

EXPERTISE SDER, ANNEXE 1 : ACTUALISER LE SDER ?

1. INTRODUCTION

1.1 OBJECTIFS ET LIMITES DE CE DOCUMENT

Ce document est le résultat de l'expertise « Actualisation du SDER » des programmes de travail 2005-2006 et 2006-2007 de la CPDT. Comme l'explique le programme de mise en œuvre adopté par la Région wallonne, « l'objectif de la mission d'expertise relative au schéma de développement de l'espace régional (SDER) confiée à la CPDT est de préparer une éventuelle actualisation de ce document.

L'objet du travail n'est pas de réaliser une évaluation de sa mise en œuvre, ni d'entamer une actualisation à proprement parler, mais de proposer des notes de travail à l'attention du Gouvernement pour l'éclairer par rapport à la nécessité éventuelle de faire procéder à une actualisation du document.

Il s'agit donc d'établir le relevé des principaux enjeux actuels, pour proposer de nouvelles mesures à intégrer au document ou, pour le moins, des nuances à apporter au texte.

Le travail doit essentiellement se centrer sur la troisième partie du SDER, à savoir les mesures concrètes à mettre en œuvre, sans s'interroger sur l'actualisation du diagnostic.

Pour l'élaboration de ces notes, trois niveaux d'investigation sont pris en considération :

- les changements intervenus sur le plan du contexte wallon (notamment les nouveaux enjeux sectoriels ou des décisions du Gouvernement dans divers domaines ayant un lien avec le développement territorial) ;
- les incidences au niveau régional des nouvelles exigences européennes (directives-cadres, conventions...) ;
- les incidences des démarches de coopération supra-régionales et des réflexions stratégiques menées par des régions proches.

Pour ce dernier aspect, le travail est mené en étroite collaboration avec les chercheurs du LEPUR et du GUIDE chargés eux aussi de missions d'expertises sur les plans stratégiques frontaliers, la Grande Région et le QuattroPôle et l'examen des études réalisées dans le cadre d'ESPON.

Par ailleurs, il a également été fait appel aux autres membres de la CPDT pour cibler, dans les différentes thématiques traitées par chacun au cours des dernières années de recherches, quels pourraient être les éléments neufs à intégrer dans le SDER. »

1.2 CONTENU DE CE DOCUMENT

Une première note de travail a été remise en juin 2006. Le présent document en reprend le contenu et le complète, notamment en prenant en compte les documents européens (Agenda territorial, Charte de Leipzig...), transfrontaliers, (Grande Région, Europe du Nord-Ouest...) et régionaux (Cadre stratégique régional, Programme wallon de développement rural...) produits dans le cadre du démarrage du programme 2007-2013 de l'UE.

Dans un premier chapitre intitulé « Nouveaux enjeux et nouveaux moyens » sont abordées les problématiques de l'énergie et du climat, de la politique de la ville et du vieillissement, trois thèmes dont l'importance a considérablement augmenté depuis l'adoption du SDER. Les nouveaux moyens techniques et organisationnels mis en place depuis lors sont également cités.

Le plan du document se calque ensuite sur celui du SDER dont il reprend les principaux objectifs et options pour examiner si et comment ils ont évolué depuis 1999.

N.B. En réponse à la demande formulée lors du comité d'accompagnement du 21 juin 2007, la note a été conservée dans sa totalité et réécrite selon le principe d'une lecture à trois niveaux (corps du texte, citations et courtes synthèses), ce qui explique sa longueur.

2. NOUVEAUX ENJEUX ET NOUVEAUX MOYENS

2.1 ÉNERGIE ET CLIMAT

La nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto est un enjeu qui a pris une importance considérable depuis la réalisation du SDER. La prise de conscience progressive de la croissance forte et inéluctable des prix pétroliers (et par effet domino de tous les prix énergétiques) dans un avenir proche est un enjeu de nature différente mais dont les implications sont en partie comparables. Il s'agit dans les deux cas de diminuer par tous les moyens la consommation d'énergie. En outre, le réchauffement climatique aura diverses conséquences, par exemple sur la biodiversité ou en termes de risques, qu'il faut pouvoir anticiper.

2.1.1 Réchauffement climatique

Le réchauffement climatique a fait l'objet ces dernières années d'une prise de conscience assez large. On peut distinguer deux aspects à cette problématique :

- l'adaptation aux changements climatiques, en ce compris les catastrophes météorologiques (tempêtes, inondations, canicules, etc.) ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en application des engagements du Protocole de Kyoto.

- **Impacts des changements climatiques en Belgique** (2004)

Les projections concernant l'impact des changements climatiques pour la Belgique laissent prévoir :

- biodiversité : la disparition de certaines espèces de zone froide et au contraire le succès (déjà observable) d'espèces des zones chaudes ;
- risque d'assèchement des tourbières des Hautes Fagnes et risque d'ensablement du Zwin ;
- peu d'effets négatifs sur l'agriculture, excepté les risques liés aux événements météorologiques extrêmes (tempêtes...) ;
- augmentation des inondations, surtout en hiver, mais risque possible de pénuries d'eau en été ;
- risques pour la santé liés notamment au stress thermique, à l'ozone, à la prolifération de certains organismes (ex. tiques vecteurs de la maladie de Lyme) ;
- effets plutôt positifs sur le tourisme, excepté le ski (p. 38).

- A l'échelle européenne, les travaux préparatoires des **Scenarii d'évolution du territoire européen** (2005) d'ESPON, dans leur chapitre consacré au réchauffement climatique, prévoient notamment la multiplication et le renforcement de catastrophes naturelles telles que les inondations, sécheresses et incendies de forêt. Le manque d'eau dans les régions du sud de

l'Europe pourrait avoir pour conséquence un report du tourisme et de la production agricole vers le nord et donc des pressions plus importantes dans les zones rurales.

- **Programme opérationnel de l'Europe du Nord-Ouest** (2007) : « *La promotion de l'efficacité énergétique et un passage à la production d'énergies renouvelables ainsi qu'à d'autres schémas de consommation accordent une marge pour le développement et la mise en œuvre de technologies et de concepts environnementaux novateurs dans différents secteurs et pratiques.* » « *Un problème commun à toutes les régions de l'ENO est la nécessité de parvenir à des schémas plus durables de production et de consommation d'énergie, y compris l'accroissement de la part des énergies renouvelables.* » (Priorité 2)
- **Rapport du Groupe III du GIEC** (2007), chapitre concernant les transports : « *Les émissions de gaz à effet de serre peuvent être sensiblement réduites grâce à des solutions technologiques – amélioration de la conception technologique et de l'entretien, carburants de remplacement de type amélioré, modifications de l'emploi des véhicules et changements dans les modes de transport – ainsi que par des solutions autres que techniques, une réduction de la demande de transport et des systèmes de gestion améliorés. Il y a aussi des solutions extérieures aux transports, telles que la planification urbaine et le remplacement de la demande de transport par d'autres demandes, notamment par la télématique et des télécommunications améliorées. La disponibilité des ressources, le savoir-faire technique et la capacité des institutions sont parmi les facteurs qui influent sur le coût et le transfert de ces solutions.* »

2.1.2 Croissance des prix pétroliers

Si les avis divergent quant aux stocks de pétrole et de gaz disponibles, une augmentation forte et prochaine des prix pétroliers et, par ricochet, de tous les prix énergétiques paraît inéluctable. En France, le rapport *Changement climatique et transition énergétique*¹ (2006) s'attend à « des effets de prix dévastateurs à un horizon de dix à quinze ans » (p. 65). D'autres études sont plus pessimistes et voient ces prix « dévastateurs » survenir plus tôt. Les motifs de cette augmentation sont une demande en forte croissance (Chine, bientôt Inde...), les difficultés techniques accrues pour l'exploitation du pétrole conventionnel (couches inférieures des gisements) et non conventionnel, et la prise en compte des coûts environnementaux (prix du carbone). Le remplacement du pétrole par des énergies de substitution (électricité, biocarburants) sera très progressif et ne pourra être que partiel (notamment dans le domaine des transports).

Un document d'orientation long terme comme le SDER se doit de prendre en compte les implications territoriales de ces changements, notamment les économies d'énergie, la diversification des sources d'énergie et de la réorganisation de l'économie à une échelle plus locale.

- Les travaux préparatoires des **Scenarii d'évolution du territoire européen** (2005) réalisés par ESPON donnent pour l'énergie un scénario unique en deux étapes, avant et après 2015. Cette date correspond à une estimation moyenne du pic de production pétrolière (aussi appelé « pic de Hubbert ») c'est-à-dire de la date au-delà de laquelle la production de pétrole ne pourra plus que décroître, avec pour conséquences une progressive carence énergétique et une forte augmentation des prix qui touchera l'ensemble des sources d'énergie primaire. Les conséquences sur l'économie et l'emploi sont très lourdes. Sur le plan territorial, elles se marquent par des modifications dans la localisation des entreprises (réorganisation à une échelle intermédiaire en raison des coûts de transport) et des types d'activités. La production charbonnière reprend et celle de la biomasse concurrence la production alimentaire. Le climat devient un facteur important pour les localisations résidentielles et les activités immatérielles. Les victimes de la récession économique se replient vers les zones rurales, où l'autosuffisance est possible.
- Dans un autre exercice de prospective, « Facteur 4 », **Changement climatique, énergie et développement durable des territoires** (2005), Pierre Radanne précise que « *l'accroissement du prix des énergies et des coûts de transports ira dans le sens de la fixation sur le*

¹ Les références complètes des documents cités se trouvent dans la bibliographie en fin de texte.

territoire des industries lourdes dont la matière première est locale ainsi que des entreprises recyclant les matières premières issues des déchets des marchés consommateurs (ciment, verre, papier, agroalimentaire, ferrailles). Les autres industries lourdes tendront à se concentrer au plus près des matières premières (chimie minérale et organique, sidérurgie, non ferreux). Les industries manufacturières sont par comparaison plus sensibles aux coûts de main-d'oeuvre et davantage aspirées par la mondialisation de l'économie » (p. 67).

- **Agenda territorial de l'UE** (2007), § 22 : « La hausse de la demande en énergie face aux réserves limitées de sources d'énergie non renouvelable, l'augmentation de la dépendance de l'UE par rapport aux importations d'énergie, aussi bien que les défis liés au changement climatique rendent nécessaires l'exploitation et le développement de la production d'énergie renouvelable qui doit être plus décentralisée, efficace, sûre et écologique, et qui est encore sous-exploitée ».

- Selon le document **L'Etat et les perspectives du territoire de l'Union européenne** (2007) « Les potentiels d'énergie verte sont particulièrement importants dans les pays comme l'Italie, la Pologne, l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Belgique » (§ 79).

Le même document met à plusieurs reprises l'accent sur l'importance de la production énergétique au niveau local. « La politique énergétique de l'UE compte désormais sur le développement des ressources énergétiques renouvelables et sur l'efficacité énergétique. Les deux peuvent avoir un impact important au niveau local par le biais de l'augmentation de l'utilisation des ressources d'énergie endogène. Les biocarburants pour le transport, la biomasse, l'énergie éolienne et les centrales hydroélectriques de petite taille compteront parmi les principaux moteurs de cette politique dans les années à venir » (§ 128).

Le même document observe que « Les plus grandes réserves en matière d'économies [d'énergie] concernent les infrastructures territoriales, notamment le transport et le logement » (§ 169).

- « En termes de consommation d'énergie, les politiques d'affectation des sols pour les projets d'urbanisation devraient favoriser l'économie d'énergie par une meilleure intégration des fonctions urbaines, par la coordination du développement de l'urbanisation avec celle des infrastructures de transport et par la limitation de la suburbanisation. L'utilisation et la production d'énergie devraient être soutenues par des niveaux élevés de recherche et développement, ainsi que par des règlements et des politiques stricts et actifs en matière d'utilisation des sols. » ESPON, **Scénarios pour le devenir du territoire européen**, p. 62 (2007).

2.1.3 Mesures à prendre

L'objet du présent travail n'étant pas de réviser le SDER, mais de donner des pistes pour son actualisation éventuelle, on se contentera ici de quelques réflexions générales qui pourront orienter le travail de l'auteur de projet si le Gouvernement le souhaite.

Notons tout d'abord que le chapitre « Aménagement du territoire » du projet de Plan Energie-Climat paraît assez incomplet au regard des enjeux que représentent à moyen et long termes le réchauffement climatique et la croissance des prix pétroliers.

- **Projet de Plan Air-Climat** (2007) : le chapitre consacré à la production, la distribution et la fourniture d'énergie évoque le coût insurmontable d'une extension des réseaux de distribution de gaz naturel, même en se limitant aux zones de consommation « d'une densité suffisante » (p. 8) – mais sans proposer de mesures visant à limiter désormais l'urbanisation aux zones déjà desservies ou qui pourraient l'être facilement.

Le chapitre sur le secteur résidentiel évoque (p. 6) les aspects architecturaux et d'équipement (ex. chauffage) soutenus par des primes, ainsi que la transcription de la directive sur les performances énergétiques dans le CWATUP(E)

En ce qui concerne l'aménagement du territoire et la mobilité ², le Projet de Plan Air-Climat évoque (p. 27) la nécessité de mesures d'adaptation aux conséquences du changement cli-

² CESRW, avis A 870 relatif au projet de Plan Air-Climat adopté par le Bureau le 21 mai 2007, extrait : « Le Conseil regrette également l'absence d'actions ayant un impact direct sur l'aménagement du territoire et sur

matique : modification du tracé des zones inondables, adaptation de l'habitat pour permettre une récupération accrue des eaux pluviales et une meilleure résistance au vent, modification dans le choix des essences et des espèces cultivées, suivi de l'évolution des maladies et des nuisibles, plan d'adaptation de la biodiversité.

Le chapitre « Transports, infrastructures et aménagement du territoire » évoque (pp. 7 et 8) des principes généraux tels que la densification des centres urbains, la mixité fonctionnelle des quartiers, les plans de mobilité (au sens large), le développement des infrastructures fluviales... Il est précisé qu'à long terme, il y a lieu de diminuer le besoin de mobilité par un meilleur aménagement du territoire. Ces considérations générales vont totalement dans le sens du SDER.

Les pp. 17 à 19 de la 2^e partie de ce chapitre sont les seules à parler de l'aménagement du territoire. Elles reprennent intégralement une citation tirée d'une expertise extérieure³. On y trouve des orientations assez générales ainsi que des mesures plus précises qui sont données à titre d'exemples : freiner la délocalisation commerciale vers les périphéries en dynamisant les centres urbains et en revitalisant leur structure, faciliter les opérations de distribution dans le centre par la création d'aires de livraison, favoriser le renouvellement de la ville sur elle-même ou la création de nouveaux quartiers prenant en compte la question des déplacements plutôt qu'une extension diffuse de l'urbanisation privilégiant les déplacements automobiles, favoriser l'implantation des activités ou des équipements le long des axes de transports collectifs, maintenir un certain niveau d'équipements, de services et de commerces de proximité dans les quartiers... La révision globale des plans de secteur, qualifiée d' « urgente », devrait permettre en priorité l'urbanisation des zones très accessibles par les modes de transport alternatifs à la voiture et différer la mise en oeuvre de zones mal situées de ce point de vue. Pour l'actualisation du SDER, il faudrait savoir si cette citation reflète réellement les opinions et les intentions du Gouvernement wallon.

On peut espérer que la version définitive du Plan Air-Climat comportera de réelles mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme favorables à la diminution des émissions de GES. Si c'est le cas, le SDER actualisé devra en tenir compte. Dans le cas contraire, il devra s'y substituer.

En matière d'aménagement du territoire, l'ouvrage de la CPDT *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme* (2005) donne un certain nombre de pistes qui pourraient être reprises dans le SDER. D'autres pourraient être envisagées. Citons pêle-mêle la révision du plan de secteur et l'ajout de prescriptions complémentaires, la définition des noyaux d'habitat et les politiques de rénovation urbaine, les contours urbains ou ceintures vertes, les mesures favorisant la densification, la maîtrise du stationnement (notamment la révision de la circulaire De Saeger), la requalification des quartiers de gare ou encore « plans climat territoriaux » à l'échelle communale ou supracommunale.

Par ailleurs, la question des conséquences du réchauffement climatique et surtout de la croissance des prix pétroliers sur la localisation des activités économiques devrait être étudiée.

Concernant l'urbanisme et l'architecture, les objectifs à atteindre peuvent être mis en lien avec la Directive européenne sur l'efficacité énergétique des bâtiments. Les mesures à mettre en oeuvre concernent à la fois la localisation et l'implantation des bâtiments (apport so-

l'urbanisme. Il rappelle que l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des dimensions essentielles sur lesquelles il est urgent d'agir pour parvenir, d'une part à diminuer les besoins en déplacement tant pour le transport des personnes que pour le transport de marchandises, et d'autre part à améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments de façon à réduire les besoins en combustibles de chauffage, voire en équipements de climatisation » (p. 5).

³ Cf. P. Arnold, *Transport et développement territorial*, dans *Rapport analytique sur l'état de l'environnement wallon 2006-2007*, p. 95.

laire passif, localisation centrale, habitat mitoyen) et l'optimisation de l'isolation, du chauffage, etc.⁴ Voir le décret sur la performance énergétique des bâtiments.

D'autres mesures sont évoquées plus loin, principalement dans les chapitres consacrés à :

- la structuration des villes et des villages et la lutte contre l'étalement urbain ;
- la prévention des risques (en particulier des inondations) ;
- l'agriculture et la sylviculture (notamment la production de biomasse) ;
- la mobilité des personnes et des marchandises.

Energie et climat

La prise de conscience du réchauffement climatique était débutante au moment de la réalisation du SDER. Celle de la croissance forte et inéluctable des prix pétroliers (et par ricochet de tous les prix énergétiques) est encore tenue aujourd'hui, du moins en Wallonie. Ces deux problématiques modifieront profondément l'économie comme la vie quotidienne dans les prochaines décennies et auront des conséquences territoriales qu'il convient d'analyser et d'anticiper.

Si les performances énergétiques des bâtiments font à présent l'objet d'une législation adaptée, d'autres mesures de type spatial devraient être prises. L'actualisation éventuelle du SDER devra les aborder. Elle pourra le faire notamment en s'appuyant sur l'ouvrage de la CPDT *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*.

D'autres chapitres de cette note évoquent les liens entre les problématiques climatique et pétrolière et l'étalement urbain, les risques (inondations), l'agriculture et la mobilité.

2.2 POLITIQUE DE LA VILLE

La politique de la ville n'est pas présente en tant que telle dans le SDER. La Région wallonne n'a d'ailleurs pas, à ce jour, de politique de la ville clairement identifiable. L'importance d'une telle politique est cependant de plus en plus affirmée au niveau européen, comme cela apparaît par exemple dans les Orientations stratégiques communautaires et dans la Charte de Leipzig. Ces deux documents insistent sur la nécessité pour les pays membres d'élaborer un « plan de développement urbain durable ».

En ratifiant la Charte de Leipzig, les pays et régions se sont engagés à lancer un débat sur l'intégration de ses principes et stratégies dans leurs politiques, à soutenir le développement urbain intégré et la mise en place de structures de gouvernances adéquates et à promouvoir un développement équilibré du territoire basé sur un système urbain polycentrique.

- Dans la partie « La dimension territoriale de la politique de cohésion », les **Orientations stratégiques communautaires** (2006) comportent un chapitre consacré à « la contribution des villes à la croissance et à l'emploi ». Les politiques qui y sont envisagées sont celles qui ont pour objectif d'améliorer la compétitivité, par exemple par la formation de grappes d'entreprises, celles qui ont pour but de favoriser la cohésion interne à l'intérieur des zones urbaines en cherchant à améliorer la situation des quartiers en crise⁵ et celles qui sont menées afin de

⁴ Cf. les travaux réalisés par la Conférence permanente du développement territorial et partiellement publiés dans l'ouvrage *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*.

⁵ « Dans ce cadre, les mesures qui visent à réhabiliter l'environnement physique, à reconvertir les friches industrielles, surtout dans les anciennes zones industrielles, et à préserver et à mettre en valeur le patrimoine historique et culturel revêtent une grande importance par leurs conséquences potentielles pour le développement du tourisme, le but étant de créer des villes plus attractives et accueillantes. La réhabilitation des espaces publics et des friches industrielles peut contribuer de manière importante à éviter la suburbanisation et l'expansion urbaine, et à favoriser ainsi la création des conditions nécessaires à un développement économique durable. ».

promouvoir un développement polycentrique équilibré par le développement du réseau urbain aux niveaux national et communautaire.

« *L'élaboration d'un plan de développement urbain durable à moyen/long terme constitue généralement la condition préalable de la réussite, dans la mesure où elle garantit la cohérence des investissements et leur qualité environnementale. Cela permettra également de garantir l'engagement et la participation du secteur privé dans le nouvel élan donné aux zones urbaines.* »

• La **Charte de Leipzig sur la ville européenne durable** (2007) définit le développement urbain intégré comme « *un processus dans le cadre duquel la concertation des champs politiques urbains essentiels s'effectue d'une manière objective au niveau de l'espace et dans le temps. Dans ce contexte, l'association des acteurs économiques, des groupes d'intérêt et du public s'avère indispensable* » (p. 2).

La Charte recommande :

- de mieux tirer profit des approches d'une politique de développement urbain intégré, ce qui signifie notamment « *d'explorer la possibilité de mise au point d'un schéma de développement urbain intégré pour l'ensemble des villes concernées* » et de « *renforcer la concertation au niveau de la région métropolitaine* ». La politique de développement urbain intégré comporte principalement les axes stratégiques suivants : création et préservation d'espaces publics de qualité, modernisation des réseaux de transport et techniques, augmentation du rendement énergétique et gestion foncière, innovation active dans le domaine de l'éducation et de la formation ;
- d'accorder un intérêt particulier aux quartiers urbains défavorisés. Il s'agit principalement de pérenniser les stratégies de mise en valeur des qualités urbanistiques, de renforcer l'économie locale et la politique locale de marché du travail, de développer une politique active d'enseignement et de formation en faveur des enfants et des jeunes et d'encourager la mise en place d'un système de transports urbains performant et à la portée de tous.

Politique de la ville

La mise en place d'une politique de la ville globale et intégrée, matérialisée dans un « plan de développement urbain durable », est jugée souhaitable par l'UE pour chacun de ses membres. L'éventuelle actualisation du SDER pourrait participer à la définition d'une telle politique.

2.3 VIEILLISSEMENT

Différents besoins découlent et découleront du vieillissement de la population, un phénomène qui n'en est encore qu'à ses débuts. Cet enjeu est l'un des plus fréquemment cités dans les travaux de prospective territoriale à différentes échelles⁶. Les nouvelles demandes toucheront notamment le logement, les équipements publics et leur accessibilité, la mobilité, le tourisme et les loisirs.

La problématique de la réponse aux besoins devrait être complétée par une réflexion sur les éventuels mouvements de relocalisation des seniors et leurs conséquences. La croissance de l'économie résidentielle, par exemple, peut être fortement liée à ces migrations, qui peuvent prendre diverses formes :

- mouvements internes à la Wallonie, de la ville vers la campagne ou de la campagne vers la ville. Même si le bon sens pousse à imaginer que les facilités urbaines répondent mieux aux besoins des seniors, ce sont les mouvements vers la campagne qui sont le plus souvent cités par les prévisionnistes. Les communes rurales à potentiel touristique semblent d'ailleurs déjà connaître une certaine faveur auprès des retraités ;

⁶ Notamment les *Scénarii d'évolution du territoire européen* de l'ORATE (ESPON), *L'aménagement du territoire en 50 tendances* de la DATAR (DIACT), *La Wallonie à l'écoute du monde. Dix tendances lourdes pour une prospective territoriale à l'horizon 2020* de l'Institut Jules Destrée.

- à une échelle supérieure, on peut s'interroger sur l'arrivée en Wallonie de nouveaux résidents ou le départ de retraités wallons vers la côte belge ou d'autres régions. Une première étape devrait être le recensement des données disponibles sur ces mouvements et sur les projections qu'on peut en tirer.

Vieillesse

Les aspects spatiaux de la problématique du vieillissement de la population devront être appréhendés sous deux angles complémentaires :

- l'évolution des besoins (logement, équipements, mobilité, loisirs) ;
- les éventuels mouvements de relocalisation des seniors.

2.4 NOUVEAUX MOYENS

2.4.1 Partenariats public-privé

Les partenariats public-privé peuvent constituer dans certains cas de nouvelles sources de financement et de nouvelles modalités de gestion, et, de ce fait, orienter certaines politiques publiques d'aménagement. Le SDER insiste fortement sur la nécessité d'améliorer les montages de projets, mais évoque peu les partenariats avec le privé (cf. cependant les pp. 169 et 212). Les possibilités de dynamiser les différentes politiques à caractère spatial par ce moyen pourraient être plus systématiquement explorées, surtout en milieu urbain ⁷.

2.4.2 Evaluation et prospective

La prospective pour la gestion des territoires et l'évaluation des politiques en général sont des thèmes qui ont considérablement pris de l'importance depuis la réalisation du SDER.

L'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement a été introduite dans le CWATUP en application de la directive européenne 2001/42. L'actualisation du SDER devrait en tenir compte. Le Contrat d'avenir évoque en outre, mais sans en préciser les moyens, la possibilité d'évaluer la législation elle-même : « *Les modifications décrétales et réglementaires en matière d'aménagement du territoire feront l'objet d'une évaluation régulière pour en mesurer l'impact* » (p. 108).

La prospective territoriale a notamment fait l'objet de recherches de l'Institut Jules Destrée. Les études existantes ou d'autres à réaliser devraient permettre de mieux cadrer chacune des thématiques abordées dans le SDER. La plateforme « Intelliterwal » constituera une source d'information pour la prospective à l'échelle sous-régionale.

N.B. Le SDER lui-même aurait en principe dû faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation (cf. l'arrêté du GW du 27 mai 1999 adoptant définitivement le SDER).

2.4.3 Systèmes d'information géographique

Par rapport à la réalisation du SDER en 1998-99, on dispose aujourd'hui de bases de données et systèmes d'information géographique qui offrent de nouvelles possibilités pour la connaissance et la gestion du territoire. Un exemple : le croisement entre le Plan de localisation informatique (basé sur l'occupation du sol relevée par le Cadastre) et le plan de secteur permet d'évaluer les disponibilités foncières et d'objectiver les politiques d'aménagement du

⁷ Voir notamment les travaux de la CPDT sur le thème « Reconstruire la ville sur la ville – Recyclage des espaces dégradés », rapport de septembre 2005 ; voir une présentation succincte de ces travaux dans La Lettre de la CPDT n° 9, février 2005.

territoire. Les résultats des travaux de l'Observatoire du développement territorial de la CPDT à ce sujet sont disponibles sur le site de cette dernière. Cet outil permettrait par exemple de se fixer des objectifs quantitatifs dans certains domaines à l'image de ce qui est pratiqué dans des pays voisins (en termes de taille des parcelles, de localisation péricentrale ou excentrée des nouvelles urbanisations, de leur proximité avec les réseaux de TEC, etc.).

Nouveaux moyens

L'éventuelle actualisation du SDER devra tenir compte de l'évolution des moyens techniques et des pratiques qui offrent de nouvelles potentialités au développement territorial : citons principalement l'importance croissante des partenariats public-privé, l'attention accrue accordée à l'évaluation (*) et à la prospective et les possibilités techniques offertes par le développement des systèmes d'information géographique.

() La mise en œuvre du SDER devrait elle-même faire l'objet d'une évaluation.*

3. ACTUALISATION DES OBJECTIFS ET OPTIONS DU SDER

3.1 STRUCTURE SPATIALE REGIONALE

Mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie (Option I.2)

Le « Projet de structure spatiale pour la Wallonie » est cartographié à la p. 135 du SDER.

Dans le chapitre relatif à l'objectif I « Structurer l'espace wallon », l'option I.2 « Définir et mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie » donne des pistes pour la mise en œuvre de ce projet. Il s'agit notamment de :

- structurer les pôles par la réalisation d'un schéma de structure ou d'agglomération et les aires de coopération transrégionale par un schéma de développement ;
- encourager des aires de coopération supracommunale ;
- développer et dynamiser les parcs naturels.

3.1.1 Projet de structure spatiale

Le projet de structure spatiale proposé par le SDER ne nécessite pas une réelle actualisation. Les structures territoriales ne se modifient en effet pas rapidement à cette échelle, et la crédibilité du document exige une continuité des options spatiales fondamentales qui y sont prises. Aucune évolution récente ne semble d'ailleurs contradictoire avec la structure identifiée en 1999. Au contraire, des projets tels que le RER ou certaines liaisons autoroutières (ex. liaison Cerexhe-Baufays) vont dans le sens d'un renforcement de cette structure. Le texte commentant la carte du Projet de structure spatiale devrait être adapté en conséquence (mesures pour la valorisation de ces infrastructures). Il devrait également prendre en compte les projets territoriaux des régions voisines⁸.

Par ailleurs, il semble nécessaire de réaffirmer l'importance de cette structure spatiale pour la Wallonie à la fois au niveau international ou interrégional et au niveau interne. Il est indispensable de mener des opérations concrètes pour renforcer les axes et les pôles. Certaines politiques évoquées dans d'autres chapitres s'écartent en effet des priorités définies par le SDER.

Le SDER actualisé devrait bien entendu tenir compte également de l'évolution du contexte institutionnel belge.

⁸ Voir à ce sujet les travaux de l'expertise CPDT consacrée aux *Plans stratégiques des régions frontalières*.

Une remarque : des politiques dont l'importance économique est fondamentale, comme la répartition des subsides européens ou encore l'analyse des besoins en zones d'activité économique, sont établies selon des découpages par « sous-régions » sans lien avec la structure spatiale du SDER.

3.1.2 Coopération entre communes

Le SDER avait identifié la nécessité de créer des « aires de coopération supracommunale ». Le grand nombre de réponses positives que cette proposition a suscitées lors de l'information publique a prouvé son importance pour les communes. Depuis lors, des groupements de communes urbaines ou rurales se sont constitués de manière plus ou moins informelle⁹. Certains de ces groupements ont réalisé des démarches de prospective territoriale (Liège, Pays de Herve, Luxembourg, Dinant, Charleroi...) que le SDER pourrait prendre en compte (cf. les documents et travaux de la plateforme Intelliterwal).

Le SDER actualisé devrait aller plus loin dans la définition des conditions et de l'encadrement des initiatives de coopération entre communes, et poser la question de la cohérence territoriale et de la pertinence des découpages spontanés ou à réaliser. Il pourrait également envisager la possibilité d'enrichir les schémas d'agglomération et les projets de pays par des « visions » prospectives mobilisatrices.

Un des rôles que pourraient avoir ces aires de coopération supracommunale est d'assurer la cohérence entre les schémas de structure de communes limitrophes. Cette harmonisation apparaît de plus en plus nécessaire en raison des époques différentes (et porteuses de priorités différentes) auxquelles ces SSC ont été élaborés ou révisés¹⁰.

La question des parcs naturels comme instruments de développement pourrait être remise en débat, de même que celle de la gestion spécifique des vallées.

- On trouve différentes allusions aux communautés de communes (ou autres formes de supracommunalités) dans la ***Déclaration de politique régionale*** (2004) : p. 68 : « *Dans le cadre de la nouvelle architecture institutionnelle des pouvoirs locaux, le Gouvernement évaluera notamment les expériences actuellement menées en ce qui concerne les communautés de communes et envisagera la place qui leur revient à l'avenir. La mise en place éventuelle des communautés de communes devra aller de pair avec la rationalisation des outils intercommunaux et des autres structures publiques situées entre la commune et la Région* » ; p. 71 : « *Revoir le mode de répartition du fonds des communes selon des règles objectives, quantifiables et transparentes qui garantissent une réelle équité entre communes tant par rapport à leur potentiel fiscal que par rapport à des dépenses liées au niveau socio-économique de leur population. En outre, la nouvelle répartition du fonds tiendra compte des coûts générés par les services dont le champ d'action dépasse les frontières de la commune* ».
- Le programme d'actions proposé par l'ouvrage ***Wallonie 2020*** (2006) de l'Institut Jules Destrée propose la création d' « *espaces de gouvernance infra-régionaux* ». L'un de leurs objectifs serait de dépasser le « *sous-régionalisme de féodalité* » (voir Action 2 pp. 461-462). Les « *pays* » et les « *communautés urbaines* » y sont également cités comme un niveau territorial qui pourrait être partie prenante au Contrat d'avenir (Action 13, pp. 467-468).
- Voir également dans le chapitre sur la « *dimension suprarégionale* » les formes de coopération souhaitées par le projet d'***Agenda territorial de l'UE*** (2007) (villes et régions, ville/campagne et clusters).

⁹ La CPDT a consacré en 2003 une plaquette aux communautés urbaines. Les expériences ou projets de communautés urbaines de Liège, du Centre, de Mons et de Charleroi-Val de Sambre y sont notamment analysées.

¹⁰ Voir à ce sujet le Rapport d'activités 2005 de la DGATLP, p. 98.

Structure spatiale régionale et coopération entre communes

La structure spatiale du SDER ne nécessite pas de modification. Bon nombre de décisions de développement du territoire contribuent à sa réalisation progressive, mais d'autres s'en écartent. Il semble donc nécessaire de réaffirmer son importance. Certains concepts et leurs conséquences concrètes pourraient également être précisés (ex. eurocorridors).

Les aires de coopération supracommunale constituent l'un des instruments de mise en œuvre de cette structure spatiale. Aujourd'hui, les initiatives de coopération se multiplient sans que des lignes claires soient données par la Région. L'éventuelle actualisation du SDER pourrait apporter des pistes à cet égard.

3.2 PLAN DE SECTEUR

Concrétiser le SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions des plans de secteur (Option I.3)

Les révisions du plan de secteur doivent être en cohérence avec le SDER. Elles doivent donc renforcer la structure spatiale régionale, gérer le territoire de manière parcimonieuse, revoir certaines affectations obsolètes et intégrer la dimension environnementale. Les autres instruments d'aménagement du territoire doivent être utilisés dans le même esprit.

L'assouplissement de la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté et des zones de services publics et d'équipements communautaires ne s'est pas appuyé sur une évaluation préalable des besoins. Parallèlement, la nécessité de réviser le plan de secteur dans l'optique de renforcer la structure spatiale, en éliminant certaines zones (notamment de loisirs) non mises en œuvre et mal situées, était déjà exprimée dans le SDER (p. 151) et reste vraisemblablement d'actualité.

Ces situations conduisent à trois suggestions :

- le SDER actualisé devrait montrer comment appuyer les modifications qui concernent le plan de secteur sur une évaluation objective des besoins à différentes échelles. Comme on l'a relevé en introduction, les nouveaux outils tels que les systèmes d'information géographique permettent une évaluation fine et fiable de ces besoins ;
- en définissant des grilles d'analyse et des principes à respecter, le SDER pourrait également tenter de compenser l'absence de règles générales explicites concernant la mise en œuvre des zones auxquelles le CWATUP ne donne plus une affectation suffisamment claire (zones « blanches » et « bleues ») ;
- le SDER pourrait aussi préciser dans quels cas l'outil le plus adéquat pour modifier le plan de secteur est le PCA dérogatoire / compensatoire et dans quels cas une révision est nécessaire. Par ailleurs, le SDER actualisé pourrait préciser ce que recouvrent les notions de « compensation » et de « compensation alternative » à l'inscription d'une nouvelle zone urbanisable (art. 46 du CWATUP)¹¹.

L'introduction à l'article 41 du CWATUP de la possibilité d'ajouter des prescriptions supplémentaires (notamment de phasage et de densité) aux différentes zones du plan de secteur ouvre des possibilités qui mériteraient d'être signalées et commentées dans le SDER. Il en va de même pour l'activation du droit de préemption (qui ne concerne pas que le plan de secteur).

- ***Déclaration de politique régionale*** (2004), p. 72 : « Le Gouvernement s'attachera tout d'abord à mettre en adéquation le développement de l'espace wallon avec les outils légaux tels que les plans de secteurs. A l'instar de ce qui a été fait pour les zones économiques prioritaires, les zones d'extraction, les zones d'aménagement différé, les zones de loisirs, les acti-

¹¹ A ce sujet voir la réponse à Question écrite du 31/05/2006 (n° 202).

vités économiques situées en bordure de voie d'eau, doivent faire l'objet de révisions thématiques. Un plan régional d'implantation destiné au développement des énergies renouvelables, notamment éoliennes, doit également être adopté par le Gouvernement ».

- **Contrat d'avenir** (2005), p. 108 : « la Région traduira ses choix stratégiques dans une perspective à long terme à travers un certain nombre de plans existants (zones économiques prioritaires, zones de loisirs...) ou à élaborer (activités économiques situées en bordure de voie d'eau, éoliennes...) ».
- « Il n'est, à ce jour, plus nécessaire de recourir aux révisions des plans de secteur pour atteindre les objectifs de la Déclaration de politique régionale. (...) Par le décret RESA, des superficies importantes de terrains ont pu être recyclées : 18.000 hectares de ZACC ; 10.000 hectares de zones bleues et blanches ; 2.500 hectares de ZADI¹² » (**Compte rendu analytique** de la séance du 6 février 2006 de la Commission de l'aménagement du territoire du Parlement wallon, p. 44).

Révisions du plan de secteur

Le SDER actualisé devrait préciser le cadre dans lequel doivent s'inscrire les futures révisions du plan de secteur en tenant compte notamment des nouvelles possibilités offertes par des outils tels que les SIG pour évaluer les disponibilités et les besoins des différentes affectations.

Il devrait également détailler ou rappeler les bonnes pratiques relatives aux zones bleues et blanches, aux PCA dérogoires, au principe de compensation, aux prescriptions complémentaires et au droit de préemption.

3.3 ETALEMENT URBAIN

Structurer les villes et les villages (Option I.4)

Pour le SDER, la structuration des villes et des villages exige de renforcer la centralité en protégeant les fonctions faibles, en assurant une bonne accessibilité aux centres, en privilégiant les modes doux et les transports en commun, en améliorant l'aménité des espaces publics. Il est nécessaire de densifier l'urbanisation de manière équilibrée, c'est-à-dire autour des lieux centraux, en requalifiant les centres villes et en évitant l'habitat en ruban. Il faut articuler le centre et les quartiers, encourager la mixité raisonnée des activités et rendre la structure spatiale plus lisible.

La redynamisation des centres est non seulement un enjeu important pour la structuration du territoire et la qualité du cadre de vie, mais aussi un aspect majeur de la contribution de la politique d'aménagement du territoire à la réduction des émissions de GES par le biais de la maîtrise des déplacements et la réduction de consommation énergétique. Cette politique a pris de nouvelles orientations avec la délimitation des noyaux d'habitat (pour autant qu'elle aboutisse), l'actualisation des zones d'initiatives privilégiées, la définition de mesures fiscales et les périmètres de remembrement urbain¹³. Des liens devraient être établis entre ces nouveaux outils et les mesures préconisées par le SDER (renforcer la centralité, densifier l'urbanisation, encourager la mixité raisonnée des activités, etc.). Certains passages du SDER devront être actualisés.

La question de la sécurité et de la gestion des espaces publics doit également être posée, de même que les mesures visant à faciliter l'appropriation de ces espaces par les riverains,

¹² ZADI : annulé par le Conseil d'Etat.

¹³ Couvrant le territoire de communes entières, les zones franches urbaines ne peuvent être considérées comme une politique de redynamisation des centres.

notamment en matière de parcage, pour favoriser la qualité de vie et l'attractivité des centres-villes.

Dans les centres urbains, la question de l'occupation des étages de rez commerciaux reste toujours d'actualité.

Des formules visant la densification de l'habitat dans les centres et les quartiers pourraient être plus clairement précisées (mitoyenneté dans les lotissements, subdivisions d'habitations unifamiliales, reconstructions...) afin d'éviter l'opposition des riverains. La construction de nouveaux immeubles à appartements dans certains quartiers périphériques ou ruraux pose en effet des problèmes non seulement sociologiques, d'intégration paysagère et de mobilité, mais aussi d'interprétation des notions de centralité et de densification. Une clarification de ces deux principes de base permettrait de communiquer un message plus clair sur ces questions et de faciliter l'acceptation de certains projets. En pratique, il s'agirait notamment de préciser que le recentrage de l'urbanisation dans les pôles ne porte pas sur les communes considérées dans leurs limites administratives (territoire communal), mais dans des limites souvent plus restreintes se basant sur la morphologie du bâti (cf. noyaux d'habitat).

Dans le même ordre d'idées, le SDER pourrait expliciter la manière d'encourager la mixité raisonnée des fonctions (valorisation de l'offre disponible pour les entreprises en ville, incitation à la rénovation et à l'entretien des immeubles qu'elles occupent...).

Plus largement, le SDER pourrait faire le tour des mesures visant un urbanisme durable, c'est-à-dire l'intégration des préoccupations énergétiques, de gestion de l'eau, de choix des matériaux, etc. au niveau non seulement des bâtiments et des lotissements mais aussi des espaces publics, des quartiers et même des agglomérations (mobilité).

- ***Déclaration de politique régionale*** (2004) p. 39 : Revitaliser les centres urbains : « *la politique du logement mise en oeuvre par la Région assurera un usage parcimonieux de l'espace avec la volonté de densifier les noyaux d'habitat et de rénover les quartiers défavorisés en s'appuyant notamment sur la qualité des espaces publics, sur la politique foncière et sur la fiscalité immobilière* ». Parmi les mesures de mise en oeuvre préconisées, les plus nouvelles sont l'extension de la revitalisation aux centres de communes rurales et la réduction du précompte immobilier pour les entreprises qui s'installent dans les ZIP quartiers défavorisés.

- ***Contrat d'avenir*** (2005) p. 89 : « *Pour concrétiser le droit au logement, la fiscalité immobilière sera utilisée pour améliorer l'accès à la propriété et pour faciliter la rénovation. Trois instruments seront privilégiés : le précompte immobilier, les droits d'enregistrement et les droits de succession. Les incitants seront en priorité ciblés sur les quartiers en difficulté et sur les zones où le prix moyen des biens immobiliers est particulièrement élevé* ». Moyens envisagés :

- taxe communale sur les logements inoccupés ;
- réduction de la fiscalité liée à l'acquisition ou à la rénovation et majoration des aides dans les zones défavorisées ;
- relever les plafonds d'accès aux incitants dans les zones où le prix de l'immobilier est élevé ;
- revoir les conditions des aides régionales à l'accession, recentrer les dispositifs sur les noyaux d'habitat.

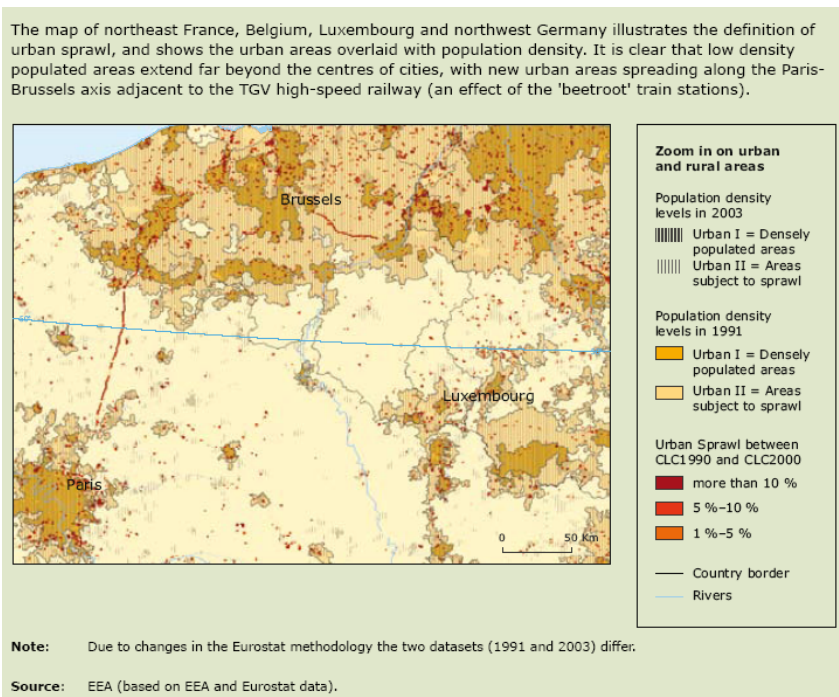
N.B. Ces moyens semblent nécessiter que les noyaux d'habitat et les ZIP soient adoptés.

- Exemples de mesures concrètes : le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen limite les parcelles pour les nouveaux logements à 3-4 ares en moyenne dans les espaces urbains et à 5-6 ares en moyenne dans les noyaux d'habitat en milieu rural. Le plan du GD Luxembourg prévoit une réforme fiscale visant à inciter à la mise à disposition des terrains classés constructibles. Source : ***Plans stratégiques des régions frontalières*** (2006-2007).

- « *L'est de l'Europe (à l'exclusion de la Pologne) ainsi que la Suède, le Danemark, la Belgique et certaines régions françaises se caractérisent par une part élevée de surfaces artificielles par habitant : le degré d'intervention humaine est considérablement plus élevé que la densité de population. Suivant ce constat, les pays susmentionnés devraient mettre en place des politiques pour une gestion plus prudente de leur territoire (notamment pour ralentir*

l'utilisation de territoires non urbanisés à des fins d'urbanisation) ». **Note ESPON, Annexe 3, fiche 1.1.2** (2006).

- On notera par ailleurs la parution récente d'un ouvrage sur l'étalement urbain en Europe, ce qui pourrait marquer le début d'une prise de conscience par rapport à cette problématique. Références de cet ouvrage, actuellement disponible uniquement en anglais : **Urban sprawl in Europe – The ignored challenge**, EEA Report n° 10 / 2006, 60 pp., http://reports.eea.europa.eu/eea_report_2006_10/en/eea_report_10_2006.pdf. L'illustration qui suit est extraite de la p.6 de ce document.



- **Maîtriser l'étalement urbain** (2003): « Il devient évident que la maîtrise de l'étalement équivaut à dire ce qu'est un 'bon' aménagement. Des mesures conçues pour un 'bon' aménagement résulte en effet une maîtrise, plus ou moins efficace, de l'étalement urbain. Il existe toute une batterie de mesures qui peuvent être prises pour y parvenir, que l'on regroupe en quatre grandes rubriques :

- l'aménagement de l'utilisation des sols, soit pour limiter l'urbanisation soit pour améliorer la qualité de l'urbanisme existante,
- le développement des transports,
- la protection des espaces non construits,
- la régénération urbaine.

(...) Un éventail intégré de politiques choisies dans cette liste est essentiel dans toute stratégie réussie de maîtrise de l'étalement urbain. »

Le document présente une dizaine d'exemples de villes ayant mis en place différentes politiques. Quelques exemples.

Politique de ceinture verte (ex. Cambridge et une vingtaine de villes de Grande-Bretagne, dont Londres)¹⁴ : « Les origines de la politique de ceinture verte remontent aux années 30, lorsque Londres a dû acheter du terrain à sa périphérie pour limiter une extension implacable de l'étalement vers l'extérieur. (...) Il existe actuellement 14 ceintures vertes classées statutairement en Angleterre, qui vont de Burton/Swadlincote (700 ha) à Londres (485.600 ha), plus 6 autres en Ecosse. Au départ, les objectifs des ceintures vertes étaient d'empêcher

¹⁴ Cf. aussi aux Pays-Bas le « Groene hart » (Cœur vert), vaste zone verte protégée au cœur de la conurbation ouest (voir **L'utilisation rationnelle du territoire aux Pays-Bas**).

l'étalement, afin de protéger le site de villes historiques et empêcher les villes voisines de fusionner. Elles se caractérisent principalement par leur permanence, une permanence qui a été réitérée à la suite d'un réexamen de la politique en 1988, puis à nouveau en 1997 à la suite d'un changement de gouvernement. » A Cambridge, « *une gestion active de la ceinture verte est proposée afin de favoriser les loisirs, la biodiversité et la diversification des exploitations agricoles* » de façon à mettre en valeur les avantages de cette protection pour tous, ce qui favorise l'acceptation de la mesure et de son maintien. Pour répondre à la demande de logements, de nouveaux villages sont construits au-delà de la ceinture verte, avec liaison à la ville par les transports en commun.

Politique de la ville compacte (ex. Groningen, Pays-Bas) : « *La politique d'aménagement a été centrée sur l'idée d'une ville compacte, en mettant un terme à l'étalement et en utilisant une batterie de mesures conçues pour réduire la nécessité de se déplacer* » : établissement d'un plan structurel stratégique servant de guide aux plans locaux et conçu pour favoriser une ville compacte dont le centre est facilement accessible au moyen de modes durables, et identifiant des nouvelles zones à urbaniser proches du centre ; mise en œuvre de la politique de localisation « ABC » pour les activités ; accès limité au centre-ville : zones piétonnes, pistes cyclables, zones 30, stationnement très limité, parkings de dissuasion, priorité aux transports en commun ; programme de sensibilisation du public (et notamment des commerçants) et débat public tous les 4-5 ans.

Location Efficient Mortgage (prêt hypothécaire lié à l'efficacité de la localisation géographique – ex. Los Angeles) : « *En souscrivant un prêt hypothécaire ordinaire, un acquéreur peut se permettre de dépenser 28 % de son revenu mensuel brut pour le remboursement. Le LEM permet de faire monter ce chiffre jusqu'à 39 %. Il tient compte des économies liées au transport, ce qui augmente donc le montant du prêt à la disposition du consommateur. (...) Une formule spéciale de calcul des économies de transport a été spécifiquement mise au point pour le programme LEM. (...) L'augmentation du pouvoir d'achat du LEM dépend des conditions de voisinage, comme la densité des ménages et la proximité des arrêts de bus et/ou des gares ferroviaires par rapport à la maison choisie par l'accédant à la propriété.* » L'un des intérêts de cette action est qu'elle peut « *contribuer à changer l'attitude envers les logements de haute densité dans le cadre de ce qui doit être considéré comme un processus à long terme de remodelage des préférences de style de vie d'une communauté* ».

Villages urbains (ex. Seattle) : Le plan *Vers un Seattle durable* (1994) identifie des « villages urbains qui sont des zones caractérisées par la mixité des personnes et des fonctions, la présence de zones commerciales très vivantes et de nombreux services, la variété des logements, une forte relation entre zones commerciales et résidentielles, l'existence de transports en commun ainsi que par une identité propre. Un objectif de croissance est attribué à chaque village urbain de façon à y répartir la création de nouveaux logements et de nouveaux emplois.

- « *Dans le long terme, le prix en augmentation régulière de l'énergie et des transports aura un impact significatif sur les armatures urbaines. Même si la tendance générale est encore faible, on peut déjà observer une évolution vers des villes plus compactes et vers la concentration d'urbanisations nouvelles autour des hubs de transport en commun. Cette tendance est cependant plus ou moins compensée par l'augmentation du prix des terrains et des logements dans les grandes villes, qui engendre une suburbanisation croissante. Dans les prochaines décennies, les tensions entre ces deux facteurs de concurrence demeureront fortes.* » **Scénarios pour le devenir du territoire européen** (2007), p. 19.

Structuration des villes et des villages, lutte contre l'étalement urbain

Certains passages du chapitre « Structurer les villes et les villages » devraient être actualisés, notamment pour rendre compte des nouvelles politiques.

Certains concepts (ex. sur les limites d'un « pôle ») gagneraient à être précisés de façon à donner des orientations claires concernant l'usage parcimonieux du sol, la densification des centres, la mixité des fonctions, etc.

La lutte contre l'étalement urbain est un objectif appelé à prendre une importance croissante dans le contexte énergétique et climatique. Le SDER pourrait donner des consignes plus strictes en la matière et suggérer des pistes d'action.

Rappelons également que la définition des noyaux d'habitat est nécessaire à la mise en œuvre des politiques relatives à la structuration de l'espace local.

3.4 POLITIQUE FONCIERE

Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer (Option I.5)

Ce chapitre du SDER préconise diverses mesures visant à améliorer la gestion du territoire : mettre en place des instruments d'observation et d'évaluation, développer une politique foncière, établir des priorités d'intervention, mettre en place des mécanismes de péréquation financière, etc.

L'activation du droit de préemption offre aux opérateurs publics un nouveau moyen d'action qui pourrait être mis en évidence dans le SDERAC.

- **Déclaration de politique régionale** (2004), chapitre « Une gestion parcimonieuse de l'espace et des moyens » : « *La mise en oeuvre d'une politique foncière. Les instruments utiles à la mise en oeuvre d'une politique foncière existent. Il faudra encourager les opérateurs à les activer (droit de préemption, faculté d'inscrire des clauses de réversibilité dans les plans d'aménagement par exemple) et veiller à ce qu'ils s'inscrivent dans la stratégie régionale de développement* ». « *La taxation des plus-values foncières liées à des modifications d'affectation des sols doit être instaurée* » (pp. 72-73).
- Voir les travaux de la CPDT sur **Révisions des plans de secteur et mécanismes fonciers** (Etudes et documents CPDT n° 2, 2002).

Politique foncière

En dehors de l'activation du droit de préemption, il n'y a pas eu d'évolution en matière de politique foncière depuis la réalisation du SDER.

3.5 ZONES DEGRADEES

Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées (Option I.6)

Le SDER préconise de restructurer les zones fortement dégradées¹⁵, d'éliminer systématiquement les chancres pour valoriser l'image de la Wallonie et d'adapter les interventions à la nature des problèmes rencontrés : entrées d'agglomérations, sites touristiques dégradés, vallées à requalifier.

La réutilisation des sols déjà urbanisés est importante non seulement parce qu'elle permet de limiter l'urbanisation de nouvelles terres, mais aussi parce qu'elle améliore le cadre de vie et l'image des quartiers concernés.

La législation sur les sites à réaménager a subi plusieurs modifications successives ces dernières années. L'approche s'est affinée (distinction entre les sites pollués et ceux qui ne le sont pas), la procédure a été simplifiée et la définition a été élargie aux sites n'ayant pas connu d'occupation économique. Certaines adaptations du SDER sont nécessaires.

¹⁵ Pour rappel, le SDER insiste sur l'importance à la réaffectation des friches industrielles à la fois parce qu'elle est une application du principe d'usage parcimonieux du sol et parce qu'elle améliore l'image de la Wallonie. Il réclame en outre des opérations de grande envergure, transversales et portant sur des périmètres plus larges que celui du seul site « désaffecté ».

Réaménagement des sites dégradés

L'éventuelle actualisation du SDER permettrait de mettre à jour les passages relatifs aux sites à réaménager, dont la législation a été modifiée.

3.6 DIMENSION SUPAREGIONALE***Intégrer la dimension suparégionale dans le développement spatial de la Wallonie (Objectif II)***

L'option II.1 « Améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial » préconise une meilleure perception des enjeux territoriaux d'échelle suparégionale, notamment via les travaux de l'ORATE et de la CPDT (suivi des évolutions, implications du contexte suparégional pour la Région), et l'application de la dynamique spatiale suparégionale à l'ensemble de la Wallonie (aires de coopération, eurocorridors, relations villes-campagnes).

Aux niveaux interrégional et international, la structure spatiale wallonne devrait être argumentée en référence à certains documents européens et transrégionaux qui comportent des schémas spatiaux. En effet, la structure définie en 1999 l'a été en référence au SDEC, adopté lui aussi en 1999, et à ses études préparatoires. Certains documents plus récents tiennent aujourd'hui lieu de documents d'orientation pour les questions spatiales. Au niveau de l'UE, il s'agit de :

- l'*Agenda territorial de l'Union européenne – Vers une Europe plus compétitive et durable avec des régions diverses*. Accepté à l'occasion de la réunion informelle des ministres du développement urbain et de la cohésion territoriale les 24/25 mai 2007 à Leipzig, cet agenda vient compléter ceux de Lisbonne (« compétitivité économique ») et de Göteborg (« durabilité environnementale ») ;
- l'*Agenda* s'appuie sur un « document de référence » nettement plus consistant intitulé *L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne. Vers une cohésion territoriale européenne plus forte au regard des ambitions de Lisbonne et de Göteborg*. Ce document s'appuie lui-même sur les études de l'ORATE (ESPON) ;
- les travaux de l'ORATE / ESPON, dont les résultats ont fait l'objet d'une synthèse (Synthesis Report III).

Au niveau suparégional, deux documents ont été adoptés pour la période 2007-2013 :

- le Programme opérationnel de l'Europe du Nord-Ouest (ENO)¹⁶ ;
- le programme opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région »¹⁷.

Au niveau wallon, le *Cadre de référence stratégique nationale (Versant wallon)* définit les grands axes de la politique régionale au regard des aides européennes.

Le SDER actualisé devra examiner les aspects territoriaux de ces documents.

Rappelons que le SDER lui-même, en tant que document stratégique régional, constitue l'une des références sur la base desquelles les décisions sont prises au niveau européen.

Par ailleurs, différentes études ont été réalisées récemment sur les zones transfrontalières. Leurs résultats pourraient réorienter ou préciser certaines options du SDER concernant les aires de coopération transfrontalières. Ces dernières évoluent selon des configurations différentes. Le SDER actualisé devrait faire le tour des points à examiner (ex. renforcement en cours de la coopération dans l'aire de Lille, projet Esch-Belval ou mise en place du Quattropole dans celle de Luxembourg, etc.) en tenant compte des spécificités de chacun de cas.

¹⁶ L'Europe du Nord-Ouest comprend une partie de la France et de l'Allemagne ainsi que la Grande Bretagne, l'Irlande, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Belgique et une partie de la Suisse.

¹⁷ La « Grande Région » comporte la Rhénanie-Palatinat, la Wallonie, la Région Lorraine, la Sarre et le Grand-Duché de Luxembourg.

• « Les démarches à l'échelle européenne sont a priori d'un grand intérêt pour la Wallonie, compte tenu de sa position géographique et de son ouverture. Elles offrent l'opportunité de développer une vision dépassant l'échelle régionale et de se positionner par rapport à un contexte dont elle dépend largement. Ce que la Wallonie avait bien compris en inscrivant la SDER dans le fil du SDEC et en y développant résolument l'approche suprarégionale. Cela ne veut pas dire que toute approche européenne est d'office bénéfique. Il peut y avoir des effets pervers, dans la mesure où l'échelle européenne ne permet pas toujours de prendre en compte les spécificités d'une région moins riche et moins urbaine, plus marquée aussi par son passé industriel, que la plupart de ses voisines. De ce point de vue, la vision 'centre – périphérie', qui fait long feu malgré les remises en cause, est peu favorable à la Wallonie, située au coeur du Pentagone de la prospérité. Dans ce contexte souvent cliché, il est évident que la passivité n'est pas payante. L'accent mis sur le rôle moteur des villes est probablement plus porteur, mais comme plusieurs des pôles urbains qui influencent le plus la Wallonie se trouvent hors de ses limites, cette opportunité ne peut être exploitée qu'en coopération avec les entités voisines. » **Quel rôle pour l'aménagement du territoire en Wallonie à l'heure de la cohésion territoriale européenne ?** (2007) p. 91.

- L'**Agenda territorial de l'UE** (2007) définit six priorités :
 - promouvoir le polycentrisme et l'innovation par la coopération des aires métropolitaines et des villes ;
 - de nouvelles formes de partenariat et de coordination territoriale entre les villes et les campagnes ;
 - promouvoir des « clusters » régionaux pour la compétitivité et l'innovation en Europe ;
 - renforcement et extension des réseaux transeuropéens ;
 - promouvoir la gestion transeuropéenne des risques incluant les effets du changement climatique ;
 - renforcer les structures écologiques et les ressources culturelles comme une chance pour le développement.

On notera que les trois premières priorités mettent en avant diverses formes de coopération et de partenariat entre villes, régions, zones urbaines et rurales.

- Le document **L'Etat et les perspectives du territoire de l'UE** (2007) donne une évaluation du territoire européen et reprend en les détaillant les six priorités de l'Agenda.

• « Cet Agenda territorial de l'UE représente évidemment une actualisation bienvenue du SDEC, mais il ne paraît pas marquer de progrès notable quant à la clarification de la compétence de l'Union en matière de développement territorial. L'option retenue est plutôt celle de la coopération informelle à long terme, notamment dans l'évaluation de l'incidence territoriale des règlements et directives communautaires. Beaucoup est attendu à cet égard du nouveau programme ORATE 2013, qui devrait développer des indicateurs pertinents pour faire fonctionner 'un système de suivi en continu de la dimension territoriale'. (...) Des objectifs quantifiés et géographiquement différenciés, présentés dans des cartes d'options politiques, se font toujours attendre. » **Cohésion territoriale de l'Union européenne** (2007).

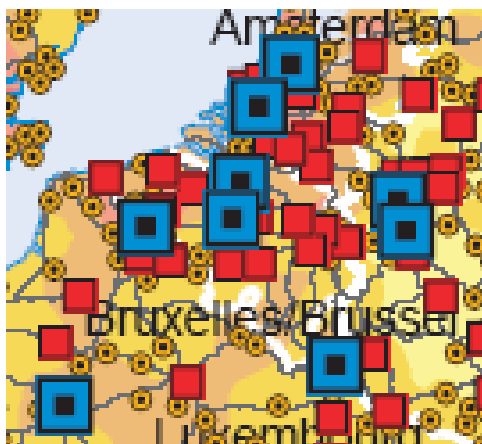
- Dans les travaux de l'ORATE, la vision spatiale s'appuie essentiellement sur les « aires métropolitaines de croissance » (MEGA) et les « aires urbaines fonctionnelles » (FUA)¹⁸. Voir ci-

¹⁸ « FUA : Functional Urban Area. Ce terme désigne une aire comprenant un centre urbain (urban core) et la zone environnante qu'il intègre économiquement à travers le marché local du travail. Il s'agit d'un concept proche de celui d'aire urbaine au sens de l'INSEE, privilégiant comme critère de définition les relations domicile-travail. Les seuils retenus pour établir la liste des FUA sont, dans les pays de plus de 10 millions d'habitants, une population supérieure à 15.000 habitants dans le centre urbain et de 50.000 pour l'ensemble de l'aire. Pour les pays de moins de 10 millions d'habitants, le seuil de population retenu pour l'ensemble de l'aire est de 0,5% du total national, voire moins si les villes exercent des fonctions d'importance régionale ou nationale. 1595 FUA ont été identifiées.

MEGA : Metropolitan European Growth Area. il s'agit des 76 FUA ayant obtenu les scores moyens les plus élevés dans le classement des FUA en croisant différents indicateurs démographiques et économiques. La FUA et la MEGA constituent les deux concepts de base utilisés pour la description et la typologie de l'armature urbaine européenne. Les indicateurs utilisés pour évaluer l'importance des FUA concernent le transport et l'accessibilité, l'activité manufacturière, la formation supérieure, les activités décisionnelles dans les secteurs public et privé. »

Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe (2005).

dessous l'extrait de la carte *Main economic structures in the European territory* publiée dans ***ESPON Synthesis Report III*** (2006). Les MEGA y sont représentées en bleu, les FUA d'importance transnationale / nationale en rouge et les FUA d'importance régionale / locale en beige. Cette carte est reprise également dans le Programme opérationnel de l'ENO (voir ci-dessous). Si on compare la vision spatiale exprimée par cette carte à celle de la structure spatiale du SDER, on constate que seules trois des quatre aires métropolitaines du SDER sont reprises comme « MEGA » : Lille, Bruxelles et Luxembourg. Liège n'apparaît que comme « FUA ».



- Dans l'Annexe 2 du ***Rapport intérimaire sur la cohésion territoriale*** (2004) de la DG Politique régionale (2004), on trouve une classification des MEGA où il apparaît que Bruxelles fait partie des « moteurs européens » c'est-à-dire des « systèmes européens souvent grands, très compétitifs, possédant un fort capital humain et bénéficiant d'une bonne accessibilité » (niveau 2, juste sous Paris et Londres) tandis que Lille et Luxembourg (ainsi qu'Anvers) sont les « MEGA potentielles », c'est-à-dire des « villes plus petites, moins compétitives, plus périphériques et disposant souvent d'un capital humain plus faible que les MEGA fortes » (niveau 4 sur 5).

- Le ***Programme opérationnel de l'Europe du Nord-Ouest (ENO)*** (2007) accorde une grande importance aux aspects spatiaux. Son échelle étant nettement moins vaste que celle de l'*Agenda territorial*, il concerne plus directement la Wallonie. Il définit quatre priorités (en plus de l'assistance technique) :

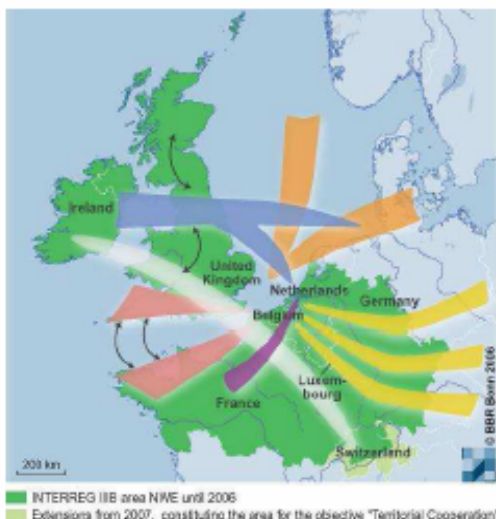
- favoriser l'innovation et renforcer l'économie de la connaissance tout en veillant à ne pas accentuer le fossé entre zones urbaines et rurales ;
- promouvoir une gestion durable des ressources naturelles et des risques naturels et technologiques, y compris des actions stratégiques visant une meilleure adaptation aux effets du changement climatique sur les territoires (inondations, énergie, pollutions...) ;
- améliorer la connectivité dans l'ENO par la promotion de solutions de transport intelligentes et durables ainsi que des TIC. La responsabilité des activités de transport dans les émissions de GES est signalée et il est précisé que la hausse des prix de l'énergie « requiert une profonde remise en cause des schémas de déplacement et des niveaux de mobilité ». Toutefois, améliorer les flux reste l'objectif premier. La logistique apparaît comme un domaine clé parce qu'elle permet plus d'efficacité à moindre coût, avec moins de pollution et de dépendance énergétique. A relever parmi les exemples d'actions possibles, la « mise en place d'actions stratégiques de développement territorial interrégional afin de promouvoir des flux commerciaux et de transport efficaces, et pour maximiser le potentiel de développement économique des couloirs transnationaux de développement ». L'un des couloirs cités en exemple est l'axe nord-sud Randstad – Réseau urbain central belge – Paris – Luxembourg. Ceci rappelle bien entendu les « eurocorridors » de la structure spatiale du SDER. Voir également ci-dessous ce qui concerne les « initiatives stratégiques » ;
- promouvoir des communautés fortes et prospères au niveau transnational. Les objectifs relevant de cette priorité visent notamment à améliorer l'attractivité des métropoles, villes et zones rurales.

Au-delà de ces quatre priorités, le document en projet propose des « initiatives stratégiques » qui visent à concentrer les moyens en fonction de choix thématiques (ex. les énergies renou-

velables) ou géographiques : ces initiatives stratégiques « pourraient être envisagées le long de zones ou de couloirs de développement transnationaux potentiels dans l'ENO afin d'aligner le potentiel économique le long d'axes existants ou planifiés de transports combinés ». Différents couloirs potentiels sont cités, notamment celui qui va « depuis les Pays-Bas et la Belgique vers l'île de France et au-delà ».

N.B. La carte ci-dessous se trouve dans le projet de programme daté du 24 juillet 2006.

Figure 21 : Exemples de couloirs de développements transnationaux qui présentent de grandes potentialités de coordination de stratégies régionales dans l'Europe du Nord-Ouest



- Le **Programme opérationnel « Grande Région »** (2007) affirme le besoin d'une structuration spatiale de la Grande Région. Ce besoin « ressort comme un facteur majeur de développement d'une économie durable au sens large, tant au niveau global (par exemple, les réseaux de villes à renforcer) qu'au niveau local (aménagement ou réaménagement de zones transfrontalières, transports) ». « La Grande Région est en effet située à l'intersection de deux corridors majeurs de transport européens, l'un Nord-Sud, reliant les ports de la mer du Nord à l'Italie et à l'Espagne ; l'autre Est-Ouest, dont le trafic a explosé avec l'élargissement de l'Union européenne ». L'aménagement du territoire et le développement urbain constituent le premier point du chapitre « L'Espace », le deuxième point étant les transports et le troisième point l'environnement et l'énergie, à propos desquels on relèvera l'importance, dans la Grande Région, des espaces naturels (un tiers du territoire est occupé par la forêt) et des ressources en eau.

L'axe stratégique concernant « L'Espace » s'intitule « Améliorer la qualité de vie, renforcer l'attractivité des territoires et la protection de l'environnement ». On y trouve des mesures comme la mise en place de structures et de réseaux transfrontaliers de concertation et de coordination de la planification, la mise en place de réseaux de villes et de communes, le développement des agglomérations transfrontalières, la coopération entre les parcs naturels, l'organisation du transport sans « effet frontière », le développement d'infrastructures légères d'intérêt transfrontalier, la mise en réseau des espaces verts à proximité des zones urbaines, etc.

- Le document de synthèse de septembre 2006 sur l'expertise **Plans stratégiques des régions frontalières** (2006) fait observer que tous les plans étudiés dans le cadre de l'expertise CPDT consacrée à ce thème ne présentent pas une structure spatiale aussi élaborée que celle du SDER (le seul qui le fasse réellement est le Structuurplan Vlaanderen). « En outre, les axes de développement présentés dans les schémas et les cartes ont des statuts très divers au sein des documents étudiés. Ils se confondent généralement avec de simples infrastructures de transport (le plus souvent autoroutières) et, au mieux, avec des axes le long desquels se concentre à l'échelle de la région une grande partie du développement économique. Même dans ce cas, il s'agit bien plus d'un constat de tendances en cours que d'une orientation stratégique volontariste. Par ailleurs, de la confusion existante entre axe routier et axe de développement risquent d'apparaître des conflits entre cette stratégie visant à soutenir le développement de ces axes et celle cherchant à limiter la périurbanisation, renforcer les

centres urbains et maîtriser la demande de déplacements. Il est fréquent, en Wallonie, que les objectifs de compacité et de mobilité durable soient écartés au profit de l'argument de l'inscription dans un eurocorridor.

Au vu de l'absence d'un projet de structure spatiale dans la majorité des plans analysés, au vu de la variété des termes utilisés associés à de tels schémas dans les divers plans étudiés et de leur contenu sous-jacent ainsi qu'au vu du risque évoqué ci-dessus, il semble nécessaire de bien préciser à l'avenir ce concept d'eurocorridor » (p. 7).

- **Cadre de référence stratégique national – Versant wallon** (2007)

Parmi les problématiques mises en évidence dans le chapitre « Diagnostic socio-économique », on peut relever « la polarisation insuffisante du tissu économique sur les zones et secteurs susceptibles de générer une dynamique de croissance plus importante, parmi lesquels les pôles urbains. La régénération de ces pôles urbains constitue un enjeu stratégique fondamental pour le développement de la région car leur dynamisme et leurs réseaux permettent d'atteindre une masse critique suffisante pour bénéficier pleinement de l'économie de la connaissance et pour développer les différents niveaux de compétence et les activités à forte valeur ajoutée indispensable pour faire face au processus de mondialisation de l'économie. En outre, des problématiques spécifiques aux zones en reconversion industrielle, qui sont également pour l'essentiel des zones urbaines, constituent encore des facteurs de blocage structurels importants, en particulier en ce qui concerne les problématiques du chômage (longue durée, jeunes, femmes) et de l'attractivité (friches industrielles, zones urbaines) » (p.7).

« Les arrondissements urbains wallons (Liège, Charleroi et Mons-Borinage-Centre) ne jouent plus leur rôle de moteurs de croissance en Wallonie. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit de zones de tradition industrielle qui restent marquées par le déclin des industries lourdes, et connaissent encore des problèmes de reconversion importants » (p.12).

Selon ce document, le plan Marshall organise un double « ciblage » de la politique wallonne : sectoriel par le choix de « pôles de compétitivité », territorial par le choix des « zones franches » urbaines et rurales (cf. p. 30).

L'un des critères pour les interventions des Fonds structurels devrait être « un ciblage sur les zones géographiques rencontrant les difficultés les plus importantes, notamment dans le cadre de l'Objectif Compétitivité régionale et emploi, et en particulier sur les pôles urbains dont le rôle moteur doit être restauré, dans une optique de développement territorial équilibré (effets d'entraînement et de diffusion) » (p.32).

« Pour les deux Objectifs (Convergence et Compétitivité régionale en emploi), dans le cadre des volets urbains à inclure dans les programmes, il est proposé de concentrer les actions sur les trois principales zones urbaines des régions concernées : Charleroi, Mons-Borinage-Centre et Liège-Verviers. Tant les programmes FEDER que FSE et de coopération territoriale intégreront la dimension urbaine. La pertinence de ce choix repose sur les importants effets d'agglomération et de diffusion attendus d'une concentration des moyens dans les zones métropolitaines les plus importantes. Les zones urbaines étant concentrées dans les bassins d'emploi souffrant le plus de problèmes de reconversion, il existe une cohérence entre le volet urbain et les objectifs de concentration et de polarisation » (p.34).

« Le cadre général d'intervention sera structuré en 4 axes : (...) 4. Développement territorial équilibré et durable. Ce quatrième axe, portant plus spécifiquement sur les domaines d'intervention du FEDER, ne sera développé que dans les PO (= programmes opérationnels) cofinancés par le FEDER. Seront développées au sein de cet axe des mesures de renforcement de l'attractivité des zones visées, en soutien au développement d'activités économiques. Il pourrait s'agir d'assainissement des friches industrielles et urbaines, via notamment la réhabilitation des espaces bâtis dégradés, d'aménagement d'infrastructures d'accueil des entreprises et d'amélioration de l'accessibilité des pôles de développement ou encore d'actions en matière de qualité et de protection de l'environnement, ainsi que le développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique dans le domaine des éco-innovations (...). Les actions spécifiques en matière de politique urbaine seraient principalement concentrées au sein de cet axe, en tenant compte des volets touristiques, culturels et patrimoniaux. Ces derniers, qui pourraient couvrir tant les zones urbaines que rurales, devraient s'inscrire dans le cadre d'une stratégie partenariale et intégrée de redynamisation des zo-

nes concernées et dont l'effet de levier attendu est démontré, ce qui exclut toute approche en termes de microprojets » (p.36).

Intégration territoriale de la Wallonie dans l'UE

De même que le SDER s'était appuyé sur le SDEC (Schéma de développement de l'espace communautaire européen) adopté juste avant lui, son actualisation éventuelle devrait prendre en compte les documents d'orientation récents traitant des questions spatiales aux niveaux européen (*Agenda territorial, Charte de Leipzig*) et transrégional.

L'actualisation devrait également porter sur les projets relatifs aux aires de coopération transfrontalières.

3.7 LOGEMENT

Répondre aux besoins en logements (Option IV.2)

En matière de logement, la première mesure du SDER porte bien entendu sur la réponse aux besoins des plus démunis. Le SDER évoque notamment les plans communaux du logement et les liens entre le logement et son implantation (agir prioritairement dans les quartiers les plus dégradés, produire des logements adaptés dans les centres, réguler le marché dans les zones à forte pression foncière).

La demande en petits logements est en croissance en raison de la réduction de la taille des ménages et de l'augmentation de leur nombre (vieillesse, divorces). Cette demande pousse les propriétaires à diviser de grands logements, parfois au mépris des règles de salubrité et de sécurité. Le SDER pourrait rappeler les consignes de base à cet égard.

La construction de nouveaux « petits » immeubles à appartements ainsi que la subdivision de maisons unifamiliales se révèlent attractives notamment pour les personnes âgées. Ce phénomène est observé surtout aux centres des petites villes et de localités périurbaines.

Les principes de la politique « d'ancrage local » (programme communal d'actions), qui n'était pas encore réellement d'application au moment de la réalisation du SDER, devraient être développés dans le SDER actualisé. De nombreux liens pourraient être établis entre cette politique et non seulement la réponse aux besoins en logement, mais aussi l'organisation de l'espace bâti, la gestion foncière ou encore la problématique des campings permanents.

La nécessité de construire ou rénover avec le souci de limiter la consommation d'énergie devrait être rappelée et précisée, notamment en regard du décret sur la performance énergétique des bâtiments.

Les problématiques du logement sont fortement liées à la définition des noyaux d'habitat, dont on ne connaît pas le sort à l'heure actuelle.

- **Contrat d'avenir** (2005) p. 89 (passage déjà cité plus haut) : « Pour concrétiser le droit au logement, la fiscalité immobilière sera utilisée pour améliorer l'accès à la propriété et pour faciliter la rénovation. Trois instruments seront privilégiés : le précompte immobilier, les droits d'enregistrement et les droits de succession. Les incitants seront en priorité ciblés sur les quartiers en difficulté et sur les zones où le prix moyen des biens immobiliers est particulièrement élevé ».
- L'axe 1 du **PST 3** (2005) concerne le logement. Il s'appuie notamment sur les travaux de la CPDT pour estimer les besoins en logements locatifs publics et privés. Il s'agit de créer des nouveaux logements (1/3 logements sociaux et 2/3 logements moyens), d'accentuer la remise sur le marché de logements inoccupés, de revoir les aides aux particuliers et de rénover les logements sociaux existants.

Logement

Le SDER actualisé pourrait rendre compte de manière plus détaillée de la politique d'ancrage local du logement, qui n'était pas encore réellement d'application au moment de sa rédaction. Il pourrait également aborder les problèmes soulevés par le besoin en petits logements.

Quant aux aides régionales liées à l'existence des noyaux d'habitat, il est difficile de présumer ce qu'il en adviendra en l'absence de définition de ces noyaux.

3.8 COMMERCES, SERVICES, EQUIPEMENTS

Répondre aux besoins en commerces, services, équipements (Option IV.3)

Répondre aux besoins primordiaux suppose notamment, selon le SDER, de permettre à tous un accès aisé aux commerces. Il s'agit dès lors de ne plus autoriser de centres commerciaux à l'écart des villes mais au contraire d'encourager le petit commerce de proximité.

Le concept d'économie résidentielle, postérieur à la réalisation du SDER, pourrait également enrichir son actualisation éventuelle.

3.8.1 Commerces et services

Les demandes pour des implantations commerciales de grand gabarit ou des complexes commerciaux sont en nette augmentation depuis la révision de la loi fédérale sur la procédure du permis socio-économique, révision qui a donné le pouvoir de décision aux autorités communales. Or, les dernières révisions du CWATUP rendent ces implantations possibles dans un nombre accru de zones du plan de secteur.

Dans ce contexte, il est devenu impératif de prendre des mesures pour éviter les implantations mal choisies qui risquent d'avoir des conséquences négatives en termes de structuration du territoire et de mobilité ou qui, à moyen terme, risquent de se transformer en « friches commerciales » faute d'études préalables sérieuses et coordonnées. Il est donc nécessaire de réfléchir à une stratégie d'implantation des surfaces commerciales. Cette stratégie pourrait être explicitée dans le SDER, même si des mesures plus contraignantes, d'ordre législatif, resteront nécessaires.

3.8.2 Economie résidentielle

Les travaux du professeur français Laurent Davezies ont amené à une prise de conscience (y compris au niveau européen) de l'importance de l'économie résidentielle. Cette dernière est une manière d'analyser le développement local en fonction des revenus qui sont amenés sur le territoire concerné par des personnes (ex. résidents travaillant ailleurs, touristes, retraités, etc.) et se distingue donc des analyses classiques basées sur le PIB. Le concept d'économie résidentielle peut notamment conduire à se poser des questions sur le développement équilibré du territoire régional. Il pourrait aussi remettre en cause les critères d'éligibilité des territoires, critères parfois trop exclusivement fondés sur le PIB.

- Selon Davezies, le secteur basique ("activités de base") se décompose en "secteur basique productif privé" et "secteur basique résidentiel". Les activités locales induites sont appelées "domestiques".

« Le développement du secteur basique productif privé est fonction de la compétitivité locale (régionale, nationale, européenne ou mondiale), c'est-à-dire de la qualité avec laquelle sont mis localement en oeuvre les facteurs de production. La base privée fonctionne dans une économie de l'offre productive. »

Le développement du secteur basique résidentiel dépend de facteurs variés : la dynamique démographique (qui entraîne des emplois et des salaires publics), l'attractivité résidentielle ou touristique... La base résidentielle fonctionne dans une économie de l'offre résidentielle.

Le développement du secteur domestique dépend du développement du revenu d'origine basique et de la propension des ménages à consommer localement. Le secteur domestique fonctionne dans une économie de la demande. »

L. Davezies, ***Nord-Pas-de-Calais, 1975-2005 : Le grand tournant*** (2005) pp. 110-113.

- « *Certaines grandes villes dont la base économique est obsolète perdent de la population tandis que des zones rurales compétitives sont de plus en plus en mesure d'attirer des retraités et des travailleurs indépendants en vue de développer davantage leur nouvelle 'économie résidentielle'* ». « *Les zones rurales situées à proximité étroite des zones métropolitaines devront assumer leur statut suburbain en développant leurs économies résidentielles, en fournissant des services aux zones métropolitaines (y compris les produits alimentaires biologiques et locaux) et en maintenant des systèmes durables de transport pour les migrations journalières et les loisirs. Un certain nombre de zones agricoles parmi les plus fertiles et les plus centrales devront alors trouver les moyens d'équilibrer leur dépendance croissante à l'égard d'une agriculture industrialisée et globalement concurrentielle avec les préoccupations environnementales et le maintien des facteurs de qualité de vie qui ont à l'origine attiré les gens (...)* ». Dans une sorte de scénario idéal, le même document évoque également « *de nombreuses zones de vieilles industries* » qui seraient « *devenues des économies résidentielles avec les équipements de transport pour rejoindre d'autres zones* ». ***Scénarios pour le devenir du territoire européen*** (2007), p. 14, p. 57 et p. 60.

Commerces et services

Le SDER de 1999 donnait quelques orientations sur la politique d'implantation des centres commerciaux. L'évolution de ce secteur et les modifications de la législation qui le régulait rendent nécessaires des directives plus détaillées qui pourraient être développées dans le SDER actualisé.

Celui-ci pourrait aussi prendre en compte le concept d'économie résidentielle et ses implications territoriales.

3.9 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Protéger la population contre les risques naturels et technologiques (Option IV.5)

Les mesures préconisées par le SDER concernent en premier lieu les inondations et les autres risques naturels (éboulements, karst, etc.) : il faut identifier les zones soumises à ces risques et y limiter la construction. Des mesures doivent également être prises pour limiter le risque de crues.

La prévention des risques technologiques et la gestion des déchets sont également abordées.

L'Agenda territorial de l'UE fait de la gestion transeuropéenne des risques une de ses six priorités. Pour certains auteurs¹⁹, le thème du risque est devenu un axe majeur de préoccupation sociale, même si nos sociétés sont apparemment beaucoup plus sûres qu'auparavant.

Les changements climatiques en cours vont avoir pour conséquence l'augmentation de certains risques (inondations, tempêtes).

Bien que des travaux d'identification des zones à risques soient en cours ou ont été réalisés dans certains domaines, il ne semble pas exister en Wallonie une approche territoriale unique des différents types de risques et des réponses qui y sont apportées, comme c'est le

¹⁹ Voir par exemple Jacques THEYS, *La société des risques*, dans *L'aménagement en 50 tendances*, sous la direction de S. Wachter, L'Aube/DATAR, 2002, pp. 179 et s.

cas par exemple en France (voir le site www.prim.net). Le SDER actualisé pourrait aborder cette nécessité.

Par ailleurs, les modifications du CWATUP ont intégré les prescriptions de la directive européenne 2001/42 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Certains passages du SDER doivent être actualisés en conséquence (notamment p. 151).

Par rapport au problème particulier des inondations, le Plan PLUIES énonce toutes les mesures convergentes à mener par les différentes compétences administratives. La question des risques karstiques fait aussi l'objet d'études de localisation (atlas du karst...). La prise en compte des risques parasismiques (« Eurocode 8 ») devrait être assurée par le biais d'un règlement d'urbanisme. En termes de risques technologiques, rappelons la législation en matière de sites SEVESO.

La question de l'inscription de ces zones dans le plan de secteur doit être confrontée avec leur caractère éventuellement évolutif.

L'éventuelle actualisation du SDER permettrait sa mise à jour sur ces différents aspects de la prévention des risques.

En matière de déchets, le Contrat d'avenir évoque la nécessité de mener une politique régionale pour les déchets industriels. D'une manière générale, il est nécessaire de mener une réflexion globale sur la spatialisation des équipements liés au traitement des déchets.

- **Agenda territorial de l'UE** (2005), § 23 : « Il est nécessaire de développer des approches et des stratégies intégrées communes aux régions pour faire face aux risques environnementaux et pour prévenir ou atténuer les émissions de gaz à effet de serre et s'adapter au changement climatique. Dans ce sens, la politique de cohésion territoriale doit être développée plus avant et intensifiée, particulièrement du point de vue des conséquences des stratégies régionales différenciées d'adaptation. »
- **Programme opérationnel de l'ENO** (2007) : « Dans le cadre des mesures de prévention, il convient de mettre davantage l'accent sur une stratégie plus large de réduction des éléments de vulnérabilité, et donc de ne pas laisser des populations et/ou autres actifs de valeur s'implanter dans des zones menacées. La vulnérabilité se définit dans le cadre des conditions déterminées par des facteurs ou processus physiques, sociaux, économiques et environnementaux qui augmentent les risques d'exposition d'une communauté aux conséquences d'une catastrophe. Dans ce domaine, l'aménagement du territoire et l'urbanisme peuvent être perçus comme des instruments clés » (priorité 2).
- **Contrat d'avenir** (2005) p.105 : « développer une politique préventive fondée sur une identification et une réduction de ces risques »... « dispositions spécifiques au travers des règles d'urbanisme et des règlements techniques pour le gaz et l'électricité »... L'actualisation du SDER devra voir quelles mesures auront été mises en place.
- **Projet de Plan Air-Climat** (2007) : pour autant que cette politique prenne une certaine ampleur, le SDER actualisé pourrait tenir compte des zones sensibles du point de vue de la qualité de l'air dont le chapitre « L'action de la Région wallonne » prévoit le relevé (p. 6). Ces zones sensibles feront l'objet d'un régime particulier pour la détermination des normes de rejet des industries. Certaines activités ou pratiques pourront y être interdites en permanence ou à certaines périodes de l'année.

Risques naturels et technologiques

Rapidement évoquée dans le SDER, la problématique des risques naturels et technologiques a pris de l'importance depuis lors, notamment en raison de l'augmentation de la fréquence des événements climatiques extrêmes. Le SDER actualisé pourrait faire le point sur les politiques de prévention et d'intervention existantes et sur l'information dont elles font l'objet.

3.10 ATOUTS ECONOMIQUES

Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte supra-régional, miser sur la recherche et l'innovation (Options V.1 et V.3)

Rappelons tout d'abord que le SDER n'est pas un plan économique : « *Le SDER ne se substitue pas à la planification économique régionale. Les mesures qu'il préconise concernent les aspects spatiaux de l'économie et des différents secteurs qui la composent* » (SDER, p.183). Au moment de la réalisation du SDER, il n'existait pas de plan économique pouvant servir de référence. Actuellement, on peut considérer que c'est le Plan Marshall qui remplit ce rôle. Il s'agit toutefois d'un plan « de législature », alors que le SDER n'est pas lié à une temporalité définie. Les rapports entre les deux documents devront donc être clarifiés.

Dans l'option V.1 « Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional », le SDER préconise de tirer parti des flux de personnes et de marchandises qui traversent la Wallonie et de son bon réseau de communication en développant des points d'accueil ou d'ancrage le long des eurocorridors (parcs d'affaires, parcs logistiques, parcs scientifiques proches des universités...). Il conseille également d'améliorer la polarisation et la qualité des entités urbaines et rurales pour y développer l'emploi. Dans l'option V.3 « Miser sur la recherche et l'innovation », il s'agit de développer les pôles d'excellence et les liens entre entreprises et universités.

3.10.1 Pôles de compétitivité et clusters

A l'exception de la logistique, évoquée par ailleurs, les pôles de compétitivité du Plan Marshall n'ont rien de spatial, la notion de « pôles » étant plutôt liée aux domaines d'activité à encourager. Leur développement dépend cependant en partie de leur localisation (notamment leur proximité par rapport aux grandes villes, aux universités...). Il aura aussi des conséquences spatiales que le SDER pourrait tenter de prévoir et d'organiser afin d'en maximiser les retombées²⁰.

A une échelle plus large, les pôles de compétitivité sont importants pour le positionnement de la Wallonie par rapport aux régions voisines, qui ont parfois des projets concurrents.

- **Plan Marshall** (2005), p. 4 « *Un pôle de compétitivité peut être défini comme la combinaison d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques et privées engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets communs au caractère innovant. Ce partenariat s'organisera autour d'un marché et d'un domaine technologique et scientifique qui lui est attaché et devra rechercher la masse critique pour atteindre une compétitivité mais aussi une visibilité internationale.*

La masse critique atteinte par cette concentration doit lui permettre de développer un cercle vertueux de croissance. Le rayonnement de ces pôles de compétitivité doit dépasser les frontières de la Région pour viser une taille critique à l'échelle européenne voire mondiale et constituer un moteur pour les exportations régionales comme pour l'attraction des investissements étrangers. »

- **L'état et les perspectives du territoire européen** (2007) préconise la mise en réseau des pôles de compétitivité par delà des frontières : « *L'analyse montre que les grappes régionales ont été principalement constituées jusqu'ici dans le cadre de contextes nationaux depuis le début des années 90. Comme résultat de la globalisation, de l'intensification de la concurrence entre les régions et du besoin d'utiliser durablement les ressources, la nécessité de stimuler les pôles de compétitivité à travers les frontières s'impose de plus en plus. De plus, un changement de paradigme s'impose : il ne s'agit plus de garantir la loyauté au sein du système mais d'accompagner les grappes afin de les rendre compétitives sur le plan mondial. Les acteurs nationaux ont un rôle stratégique majeur à jouer pour faciliter la constitution*

²⁰ Le SDER de 1999 évoque des « pôles d'excellence » aux pp. 191-192. Ce sont le pôle aéronautique, le pôle « métal », le pôle spatial et l'agrobiopôle.

de réseaux. En outre, un autre changement semble indispensable : il faudrait cesser de subventionner les pauvres et investir plutôt dans les potentiels élevés. A cet égard, les lignes d'action suivantes devraient être mises au point entre 2007 et 2010 : promouvoir les regroupements (trans)nationaux d'activités compétitives et innovantes en renforçant l'identité internationale et la spécialisation des villes et des régions et en identifiant les priorités à donner à la coopération et aux synergies dans les investissements » (§ 164).

- Depuis l'adoption de la stratégie de Lisbonne, les régions et pays de l'UE ont intégré la logique visant à « favoriser la recherche et l'innovation via notamment la mise en réseau des divers acteurs de cette innovation présents sur le territoire. Cette évolution a essentiellement débouché chez nous sur la création des pôles de compétitivité dans le cadre du Plan Marshall. (...) »

Dans ce domaine, la Région wallonne a tout à gagner en s'inspirant des réussites et échecs éventuels de ses voisins pour améliorer ses pratiques. De plus, comme cette stratégie des pôles de compétitivité, de mise en réseau des divers acteurs des processus d'innovation, peut être à échelle variable, et que l'inscription des pôles de compétitivité wallons à une bonne place au sein des réseaux européens de recherche est un objectif découlant de cette stratégie, il semble utile de pouvoir établir des relations transfrontalières dans les domaines où cela se justifie. »

« Nous avons pu cerner de nombreux liens potentiels à tisser entre nos pôles de compétitivité et ceux des régions voisines. » Quelques exemples²¹ : le pôle sciences du vivant a des homologues dans les régions du Nord-Pas-de-Calais et de Bruxelles ainsi que du côté néerlandais et dans la région d'Aix-la-Chapelle ; le pôle agroalimentaire a été retenu par la Flandre, le Limbourg néerlandais, le Nord-Pas-de-Calais et surtout les régions de Picardie et de Champagne-Ardenne ; pour le pôle transport-logistique, c'est sans doute avec le Nord-Pas-de-Calais et la Flandre que des liens seraient à rechercher ; le pôle ingénierie mécanique peut développer des liens avec la Flandre, Aix-la-Chapelle, voire avec la France ; le pôle aéronautique et aérospatial « est, selon nous, celui qui se prête le moins à des collaborations avec les régions voisines ».

Par ailleurs, « un pôle de compétitivité rencontré dans plusieurs régions voisines mais absent en Région wallonne concerne les technologies liées aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables. Il s'agit là d'un secteur appelé à un fort développement où les régions suivantes tentent d'être en pointe : Bruxelles, Flandre, Limbourg néerlandais ».

Le Grand-Duché de Luxembourg n'a pas encore défini ses pôles de compétitivité, mais les domaines choisis pour le développement de son université peuvent probablement être considérés comme des indications à cet égard : il s'agit de la sécurité et la fiabilité en informatique, de la science des matériaux et de la science de la vie.

Plans stratégiques des régions transfrontalières (2007).

Pôles de compétitivité

Les pôles de compétitivité, en eux-mêmes, n'ont rien de spatial, mais le SDER pourrait tenter de prévoir leurs effets territoriaux.

Par ailleurs, des liens pourraient être créés entre les pôles de compétitivité wallons et leurs homologues des régions voisines, notamment dans les domaines des sciences du vivant, de l'agroalimentaire, du transport-logistique ou de l'ingénierie mécanique (pour plus de détails, voir l'expertise *Plans stratégiques des régions frontalières*).

²¹ Pour plus de détails, voir la note finale de l'expertise « *Plans stratégiques des régions frontalières* », 2007.

3.11 BESOINS ECONOMIQUES

Anticiper les besoins du développement économique et des entreprises (Option V.2)

L'option V.2 porte essentiellement sur le secteur de la logistique, pour lequel la conception d'une stratégie est réclamée. Le SDER y demande aussi une réflexion stratégique sur la localisation des zones d'activité économique.

3.11.1 Zones franches

Le Plan Marshall comporte des décisions qui ont une composante spatiale plus manifeste que celle des pôles de compétitivité : il s'agit des zones franches locales dans les zones en reconversion économique et des zones franches locales dans les zones rurales défavorisées.

Deux questions paraissent devoir être posées relativement à ces nouveaux outils :

- s'agit-il de projets de législation ou plus structurels ?
- sont-ils en convergence ou en contradiction avec les pôles du SDER ?

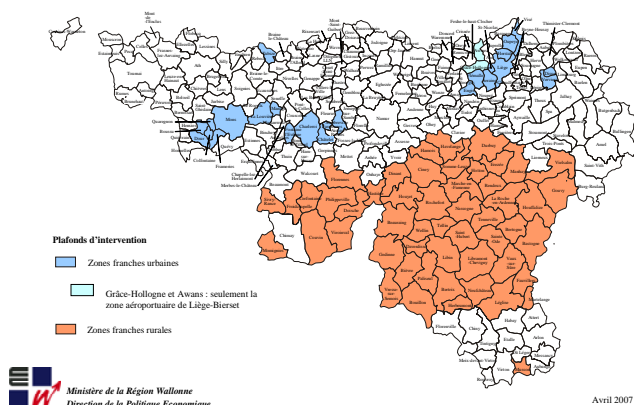
La définition de « pôles » dans la structure spatiale du SDER, rappelons-le, a notamment pour objectif d'éviter une dispersion des activités sur l'ensemble du territoire, dispersion qui serait à la fois peu efficace et nuisible au cadre de vie. Or si les zones franches « urbaines » sont dans leur toute grande majorité des pôles (ou leur périphérie immédiate), les zones franches « rurales » ne correspondent que très partiellement (17 / 52) aux pôles du SDER.

Pour les zones franches rurales sans pôle, les mesures de défiscalisation et d'aides proposées ne pourraient être intégrées dans l'esprit du SDER que dans la mesure où elles participent au renforcement des centres existants et où elles ne favorisent pas l'implantation d'entreprises ou de groupes d'entreprises de trop grande importance. Par ailleurs, des entreprises bien localisées et visant certains créneaux d'activités pourraient prendre part à la dynamique des « pays » préconisée en milieu rural.

On notera toutefois que si l'impact de ces « zones franches » pourra parfois être important au niveau local, il risque peu de bouleverser la structure spatiale wallonne et ne devrait donc pas conduire à modifier celle-ci dans le SDER.

- **Plan Marshall** (2005) pp. 19 et 20 : « Grâce notamment aux moyens du fonds d'impulsion pour les zones en reconversion économique, la Région wallonne va mettre en oeuvre des zones franches locales pour un nombre restreint de communes présentant d'importantes difficultés socio-économiques. Cette mesure, qui devrait idéalement être encore renforcée par des mesures visant la fiscalité fédérale, permettra de renforcer l'attractivité de ces communes auprès des investisseurs. »

« A la manière de l'autre fonds d'impulsion, le FIDER sera utilisé pour mettre en place des zones franches dans des communes défavorisées. Cependant, compte tenu des spécificités du monde rural, et contrairement au fonds d'impulsion pour les zones en reconversion économique, une approche liée au financement de projets favorisant le maintien ou le développement d'activités économiques sera également encouragée. »

Zones franches - Région Wallonne**Zones franches**

Si les zones franches urbaines sont globalement en cohérence avec la structure spatiale du SDER, ce n'est pas le cas des zones franches rurales. La structure spatiale régionale ne risque toutefois pas d'être fortement influencée par ces dernières.

Ce cas montre cependant qu'il est nécessaire de réaffirmer l'importance d'une vision spatiale régionale qui soit partagée et mise en œuvre de manière transversale.

3.11.2 Logistique

Le SDER mettait fortement l'accent sur la logistique, qui est également considérée comme l'un des pôles de compétitivité du Plan Marshall. Les aspects économiques du développement de ce secteur devraient être complétés par une réflexion dans le cadre du développement durable.

En termes d'aménagement du territoire, en effet, la multiplication des activités de logistique pose des problèmes relatifs à l'usage parcimonieux du sol (il s'agit d'activités qui nécessitent de grands espaces pour générer peu d'emplois à l'hectare).

En termes d'environnement et notamment d'émissions de GES, les effets dépendent des modes utilisés et de l'intermodalité offerte, sachant que le train et la voie d'eau devraient être favorisés. Les terrains proches des voies d'eau et des lignes de chemin de fer devraient être réservés aux activités qui utilisent ces modes de transport.

Parallèlement, le renchérissement annoncé du pétrole risque de poser de sérieux problèmes ces prochaines années au secteur logistique, principalement dans sa composante routière.

Ces problèmes devraient être abordés dans le SDER actualisé. A l'heure actuelle, toutefois, il ne semble pas y avoir de politique explicite et unique en matière de logistique en Wallonie.

La position par rapport au projet de schéma logistique (Schéma de développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région wallonne) devrait être précisée.

Logistique

La mise à jour du chapitre du SDER traitant de la logistique devra tenir compte de l'évolution de ce secteur et de son importance accrue. La nécessité d'une stratégie globale claire constitue toutefois un défi auquel le SDER seul pourra difficilement répondre.

3.12 AGRICULTURE ET FORETS

Conforter et développer des filières d'activités économiques (Option V.4)

3.12.1 Agriculture

Pour assurer la consolidation de l'agriculture, le SDER préconise de :

- gérer la diversité des espaces ruraux (politiques d'aide, lutte contre la pression urbanistique, boisement des terres agricoles...);
- consolider l'agriculture comme facteur de développement (diversification) et élargir les filières (transformation et la commercialisation, horticulture, biocarburants, bio, terroirs, loisirs...).

Différentes évolutions ou nouvelles politiques pourraient donner lieu à certaines modifications du SDER actuel :

- les effets souhaités ou prévisibles de la nouvelle PAC de juin 2003 (découplage) ;
- les mesures du Plan wallon de développement rural 2007-2013 ;
- l'évolution de la demande vers plus de sécurité alimentaire, traçabilité, produits « bios », labels... ;
- la poursuite de tendances déjà évoquées dans le SDER comme l'importance de l'environnement ou la croissance de la diversification des activités ;
- le souhait d'améliorer le développement économique des zones rurales (attractivité, spécificité, accessibilité, qualité) ;
- les actions pilotes transcommunales de développement rural.

Comme ses homologues des régions voisines, le SDER actualisé pourrait également prendre en compte les volets environnementaux et paysagers de l'agriculture.

Le programme et les actions Leader+ devraient y être présentés.

Les conséquences de l'augmentation des prix pétroliers et gaziers sur les productions agricoles devraient également être abordées (croissance des prix des engrais et pesticides, du chauffage des serres, etc.). Il est vraisemblable qu'on assistera à terme à une réorientation des productions vers celles qui sont le moins dépendantes de ces énergies.

Parallèlement, l'essor des biocarburants et la chimie verte induiront une demande toujours croissante terres agricoles. Selon certaines études européennes, ces productions pourraient concerner des superficies agricoles très importantes. Une concurrence en termes d'usages du sol pourrait donc intervenir entre l'agriculture à finalité alimentaire et l'agriculture à finalité énergétique.

A plus long terme, il est possible qu'on constate un report de certaines productions agricoles vers le nord de l'Europe en raison du manque d'eau dans les régions du sud, ce qui se traduirait par une demande en terrains dans nos régions.

- « *La lutte contre les changements climatiques va profondément changer les pratiques agricoles. Ces dernières devront privilégier l'alimentation animale à l'herbe plutôt que l'élevage hors sol, privilégier les labours moins profonds, utiliser moins d'engrais pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et réincorporer sous forme de compost les déchets fermentescibles agricoles et ménagers (dont la mise en décharge émet du méthane).* » Pierre Radanne, « Facteur 4 et aménagement du territoire », dans ***Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*** (2005).
- ***Promouvoir les biocarburants comme alternative crédible au pétrole dans les transports*** (2007) (Commission européenne) : « *Dans le cadre de sa Politique énergétique pour l'Europe, la Commission est résolue à encourager la production et l'utilisation des biocarburants en proposant de fixer un objectif contraignant minimal de 10% pour leur utilisation comme carburant pour les véhicules d'ici 2020* ».

- **Projet de Plan Air-Climat** (2007) : le chapitre « Agriculture et la sylviculture » énumère (p. 1) les nouveaux risques agricoles et forestiers. Il serait utile d'en étudier les possibles conséquences spatiales, par exemple sur l'évolution de certaines régions agro-géographiques. Ces risques sont principalement l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des phénomènes climatiques exceptionnels (orages violents, sécheresse, etc.), l'arrivée de nouveaux ravageurs des cultures (maladies, insectes) en provenance du sud de l'Europe, les impacts sur les rendements agricoles et forestiers de l'amincissement de la couche d'ozone, des retombées de composés acidifiants ou eutrophisants et de la pollution photo-chimique.

Tout en précisant que la nouvelle PAC va dans le sens de la lutte contre les pollutions atmosphériques, le même chapitre (pp. 8 à 20) propose des mesures complémentaires telles que par exemple le renforcement de la liaison au sol de l'agriculture, le développement de l'agriculture biologique, l'encadrement du recours aux nouvelles technologies (notamment pour les bâtiments agricoles), le contrôle des installations de stockage et de traitement des effluents d'élevage, le développement d'une filière biométhanisation, l'utilisation accrue du bois dans la construction, le développement et l'encadrement de l'utilisation de la biomasse ligneuse, etc. De telles mesures pourraient être rappelées dans le SDER, qui en évoque d'ailleurs déjà certaines.

- **Programme wallon de développement rural 2007-2013** (2007)

- Axe 1 : Amélioration de la compétitivité des secteurs agricole et forestier : notamment : favoriser la création de valeur ajoutée, développer le secteur agro-alimentaire et les bio-énergies.
- Axe 2 : Amélioration de l'environnement et de l'espace rural : complémentarité avec l'environnement, zones de haute valeur naturelle, biodiversité, paysages... Notamment : 50.000 ha de cultures énergétiques en 2010 contre 2.641 ha en 2005, 10 % de la SAU consacrés à l'agriculture biologique en 2015 contre 2,7 % en 2004.
- Axe 3 : Qualité de la vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale : notamment : développement d'activités non agricoles, agrotourisme, services, patrimoine, ateliers collectifs privés...
- Axe 4 : Leader : amélioration de la gouvernance et du potentiel de développement endogène. Critères des GAL : 150 hab./km², passe de 2 à 3 communes sauf pour les GAL existants dont la situation ne permet pas un élargissement, entre 10.000 et 50.000 hab., max. 15 GAL.

3.12.2 Forêt

Les mesures proposées par le SDER de 1999 pour promouvoir une gestion et une mise en valeur différenciées de la forêt sont les suivantes :

- gestion diversifiée des peuplements et soutien aux entreprises de transformation-valorisation du bois ;
- promotion de l'utilisation du bois dans la construction ;
- développement des autres rôles de la forêt (chasse, bois de chauffage ou énergies renouvelables, loisirs, sports).

En matière de sylviculture, il ne paraît pas y avoir eu depuis lors d'évolution vraiment importante, excepté, à terme, la perspective de l'exploitation de la biomasse à des fins énergétiques (voir plus haut).

Par ailleurs la nouvelle législation sur la circulation en forêt pourrait éventuellement être évoquée dans le SDER actualisé (cf. p. 95 du texte actuel). Celui-ci pourrait également accorder plus d'importance à la fonction écologique de la forêt et aborder la question de l'extension des surfaces forestières, comme le font les régions voisines.

- « *En regard de certains schémas des régions voisines, le SDER est muet quant aux volets environnementaux et paysagers. Il y manque en effet des préconisations, d'une part, quant au respect des paysages et des équilibres écologiques devant accompagner le maintien et le développement des activités agricoles, d'autre part, quant au rôle que peut jouer ce secteur dans la préservation de paysages ruraux, par exemple via des formes d'élevage intensif.* »

Il manque également dans le SDER des objectifs concernant la fonction écologique de la forêt, « à laquelle la plupart des documents voisins traitant de cette thématique (...) font référence. Un autre élément absent du SDER concerne l'extension des surfaces forestières. ***Plans stratégiques des régions frontalières***, juin 2007, p. 17.

Agriculture et sylviculture

L'éventuelle actualisation du SDER devra prendre en compte l'évolution de la PAC et les mesures du Plan wallon de développement rural 2007-2012. Elle pourrait aussi poser la question des mutations prévisibles du secteur en lien avec le réchauffement climatique et avec la croissance des prix pétroliers et gaziers.

Les aspects environnementaux et paysagers de l'agriculture et de la gestion des forêts pourraient également se voir accorder plus d'importance.

3.13 TOURISME

Conforter et développer des filières d'activités économiques (Option V.4, suite)

Le SDER propose de valoriser et structurer le secteur du tourisme au moyen notamment des mesures suivantes :

- valoriser le patrimoine touristique wallon, renforcer l'attrait des pôles et points d'appui touristiques et des sites de notoriété internationale ;
- structurer les éléments touristiques par terroirs ou itinéraires ;
- maximiser les synergies et mettre en place des éléments « catalyseurs » (maisons du tourisme).

Avec l'augmentation du temps libre, et en particulier la croissance prochaine du nombre de retraités, le tourisme et les loisirs constituent certainement un secteur d'avenir. De plus, à plus ou moins long terme, il est vraisemblable que l'augmentation des prix des carburants débouchera sur une intensification du tourisme « de proximité », les déplacements lointains devenant hors de prix²². La Wallonie, qui est un des poumons verts de l'Europe du Nord-Ouest, pourrait donc voir son secteur touristique prendre de l'importance, d'autant plus que le réchauffement climatique jouerait en sa faveur²³.

Les tendances qu'on peut déjà relever sont l'évolution vers un tourisme plus personnalisé (par opposition au tourisme de masse) et la mise en place de nouvelles formules variées (tourisme-aventure, tourisme fluvial, tourisme urbain, etc.).

Une problématique qui se développe depuis quelques années est celle des loisirs de plein air tels que les sports moteurs, qui peuvent être très perturbants pour le milieu rural et nécessiteraient un encadrement législatif.

Ces nouveaux enjeux justifient probablement une mise à jour du chapitre du SDER consacré au tourisme. Ce chapitre devait être étendu aux loisirs, la distinction entre les deux n'étant souvent pas relevante.

- ***Contrat d'avenir*** (2005) p.84 : « Une attention toute particulière sera accordée aux secteurs émergents (tourisme d'aventure, tourisme fluvial, tourisme urbain, de proximité (chambres et tables d'hôtes), tourisme vert, tourisme culturel) ».
- La ***Déclaration de politique régionale*** (2004) (p. 113) prévoit un « inventaire à l'échelle de la Wallonie des lieux et infrastructures touristiques » qui permettra d'établir des priorités et de concentrer les moyens sur les villes et sites touristiques (N.B. ceci correspond à ce que préconisait déjà le SDER).

²² Voir les *Scénarii d'évolution du territoire européen*.

²³ Voir *Impact des changements climatiques en Belgique*.

- **« Gouvernement thématique » sur le tourisme** du 1^{er} mars 2007 (sur la base du communiqué de presse). Axes principaux :
 - miser sur le triptyque proximité – dépaysement – qualité/prix ;
 - travailler sur la base de quatre filières : la découverte (tourisme urbain, culturel et thématique), la détente (tourisme à la campagne et activités spécifiques), les activités de pleine nature (pratiques douces, sports spécifiques) et le tourisme d'affaires (congrès, séminaires et « incentives ») ;
 - valoriser les atouts de la Wallonie : mise en lumière des ponts et bâtiments classés, promotion et gestion des parcs et jardins exceptionnels, valorisation des abbayes (création d'une « route des abbayes ») ;
 - propreté, information, professionnalisation, labels, formation.

Tourisme

Le tourisme wallon est un secteur qui pourrait croître fortement à court et à long terme. L'éventuelle actualisation du SDER pourrait être l'occasion d'une réflexion sur les aspects territoriaux de cette évolution.

3.14 MOBILITE²⁴

Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité (Objectif VI)

Le SDER préconise d' « Intégrer la région dans les réseaux transfrontaliers » (Option VI.1), ce qui nécessite la réalisation de divers chaînons manquants et autres travaux.

L'option VI.2 « Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie » réclame une approche plus cohérente des liens entre aménagement (localisations) et mobilité ainsi que la réalisation de plans de mobilité.

Pour « Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie » (Option VI.3), il faut réduire la circulation en freinant la dispersion des fonctions en périphérie et en rapprochant les fonctions complémentaires, et accorder la priorité aux modes les moins nocifs pour l'environnement.

Enfin, l'option VI.4 « Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales » énumère un certain nombre de mesures d'échelle plus locale.

Ces options et mesures restent d'actualité. La liste des infrastructures à réaliser ou à achever doit bien entendu être actualisée.

Certains passages du SDER devraient être mis à jour pour rendre compte des progrès réalisés et des nouveaux outils mis en place pour maîtriser la mobilité, mais aussi pour évoquer les enjeux nouveaux en la matière. La mobilité est en effet l'un des aspects majeurs non seulement de la qualité du cadre de vie et de la préservation du climat (les émissions de gaz à effet de serre dues au transport sont en croissance continue), mais aussi de l'économie. Par le biais des transports notamment, cette dernière est extrêmement sensible aux prix pétroliers, ce qui laisse prévoir des restructurations et des relocalisations qu'il serait utile d'anticiper.

Rappelons d'ailleurs que la logistique a été identifiée plus haut comme l'un des nouveaux enjeux à intégrer dans une éventuelle actualisation du SDER. La prise en compte des impératifs environnementaux et de développement durable dans ce secteur (révision du chapitre actuel pp. 188 et s.) semble nécessaire.

²⁴ L'actualisation du Plan de mobilité ne semble pas à l'ordre du jour. Pourtant, un plan global de mobilité permettrait d'aborder des enjeux tels que la réorganisation du réseau de chemin de fer passagers, qui est probablement un des défis auxquels la Wallonie sera confrontée dans les années à venir.

- Chaînon manquant, actualisation : voir le **Gouvernement thématique « mobilité »** du 19 avril 2007.
- **Agenda territorial de l'UE** (2007) : « *La mobilité et l'accessibilité sont des pré-requis essentiels pour le développement économique dans toutes les régions de l'UE* ».
- **Projet de Plan Air-Climat** (2007) : le chapitre « Industrie » préconise (p. 9) de tenir compte des émissions dues aux transports dans le choix des localisations des installations industrielles, ce qui l'amène à privilégier le recours à la voie d'eau. Le SDER formulait déjà la même priorité. Le projet de Plan Air-Climat souhaite la réalisation d'un plan d'aide au transport par voie navigable 2008-2013. Les aspects spatiaux de ce plan pourraient être intégrés dans le SDER actualisé.
- « *En plantant du colza sur toutes les terres agricoles de Belgique, soit sur 1.743.400 ha, on produirait seulement 260 litres d'équivalent diesel par habitant et par an. Or, à l'heure actuelle, la consommation par habitant en gasoil routier est de ~700 litres ; celle en gasoil de chauffage est de ~610 litres.* » **Pic du pétrole et pic du gaz** (2007), p. 83

3.14.1 Mesures générales favorisant le report de mode

Si la mesure la plus évidente pour maîtriser la mobilité est d'empêcher la dispersion de l'habitat et des activités, d'autres mesures relevant de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire ont été proposées notamment par la CPDT²⁵. Il s'agit par exemple de la restriction du nombre de places de stationnement sur le lieu de travail, des plans de transport d'entreprises, de la mesure de l'accessibilité des lieux, de la création de centres de distribution urbaine, d'une politique de réaffectation des quartiers de gare, etc. Les politiques favorisant les modes doux (notamment la préservation des chemins et sentiers), les solutions alternatives (taxis ruraux, covoiturage, voitures partagées, etc.), l'attractivité des gares et l'intermodalité sont également importantes. Le SDER actualisé pourrait aborder ces différentes mesures, qui sont pour la plupart évoquées dans les documents stratégiques récents, notamment le projet de Plan Air-Climat.

La DPR évoque « la mise en concordance du profil de mobilité des entreprises, des zonings (...) et du profil d'accessibilité des lieux » (p.100) mais ce projet ne semble pas encore s'être concrétisé dans un outil.

- **La Déclaration de politique régionale** (2004) évoque les plans de déplacement scolaires et d'administration et les plans de transport d'entreprises (p. 99), qui n'existaient pas à l'époque du SDER.
- Pour un aperçu critique des mesures financières et fiscales visant le report de mode, voir le dossier **Transport, énergie et mobilité** (2006) du Conseil central de l'économie.
- **Projet de Plan Air-Climat** (2007) : le chapitre « Transports, infrastructures et aménagement du territoire » présente une série de mesures concernant la mobilité : sensibilisation, amélioration de l'offre en transports publics (qualité, sécurité, continuité du service, améliorer la vitesse commerciale, confort...), usage des nouvelles technologies (moins polluantes), gestion optimisée des infrastructures, plans de mobilité, covoiturage, télétravail, infrastructures pour les modes doux, limitation de la vitesse des véhicules lors des épisodes de pollution, plans globaux et communaux vélo, fiscalité, intermodalité, plan national de transport de marchandises et de personnes, compensation pour les vols en avion... Ces mesures pourraient être rappelées dans le SDER actualisé.
- Le **Gouvernement thématique « mobilité »** du 19 avril 2007 a évoqué notamment des mesures telles que les plans communaux, intercommunaux et urbains de mobilité, les plans de mobilité des zones d'activité économique, d'entreprises, d'administrations, etc. et le « plan vélo » wallon (schéma directeur cyclable, achèvement du RAVeL prioritaire).

²⁵ Voir CPDT *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, ainsi que l'étude non publiée sur les potentialités des quartiers de gare (Rapport final de septembre 2005).

- « La maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire constitue un thème central d'une haute importance pour la plupart des plans des régions frontalières. (...) Par rapport au SDER, les stratégies proposées par les schémas des régions frontalières semblent souvent plus précises que celles énoncées du côté wallon, particulièrement au sujet de la densité et de la concentration des nouveaux développements de l'urbanisation autour des pôles urbains et des villages principaux. » L'actualisation éventuelle du SDER pourrait particulièrement s'inspirer d'une annexe du Programme directeur d'aménagement du territoire du grand-Duché de Luxembourg, consacrée à l'*Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept* (concept intégré des transport et du développement spatial). **Plans stratégiques des régions frontalières**, juin 2007, p. 19

3.14.2 Chemin de fer

Depuis la réalisation du SDER, le projet de RER a considérablement avancé. Il s'agit d'un projet structurant qui devrait être intégré dans le commentaire de la structure spatiale (aires métropolitaines, eurocorridors). Il renforce en effet cette structure.

Deux autres changements majeurs sont en cours concernant le rail :

- on constate un important « retour au rail » (+ 5 % d'usagers chaque année, le niveau atteint en 2005 dépasse celui des années 60) ;
- les perspectives de privatisation se doublent d'une possibilité de régionalisation : il est donc crucial pour la Wallonie de définir ses priorités quant aux lignes régionales ou locales et aux gares ou points d'arrêt à maintenir ou à renforcer. Le SDER actualisé devrait rendre compte de ces décisions.

Les priorités majeures de la Wallonie (EurocapRail, dorsale wallonne, Gosselies, liaisons transfrontalières, etc.) devraient bien entendu également être clairement affirmées dans le SDER²⁶.

- Le projet Ijzeren Rijn (Rhin d'Acier) de la Région flamande est en contradiction avec les options du SDER et de la RW. Ce projet vise à relier directement Anvers à la Ruhr en passant par le nord de la Campine et le Limbourg néerlandais. Il entraînerait une chute du trafic sur l'axe ferroviaire marchandises Anvers – Lierre – Hasselt – Tongres – Montzen – Aix-la-Chapelle (cf. projet de structure spatiale). Source : **Plans stratégiques des régions frontalières** (2007/2007)
- La Région de Champagne-Ardenne évoque dans son SRADT le souhait de rouvrir la ligne Dinant-Givet. Ce projet, que le SDER n'envisage pas, paraît toutefois avoir peu de chances de se réaliser vu la faible densité de population et les flux peu élevés de travailleurs transfrontaliers dans cette zone. Source : **Plans stratégiques des régions frontalières** (2006-2007). (Remarque : ce projet ne contredirait pas la logique générale du SDER.)
- L'achèvement en juin 2007 du tronçon de la ligne TGV Est entre Paris et Metz va attirer les Wallons du sud de la région et entraîner une légère baisse du Thalys Paris via dorsale wallonne. Source : **Plans stratégiques des régions transfrontalières** (2006-2007)
- Priorités exprimées dans la **Déclaration de politique régionale** (2004) pp. 103-104 :
 - améliorer la vitesse commerciale de la ligne Bruxelles-Luxembourg ;
 - construire une dorsale wallonne (nouveaux tronçons et amélioration de tronçons existants) notamment pour relier les aéroports régionaux au réseau ferré) ;
 - « amplifier la politique d'accueil des voyageurs » à Mons et Charleroi et réaliser le park-and-ride de LLN ;
 - étudier la faisabilité d'une liaison TGV-Fret avec l'aéroport de Bierset et d' « une liaison entre la gare de Charleroi et l'aéroport de Gosselies ».
 La DPR évoque également la création, en partenariat avec le privé, de dessertes ferroviaires spécifiques pour certains zonings (p. 99).

²⁶ Voir aussi *Pour une prospective de la politique du rail en Wallonie*, Philippe Destatte, 2005.

- Le **Contrat d'avenir** (2005), pp.113 à 116, évoque le renforcement de l'attractivité des gares (peu évoqué dans le SDER).
- Le **Gouvernement thématique « mobilité »** du 19 avril 2007 (d'après le communiqué de presse) a pris les positions suivantes :
 - soutien au projet INFRABEL pour la nouvelle gare de Gosselies (sur le site de l'aéroport, au sud de l'autoroute, raccordée aux lignes 140 vers Charleroi et 124 vers Bruxelles) ;
 - poursuite de la réalisation du RER ;
 - modernisation de l'axe Bruxelles-Luxembourg.

3.14.3 Transports en commun (bus)

Le rôle actuel et potentiel des TEC dans la maîtrise de la mobilité est peu abordé dans le SDER de 1999. Ce point pourrait être développé dans l'actualisation éventuelle, surtout si les TEC sont amenés à jouer un rôle de « manager de la mobilité ».

- La **Déclaration de politique régionale** (2004) évoque le renforcement des services offerts par les TEC (pp. 101-102) : desserte des lieux de sortie nocturne, des zonings, transport des personnes à mobilité réduite, des vélos, etc.
- **Gouvernement thématique « mobilité »** du 19 avril 2007 (d'après le communiqué de presse) : « *Un plan d'action global au groupe TEC et des plans d'action spécifiques à chaque société d'exploitation pour transformer le TEC en un véritable manager de la mobilité chargé de fédérer et/ou d'organiser les autres modes de déplacement (train, taxi, car-sharing, covoiturage, vélo, etc.) et de développer des outils tels que des parkings-relais, des parkings vélos, le car-sharing, etc.* ».

3.14.4 Transport fluvial

Le SDER accorde la première priorité au transport fluvial dans le transport des marchandises. Il serait intéressant de montrer dans quelle mesure ce mode a progressé depuis lors et quels projets visent à le renforcer (infrastructures portuaires, dragage et gestion des boues, suppression des droits de navigation, etc.).

La position par rapport aux « 21 mesures pour la promotion et le développement de la voie d'eau » devrait être précisée.

- La **Déclaration de politique régionale** (2004) (pp. 107-108) en dit beaucoup plus que dans le SDER (cf. notamment le problème des boues de dragage).
- Suppression des droits de navigation : voir le **Plan Marshall** (2005), chapitre IX.
- **Gouvernement thématique « mobilité »** du 19 avril 2007 (d'après le communiqué de presse) : inscription de la Wallonie dans le projet du canal Seine – Nord Europe (liaison fluviale Paris-Rotterdam) ; mise au gabarit de la Lys et désenvasement du canal Condé-Pommereul ; réforme du statut des ports autonomes.

3.14.5 Aéroports

L'actualisation des passages portant sur la politique aéroportuaire est nécessaire, bien que les grandes lignes du SDER de 1999 semblent encore valables aujourd'hui.

Il paraît cependant difficile de faire des prévisions à long terme sur l'évolution du trafic aérien en raison des mesures de protection du climat (taxations éventuelles) et surtout de la croissance des prix de l'énergie.

- Politique aéroportuaire : la **Déclaration de politique régionale** (2004) soutient le développement économique autour des aéroports (voir zones franches) et met l'accent sur les nuisances pour les riverains (p. 109).
- Bilan de l'activité des aéroports régionaux et de leur accompagnement environnemental : voir **Gouvernement thématique « mobilité »** du 19 avril 2007.

- **Programme opérationnel de l'Europe du Nord-Ouest (ENO)** (2007) p.32 : « Si la prévision d'une augmentation ininterrompue des prix des produits pétroliers se confirme, cela pourrait affecter tant les activités des compagnies aériennes à bas prix que l'accès aux aéroports par les véhicules de tourisme ». « Les effets négatifs de la croissance du trafic aérien ainsi que l'augmentation des prix de l'énergie requerront un passage à des modes de transports plus intégrés et plus efficaces en termes énergétiques » (chap. 3.4).
- L'introduction de mesures (taxes...) visant les transports aériens est de plus en plus souvent réclamée (voir par ex. le dossier **Transport, énergie, mobilité** (2006)). De telles mesures pourraient avoir un effet important sur les sociétés de transport low-cost et donc sur les aéroports wallons.

3.14.6 Technologies de l'information et de la communication

Il semble que les TIC en eux-mêmes n'aient pas d'effet identifiable sur l'aménagement et l'utilisation de l'espace. L'accessibilité aux réseaux est un autre aspect de la question.

Le passage du SDER de 1999 sur le réseau « WIN » (pp. 201-202) devrait être actualisé.

- Les TIC « n'ayant pas en soi d'effet identifiable sur l'aménagement et l'utilisation de l'espace (...) tendront à renforcer les évolutions spontanées (concentration, ségrégation, étalement urbain) que les politiques cherchent précisément à infléchir, contrecarrer, faire évoluer » (**L'aménagement en 50 tendances** (2002), p. 145).
- **La Déclaration de politique régionale** (2004) (p. 11) prévoit d'étendre le réseau de fibres à haut débit, de doubler le nombre de zonings raccordés, de créer un intranet pour les écoles, de mieux desservir en haut débit les citoyens, les secteurs de la santé et de l'audio-visuel ainsi que les administrations. Elle prévoit également le développement d'espaces publics numériques et de point d'accès à Internet dans les quartiers défavorisés.

Mobilité

La maîtrise de la mobilité est un enjeu de plus en plus important pour des raisons aussi bien économiques que climatiques ou énergétiques. L'éventuelle actualisation du SDER devra bien entendu assurer la mise à jour des passages portant sur des infrastructures particulières (liste des « chaînons manquants », priorités ferroviaires, etc.) mais aussi donner de nouvelles pistes de mesures d'aménagement et d'urbanisme favorisant le report de mode (voir notamment l'ouvrage *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme* de la CPDT).

3.15 PATRIMOINE BATI

Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti (Option VI.1)

Les mesures du SDER de 1999 concernant le patrimoine bâti portent sur sa protection et sa valorisation, qui passe notamment par l'aménagement des espaces publics et constitue un facteur d'attractivité des centres, ainsi que sur la production d'un patrimoine contemporain de qualité

En dehors de la suppression des périmètres de protection de biens classés du plan de secteur (auxquels le SDER fait allusion p. 210), il ne semble pas y avoir eu depuis lors de modification de la politique de protection du patrimoine bâti *stricto sensu*, et en particulier du classement.

La liste des biens reconnus comme patrimoine mondial de l'UNESCO (cf. SDER p. 211) doit être actualisée. La publication en cours de l'inventaire « Patrimoine architectural et territoires de Wallonie » devrait être signalée.

L'augmentation sensible du nombre de périmètres où sont applicables les règlements d'urbanisme couvrant les zones protégées en matière d'urbanisme (RGBZPU) et en site rural

(RGBSR) a donné une nouvelle actualité à ces deux outils. Cela devrait être expliqué et mis en évidence dans le SDER actualisé (cf. SDER actuel pp. 210 et s.).

Comme le montrent ces deux derniers points, la notion de patrimoine s'étend aujourd'hui aussi à la reconnaissance d'un urbanisme de qualité. Le SDER actualisé devrait mettre en évidence cette évolution et ses conséquences.

Patrimoine bâti

L'éventuelle actualisation du SDER pourrait mettre en évidence l'extension de la notion de « patrimoine » à la reconnaissance d'un urbanisme de qualité (cf. notamment la croissance importante du nombre de centres anciens protégés et de villages couverts par le RGBSR).

3.16 PATRIMOINE NATUREL

Protéger et développer le patrimoine naturel (Option VII.2)

Le chapitre du SDER portant sur le patrimoine naturel aborde les sites de grand intérêt biologique, notamment Natura 2000, mais aussi les mesures à prendre pour permettre aux espèces animales et végétales de se développer sur l'ensemble du territoire.

3.16.1 Natura 2000 et réseau écologique

La version actuelle du document évoque déjà la mise en place du réseau des sites « Natura 2000 ». Depuis lors, 231 sites couvrant 13 % du territoire wallon ont été repris sous ce statut. La mise en œuvre concrète (reconnaissance officielle, mesures de gestion...) est en cours. Les passages du SDER relatifs à Natura 2000 doivent être actualisés (cf. par exemple p. 213). Il est notamment nécessaire de préciser combien la mise sous statut Natura 2000 peut donner lieu à des mesures de gestion appliquant des niveaux de protection très différents, ce qui rend difficile leur traduction éventuelle dans les affectations du sol.

Parallèlement, une stratégie nationale sur la biodiversité est en cours d'élaboration. On y évoque aussi un réseau cohérent et transfrontalier de zones protégées, tout comme diverses mesures générales de préservation des écosystèmes hors des zones les plus intéressantes. Le SDER actualisé devra faire le point sur la définition d'un réseau écologique wallon, un projet qui semble actuellement stagner.

Il faut noter à ce propos que la plupart des schémas stratégiques des régions voisines développent un concept de réseau vert au travers de la mise en place de liaisons écologiques entre les différents sites naturels à protéger, ceintures vertes, milieux aquatiques, etc. Cette politique correspond à ce qui est préconisé dans l'Agenda territorial de l'UE.

On trouve également dans certains schémas voisins l'objectif de recréer un maillage vert au cœur et dans le pourtour des tissus urbains denses (fonction paysagère, fonction sociale et utilitaire (déplacements) et fonction écologique), notamment pour contribuer à l'amélioration du cadre de vie urbain et donc à la maîtrise de l'exode urbain.

Il est nécessaire que le SDER fasse le tour de cette question et y apporte une réponse nuancée mais claire qui tienne compte à la fois de l'utilité d'un tel réseau pour le développement de la biodiversité, mais aussi pour sensibiliser les habitants à son importance.

- ***Agenda territorial de l'UE*** (2007), § 26 : « créer une structure écologique transeuropéenne intégrée et durable avec des corridors verts adéquats et des zones de paysages culturels reliant les sites protégés d'importance européenne et d'importance nationale ».
- « La fragmentation du territoire est telle dans toute l'Europe et plus particulièrement en Belgique, que le patrimoine naturel restant ne consiste plus qu'en de nombreuses petites surfaces semi-naturelles isolées les unes des autres qui sont souvent trop petites pour assurer la

survie des espèces à long terme (pages 96 à 99). Il est donc primordial d'y remédier en protégeant ces surfaces et en les connectant entre elles. C'est un des enjeux principaux du programme Natura 2000 qui tente d'établir un réseau écologique de surfaces protégées connectées entre elles (pp. 112 à 117). » **Note ESPON , Annexe 3, fiche 1.3.2.** (2006).

« Les enjeux qui se dégagent de l'étude [1.3.2 (Tendances territoriales du patrimoine naturel)] sont de développer un réseau écologique permettant de contrecarrer l'extrême fragmentation du territoire de la Région wallonne, d'intégrer le patrimoine naturel à la planification du développement territorial et de ne pas sous estimer l'importance des aires semi-naturelles restantes. » **Note ESPON 2007**

- **Plans stratégiques des régions frontalières** (2006-2007) : « Ces plans rejoignent divers auteurs qui se préoccupent de la place des espaces verts dans la problématique de la lutte pour le renouvellement urbain et de la lutte contre la production de formes d'habitat grandement consommatrices d'espace. La recherche d'aménités naturelles est un facteur de localisation fondamental pour les familles quittant les villes. Une forte proportion de logements urbains ne pouvant disposer de grands jardins, le manque d'espaces verts à l'échelle individuelle devrait dès lors être compensé par le développement d'une offre collective de proximité. La solution passe donc par l'aménagement de réseaux ou maillages verts comme l'attestent de nombreux plans de développement territorial des régions frontalières. Par rapport à cette logique, le SDER semble présenter de graves lacunes. Il reste en effet plus que vague quant aux axes naturels de liaison à assurer entre les sites d'intérêt biologique, ne citant que très brièvement les infrastructures linéaires RAVeL et des réseaux routiers. Il omet par ailleurs de prendre en compte les réseaux constitués par les cours d'eau et leurs berges. Enfin, rien n'est préconisé en ce qui concerne la mise en place d'un maillage écologique, vert ou bleu, au sein des zones urbaines » (p.21).

- « La mise en œuvre du programme Natura 2000 a doté les zones naturelles de grande valeur écologique, qui couvrent une grande partie du territoire européen, d'un niveau suffisant de protection. Cependant, l'interconnexion entre ces zones protégées, par le biais de corridors écologiques, n'est pas entièrement assurée, alors qu'une multitude d'autres facteurs continuent à menacer la biodiversité, tels que la pression provenant du développement des infrastructures, du tourisme, du développement des résidences secondaires (...). » **Scénarios pour le devenir du territoire européen** (2006-2007), p. 22.

3.16.2 Autres mesures en faveur de la biodiversité

Au niveau européen, la nouvelle PAC met l'accent sur la gestion de l'espace rural dans toutes ses composantes, ce qui peut avoir des conséquences sur le patrimoine naturel et la biodiversité.

Notons également que le Contrat d'avenir veut mettre en évidence le rôle écologique des acteurs de l'espace rural qui optent pour une pratique traditionnelle de l'agriculture, de la sylviculture, voire des autres activités pratiquées (pêche, chasse, apiculture...) ²⁷.

Parmi les tendances constatées au niveau de l'occupation du sol, on note l'augmentation des terres dites « vaines et vagues », qui peuvent potentiellement présenter un intérêt sur le plan écologique.

Patrimoine naturel

L'actualisation éventuelle du SDER devra bien entendu assurer la mise à jour des passages traitant de Natura 2000, mais aussi tenir compte des progrès espérés dans la définition d'un réseau écologique wallon répondant à la demande européenne (cf. *Agenda territorial*) et aux pratiques des pays voisins.

Si la difficulté de définir scientifiquement un tel réseau semble problématique, sa valeur comme outil de sensibilisation ne doit pas être négligée.

²⁷ Voir à ce sujet l'ouvrage de la CPDT *Gestion de l'espace rural, nature et paysages*, 2004.

3.17 PATRIMOINE PAYSAGER

Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement (Option VII.3)

Le chapitre du SDER sur le paysage fait déjà référence à la Convention de Florence qui sera ratifiée par la Région wallonne en 2001. Les mesures préconisées sont la mise en place d'outils de gestion, notamment pour évaluer l'impact paysager des actes d'aménagement et d'urbanisme, la réalisation de règlements régionaux d'intégration paysagère, l'identification des paysages et des pressions auxquelles ils sont soumis, le développement d'une politique de protection renforcée et la réalisation d'opérations de recomposition des paysages.

La Convention implique une reconnaissance juridique des paysages, un observatoire de surveillance de ceux-ci et des outils opérationnels pour leur requalification. Elle insiste aussi sur l'importance de la participation des acteurs et de la sensibilisation. Il s'agit aussi de proposer des mesures de gestion et de requalification dans un contexte transfrontalier. Notons enfin que la notion de paysage s'entend non seulement pour des points de vue remarquables mais également pour les paysages urbains, péri-urbains, industriels, etc. La démarche de mise en œuvre de la Convention devrait prochainement déboucher sur des décisions d'ordre législatif.

Parallèlement, l'actualisation de l'inventaire des périmètres d'intérêt paysager et de points de vue remarquables – qui pourraient être inscrits en surimpression au plan de secteur – sur la base de la méthode d'ADESA se poursuit (DGATLP). Les nouveaux outils mis en place dans le cadre des coopérations entre communes permettent aussi des actions conjointes en matière de paysage (réseau Leader+ et ses groupes d'action locale, parcs naturels, ...). Le SDER actualisé devrait aborder la nécessaire harmonisation de ces différentes approches.

L'implantation des éoliennes est un nouvel enjeu pour la sauvegarde du paysage. La Région wallonne a préféré ne pas adopter de cartographie globale des zones où ces éoliennes pourraient être implantées mais énoncer un cadre de référence rassemblant les principes à suivre. Ce document approuvé par le Gouvernement en 2002 devrait être actualisé.

Paysages

L'actualisation éventuelle du SDER permettrait d'aborder la nécessaire harmonisation des différents outils et pratiques qui concernent la dimension paysagère en Wallonie, toujours en référence à la Convention de Florence.

3.18 RESSOURCES NATURELLES

Protéger et gérer durablement les ressources (Option VII.4)

Les mesures du SDER concernant la protection et la gestion durable des ressources portent sur l'eau (protéger les captages, éviter la surexploitation des nappes, préconiser l'utilisation de l'eau de pluie, assurer l'épuration des eaux, etc.), les ressources du sol et du sous-sol (dépollution des sols, préservation des bonnes terres agricoles, exploitation parcimonieuse des ressources du sous-sol, gestion des carrières abandonnées, etc.) ainsi que l'utilisation rationnelle de l'énergie et la production des énergies renouvelables (ce dernier point a été abordé plus haut).

3.18.1 Eaux souterraines et de surface

Le SDER mentionne déjà les principales directions dans lesquelles agir pour assurer la protection des captages et l'assainissement des eaux de surface, mais une actualisation devrait ajouter l'approche nouvelle par sous-bassins hydrographiques (PASH). Les liens éventuels entre cette nouvelle approche territoriale et la planification spatiale devraient être explicités.

De même, le SDER actualisé pourrait préciser la portée territoriale des contrats de rivière. La nécessité d'une gestion spécifique des vallées en termes d'aménagement du territoire apparaît de plus en plus clairement, mais il n'est pas certain que les contrats de rivière soient les instruments les plus appropriés à cet enjeu, l'approche par sous-bassin hydrographique n'ayant pas toujours une cohérence du point de vue du développement territorial.

Quant aux mesures liées à la gestion des inondations, qu'il s'agisse de la délimitation des zones inondables ou des mesures de freinage et d'infiltration du ruissellement, également déjà évoquées dans le SDER, elles ont aujourd'hui été formalisées dans le cadre du Plan PLUIES qui regroupe toutes les mesures convergentes à mener par les différentes compétences administratives. En matière d'aménagement, les zones identifiées comme inondables feront l'objet d'une réglementation urbanistique visant notamment l'interdiction des constructions dans les zones les plus exposées.

Par rapport au plan de secteur, notons aussi que les captages (cf. SDER p. 218) n'y figurent plus, sans doute en raison de la situation évolutive de cette information. On sait par ailleurs que les zones de prévention autour de ces captages sont soumises à réglementation.

- « Alors que les fleuves et rivières récupèrent désormais des graves pollutions du passé en raison d'une réduction marquée des sources ponctuelles de pollution, la pollution diffuse se poursuivra encore pendant des décennies et constituera une menace à la qualité de l'eau potable dans de nombreuses régions, en Europe occidentale et orientale. Les zones susceptibles d'être particulièrement affectées dans les prochaines décennies sont le Bassin Parisien, les régions du Benelux, l'Italie du nord et le nord de l'Allemagne. La production intensive de biomasse énergétique devrait d'ailleurs probablement aggraver ce phénomène. » **Scénarios pour le devenir du territoire européen** (2007) p. 20.

Eaux souterraines et de surface

Concernant les eaux souterraines et de surface, l'éventuelle actualisation du SDER pourrait permettre de tenir compte de l'approche par sous-bassins hydrographiques (PASH) ainsi que de la délimitation des zones inondables et des mesures du plan PLUIES.

3.18.2 Extraction

Il ne semble pas y avoir de directives claires du Gouvernement en matière d'extraction, même si un « plan stratégique » dans ce domaine est prévu par la DPR (p. 72). Sans ôter la nécessité d'un tel plan, les règles de conduite actuellement appliquées devraient être explicitées et renforcées dans le SDER actualisé. Le secteur de l'extraction est en effet soumis à différentes pressions qui rendent nécessaire une position claire sur certaines questions comme la préservation des gisements rares. Les mesures prises par les régions voisines pour préserver leur propre patrimoine ne peuvent avoir pour conséquence un gaspillage des ressources non renouvelables de la Wallonie.

Extraction

L'éventuelle actualisation du SDER pourrait offrir la possibilité de donner des orientations stratégiques claires en matière d'extraction.

3.19 SENSIBILISATION ET RESPONSABILISATION

Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs (Objectif VIII)

Les options et mesures du SDER relatives à la sensibilisation et à la responsabilisation des acteurs visent à faire prendre conscience des enjeux liés aux usages de l'espace, à organiser des informations et des formations et à redynamiser la consultation et la concertation.

La Convention d'Aarhus entrée en vigueur en 2003 apporte une nouvelle actualité à cette thématique.

Le SDER actualisé pourrait également évoquer les rôles des conseillers en aménagement et en environnement et éco-conseillers ainsi que les modifications relatives aux enquêtes publiques et aux CCATM.

Le SDER pourrait insister davantage sur la nécessité d'une sensibilisation « grand public » aux modes d'urbanisation durables. Le renchérissement des prix pétroliers et gaziers et le réchauffement climatique constituent deux raisons de promouvoir une information plus poussée, qui ne doit pas se limiter aux économies liées aux usages domestiques, mais doit intégrer les bonnes pratiques en matière de localisation et de mobilité.

Globalement, l'actualisation du SDER devrait être l'occasion de réaffirmer la nécessité d'un débat public ouvert et transparent sur les enjeux de l'aménagement du territoire.

- « *Au vu de la très faible conscientisation de la population wallonne aux enjeux associés à ce problème et au vu de l'attachement qu'a le Wallon à notre modèle d'habitat très peu parcimonieux, il faudrait redoubler de pédagogie et de patience pour arriver à une évolution forte sur le sujet. Il convient particulièrement d'arriver à faire passer l'idée qu'une forte densité est compatible avec une haute qualité de vie.* » **Plans stratégiques des régions frontalières** (2006-2007) p. 9.

Sensibilisation et participation

S'il y a eu peu d'évolution en matière de sensibilisation et de participation au développement territorial depuis la réalisation du SDER, son actualisation pourrait être l'occasion de relancer un débat ouvert sur les grands enjeux en ce domaine.

4. BIBLIOGRAPHIE

- « Gouvernement thématique » consacré à la mobilité, Communiqué de presse du 19 avril 2007, site du Gouvernement wallon.
- « Gouvernement thématique » consacré au tourisme, Communiqué de presse du 1^{er} mars 2007, site du Gouvernement wallon.
- *Agenda territorial de l'Union européenne. Vers une Europe plus compétitive et durable avec des régions diverses*, accepté à l'occasion de la Réunion informelle des ministres du Développement urbain et de la Cohésion territoriale le 24/25 mai 2007 à Leipzig.
- *Avant-projet de stratégie nationale de la Belgique pour la biodiversité 2006-2016*, Service public fédéral - Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, 2006.
- *Avis A 870 relatif au projet de Plan Air-Climat* adopté par le Bureau du CESRW le 21 mai 2007.
- *Cadre de référence pour l'implantation d'éoliennes en Région wallonne* approuvé par le Gouvernement wallon le 18 juillet 2002.
- *Cadre de référence stratégique national – Versant wallon (Politique régionale européenne 2007-2012)*, adopté le 22 juin 2006 par le Gouvernement wallon.
- *Changement climatique et transition énergétique : dépasser la crise (Les apports de la science et de la technologie au développement durable, t.1)*, rapport de P. Laffitte et Cl. Saunier à l'Assemblée nationale française, juin 2006, www.senat.fr/rap/r05-426/r05-4261.pdf
- *Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, Territoires 2030 n°2, décembre 2005, DATAR-DIACT, 113 pp. Notamment : *Facteur 4 et aménagement du territoire*, Pierre RADANNE
- *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*, adoptée par les Ministres en charge du développement urbain des Etats membres de l'UE le 25 mai 2007 à Leipzig.
- *Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine* (CWATUP).
- *Cohésion territoriale de l'Union européenne – La gestation ambiguë d'un ambitieux projet politique*, Ph. Doucet, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n° 64, juin 2007.
- *Contrat d'avenir pour les Wallonnes et les Wallons* (CAWW), 2005.
- *Convention (d'Aarhus) pour l'accès à l'information, la participation du public aux processus décisionnels liés à l'environnement et l'accès à la justice pour les matières environnementales*, 1998, entrée en vigueur en Belgique le 21 avril 2003.
- *Convention européenne du paysage* (Convention de Florence), 2000, ratifiée par la Région wallonne le 20 décembre 2001.
- *Déclaration de politique régionale* (DPR), 2004.
- *Etalement urbain en Europe*, EEA Briefing 2006/04, 4 pp., http://reports.eea.europa.eu/briefing_2006_4/fr/eea_briefing_4_2006-FR.pdf.
- *Gestion de l'espace rural, nature et paysages en Wallonie*, Etudes et documents CPDT n° 5, 2004.
- *Impact des changements climatiques en Belgique*, dir. Ph. Marbaix et J.-P. Van Ypersele, UCL – Greenpeace, 2004 (www.astr.ucl.ac.be/users/marbaix/impacts/home.html)
- Intelliterwal, site de la plate-forme « Intelligence territoriale wallonne » : www.intelliterwal.net.
- *L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne. Vers une cohésion territoriale européenne plus forte au regard des ambitions de Lisbonne et de Göteborg. Document de référence pour l'Agenda territorial de l'Union européenne*, 2007.
- *L'utilisation rationnelle du territoire aux Pays-Bas : une nouvelle approche*, Synthèse de la Nota Ruimte de 2004 du Gouvernement néerlandais, anonyme, s.d.
- *La dimension urbaine des politiques communautaires pour la période 2007-2013*, Guide, première partie, Commission européenne, Groupe interservices développement urbain, 2007.
- *La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession. Une aide à la cohérence des choix résidentiel*, Direction régionale de l'Équipement – Ile-de-France, 2005.

- *La stratégie pour le programme wallon de développement rural 2007-2013, Plan régional stratégique*, Région wallonne, 51 pp.
- *La Wallonie à l'écoute du monde. Dix tendances lourdes pour une prospective territoriale à l'horizon 2020*, Institut Jules Destrée, 2002.
- *L'aménagement en 50 tendances*, sous la direction de S. Wachter, L'Aube/DATAR, 2002.
- *Le développement urbain intégré, condition indispensable à la durabilité des villes européennes*, Institut allemand d'urbanisme (DIFU), 26 mars 2007, www.bmvbs.de/Anlage/original_991530/Le-d-veloppement-urbain-int-gr-condition-indispensable-la-durabilite-des-villes-europ-ennes.pdf.
- *Les actions prioritaires pour l'avenir wallon (« Plan Marshall »)*, 2005.
- *Les communautés urbaines*, CPDT, 2003.
- *Les coûts de la désurbanisation*, CPDT, 2002.
- *Les devenirs du territoire. Scénarios territoriaux pour l'Europe*, ESPON / DIACT, 2007.
- *Les territoires paysagers de Wallonie*, Etudes et documents CPDT n° 4, 2004.
- *L'occupation du sol en Wallonie*, CPDT, 2005.
- *Maîtriser l'étalement urbain. Bonnes pratiques de villes européennes et américaines*, Martin Cahn, ADEME Nord-Pas-de-Calais, septembre 2003, www.energie-cites.org/IMG/pdf/eda_etalement_urbain_fr.pdf.
- *Nord-Pas-de-Calais 1975-2005, Le grand tournant*, Pierre Veltz et Laurent Davezies, éd. de l'Aube, 2005.
- Note de travail sur les enjeux des études ESPON I en termes d'utilisation par la Région et de perspectives par rapport à ESPON II, CPDT-ULB, septembre 2006 + annexe 3
- Orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion économique, sociale et territoriale pour 2007-2013, Journal officiel de l'Union européenne, 21/10/2006.
- *Pic du pétrole et pic du gaz*, Patrick Brocorens, Université de Mons-Hainaut, février 2007, www.statbel.fgov.be/studies/thesis_fr.asp?n=284.
- Plan stratégique transversal *Création d'activités économiques et d'emplois* (PST 1), s.d.
- Plan stratégique transversal *Plus de cohésion sociale en région wallonne* (PST 3), 2005.
- *Plans stratégiques des régions frontalières*, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, septembre 2006 et juin 2007.
- *Polysémie de la densité... Comment vivre avec...*, Marc Wiel, colloque Denses-Cités du 20 décembre 2006, sur www.urbaplus.org/IMG/pdf/MarcWiel_DefDensite.pdf.
- *Pour une meilleure prise en compte des paysages*, Plaquette CPDT n° 4, 2004.
- *Pour une prospective de la politique du rail en Wallonie*, Philippe Destatte, 2005.
- *Principes directeurs pour le développement territorial durable du Continent européen et Recommandations*, Conférence des ministres responsables de l'aménagement du territoire, Conseil de l'Europe, 2000 et 2002.
- *Programme opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région » Coopération territoriale européenne 2007-2013*, 8 février 2007.
- *Programme opérationnel Objectif 3 Coopération territoriale transnationale Europe du Nord-Ouest (ENO)* (www.nweurope.org/page/document.php?p=182)
- *Projet de Plan Air-Climat* adopté provisoirement par le Gouvernement wallon le 15 mars 2007.
- *Promouvoir les biocarburants comme alternative crédible au pétrole dans les transports*, mémo 07/5 de la Commission européenne du 10 janvier 2007, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/5&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>.
- *Prospective des espaces européens*, séminaire Prospective Info, DATAR, 2005.
- *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, CPDT, 2005.
- *Quel rôle pour l'aménagement du territoire en Wallonie à l'heure de la cohésion territoriale européenne ?*, Ph. De Boe, Th. Hanquet et D. Sarlet, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n° 64, juin 2007
- *Rapport analytique sur l'état de l'environnement wallon 2006-2007*, Région wallonne, 2007.
- Rapport d'activités de la DGATLP 2005.

- *Rapport intérimaire sur la cohésion territoriale (Résultats préliminaires des études de l'ORATE et de la Commission européenne)*, DG Politique régionale, 2004.
- *Rapport régional wallon de mise en œuvre et d'application des dispositions de la Convention d'Aarhus*, 20 janvier 2005.
- Rapport spécial du groupe de travail III du GIEC, *Questions méthodologiques et technologiques dans le transfert de technologie*, Résumé, sur www.grida.no/climate/ipcc/spmpdf/srft-f.pdf.
- Rapports de la CPDT (divers)
- *Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie*, CPDT, 2002.
- *Scenarii d'évolution du territoire européen en relation avec le SDEC et la cohésion*, intervention de Jacques Robert au Séminaire de prospective territoriale de Beez (Namur) le 21 avril 2005.
- *Scénarios pour le devenir du territoire européen*, ESPON / DIACT, 2007.
- *Schéma de développement de l'espace régional*, 1999.
- *Transport, énergie, mobilité*, Lettre mensuelle socio-économique n°120, novembre 2006, Conseil central de l'économie, pp. 15-35, www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/11-06.pdf.
- *Un nouveau partenariat pour la cohésion. Convergence compétitivité coopération* (Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale), Commission européenne, février 2004.
- *Une politique de cohésion pour soutenir la croissance et l'emploi, Orientations stratégiques communautaires 2007-2013*, Communication de la Commission, 5 juillet 2005.
- *Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport « Potentials for polycentric development in Europe »*, J.-P. Carrière dans *Analyses et débats*, mai 2005, DATAR.
- *Wallonie 2020*, Institut Jules Destrée, 2006.

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	1
1.1 Objectifs et limites de ce document	1
1.2 Contenu de ce document.....	1
2. NOUVEAUX ENJEUX ET NOUVEAUX MOYENS	2
2.1 Energie et climat	2
2.1.1 Réchauffement climatique	2
2.1.2 Croissance des prix pétroliers.....	3
2.1.3 Mesures à prendre.....	4
2.2 Politique de la ville	6
2.3 Vieillesse	7
2.4 Nouveaux moyens.....	8
2.4.1 Partenariats public-privé	8
2.4.2 Evaluation et prospective	8
2.4.3 Systèmes d'information géographique	8
3. ACTUALISATION DES OBJECTIFS ET OPTIONS DU SDER	9
3.1 Structure spatiale régionale.....	9
3.1.1 Projet de structure spatiale	9
3.1.2 Coopération entre communes.....	10
3.2 Plan de secteur	11
3.3 Etalement urbain	12
3.4 Politique foncière.....	16
3.5 Zones dégradées.....	16
3.6 Dimension suparégionale.....	17
3.7 Logement	22
3.8 Commerces, services, équipements.....	23
3.8.1 Commerces et services	23
3.8.2 Economie résidentielle	23
3.9 Risques naturels et technologiques	24
3.10 Atouts économiques.....	26
3.10.1 Pôles de compétitivité et clusters	26
3.11 Besoins économiques.....	28
3.11.1 Zones franches	28
3.11.2 Logistique.....	29
3.12 Agriculture et forêts.....	30
3.12.1 Agriculture	30
3.12.2 Forêt.....	31
3.13 Tourisme	32
3.14 Mobilité.....	33
3.14.1 Mesures générales favorisant le report de mode	34
3.14.2 Chemin de fer.....	35
3.14.3 Transports en commun (bus).....	36
3.14.4 Transport fluvial	36
3.14.5 Aéroports.....	36
3.14.6 Technologies de l'information et de la communication.....	37
3.15 Patrimoine bâti.....	37
3.16 Patrimoine naturel.....	38
3.16.1 Natura 2000 et réseau écologique	38
3.16.2 Autres mesures en faveur de la biodiversité.....	39
3.17 Patrimoine paysager.....	40
3.18 Ressources naturelles.....	40
3.18.1 Eaux souterraines et de surface	40
3.18.2 Extraction.....	41
3.19 Sensibilisation et responsabilisation	41
4. BIBLIOGRAPHIE	43