte cette demande de la France.

Les statistiques montrent que l'A17 connaît en moyenne un accident par semaine. Et au-delà des problèmes engendrés par ces accidents (décès, blessures, dégâts matériels,...), cela provoque une asphyxie de la circulation dans les routes rurales adjacentes.

L'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai doit veiller à cette coordination au niveau mobilité.

Mobilité scolaire

Beaucoup de familles vont conduire leurs enfants dans des écoles en Flandre (notamment à Courtrai, Menin ou Espierres). Cela a des implications en termes de mobilité.

4. Dynamique économique

Le plan prévoit de regrouper les fonctions économiques dans des grappes, et de développer des zones stratégiques logistiques et d'innovation.

Pour Comines-Warneton, cela peut :

- Créer de la concurrence sur l'attractivité économique,
- Mais aussi ouvrir la voie à des partenariats économiques (ex : circuits courts, logistique verte, économie circulaire).

L'accroissement du charroi sur les routes wallonnes

La fluidité du trafic est une condition au développement des zonings industriels frontaliers.

Avec le développement des ZAE, les camions utilisent certaines routes wallonnes de manière intensive, et les Wallons doivent en supporter les nuisances en terme d'environnement et de pollution (bruit, vitesse, odeur, qualité de l'air,...)

Est-il prévu de l'implantation industrielle dans les zones limitrophes avec la Wallonie ? Impact sur la pollution et sur le trafic sur les routes ? Quid de la qualité de l'air et de la préservation du paysage ?

On constate que certains patrons flamands font passer leurs camions par les routes rurales wallonnes, notamment de Mont-de-l'Enclus et de Celles. Même si c'est interdit, ces patrons préfèrent payer les amendes.

Certaines routes secondaires, comme celles reliant Celles à Avelgem ou Zwevegem, **ne sont pas dimensionnées** pour le trafic croissant, surtout de poids lourds.

Pollution industrielle

Dans certaines zones industrielles proches de la frontière (en particulier du côté flamand), des émissions industrielles et des nuisances liées à des activités comme l'agriculture intensive ou l'industrie peuvent contribuer à la pollution de l'eau, de l'air et des sols.

5. Energies renouvelables

L'implantation des éoliennes

La Wallonie picarde encourage le développement des énergies renouvelables, tout en soulignant l'importance d'une implantation éolienne respectueuse de la qualité de vie, du patrimoine naturel et des paysages.

On constate un manque de corrélation sur les distances minimum légales à respecter entre les éoliennes et les habitations. Les conditions sont plus strictes en Wallonie.

Une attention particulière est demandée quant à la proximité des zones habitées, des sites Natura 2000 ou d'intérêt patrimonial (notamment les sites UNESCO).

La facilitation de la transition énergétique est intéressante, mais attention à l'emplacement des éoliennes en matière d'impact paysager en Wallonie. Et inversement pour les éoliennes wallonnes. Il faut se parler dans un sens, comme dans l'autre. La démarche doit être bilatérale.

Nous sollicitons la mise en place d'une concertation transfrontalière (avec les partenaires flamands, wallons et français) préalable pour garantir une approche harmonieuse et concertée.

6. Tourisme

La Wallonie picarde plébiscite un renforcement du flux touristique récréatif, à valoriser via des services locaux (accueil, location de vélos, circuits découverte, etc.).

Notre région transrégionale est prisée par des cyclistes cyclotouristes (Mont de l'Enclus, routes du Tour des Flandres, etc). Mais la **cohabitation est parfois difficile** entre les cyclistes, les voitures et les camions sur des routes étroites.

On sent une volonté dans le plan spatial de faire des centres récréatifs plus importants. Où la Flandre va-t-elle les implanter ? Qu'est-ce que cela implique ? Il n'y a pas de concertation.

On ne voit pas bien dans le document comment avoir une meilleure coordination transrégionale touristique, notamment au sein de l'Eurométropole, alors que le document évoque le développement des villages et du tourisme.

POINT 3 - CONCLUSIONS

Les enjeux d'aménagement de demain transcendent les frontières administratives : la Flandre occidentale et la Wallonie picarde partagent un destin territorial commun.

La Wallonie picarde émet un **avis globalement favorable** sur le projet de plan, tout en appelant à une **coopération renforcée et formalisée entre les deux territoires**.

L'objectif est de maintenir les connexions entre nos territoires, renforcer la coopération supra-locale.

Les communes limitrophes wallonnes peuvent se positionner comme partenaires pilotes pour des expérimentations interrégionales (ex : parc d'activités transfrontalier, développement touristique autour de la Lys,...).

Il convient de veiller à ce que notre territoire **ne soit pas contourné ou exclu** des dynamiques territoriales.

Nous sommes prêts à :

- **Coconstruire des projets-pilotes à haute valeur ajoutée transfrontalière,**
- **Participer à des plateformes de concertation permanente** sur les sujets stratégiques.

Ce plan est une **opportunité unique de renforcer la cohésion territoriale**.

La Wallonie picarde souhaite y contribuer activement.

Pour la Conférence des Bourgmestres et élus territoriaux de Wallonie picarde
et pour l'ensemble des acteurs qui sont intervenus dans le cadre de cette remise d'avis



Le 25 avril 2025

Toni Da Costa, Coordinateur de l'asbl Wallonie picarde (WAPI 2040)

Structure d'appui du Conseil de développement et de la Conférence des Bourgmestres et élus territoriaux de Wallonie picarde



WAPI
2040
animation territoriale
de la Wallonie picarde

WAPI 2040 – Structure d'appui du Conseil de développement
et de la Conférence des Bourgmestres de Wallonie picarde
Rue de l'Echauffourée, 1 (CART) à 7700 Mouscron
Tél. : 056 56 13 37 - info@wapi2040.be