

**SUBVENTION 2009-2010**  
**Septembre 2010**

**VEILLES TERRITORIALES**  
**ETAT D'AVANCEMENT**

**VEILLE 1. STRATEGIES DES REGIONS FRONTALIERES**





## TABLE DES MATIÈRES

|   |    |
|---|----|
| Table des matières.....   | 3  |
| Objectifs de travail et liste des documents à analyser .....  | 4  |
| 1. Plan directeur sectoriel sur les zones d'activités économiques (GDL).....  | 5  |
| 2. SRADDT : Objectif PICARDIE 2030 .....  | 12 |
| 2.1 Impression générale concernant le document.....   | 12 |
| 2.2 Mise en contexte, cadre et force juridique .....  | 12 |
| 2.3 Structure du document .....   | 15 |
| 2.4 Méthodologie utilisée dans le cadre de l'élaboration du document .....  | 15 |
| 2.5 Approche thématique.....  | 18 |
| 2.5.1 Structurer l'espace .....   | 18 |
| 2.5.2 Répondre aux besoins primordiaux .....  | 27 |
| 2.5.3 Contribuer à la création d'emplois.....   | 30 |
| 2.5.4 Améliorer l'accessibilité et gérer la mobilité .....  | 40 |
| 2.5.5 Valoriser le patrimoine et gérer les ressources.....  | 42 |
| 2.5.6 Sensibiliser et responsabiliser les acteurs .....   | 44 |
| 2.6 Conclusions .....   | 44 |
| 3. La Région de Bruxelles-capitale.....   | 46 |
| 3.1 Le projet de plan régional des déplacements (Iris 2).....   | 46 |
| 3.2 Le projet de Plan régional de Développement Durable (PRDD) .....  | 54 |
| 4. Note de consultation publique précédant l'étude d'incidences – Plan d'exécution spatiale pour la <i>Vlaamse strategische gebied rond Brussel</i> (VSGB)..... | 56 |
| 5. Documents parus récemment dans les régions frontalières de la Wallonie.....  | 58 |
| Bibliographie.....  | 60 |
| Grand-Duché de Luxembourg.....  | 60 |
| Région Picardie.....  | 60 |
| Région de Bruxelles-Capitale.....   | 61 |
| Zone stratégique flamande autour de Bruxelles .....   | 61 |

## **OBJECTIFS DE TRAVAIL ET LISTE DES DOCUMENTS À ANALYSER<sup>1</sup>**

L'objectif principal de la veille stratégique des régions frontalières consiste à prendre connaissance et à informer les décideurs politiques et les administrations des éléments les plus pertinents des documents d'orientation en matière de développement territorial qui sont en cours d'élaboration ou déjà adoptés dans les régions frontalières de la Wallonie.

La poursuite des recherches effectuées antérieurement sur les plans stratégiques des régions frontalières est axée sur trois enjeux centraux pour la Région wallonne :

- Tout d'abord, l'étude des documents pertinents chez nos voisins doit permettre d'en retirer toute une série de « bonnes pratiques » applicables en Région wallonne. Cette approche comparative vise à identifier diverses pistes en vue d'une adaptation/amélioration des outils existants en Wallonie et notamment du SDER ;
- Ensuite, la capacité de connaître et d'analyser les intentions de nos voisins a pour but de prévoir les conséquences éventuelles sur le territoire wallon du développement d'outils/projets dans les pays frontaliers en termes de développement territorial et économique ;
- Cette expertise doit aussi permettre à la DAR ou au Gouvernement de réagir aux sollicitations en provenance des régions voisines concernant l'élaboration de documents ayant une relation avec la coopération interrégionale ; ces consultations étant de plus en plus souvent prévues par les textes européens.

Dans le cadre de ce rapport, nous présenterons les documents suivants :

- Le Plan directeur sectoriel sur les Zones d'activité économique du Grand-Duché de Luxembourg ;
- Le Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) Picardie Objectif 2030 ;
- Le projet de plan Iris 2 (des déplacements) et le projet de Plan régional de Développement Durable (PRDD) de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- Une note brève sur le projet de MER-GRUP (étude d'incidences environnementales concernant le plan d'exécution régional pour la zone urbaine – stratégique – flamande autour de Bruxelles) ;
- Un aperçu des plans en cours d'élaboration ou parus récemment dans les régions frontalières de la Wallonie.

---

<sup>1</sup> Auteurs : Zoé Lejeune (Chercheur – ULg-Lepur) et Jean-Marc Lambotte (Pilote – ULg-Lepur).

## 1. PLAN DIRECTEUR SECTORIEL SUR LES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES (GDL)

Le plan directeur sectoriel Zones d'activité économique (PSZAE) a été présenté en mars 2009 par deux ministres luxembourgeois : Jean-Marie Halsdorf (Intérieur et Aménagement du territoire) et Jeannot Krecké (Economie et Commerce Extérieur). L'étude de ce document achève notre analyse des principaux documents luxembourgeois parus ces dernières années dans la cadre de la présente expertise, à savoir le Programme Directeur de l'Aménagement du territoire (PDAT), l'IVL (le Concept intégré du Développement spatial et des Transports) ainsi qu'une série de quatre plans directeurs sectoriels, toujours à l'état d'avant-projets et présentés entre fin 2008 et début 2009. Nous rappelons dans le cadre du présent rapport qu'une note récapitulative sera produite en ce qui concerne l'ensemble de ces documents luxembourgeois.

Le PSZAE est supposé, aux dires des ministères concernés, « *répondre, d'une part, aux attentes et intérêts des acteurs économiques tant quantitativement que qualitativement et, d'autre part, aux exigences d'une politique d'aménagement du territoire cohérente et intégrative grâce à une répartition géographique et fonctionnelle adéquate des zones d'activités économiques* »<sup>2</sup>. Malgré cette présentation ambitieuse, d'un point de vue purement aménagiste, nous pouvons affirmer que ce plan sectoriel ne présente que très peu d'éléments intéressants et innovants. En effet, le document se limite essentiellement à présenter les besoins futurs en termes d'espaces pour les zones d'activités économiques (aux niveaux local, régional et national) au vu du développement économique et de l'emploi prévu pour 2030 ainsi qu'à déterminer quelques conditions pour le développement de nouvelles surfaces dédiées au commerce. Nous ne pourrons dès lors en retirer que peu d'éléments susceptibles d'orienter le gouvernement et l'administration de la Région wallonne dans ce domaine.

L'avant-projet de PSZAE ne présente que les informations « écrites » mais pas encore les éléments graphiques dans le sens où il ne donne pas la localisation des ZAE à créer/à étendre pour éviter la spéculation et les effets Nimby. Il est conçu à un double horizon : 2020 et 2030, avec une série d'évaluations intermédiaires régulières prévues. Comme ce fut le cas pour les autres plans sectoriels luxembourgeois, différents ministères ont été associés à l'élaboration de ce document : Classes Moyennes, Tourisme et Logement, Aménagement du territoire, Environnement, Transports, Travail et Emploi ainsi que Travaux Publics. Nous ne reviendrons pas ici sur l'articulation des plans sectoriels avec les autres documents de l'aménagement du territoire au Luxembourg, ces éléments ayant déjà été exposés dans le cadre des précédents rapports (coordination entre plans sectoriels, monitoring et mise à jour, etc.).

Dans le cadre de notre analyse, nous développerons deux thématiques : d'une part, les zones d'activités économiques et, d'autre part, le commerce.

Le plan sectoriel ZAE apporte essentiellement trois nouveaux éléments :

1. Une estimation des besoins en terrains pour les activités économiques à l'horizon 2030 ;
2. Une nouvelle typologie des zones d'activités économiques ;
3. Quelques aspects réglementaires.

<sup>2</sup> Présentation de l'avant-projet du plan sectoriel « Zones d'activités économiques », 23 mars 2009, [en ligne] : [http://www.gouvernement.lu/salle\\_presse/actualite/2009/03-mars/23-halsdorf-plans/index.html](http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2009/03-mars/23-halsdorf-plans/index.html), consulté le 28 juillet 2010.

Dans un premier temps, le PSZAE réalise une estimation des besoins en terrains pour les zones d'activités économiques à l'horizon 2030, sur base d'une estimation de la croissance économique (moyenne à long terme 4%/an du PIB) et de l'emploi (2,5%/an).

**Tableau 1** : Besoins d'espace en ZAE pour 2030

| Types de zones d'activités économiques | Total (ha) | Potentiel (ha) |
|--|------------|----------------|
| communales                             | 2.421      | 708            |
| régionales                             | 343        | 158            |
| nationales                             | 758        | 300            |
| autres (études, public, mixte)         | 550        | 292            |
| TOTAL                                  | 4.072      | 1.458          |

**Source** : Présentation de l'avant-projet du plan sectoriel « Zones d'activités économiques », 23 mars 2009, [en ligne] : [http://www.gouvernement.lu/salle\\_presse/actualite/2009/03-mars/23-halsdorf-plans/index.html](http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2009/03-mars/23-halsdorf-plans/index.html), consulté le 2 août 2010.

**Tableau 2** : Répartition des hectares de terrain en ZAE à créer d'ici 2020 selon le PSZAE, selon la typologie des ZAE

|   |               |
|---|---------------|
| Neue Nationale Gewerbezone                              | 70 ha         |
| Zusätzliche regionale Gewerbeflächen (Neu, Erweiterung) | 338 ha        |
| Kommunale Gewerbezone mit besonderem Steuerungsbedarf   | 70 ha         |
| Rückklassierung von Potenzialflächen mit Planungsrecht  | 60 ha         |
| Sondernutzungen von nationalem Interesse                | zu definieren |

**Source** : PSZAE, p. 62.

Dans un deuxième temps, une nouvelle typologie des zones d'activités économiques a été imaginée : ZAE communale, régionale ou nationale ; ces trois types étant ensuite subdivisés en sous-catégories.

Sur base de trois critères, à savoir les possibilités de développement de l'accessibilité du site au réseau routier et au rail, la mixité fonctionnelle et la mixité de taille des entreprises installées sur la zone et les possibilités d'extension, un classement des sites au « profil favorable » et des « zones problématiques » a été réalisé.

« Les sites favorables répondent aux exigences suivantes :

- Bonne accessibilité par la route et le rail, ou de bonnes capacités de mise en œuvre des exigences du plan directeur sectoriel transport ;
- La zone se localise près de la frontière (intégration des problématiques des navettes) ;
- Les surfaces à vocation économique sont régionalement équitablement distribuées ;
- La conservation des systèmes naturels et la préservation du paysage sont assurées ;
- Les exigences structurelles identifiées par l'IVL sont prises en compte.

Ainsi la classification des zones s'organise à présent selon 4 objectifs :

- La désignation de nouvelles zones d'intérêt national ;
- La désignation des extensions de zones d'intérêt régional ;

- *La désignation des extensions de zones d'intérêt local existantes ;*
- *La désignation de nouvelles zones d'intérêt régional ».*

Un des objectifs principaux du PSZAE est de renforcer le poids des zones régionales par rapport à ce qui existe aujourd'hui (prédominance des zones locales : actuellement 64% des surfaces totales, contre 7,5% pour les ZAE régionales et 16,5% pour les ZAE nationales).

Trois types de zones sont dès lors identifiés :

- Les zones nationales, qui peuvent être des ZAE à caractère national ou spécifiques à caractère national (c'est-à-dire que des secteurs d'activités spécifiques s'y trouvent : Zones Technologies de la Santé, Parc des Expositions,...). Elles sont financées par l'Etat. Les activités qui se développeront dans les zones non spécifiques devront faire partie des secteurs moteurs identifiés par l'Etat luxembourgeois, à savoir notamment les TIC (technologies de l'information et de la communication), la logistique, la finance, la santé et l'industrie médicale, etc. ;
- Les zones régionales : elles sont de deux « types » (I et II). Le type I correspond à des zones d'activités artisanales, gérées par un « consortium » public-privé ; l'implantation des entreprises sera décidée en concertation avec l'Etat. Le commerce de détail y sera exclu (sauf exception). Les zones de type II sont des zones de coopération intercommunale gérées par des syndicats intercommunaux. Selon cet avant-projet de PDS ZAE (pp. 34-36), la Zone d'activités artisanales à caractère régional TYPE I est réservée à des activités industrielles légères, artisanales, commerce de gros, transport ou logistique ainsi que des prestations de service directement liées. Pour sa part, la Zone d'activités économiques à caractère régional TYPE II est réservée à des activités industrielles légères, artisanales, commerce de gros, transport ou logistique ainsi que des prestations de service directement liées, de même qu'à des activités de commerce de détail jusqu'à concurrence d'une surface de vente de 2.000 m<sup>2</sup> ainsi qu'à des activités de service professionnels ou administratifs jusqu'à une surface construite brute maximale de 3.500 m<sup>2</sup> ;
- Les Zones locales : il s'agit de zones industrielles ou de ZAE (les anciennes catégories sont maintenues : cf. règlement grand-ducal du 25 octobre 2004). La réglementation du PSZAE prévoit une limitation des extensions de ZAE pour les communes à 2 hectares jusqu'en 2020.

Le plan ZAE procède ensuite à l'identification des zones d'activités existantes qui « collent » avec les définitions des différentes zones identifiées dans la typologie ci-dessus.

Ces nouveaux éléments apportés par le PSZAE ont notamment pour objectif affiché d'assurer une meilleure répartition du développement économique, notamment afin de renforcer les zones les plus faibles et de contrecarrer la surconcentration des activités économiques autour de Luxembourg ville.

Ainsi les objectifs du PSZAE y sont résumés comme suit :

- *« Identification des besoins en surfaces de développement économique actuel et à venir ;*
- *Formulation des réglementations qui serviront à l'amélioration de la structure économique ;*
- *Aménagement du territoire dans le sens de l'objectif global de développement durable ;*
- *Assurer un potentiel spatial suffisant au développement de l'activité économique ;*
- *Examiner les besoins de transport et envisager des options ;*
- *Examiner les aspects environnementaux, par exemple la prise en compte de la protection des paysages et des biotopes sensibles ;*
- *Intégration d'objectifs différents et d'évaluations, dans une stratégie cohérente de développement industriel ».*

Le principal élément d'une politique d'aménagement du territoire qui apparaît dans ce document est la volonté d'assurer une « répartition spatiale équilibrée et adéquate » des zones d'activités économiques locales, régionales et nationales. L'objectif principal consistera dès lors, comme nous l'avons mentionné, à orienter le développement des nouvelles zones d'activités économiques vers une gestion régionale.

IDELUX (l'Intercommunale de développement économique de la province du Luxembourg) a réalisé en février 2010 une étude relative au développement des zones d'activités économiques au Grand-Duché de Luxembourg<sup>3</sup>. Si la plupart des informations que l'intercommunale rassemble dans ce document sont directement issues du plan sectoriel ZAE du Grand-Duché de Luxembourg (besoins de création/extension de ZAE à l'horizon 2030, typologie des ZAE, réglementation concernant le commerce dans les ZAE, etc.), il apporte une série d'indications pertinentes sur les impacts transfrontaliers potentiels du développement de zones d'activités économiques proches de la frontière belge. En effet, la note en question conclut notamment que « *le Gouvernement [luxembourgeois] se veut également très prudent et protectionniste sur le développement des nouvelles zones* ». La note d'IDELUX se poursuit : « *La concurrence directe pourra s'opérer sur les zones transfrontalières en premier lieu. Citons :*

- *La zone de Grass qui va compter une vingtaine d'ha de terrains disponibles, et qui se situe juste derrière l'IKEA, soit à quelques centaines de mètres de la zone en phase de mise en œuvre d'IDELUX ;*
- *La zone de Pétange Grand Bis, reprise en zone nationale et régionale, à proximité directe du PED ;*
- *Les zones existantes et extensions prévues à Troisvierges situées à la frontière de la commune de Gouvy. A noter que dans la zone de Schmiede, on retrouve une scierie qui envisageait de s'étendre ;*
- *Enfin dans une moindre mesure, la zone régionale de Redange et les zones communales de Beckerich, spécialisées en développement durable, qui pourraient faire de l'ombre à nos projets sur la N4 (Tontelange, Fauvillers) »<sup>4</sup>.*

Rappelons cependant que le PSZAE n'apporte aucune indication précise sur la localisation future des zones d'activités économiques afin d'éviter toute spéculation. Il semble toutefois qu'aucun critère précis ne soit apporté afin de préciser les localisations potentielles les plus adéquates, notamment en termes d'accessibilité par les alternatives à la voiture ou de mixité des fonctions dans les sites potentiels.

La politique relative à la localisation du commerce de détail au Grand-Duché de Luxembourg a déjà été largement présentée dans le cadre du benchmarking réalisé à l'occasion de l'expertise commerce menée en 2009 dans le cadre de la CPDT<sup>5</sup>. Nous rappellerons ici rapidement les principaux éléments qui avaient été retirés de cette analyse qui incluait notamment le PSZAE et renvoyons aux documents produits dans ce cadre pour de plus amples informations.

Pour aborder cette thématique, l'avant-projet de ZAE présente les constats suivants :

« *En ce qui concerne le commerce, les autorités partent de plusieurs constats :*

<sup>3</sup> IDELUX, Note concernant le développement des zones d'activités économiques au Grand-Duché de Luxembourg, 22 février 2010, 23p.

<sup>4</sup> Ibid, pp. 22-23.

<sup>5</sup> LAMBOTTE J.-M., LANGHOR M. et PETERS P., Expertise spécifique 1 Implantations commerciales, Annexe 5 : Politique relative à la localisation du commerce de détail au Grand-Duché de Luxembourg, Rapport final subvention 2008-2009, septembre 2009, 31p.



1. *Le Grand-Duché de Luxembourg dispose d'environ 1 million m<sup>2</sup> de surface de vente dans le commerce de détail (2 m<sup>2</sup>/hab.) et 250.000 m<sup>2</sup> s'y rajouteront jusqu'en 2012 sur base des permis déjà octroyés.*
2. *Des changements structurels (ex : modification de l'offre) et des développements de la demande (ex : accroissement de la population et de l'emploi) peuvent mener à des besoins accrus de surface commerciale.*
3. *Par le passé, des zones communales ont été utilisées pour l'implantation de commerces alors qu'elles ne doivent pas poursuivre ce but. Des entreprises artisanales y manquent dès lors de surface. De plus, de manière non coordonnée, une concentration de tels commerces a mené à la création de véritables centres commerciaux.*

*Les autorités ont dès lors décidé de promulguer de nouveaux règlements pour mieux orienter le développement commercial à l'avenir. C'est ainsi que le commerce de détail est interdit dans les zones nationales telles que définies pp. 34-36 de ce PDS ZAE. Des surfaces de vente de max. 2.000 m<sup>2</sup> sont permises dans les zones d'activités régionales de TYPE I pour des entreprises de production, si cette vente est directement liée à l'activité de l'entreprise. La vente de voitures n'est pas permise dans les zones régionales de TYPE I et limitée à 2.000 m<sup>2</sup> dans les zones régionales de TYPE II.*

*Sauf exception, les grandes surfaces commerciales, c.à.d. celles offrant une surface de vente de plus de 2.000 m<sup>2</sup> ne sont pas permises dans des zones communales. Les surfaces entre 2.000 m<sup>2</sup> et 10.000 m<sup>2</sup> sont autorisées dans des zones spéciales, des zones mixtes à caractère central et des zones mixtes à caractère urbain (selon le Règlement grand-ducal du 25 octobre 2004 concernant le contenu du plan d'aménagement général d'une commune). Les surfaces de plus de 10.000 m<sup>2</sup> ne sont permises que dans des zones spéciales et des zones mixtes à caractère central.*

*Le PDS ZAE définit également les critères pour la désignation des zones dans lesquelles les grandes surfaces commerciales (> 2.000 m<sup>2</sup>) sont autorisées :*

1. *Le réseau routier doit être apte à faire face aux développements futurs des zones (à prouver par une étude de mobilité) ;*
2. *Une qualité minimale de desserte par les transports en commun doit être garantie (une connexion doit être au minimum assurée toutes les demi-heures) ;*
3. *Le site doit être repris dans un centre de développement et d'attraction ou se trouver dans un lieu de grande centralité au niveau du Programme Directeur ;*
4. *L'offre de produits et la superficie de la surface commerciale doivent se trouver dans une relation équilibrée avec l'environnement régional. Les incidences sur les équipements et infrastructures, le trafic, l'approvisionnement de la population de la commune elle-même ou des communes voisines, la configuration de l'agglomération ou du paysage ainsi que le milieu naturel doivent être étudiées.*

*Bien entendu les surfaces commerciales qui se sont installées dans des zones non conformes avant l'entrée en vigueur du PS ZAE peuvent y rester et s'étendre (sous certaines conditions).*

*Néanmoins il existe encore quelques exceptions qui visent à permettre l'implantation de surfaces commerciales de moins de 10.000 m<sup>2</sup> de surface de vente dans des zones communales et des zones régionales de TYPE II. Le permis y est lié à différentes conditions :*

- A. *La demande doit être motivée par le Collège échevinal de la commune concernée voire par le bureau exécutif du syndicat intercommunal pour une zone régionale. Cette demande est à adresser au Ministre de l'intérieur qui la soumet pour prise de décision au Gouvernement ;*
- B. *Cette exception ne concerne que les surfaces de vente pour les branches commerciales principales suivantes : l'ameublement, le bâtiment et l'équipement du*

*foyer, l'agriculture, les sports et loisirs, les moyens de transports automoteurs et l'électroménager ;*

*C. Les critères définis ci-dessus (1 à 4) pour la désignation des zones dans lesquelles les grandes surfaces commerciales sont autorisées doivent être respectés ;*

*D. Il doit y avoir création d'emplois et l'approvisionnement de la population au niveau local ou régional doit être amélioré. Il peut être tenu compte de la situation d'approvisionnement transfrontalière.*

*Enfin, pour des surfaces commerciales d'importance nationale et de caractère unique, il peut être dérogé aux critères 2 et 3 mentionnés ci-dessus.*

*En conclusion, on observe que les intentions visant à limiter les implantations commerciales au sein des zones d'activités économiques sont clairement énoncées dans cet avant-projet. De plus, pour la désignation des zones d'activités susceptibles d'accueillir les commerces dont la surface de vente dépasse les 2 000 m<sup>2</sup>, l'accessibilité par les transports en commun impliquant une fréquence de desserte soutenue est explicitement imposée. Cependant, le PDS ZAE reste au global assez peu contraignant vis-à-vis du développement commercial en périphérie des noyaux d'habitat en ne fixant pas de règle pour les commerces de moins de 2 000 m<sup>2</sup> de surface de vente (sauf l'interdiction dans les zones nationales et régionales de type I) et en prévoyant diverses exceptions à celles retenues, notamment pour des projets visant à capter le pouvoir d'achat transfrontalier*

*[...] De nouvelles implantations commerciales visant explicitement à capter le pouvoir d'achat de la clientèle belge sont nombreuses à avoir obtenu ces dernières années une autorisation particulière. Citons ainsi :*

- en 2003, un nouveau centre commercial de 5 345 m<sup>2</sup> à Differdange (près d'Athus) et un agrandissement de 1 995 m<sup>2</sup> du centre commercial Knäuf à Pommerloch (près de Bastogne) ;*
- en 2004, un agrandissement de 3 603 m<sup>2</sup> du Pall Center d'Oberpallen (près d'Arlon et d'Attert) ;*
- en 2005, un agrandissement de 1 217 m<sup>2</sup> du Centre commercial Massen à Weiswampach (près de Gouvy et Burg-Reuland)*
- en 2006, un nouveau magasin de meubles de 9 999 m<sup>2</sup> à Capellen (près d'Arlon) et un agrandissement de 10 030 m<sup>2</sup> du centre commercial Knäuf à Schmiede (près de Gouvy) ;*
- en 2007, un agrandissement de 5000 m<sup>2</sup> du magasin de meubles accordé l'année précédente à Capellen.».*

## **Conclusion**

Cette étude du plan directeur sectoriel relatif aux zones d'activité économique confirme l'impression de « trop peu » quant au contenu et aux objectifs de ce plan. En effet, comme nous l'avons mentionné dès notre introduction, ce plan s'est contenté de définir :

- une orientation principale que le PS ZAE veut donner : orienter la gestion de nouvelles ZAE vers le niveau régional (par les syndicats intercommunaux) ; ces zones sont actuellement majoritairement gérées au niveau local (ou national) ;*
- peu de règles concernant la localisation précise des ZAE, la gestion parcimonieuse du sol, l'accessibilité aux TC, etc. sont mentionnées dans ce plan. Ce projet de PS ZAE manque donc partiellement son objectif puisqu'il élude une partie des considérations aménagistes ;*
- une préférence pour les localisations proches de la frontière pour éviter notamment de renforcer l'engorgement routier autour de l'agglomération de Luxembourg ville ;*
- l'implantation des commerces, qui est limitée dans les zones d'activité économique au Luxembourg. En effet, le plan précise explicitement que les commerces ne seront*

pas autorisés dans les zones nationales et régionales de type I. Des commerces peuvent par contre être implantés, jusqu'à 2000m<sup>2</sup>, dans zones régionales type II et communales. Les implantations commerciales de plus de 2000m<sup>2</sup> ne seront autorisées que dans les ZAE régionales de type II et communales, s'il y a une bonne accessibilité en bus.

Cette analyse, qui clôture notre étude des plans directeurs sectoriels luxembourgeois, confirme le sentiment d'un « échec » partiel de la démarche d'opérationnalisation poursuivie par le Grand-Duché de Luxembourg dans ce cadre. En effet, ces plans ont rarement su se départir de l'approche sectorielle pour développer une véritable optique d'aménagement du territoire mettant en œuvre la nécessaire transversalité de ces politiques.

Ces plans doivent cependant être évalués régulièrement et pourraient donc intégrer au fur et à mesure plus d'éléments précis et chiffrés à atteindre à l'horizon 2020 ou 2030.

## 2. SRADDT : OBJECTIF PICARDIE 2030

### 2.1 IMPRESSION GÉNÉRALE CONCERNANT LE DOCUMENT

Le SRADDT est un document assez descriptif et vague, qui propose très peu d'objectifs précis et chiffrés à atteindre dans un délai imparti. Il se veut être un document généraliste à l'échelle de la Région picarde et doit être complété d'une série de documents plus précis. Les directives régionales d'aménagement, qui doivent notamment venir « opérationnaliser » le SRADDT, tout comme pour la Région Nord-Pas-de-Calais, n'ont pas encore été adoptées (elles sont actuellement en cours d'élaboration). Il faudra éventuellement prendre le temps à l'avenir d'étudier l'impact que celles-ci auront et l'articulation concrète qui se développera entre les différents outils, ce que nous n'avons pas l'occasion de faire actuellement.

En outre, une question se pose quant à ce SRADDT : Quelle est la prise en compte d'un point de vue aménagiste au sens strict dans ce document ? Comme pour les régions Nord-Pas-de-Calais et Champagne-Ardenne, nous constatons une faible prise en compte de l'aménagement du territoire dans ces schémas. En effet, les intentions relatives à la mobilité, à une urbanisation basée sur le principe des courtes distances, à une coordination entre l'urbanisation et les transports, au logement, à l'efficacité énergétique du bâti, etc. ne sont pas évoquées de manière très précise. Dans les régions frontalières de la Wallonie, ce sont souvent des éléments essentiels des plans analysés, sauf en France. Dans ce pays, le manque d'intérêt porté à ces aspects au niveau des documents stratégiques régionaux de développement territorial s'explique sans doute parce que ces éléments sont en général surtout développés dans les SCOT (schémas stratégiques couvrant le territoire des agglomérations).

### 2.2 MISE EN CONTEXTE, CADRE ET FORCE JURIDIQUE

En France, la loi Voynet (c'est-à-dire la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire – LOADDT) du 25 juin 1999 établit les fondements juridiques du SRADDT. En effet, cette loi ambitionne de « *mobiliser, sur le terrain, toutes les énergies sur des projets concrets autour d'un pays ou d'une agglomération* »<sup>6</sup>. Cette loi, qui établit 9 schémas de services collectifs (SSC) se substituant au schéma national de 1995, prévoit que les SRAD(D)T devront être compatibles avec ces schémas. L'objectif principal affiché de cette loi était de « *créer la rupture* » en intégrant plus la participation citoyenne et le développement durable à la politique d'aménagement du territoire en France.

Une première étude du document « *SRADDT Picardie, diffusion d'un premier document de lancement de la concertation* », publié le 3 juillet 2008, avait été réalisée précédemment dans le cadre de la veille stratégique des régions frontalières. Ce premier document préalable à l'élaboration du SRADDT mettait en avant différents constats et soulignait les principaux enjeux auxquels le SRADDT devrait répondre.

Aux dires du Président du Conseil régional, « *ce projet [...] fait suite à une démarche engagée avant 2004 que nous avons souhaité suspendre pour refonder en priorité la stratégie du développement régional à partir du Schéma Régional de Développement de l'Economie, du Plan Régional Education Formation, du Schéma régional de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche et du Schéma Régional de Développement Culturel. L'élaboration et la mise en œuvre concertée de ces stratégies nous ont dès lors offert des*

<sup>6</sup> La Lettre de la DATAR, Tout ce qu'il faut savoir sur la loi Voynet, supplément au n°167, automne 1999, [en ligne] : <http://www.datar.gouv.fr/IMG/Fichiers/KIOSQUE/Archives/Supplement%20Lettre%20167%20LOI%20VOYNET.pdf>, consulté le 10 août 2010.

*bases solides pour remettre en chantier le SRADDT. En juin 2008 est alors venu le temps de mettre en perspective toutes ces dynamiques pour renforcer leur inscription sur le territoire Picard et formaliser la construction d'un grand projet régional dans le Nord Ouest Européen.* » (Claude Gewerc, Président du Conseil régional de Picardie)<sup>7</sup>.

Nous nous attacherons ici à analyser le document définitif, adopté par le Conseil régional picard en novembre 2009.

Le SRADDT « Objectif Picardie 2030 » constitue ainsi le quatrième document de ce type pour la Région ; les trois précédents ayant été jugés trop peu opérationnels. Après le lancement de la consultation en juillet 2008 et la mise en place de divers forums et groupes de discussions et sur base d'un état des lieux intitulé « diagnostic territorial stratégique », l'avant-projet est présenté en avril 2009. Il est finalement adopté le 27 novembre 2009 par l'Assemblée régionale picarde. Même s'il avait été prévu que des DRA (directives régionales d'aménagement) soient adoptées en même temps que le SRADDT en Région Picardie, celles-ci n'existent pas encore à l'heure actuelle, elles sont en cours de finalisation. Des grands projets régionaux ont également été élaborés dans le cadre du SRADDT, nous y reviendrons.

Divers schémas ont été adoptés ou sont en cours d'élaboration en Région Picardie : Schéma régional de développement économique, Schéma régional enseignement supérieur et formation, etc. Ceux-ci viennent appuyer le SRADDT en traitant d'une thématique plus précise, sans pour autant constituer des outils contraignants (ils n'ont pas de force juridique obligatoire).

*« Le SRADDT doit donc venir non pas « au-dessus » mais « entre » ces schémas sectoriels. Il s'agit d'organiser l'interface des différentes politiques régionales, et de travailler à leur spatialisation. Cela signifie que le SRADDT doit prendre place dans un processus itératif permanent, permettant de questionner les schémas sectoriels afin d'ajuster en continu l'action publique régionale »*<sup>8</sup>. Cette démarche, dans ses intentions en tout cas, fait immédiatement penser à l'IVL surtout lorsque le terme « interface » est utilisé, pour définir une démarche de mise en concordance d'un ensemble de politiques sectorielles à poursuivre. Il présente cependant des objectifs moins ambitieux que l'IVL, point de départ de l'élaboration d'un ensemble de plans directeurs sectoriels contraignants pour les autorités locales, dont nous avons cependant montré les limites et les lacunes dans nos différents rapports.

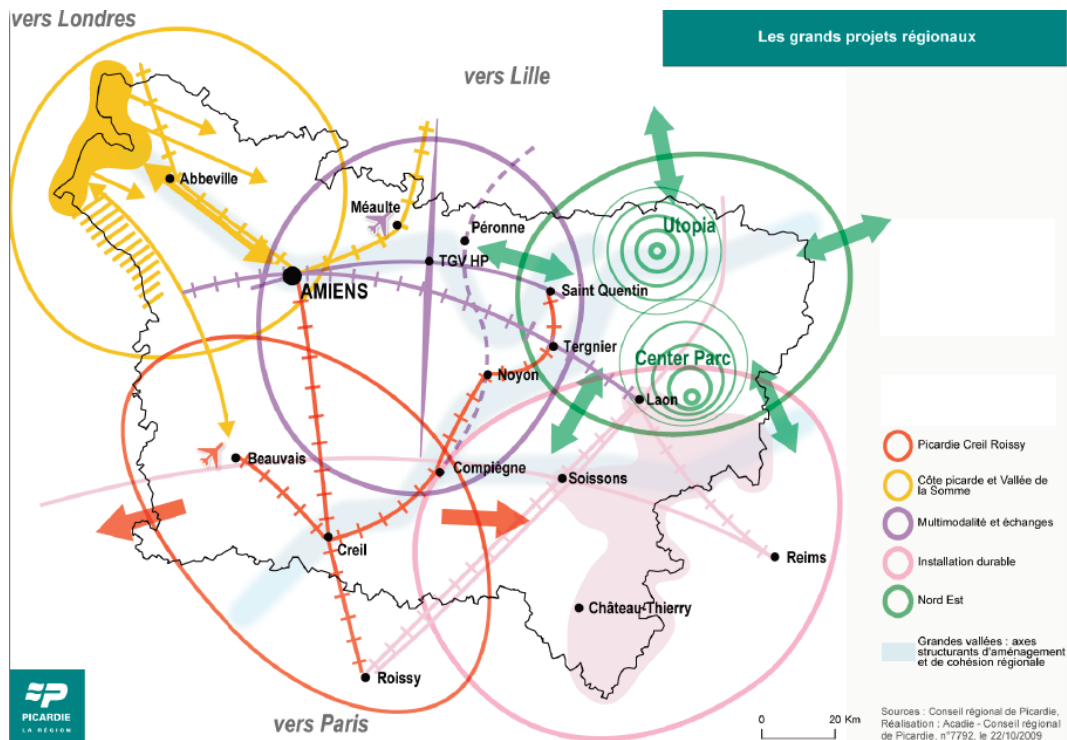
Deux outils sont donc développés en parallèle au SRADDT et ont pour objectif de l'opérationnaliser : les directives régionales d'aménagement (DRA) et les grands projets régionaux (GPR). Les DRA ne sont pas contraignantes puisqu'elles fournissent des « orientations et des principes d'aménagements » pour les autorités subordonnées ; les grands projets régionaux (GPR) jouent quant à eux un « rôle d'ensembliser »<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Discours consultable sur : <http://lalettredejaures.over-blog.com/article-30852573.html>, consulté le 23 juillet 2010.

<sup>8</sup> SRADDT Picardie 2030, p. 4.

<sup>9</sup> SRADDT, p. 5.

Figure 1 : Les grands projets régionaux



Source : SRADDT, p. 109.

Cinq grands projets régionaux sont donc définis dans le SRADDT :

1. Projet Picardie-Creil-Roissy ;
2. Projet Porte verte européenne ;
3. Projet multimodalité et échanges ;
4. Projet installation durable ;
5. Projet Côte picarde – Vallée de Somme.

Le Grand projet régional nord-est peut avoir un impact sur la Région wallonne, nous reviendrons plus en détails sur les projets Utopia et Center Parc dans le cadre de l'analyse thématique (point 2.5.2.3 relatif à la localisation des équipements de loisirs).

Les directives régionales d'aménagement (DRA) en cours d'élaboration, qui s'inspirent des DTA (directives territoriales d'aménagement) au niveau national, sont au nombre de trois et abordent les thèmes suivants, avec en toile de fond la question du foncier en Picardie :

- Assurer les continuités écologiques et fonctionnelles dans les vallées picardes ;
- Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare ;
- Développer la mixité des fonctions et préserver le patrimoine naturel dans les nouvelles campagnes.

Les thématiques retenues pour ces DRA sont relativement proches de celles développées par la Région Nord-Pas-de-Calais :

- Le renouvellement urbain et la maîtrise de la périurbanisation (thème abordé dans la seconde DRA évoquée ci-dessus) ;
- Le développement d'une politique ambitieuse du paysage (trame verte et bleue), thème proche de la DRA 1 pour la Picardie ;
- L'ingénierie (rationalisation et équité territoriale) qui n'a par contre pas d'équivalent.

Ce nouveau plan se veut donc essentiellement plus opérationnel que ses prédécesseurs, permettant de créer des « *produits de sortie* » : les DRA (directives régionales d'aménagement) et les grands projets régionaux. Au-delà de ces « produits », le SRADDT Picardie 2030 énonce essentiellement des principes généraux, suite à un état des lieux de la situation en Picardie et des défis à relever.

Malgré la volonté de la Région picarde « *d'innover quant au rôle du SRADDT* », il semble que ce schéma se situe dans la même lignée que d'autres schémas relativement généraux, tentant de brosser un aperçu général de la situation et des orientations futures, sans pour autant prévoir d'objectifs quantitatifs précis. Cette « critique » avait d'ailleurs déjà été formulée dans le cadre de l'analyse des SRADT des autres régions frontalières de la Wallonie.

## 2.3 STRUCTURE DU DOCUMENT

Ce schéma se structure en quatre parties (assez similaires à celles rencontrées dans différents documents étudiés) :

1. Le modèle picard : y sont repris divers éléments considérés comme des « permanences » pour la Picardie : le modèle économique dominant (agriculture et industrie), un niveau de formation en dessous de la moyenne nationale. D'autres éléments connaissent des évolutions : les influences extérieures aujourd'hui multiples et diversifiées, avec notamment l'Île-de-France, qui permet à la Picardie de sortir progressivement d'une situation de dépendance pour entrer dans l'interdépendance, les mutations démographiques et du système productif, etc. Sont également évoqués toute une série de risques menaçant l'environnement et le territoire picards. Suivent un ensemble d'éléments généraux sur le réchauffement climatique, la nouvelle donne énergétique et le relatif mauvais bilan énergétique de la Région picarde ;
2. Ouvrir les territoires picards au-dehors et au-dedans ;
3. Créer les conditions d'une mobilisation des Picards autour d'une ambition collective régionale ;
4. Les déclinaisons opérationnelles du SRADDT, que nous avons déjà évoquées : DRA et GPR.

## 2.4 MÉTHODOLOGIE UTILISÉE DANS LE CADRE DE L'ÉLABORATION DU DOCUMENT

Contrairement aux SRADDT précédents, la Région picarde présente un SRADDT supposé adopter une approche plus proactive, « *un retournement stratégique* »<sup>10</sup>. Celle-ci se concrétiserait notamment au travers d'une approche non plus « techniciste » et défensive mais d'une « *stratégie réellement partagée* » et proactive, selon les termes utilisés dans le schéma lui-même. Le Président du Conseil régional parle à ce sujet d'une « *logique de mobilisation et de projet qui est au cœur de ce Schéma [et qui] appelle en effet une approche renouvelée de la planification territoriale* ». Cependant, il semble que la démarche du SRADDT Picardie ne soit pas aussi innovatrice et ambitieuse que cela par rapport à cette présentation.

Au lieu de suivre une méthode assez répandue d'élaboration de scénarii sur base d'un état des lieux, ce que nous avons déjà assez largement évoqué dans nos analyses des documents luxembourgeois (IVL et PDS), la Région Picardie, au travers de son SRADDT, fait le pari de ce qui se veut être une démarche de consensus, favorisant la détermination de « partis pris », constituant la base d'un débat (notamment avec la population via des ateliers)

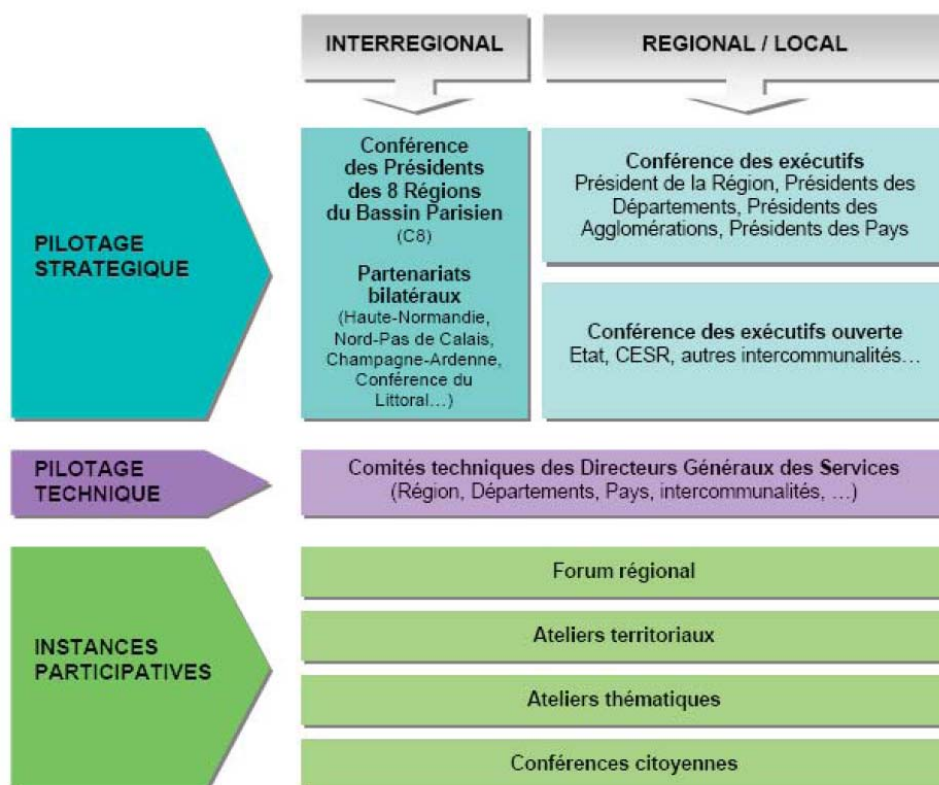
<sup>10</sup> SRADDT, p. 5.

concernant le futur de la Région<sup>11</sup>. Il s'agit donc de proposer d'emblée « *de vrais partis pris, afin de susciter ainsi le débat ; d'inciter les participants à formuler des contributions 'intégrables' à la stratégie régionale et de permettre enfin l'adoption d'une stratégie qui soit à la fois ferme et partagée* ».

Les différentes structures de concertation mises en place sont les suivantes :

- Forum de lancement à Amiens le 3 juillet 2008 ;
- Ateliers territoriaux ou thématiques organisés dans différentes villes picardes ;
- Conférences citoyennes, qui sont définies comme suit : « *un panel de citoyens, choisi par un institut de sondage, répond sous forme d'un avis rédigé, après une formation de 2 à 3 week-ends et un débat d'experts, à une question qui leur a été posée par la collectivité* »<sup>12</sup> ;
- La Conférence des exécutifs (Conseils généraux, agglomérations, Pays) ;
- Seconde phase : groupe des grands opérateurs régionaux, deuxième forum et la conférence des exécutifs ;
- Forum régional : réunion annuelle sur les aspects opérationnels de la mise en œuvre du SRADDT ;
- Présentation de l'avant projet en avril 2009 ;
- Procédure légale de consultation ;
- Adoption en novembre 2009.

**Figure 2** : Tableau récapitulatif de la méthodologie adoptée



Source : SRADDT, p. 104.

<sup>11</sup> Ces partis pris seront explicités dans notre partie relative au « contenu ».

<sup>12</sup> SRADDT, p. 6.



La démarche de participation citoyenne dans le cadre d'ateliers de réflexion (« Conférences citoyennes »<sup>13</sup>), dont le produit est présenté directement en annexe au document final « SRADDT » approuvé fin 2009, est cependant développée en parallèle à ce document principal et n'est pas intégrée directement dans le corps du texte. Ces deux ateliers étaient intitulés : « *Le développement de la Picardie passe-t-il par l'affirmation de son identité ou par son ouverture sur le Nord-Ouest européen ?* » et « *La Picardie durable : comment doser l'énergie collective et les initiatives individuelles, l'incitation ou la contrainte* » et se déroulaient à Amiens le 6 décembre 2008.

Cette méthodologie, présentée comme permettant d'ouvrir le débat tout au long du processus et non pas uniquement en amont, n'a cependant pas fait l'unanimité. En effet, les commentaires émis par les participants lors de la rédaction des notes de vision citoyenne, semblent mettre en doute cette démarche. « *Cette démarche a suscité chez nous un certain scepticisme : une conférence citoyenne, oui, mais pourquoi ? Pour donner l'impression d'une démocratie participative ? Légitimer la politique en place ou s'informer réellement des désirs des habitants ? Aussi nous sommes en attente des suites qui seront données à cette initiative, qui a le mérite d'exister. [...] Mais nous avons été largement frustrés par le manque de temps pour approfondir les sujets et discuter avec les intervenants* »<sup>14</sup>. Un autre « avis citoyen » composé d'un échantillon de citoyens de Picardie relève les points forts mais également les faiblesses de la démarche poursuivie ; sont notamment évoquées la difficulté de comprendre les thématiques, la durée trop courte de la concertation, leur intervention trop en aval de la procédure, etc. Les « avis citoyens » rappellent en outre la méthodologie de sélection des participants : sélection assurant une représentation de la diversité des citoyens picards, deux week-ends de formation avec experts et témoins suivis ensuite de séances de questions et enfin de l'atelier citoyen en tant que tel. Il y a enfin une demande de la part des participants pour continuer les démarches entamées et pour continuer l'information, la communication et la participation des citoyens, au-delà de cette première expérience.

Le Conseil régional de Picardie compte également ouvrir la réflexion au secteur associatif : Assises de la vie associative, etc.

En ce qui concerne le premier atelier traitant de l'ouverture sur le nord-ouest européen, les participants ne répondent pas réellement à la question posée puisque leur réflexion mène essentiellement, d'une part, à conclure qu'il faut remettre l'homme au centre des réflexions et, d'autre part, à établir un tableau récapitulatif qui ne traite cependant pas explicitement de la question posée.

Pour la seconde question des démarches citoyennes, concernant l'opposition « incitation/contrainte », les participants ont tout d'abord tenu à préciser qu'avant même d'aborder cette question, il fallait rappeler l'importance de l'information et de la sensibilisation dans les domaines du développement durable au sens large. Enfin, après avoir proposé une série de conseils, préconisations ou pistes, les citoyens interrogés se disent divisés sur la question de la contrainte.

C'est pourquoi, il semble que les participants n'aient pas disposé des informations et de la connaissance nécessaires afin d'élaborer un avis constructif, ce que les intéressés remarquent et regrettent eux-mêmes.

Finalement, en termes méthodologiques, le SRADDT propose de « faire émerger quatre grandes fonctions régionales » :

<sup>13</sup> Une conférence citoyenne est définie par le SRADDT comme la démarche suivante : « *une collectivité pose à un groupe de citoyens constitué en panel représentatif de la population une question qui pose débat. A l'issue d'une formation qui présente les aspects du sujet soulevés et de compléments d'information qui peuvent prendre des formes diverses, les citoyens rédigent un avis qu'ils remettent aux élus* » (p. 99).

<sup>14</sup> Annexes au SRADDT : « *La Picardie durable : comment doser l'énergie collective et les initiatives individuelles, l'incitation ou la contrainte ?* », Amiens, 6 décembre 2008, p. 131.

1. une fonction de ressources autour de l'information afin de mutualiser les données ;
2. une fonction d'études partagées au niveau régional ;
3. une fonction de prospective ;
4. une fonction d'appui méthodologique aux planifications stratégiques locales : connexions entre SRADDT et SCOT et entre les SCOT et autres outils locaux<sup>15</sup>.

Finalement, comme nous avons pu le constater pour d'autres documents (notamment les plans sectoriels luxembourgeois et l'IVL), un suivi et une évaluation permanents du SRADDT sont prévus. Ces démarches doivent, entre autres, porter sur des indicateurs, notamment pour les GPR, l'évaluation et l'analyse des politiques publiques, le respect des orientations préconisées par le SRADDT et l'Agenda 21 (notamment au travers des DRA).

## 2.5 APPROCHE THÉMATIQUE

Nous reprenons ici les différents sous-thèmes composant les huit principaux objectifs du SDER, qui avaient servi de base à l'analyse réalisée dans le cadre du rapport de mars 2008 de la présente expertise. Nous analyserons de manière systématique la façon dont ces thématiques sont abordées (ou non) dans le SRADDT Picardie Objectif 2030.

Le schéma picard se base avant tout sur deux partis pris : l'ouverture de la Picardie à 360° et le principe du développement d'un système de « métropole en réseau », la Picardie étant constituée d'un ensemble de villes de taille moyenne voire petite.

### 2.5.1 Structurer l'espace

#### 2.5.1.1 Les axes de développement et les aires de coopération transrégionales

Le premier parti pris adopté par la Région Picardie et évoqué ci-dessus (« ouvrir la Picardie à 360°) implique de « *s'inscrire dans les réseaux, développer les échanges* »<sup>16</sup>. Cette région occupe effectivement, pour reprendre les termes du schéma, une « position de carrefour » dans le Nord-Ouest européen. Cependant, « *cette situation se révèle bien parfois négative quand elle fait de la Picardie un territoire « d'interstice » : les flux importants qui traversent la région ne sont pas toujours maîtrisés, les activités économiques attirées par le territoire sont souvent les plus consommatrices d'espaces et parfois les moins pourvoyeuses d'emplois* »<sup>17</sup>.

Le SRADDT Picardie identifie dès lors deux grands faisceaux. D'une part, nord-sud, dominant actuellement grâce à l'autoroute A1 qui rejoint Paris à Lille et la partie ouest du Benelux et aux voies de chemins de fer (TER et TGV), dont la Picardie devrait notamment tirer plus parti. D'autre part, un faisceau est-ouest qu'il s'agit de développer et de renforcer à l'avenir.

L'axe Nord-Sud se confond avec l'autoroute A1 et la LGV Londres/Bruxelles – Lille – Paris. Celui-ci fait partie des eurocorridors repris p. 131 du SDER sur la carte relative à l'Inscription de la Wallonie dans le cadre des aires métropolitaines. Par rapport à cet axe, la volonté affichée est d'accueillir des retombées positives (éviter l'effet tunnel) tout en limitant les nuisances.

En termes de coopération transrégionale dans cette vision régionale, la volonté d'une région tournée à 360° implique le développement d'un second axe Est-Ouest émergeant. Il est censé relier Le Havre – Rouen – Amiens – Reims à Metz/Dijon. Il s'agit là d'un axe tangentiel par rapport à la métropole francilienne. Cet axe est confondu avec les autoroutes A29 Le Havre – Rouen – Amiens – Saint-Quentin et A26 Saint-Quentin – Reims – Troyes. Il correspond également à un grand itinéraire de fret ferroviaire reliant Le Havre à l'Est de la

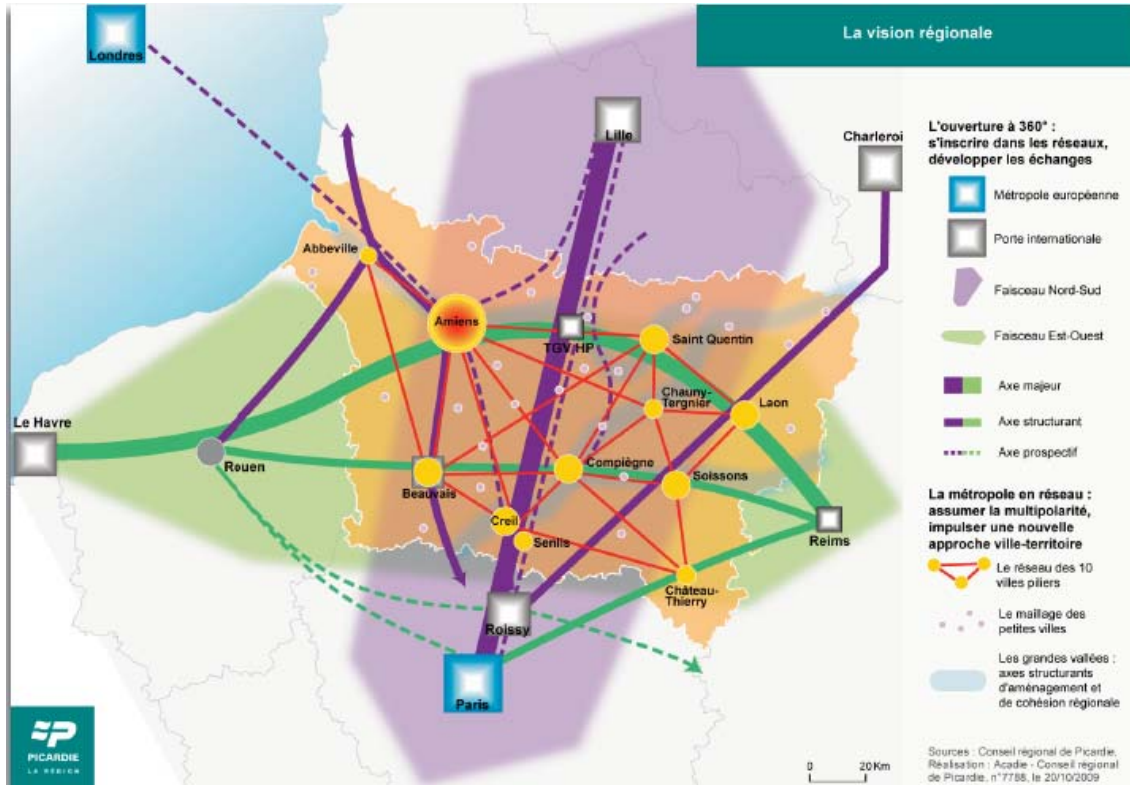
<sup>15</sup> SRADDT, p. 106.

<sup>16</sup> SRADDT, p. 45.

<sup>17</sup> Ibid.

France via Amiens, Laon et Reims. Cette rocade permet un contournement de Paris pour le fret acheminé via le port du Havre (à l'image de l'Athus-Meuse contournant Bruxelles entre Aarschot et Ottignies via Leuven et Wavre). Cet itinéraire, retenu dans le cadre du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003<sup>18</sup> implique des travaux d'amélioration de l'infrastructure<sup>19</sup>.

Figure 3 : La vision régionale



Source : SRADDT, p. 88.

La mise en exergue de l'axe Charleroi-Chimay-Hirson-Laon-Soissons-Roissy-Paris dans le cadre de ce SRADDT est interpellante. En effet, chez nous, cet axe ne représente rien de « structurel ». Dans le cadre du Grand projet régional ayant pour objectif l'ouverture du nord-est du territoire aux territoires voisins, dont notamment la Wallonie, le SRADDT envisage « d'explorer les possibilités d'amélioration des infrastructures et de l'offre de transport avec l'extérieur [...] la Belgique notamment avec Charleroi... »<sup>20</sup>. Notons que cet axe désigné comme structurant dans le cadre du SRADDT adopté en 2009 n'était pas identifié, ni Charleroi évoqué dans le premier document de juillet 2008. Cet axe correspond plus ou moins à la N2 (jusque Vervins avant de s'orienter vers Maubeuge et Mons) et à l'ancien axe ferré reliant jadis Paris à Bruxelles via Mons et ce jusqu'à l'inauguration de la ligne à grande vitesse entre Paris et Bruxelles. Au-delà de ces axes N2 et ligne vers Bruxelles s'orientant vers le Nord (Maubeuge et Mons), l'axe reliant Vervins, Hirson et Chimay à Charleroi ne correspond donc à aucun axe routier important ni à aucune liaison ferroviaire directe existante ou passée. On peut donc s'étonner de la mise en évidence de cet axe. Ceci peut s'expliquer par deux éléments suivants :

<sup>18</sup> Voir notamment : <http://carrefourlocal.senat.fr/breves/breve3444.html>

<sup>19</sup> Voir notamment :

[http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ciadt\\_ferroviaire\\_25\\_cle7234ee-1.pdf](http://www.europe-international.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/ciadt_ferroviaire_25_cle7234ee-1.pdf)

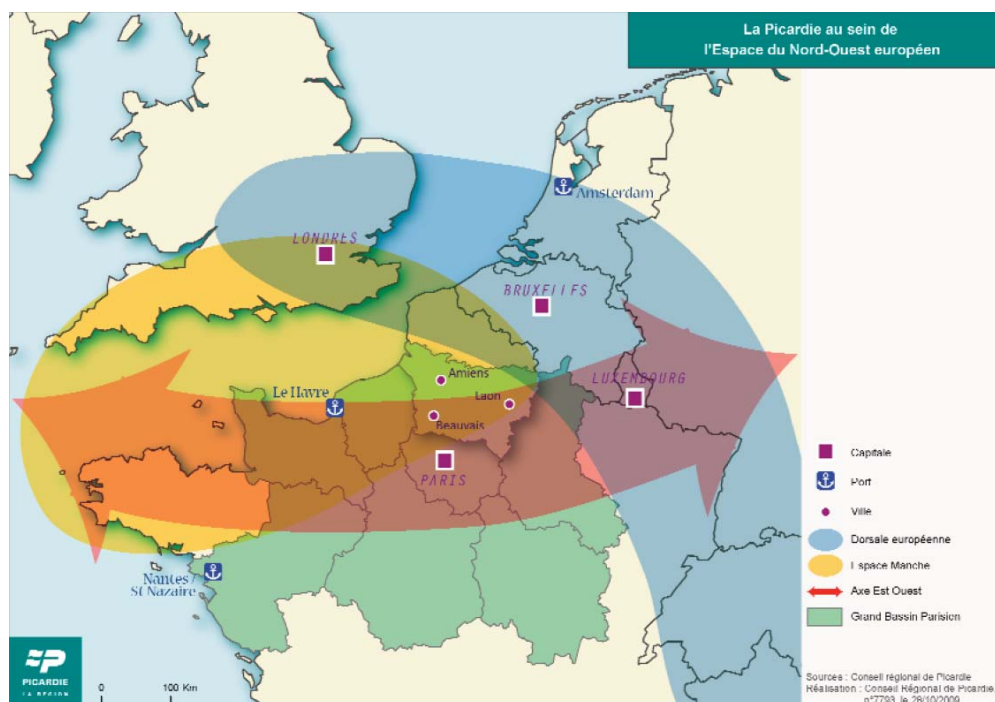
<sup>20</sup> SRADDT, p. 113.

- La volonté d'éviter que la Thiérache, partie nord-est du département de l'Aisne, et ses petites villes de Hirson, Vervins, la Capelle, etc. soient situées à l'écart d'un axe structurant ;
- La reconnaissance de Charleroi en tant que pôle majeur situé aux portes de la Picardie (à plus de 70km tout de même).

Charleroi est donc désignée comme porte internationale au même titre que Lille ou Le Havre. Ceci peut être considéré comme une reconnaissance implicite de l'aéroport de Charleroi (3.937.187 passagers en 2009<sup>21</sup>) comme aéroport desservant un large territoire couvrant notamment la partie nord-est de la Picardie alors que l'aéroport de Beauvais au sud-ouest de la Région Picardie est l'aéroport de la grande banlieue parisienne desservi par Ryanair (2.592.000 voyageurs en 2009)<sup>22</sup>. Il y a donc une concurrence potentielle entre ces deux aéroports (notamment pour capter les vols de la compagnie Ryanair et d'autres compagnies low cost). L'aéroport de Méaulte, situé au Nord de la Picardie entre Amiens et Arras, n'est quant à lui pas identifié sur cette carte. Il a une activité essentiellement centrée sur le fret lié à des composants des avions A380 d'Airbus.

Le SRADDT cherche à insérer la Picardie dans le Nord-Ouest européen. A ce sujet, il met en évidence le positionnement de la Picardie par rapport à trois grands espaces territoriaux transrégionaux voire transnationaux : Bassin parisien, Arc Manche et la dorsale européenne à l'ouest. La carte qui suit présente les axes potentiels de développement de cette zone sans pour autant apporter plus de précisions quant à la mise en œuvre concrète de ces collaborations.

**Figure 4** : La Picardie au sein de l'Espace du Nord-Ouest européen



Source : SRADDT, p. 37.

En ce qui concerne les aires de coopération transrégionales, les zones « frontalières » de la Picardie connaissant d'importants flux de tous types sont celles du sud, dépendantes de la Région Ile-de-France et notamment du pôle très important que constitue l'aéroport Roissy-

<sup>21</sup> Statistiques de l'aéroport de Charleroi Brussels South, [en ligne] : <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/statistiques/index.html>, consulté le 10 août 2010.

<sup>22</sup> Rapport environnemental 2009 de l'aéroport Beauvais-Tillé, [en ligne] : <http://www.aeroportbeauvais.com/>, consulté le 10 août 2010.

CDG (pôle multimodal, aéroport international, etc.), dont la Région picarde essaye de tirer parti (Roissy se trouve à 10 km de la limite sud de la Région Picardie et Paris à 35 km).

Le SRADDT Picardie évoque la diversification des influences extérieures, largement dominées traditionnellement par la métropole parisienne. La Région cherche aujourd'hui à s'ouvrir à 360° afin de rééquilibrer les tendances, en mettant en avant notamment sa relation avec Reims (TGV est), la Haute-Normandie (liaison avec Rouen), le Nord-Pas-de-Calais, etc.

Le SRADDT, au travers de deux grandes trames, verte et bleue, d'une part, et infrastructures, d'autre part, poursuit également l'objectif d'une coopération interrégionale.

Dans le cadre des infrastructures, à nouveau, deux types de réseaux d'infrastructures sont identifiés : nord-sud et est-ouest. Le premier implique notamment de « *tirer parti du développement francilien au sud, et du développement des métropoles belges, anglaises et néerlandaises au nord* ». Le faisceau est-ouest permettra de « *valoriser les axes 'tangents' à l'Ile-de-France, afin de diversifier les ouvertures de la Picardie, et d'ouvrir des circulations alternatives à la traversée de Paris* »<sup>23</sup>.

Pour ce qui concerne la trame verte et bleue, le SRADDT identifie parmi les réseaux écologiques picards des espaces de partenariats interrégionaux à développer : notamment les paysages bocagers et forestiers de la Thiérache à la frontière avec la Région wallonne. Cette zone est en outre identifiée comme zone écologique interrégionale majeure. De plus, l'Oise prend sa source dans cette zone frontalière côté belge (dans la commune de Chimay).

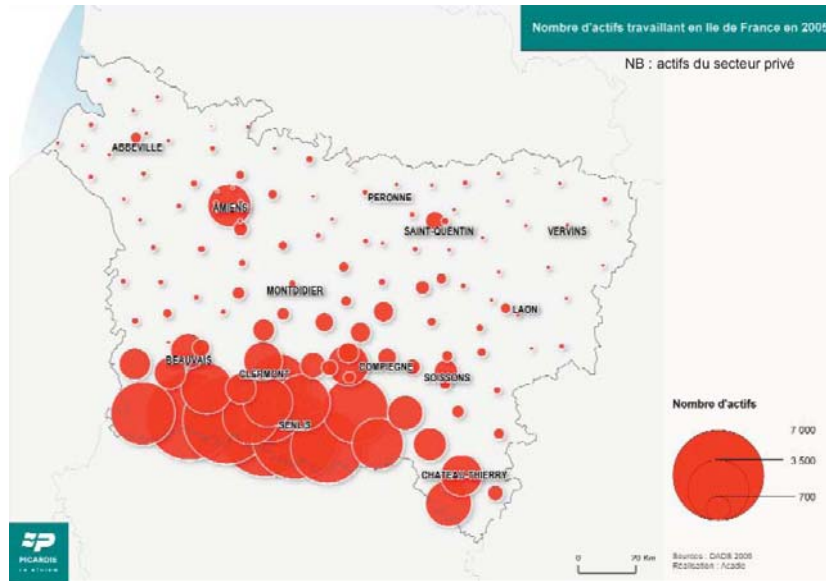
Enfin, de manière assez vague, le SRADDT évoque une volonté d'« *initier des coopérations économiques avec les régions limitrophes et transfrontalières* », dans le cadre d'un renforcement, d'une diversification et d'une anticipation des mutations à venir pour son développement économique<sup>24</sup>. Le SRADDT n'est cependant pas plus précis sur les modalités de mise en œuvre de telles coopérations économiques.

La Région Ile-de-France est tout particulièrement étudiée car elle reste la Région la plus influente pour la Picardie. Le schéma montre en effet que, sur 100.000 actifs picards qui travaillent en dehors de la Région, plus de 80.000 travaillent dans la région francilienne. Toutes proportions gardées, nous pouvons établir un parallèle avec les flux de travailleurs vivant en Région wallonne mais travaillant en Région de Bruxelles Capitale ou au Grand-Duché de Luxembourg. La carte qui suit met en exergue l'importance du pôle économique de Roissy-CDG et l'influence francilienne ; les chiffres indiquent cependant une diversification progressive des influences extérieures : Reims, etc. et une augmentation, toutes proportions gardées, des flux de travailleurs résidant en Ile-de-France et travaillant en Picardie. Cette amplification des flux transrégionaux s'inscrit dans le cadre de l'extension de la métropole parisienne et de ses pôles d'emploi par-delà la frontière régionale. Un parallèle peut être fait à ce sujet avec la situation existante autour de Bruxelles où le développement métropolitain impacte les trois régions et complexifie la gestion des flux de déplacements (forte croissance des navettes allant de périphérie à périphérie). Notons qu'une instance de concertation, le C8, a été instaurée avec de faciliter la concertation entre les 8 régions du Bassin Parisien où vivent 25 millions de personnes.

<sup>23</sup> SRADDT, p. 53.

<sup>24</sup> SRADDT, p. 119.

**Figure 5** : Nombre d'actifs travaillant en Ile-de-France en 2005



Source : SRADDT Picardie Objectif 2030, p. 18.

Le SRADDT évoque finalement le renforcement des coopérations interrégionales « *autour des questions littorales et maritimes* »<sup>25</sup>.

Le schéma se donne également pour objectif d'améliorer les coopérations concrètes avec les régions limitrophes, et ce notamment via la gestion de projets communs.

### 2.5.1.2 Le principe de la déconcentration concentrée

Le SRADDT Picardie Objectif 2030 mentionne à plusieurs reprises le concept de « maillage de petites villes », identifiant à ce propos un réseau de 10 villes piliers pour la région (Abbeville, Amiens, Beauvais, Château-Thierry, Chauny-Tergnier, Compiègne, Creil-Senlis, Laon, Saint-Quentin et Soissons) qui doivent « *constituer 'des vitrines' de la Picardie* »<sup>26</sup>.

**Figure 6** : Les 10 villes piliers pour les grands services publics



Source : SRADDT, p. 65.

<sup>25</sup> SRADDT, p. 60.

<sup>26</sup> SRADDT, p. 66.

Ces villes moyennes se trouvent à environ 1/2h de trajet les unes des autres. Néanmoins, aucune ville de Picardie, en ce compris Amiens (180.000 habitants en 2006 – 31<sup>ème</sup> agglomération française), ne constitue ni une métropole, ni une grande ville à l'échelle de la France. A côté de ces 10 villes piliers est également identifié un maillage de petites villes ; « *globalement ces villes centres des agglomérations picardes n'ont pas connu l'essor enregistré en France alors que la majorité des campagnes picardes connaît des évolutions démographiques positives* »<sup>27</sup>. Comme au Grand-Duché ou en Région wallonne au travers du SDER, la manière dont il convient de prendre en compte cette hiérarchie urbaine pour gérer les demandes d'implantations de commerces ou d'autres services à la personne n'est cependant pas explicitée.

Cet ensemble de petites et moyennes villes fragilisées, notamment par la domination de la capitale française, doit être renforcé. En effet, certains services « supérieurs » (formation, enseignement, etc.) sont « consommés » en dehors du territoire picard. Le concept de déconcentration concentrée n'est toutefois pas mentionné de manière explicite, ni celui de hiérarchie urbaine. Le SRADDT indique que « *le modèle d'organisation ne s'identifie plus au modèle historique picard en 'nid d'abeilles', où les territoires fonctionnaient tous de manière indépendante, polyvalente et équivalente* »<sup>28</sup>.

Amiens constitue cependant la capitale régionale et joue, à ce titre, un rôle de centre dans le réseau de petites et moyennes villes picardes. Le SRADDT évoque aussi le « *rôle moteur d'Amiens dans le développement des fonctions métropolitaines picardes [qui] s'avère déterminant aussi bien vis-à-vis des autres villes picardes qu'en termes de visibilité extérieure (rôle de vitrine)* »<sup>29</sup>. Le développement d'Amiens comme ville centrale pour la Région Picardie doit notamment s'illustrer par une meilleure accessibilité : TGV relié à CDG, amélioration de l'offre en TC avec les autres villes de la région, etc.

Le concept de déconcentration concentrée s'illustre toutefois dans le SRADDT lorsque celui-ci prévoit l'organisation du territoire selon une offre en services (commerces, culture, équipements sportifs, etc.) graduée selon la taille des pôles répartis à travers la Région Picardie : « *services de base dans les bourgs centres ; services qui répondent aux exigences de populations différentes dans les petites villes ; services de pointe dans les grandes villes. Cette offre doit prendre en compte toutes les localisations : centre-ville, quartiers périphériques, zone périurbaine, campagnes polarisées, campagnes éloignées, etc.* »<sup>30</sup>. Cette dernière phrase donne l'impression que « l'on veut faire de tout partout » puisqu'il inclut dans cette hiérarchie urbaine le développement de l'offre dans les quartiers périphériques, les zones périurbaines et les campagnes même éloignées. Un parallèle peut être fait entre cette hiérarchie et celle mise en avant par le Grand-Duché de Luxembourg au travers du concept des centres de développement et d'attraction, dont l'identification se base sur une évaluation du « taux d'équipement » des communes luxembourgeoises.

La Région Picardie essaye, au travers de cette hiérarchie, de contrer les phénomènes constatés actuellement de rurbanité. Le SRADDT veut également saisir l'opportunité de la réorganisation des services publics de l'Etat français afin de redonner une place de première importance à ces villes dans le « service » à la population au sens large, notamment dans le domaine de la formation, de la santé, de la culture ou encore en ce qui concerne les questions de mobilité (quartiers de gare, etc.). Le SRADDT ambitionne également de développer des fonctions d'excellence dans les villes picardes. La DRA intitulée « Développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare » identifie l'enjeu majeur que constituent, pour la Picardie, les fonctions de centralité des villes ainsi que la redynamisation des centres-villes. En effet, dans le cadre de l'élaboration de cette directive, la question est posée : « *quelles fonctions de centralité développer (services, loisirs,*

<sup>27</sup> SRADDT, p. 12.

<sup>28</sup> SRADDT, p. 63.

<sup>29</sup> SRADDT, p. 73.

<sup>30</sup> SRADDT, p. 51.

commerces, écoles,...) ? »<sup>31</sup>. Des réponses plus précises à ces enjeux seront certainement apportées lorsque cette DRA sera finalisée.

Le SRADDT picard soutient l'idée de développer une métropole multipolaire sur son territoire, sur base du maillage de petites et moyennes villes. Le schéma considère dès lors qu' « *il est nécessaire d'inventer une nouvelle forme de cohérence territoriale capable de créer des synergies et d'aboutir à une mise en réseau efficace des atouts et des fonctionnalités picards* »<sup>32</sup>. Le parti pris d'une métropole en réseau implique ainsi trois enjeux :

1. renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire. Cet objectif pourrait être réalisé au travers du développement d'une fonction ou d'un projet spécifique à chaque ville et « *c'est l'ensemble qui devrait faire métropole* ». C'est donc en assurant une répartition équilibrée sur le territoire picard des services et fonctions de base et la création de « *pôles d'excellence* » que la Picardie tente de « *créer des synergies et de renforcer la visibilité de l'offre régionale* ». La Région poursuit donc le développement d'un « *système urbain régional composé de spécialités polarisées et d'interdépendances* » (p. 65). C'est dans ce cadre que « *les villes constituant le réseau doivent dialoguer, et réfléchir à leurs complémentarités* » (p. 67) ;
2. développer la « *ville autrement* » dans les territoires en organisant les fonctions d'excellence et de proximité. Dans le cadre de la réflexion menée pour le SRADDT, la Région Picardie identifie deux fonctions principales pour le maillage de petites villes fragilisées : services à la personne (emploi, formation, petite enfance, loisirs, culture, etc.) et services au secteur productif (« *fonctions d'appui au tissu productif rural* »<sup>33</sup> ou services opérationnels de proximité) ;
3. développer la fluidité des mobilités : améliorer les liaisons en TC, etc.

Une intention similaire est également présente dans le SRADT Champagne-Ardenne, étudié précédemment dans le cadre de la présente veille. En effet, l'équipe de recherche écrivait alors : « *ce document propose d'ailleurs comme stratégie pour cette région plutôt rurale et sans grande ville à l'échelon international de chercher à développer une métropolisation multipolaire (p.45-51 du SRADT). Derrière cet objectif se trouve le constat que le développement économique passe par la présence de services 'moteurs' qui se localisent le plus souvent dans les grandes agglomérations* »<sup>34</sup>. La Région Picardie se trouve actuellement dans une situation similaire à la Région voisine de Champagne-Ardenne.

Cette stratégie peut également être rapprochée de celle visant à développer la polyville, intention figurant dans la première version de l'avant-projet de PRAT élaboré en 1984 par la SDRW. L'objectif poursuivi par le projet de PRAT était « *de renforcer les interactions entre les quatre principales villes wallonnes (Mons, Charleroi, Namur et Liège), qui ensemble, représentent une « ville » de plus d'un million et demi d'habitants* »<sup>35</sup>. Cette intention impliquait notamment d'améliorer les systèmes de communication entre les villes ainsi que leur centralité. Au-delà d'un renforcement de l'interdépendance entre villes et campagnes, Yves Hanin et al. affirment que l'option visant à l'époque « *le renforcement de la polyville oriente certaines options fondamentales, comme par exemple la politique du logement ou de la rénovation urbaine, politiques dans lesquelles les quatre villes composantes doivent être*

<sup>31</sup> SRADDT, p. 125.

<sup>32</sup> SRADDT, p. 64.

<sup>33</sup> SRADDT, p. 77.

<sup>34</sup> LAMBOTTE J.-M., ROUCHET H., DUJARDIN A. et CASTIAU E., Expertise veille 2 Plans stratégiques des régions frontalières, Annexe, Rapport intermédiaire, subvention 2007-2008, mars 2008, p. 36.

<sup>35</sup> HANIN Y. (dir), ROUSSEAU V. et SINZOT A., Les aventures du plan régional : de l'avant-projet de SRAT au SDER, in *Territoires wallons*, n°5, septembre 2010, p. 20.



*privilégiées. Entre ces villes, la répartition des compétences est le fruit d'un compromis, mais la hiérarchie urbaine s'impose, mettant en évidence le rôle moteur de l'agglomération liégeoise »<sup>36</sup>.*

Cette option de la polyville a cependant été écartée par la suite. C'est notamment l'avis de le CRAT, rendu en 1984 et largement défavorable au projet de PRAT, qui a enterré ce concept. En effet, « *la commission considère que la notion de polyville résulte d'un constat, celui de l'impossibilité actuelle pour la Région wallonne de se définir un centre urbain qui remplirait les fonctions d'une capitale. Qu'il soit nécessaire d'organiser le fonctionnement du sillon est une chose, qu'il faille le baptiser 'polyville' en est une autre que la Commission juge inutile* ». Les auteurs concluent ainsi que « *avec le recul, il semble bien que, en plus des réactions des intercommunales, ce soit surtout la structure spatiale proposée, et particulièrement la polyville, qui ait paru inadmissible, trop éloignée de la sensibilité wallonne. La polyville voulait être un projet fédérateur pour la Wallonie, au-delà de la 'guerre des bassins' ; elle voulait faire le lien entre économie et développement du territoire, mais le concept est sans doute arrivé trop tôt* »<sup>37</sup>.

In fine, au moment de l'élaboration du SDER, il a semblé plus réaliste et plus profitable d'insérer les villes wallonnes dans un espace métropolitain intégrant des villes extérieures au territoire wallon. Cela se concrétise notamment au travers des quatre aires de coopération transrégionales autour de Bruxelles, Luxembourg, Lille et l'espace MAHL.

### **2.5.1.3 La limitation de la périurbanisation et de l'étalement urbain et le renouvellement urbain**

Les effets néfastes de la périurbanisation et de la rurbanisation sont identifiés : pressions diverses sur le territoire, réduction de la qualité du territoire, concurrence entre fonctions dans l'espace, etc. De plus, la Région Picardie connaît les trajets domicile-travail les plus longs de France avec une moyenne de 27km.

Une directive régionale d'aménagement (DRA), en cours d'élaboration, vise explicitement la préservation des campagnes notamment en assurant la limitation des phénomènes de périurbanisation (et rurbanisation dans le cas de la Picardie) et d'étalement urbain. La « rurbanité », phénomène prononcé en Picardie, région moins soumise à la pression foncière que ses voisines, doit être contrée en développant de manière concertée le maillage des villes picardes et en renforçant les petites villes fragilisées de la région. En effet, comme nous l'avons mentionné, il est nécessaire de maintenir des fonctions centrales dans ces villes.

Le problème de la dispersion des fonctions sur le territoire picard, notamment et surtout les fonctions logistiques, est répété tout au long du document. Il s'agira donc de mieux regrouper les infrastructures logistiques (le plus souvent proches des axes autoroutiers), afin d'en améliorer tant l'accessibilité que la visibilité aux échelles régionale, nationale et internationale.

A l'image des deux autres SRADT analysés précédemment dans le cadre de la présente veille (Champagne-Ardenne et Nord-Pas-de-Calais), la Région Picardie semble, au travers du contenu de ce document, ne porter qu'une attention fort limitée à la maîtrise de l'étalement urbain. Dans le Chapitre 1, il est juste fait ce constat : « *La périurbanisation conduit au mitage de l'espace et porte atteinte aux paysages non protégés et aux terres agricoles, dans l'est de l'Aisne à la proximité de Reims et dans l'Oise jusque dans l'aire d'Amiens, pour l'influence francilienne. Elle engendre également l'augmentation des migrations pendulaires et des équipements y afférant (infrastructures de transport, parking...)* » (p. 27).

<sup>36</sup> Ibid.

<sup>37</sup> Ibid, p. 23.

Dans le cadre du Grand projet régional Installation durable, le SRADDT envisage de « *capitaliser sur la qualité de vie et d'expérimenter de nouvelles formes d'habitat durable* » ce qui passe notamment par la création d'écoquartiers, par la poursuite de la rénovation urbaine, etc.<sup>38</sup>. La question de la densité y est donc brièvement abordée via ce GPR.

Entre 1992 et 2002, les surfaces artificialisées de l'ensemble de la Région Picardie ont augmenté de 4,5 % (p. 27). Par comparaison, pendant cette même période, les données de l'ex-INS relatives à l'occupation du sol indiquent pour la Région wallonne une hausse de 10,7 % de la superficie de l'ensemble des terrains occupés par l'urbanisation (2 033 km<sup>2</sup> en 1992 contre 2 251 km<sup>2</sup> en 2002<sup>39</sup>). Il est utile de mettre ces informations en parallèle avec les évolutions de la population dans les deux régions. A ce sujet, on constate un taux de croissance identique pendant cette période. En effet, entre 1992 et 2002, la Picardie voit sa population passer de 1.826.282 hab. à 1.872.083 (+ 45.801 hab.) soit 2,5% de croissance. La population wallonne passe quant à elle de 3.275.923 hab. à 3.358.560 hab. (+ 82.637 hab.) soit une croissance de 2,5% également. Pour une même croissance démographique, l'étalement urbain caractérisant la Picardie est donc plus de deux fois moins consommatrice d'espace que celle caractérisant la Région wallonne.

Notons que la carte associée à ce texte fait apparaître l'importance de la consommation d'espace par l'habitat et les activités économiques entre 1992 et 2002 au niveau d'un découpage en pays de la Région Picardie. Cette carte met bien en évidence qu'en proportion de la superficie couverte par l'urbanisation en 2002, c'est essentiellement le département de l'Oise, le plus proche de Paris qui est concerné par cet étalement urbain. Il apparaît aussi que la consommation d'espace par les zones industrielles et commerciales dépasse celle de l'habitat dans la plupart des sous-régions picardes. Dans la majorité des communes wallonnes, c'est par contre la tendance inverse qui prédomine largement (cf Plaquette CPDT n°5 L'occupation du sol en Wallonie, pp. 46 et 62). Ceci semble démontrer le fait que la périurbanisation résidentielle française est bien plus compacte que son homologue wallonne. Cela se traduirait donc par des parcelles de plus petite dimension en France qu'en Belgique, en ce qui concerne le logement. Une carte tirée d'une recherche du programme ESPON présentée dans l'annexe du rapport 2007 semblait déjà montrer la plus grande parcimonie de l'urbanisation française par rapport à l'urbanisation belge<sup>40</sup>. Une comparaison à même altitude de photos aériennes via Google Earth semble le confirmer. Elle montre de plus que par rapport à la périurbanisation wallonne, la périurbanisation résidentielle française est plus compacte, moins dispersée malgré l'existence d'un fin maillage de villages à travers la Picardie. Cette règle a su en grande partie préserver l'aspect compact traditionnel de l'habitat caractérisant les villages d'openfield. L'habitat en ruban semble bel et bien être une spécificité belge. Cette compacité peut aussi être mise en relation avec l'importance de l'habitat HLM en France dans l'urbanisation postérieure à 1950. Cet habitat, fortement dominé par les immeubles à appartements, forme près de 20 % du parc de logements en France (contre 8 % pour le parc locatif social wallon, ce dernier étant de plus, dominé chez nous par le logement unifamilial). En outre, côté français, ces logements sociaux sont concentrés en bordure des villes de quelques milliers d'habitants. Cette impression de compacité est toutefois à relativiser fortement dans le sud de l'Oise.

Pour expliquer la faible attention des SRADT analysés jusqu'ici à la thématique de la maîtrise de l'étalement urbain, on peut à ce stade retenir les hypothèses suivantes :

- la plus forte concentration de l'habitat neuf français autour des pôles urbains ;
- la compacité plus grande des lotissements résidentiels ;

<sup>38</sup> SRADDT, p. 117.

<sup>39</sup> Et 2 338 km<sup>2</sup> en 2007. Source : [www.statbel.fgov.be](http://www.statbel.fgov.be)

<sup>40</sup> ESPON, 2004, *Urban-rural relations in Europe*, Final report ESPON 1.1.2, p. 32 (disponible sur le site : [www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file\\_1182/fr-1.1.2\\_revised-full\\_31-03-05.pdf](http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file_1182/fr-1.1.2_revised-full_31-03-05.pdf))

- la plus faible concentration de population en Picardie (98 hab./km<sup>2</sup>) et dans d'autres régions françaises qu'en Wallonie (205 hab./km<sup>2</sup>). Il y subsiste donc bien plus de terres agricoles qu'il est possible de transformer un jour en terres urbanisables sans que cela n'engendre une multitude de réactions hostiles de la part de certains acteurs.

#### **2.5.1.4 La mixité raisonnée des fonctions**

Le concept de mixité des fonctions est mentionné à plusieurs reprises dans le SRADDT Picardie. Cependant, contrairement à l'esprit du SDER qui prône la mixité à l'échelle des quartiers ou des villages en vue de promouvoir notamment l'usage des modes lents et éviter les méfaits du fonctionnalisme en termes d'accroissement de la dépendance à la voiture, la Picardie met en avant ce thème en vue d'éviter la désertification de certaines sous-régions rurales par les activités économiques. Entre le SRADDT picard et les plans stratégiques de toutes les autres régions, on n'utilise donc pas ce terme à la même échelle et pour le même but. Il ne s'agit pas de prôner une urbanisation multifonctionnelle basée sur les courtes distances propices à l'usage de la marche à pied et du vélo. Dans le cas du SRADDT, la mixité des fonctions est évoquée afin d'assurer le maintien des équilibres économiques des territoires (dans le cadre d'une région ouverte à 360°).

A nouveau, une directive régionale d'aménagement, en cours d'élaboration, prévoit explicitement de « *développer la mixité des fonctions et préserver le patrimoine naturel dans les nouvelles campagnes* », ainsi que la maîtrise de l'étalement urbain. Cette mixité des fonctions est cependant limitée au milieu rural. Il s'agit donc de limiter la dépendance de ces territoires ruraux par rapport aux pôles urbains éloignés dans le cadre des déplacements domicile-travail et pour d'autres motifs de déplacement. La mixité des fonctions est donc plutôt recherchée au niveau intrarégional plutôt qu'à un niveau intracommunal fin : « *quelle mixité des fonctions est souhaitable : quel équilibre entre espace urbanisé, espace agricole et espace naturel ?* »<sup>41</sup>. Aux pages 126 et 127 du SRADDT, l'on constate que la mixité des fonctions telles qu'elle est envisagée par la Région picarde est mise en lien avec le fonctionnalisme mais reste peu développée et peu claire dans le document actuel. Aujourd'hui, « *les fonctions sont moins dissociées dans l'espace. Le résidentiel et le productif sont de plus en plus enchevêtrés et en 'concurrence spatiale', notamment dans le sud de la Région où l'influence francilienne est la plus forte. [...] l'enjeu d'action publique réside dans la régulation des fonctions dans l'espace, tout en maintenant la qualité de l'environnement et la gestion économe des ressources* »<sup>42</sup>.

Cependant, dans le cadre de l'élaboration de la DRA intitulée « développer les fonctions de centralité autour des quartiers de gare », le SRADDT évoque de manière plus précise la question de la mixité des fonctions autour des quartiers de gare : « *comment concilier les différentes fonctions (mobilité, résidence, consommation de services) d'un point de vue urbain ? Comment exploiter au mieux le potentiel de densification ?* »<sup>43</sup>.

Ce concept manque donc de précision à ce stade du SRADDT. La future DRA permettra peut-être de préciser les intentions à ce sujet et de combler le manque à propos du rejet du mono-fonctionnalisme pour les fonctions compatibles entre elles en vue de maximiser le recours aux modes lents.

### **2.5.2 Répondre aux besoins primordiaux**

#### **2.5.2.1 Le logement**

De manière globale, ce thème est peu abordé dans le SRADDT Picardie. En effet, malgré quelques éléments que nous allons développer ci-après, il y est peu question des aspects

<sup>41</sup> SRADDT, p. 127.

<sup>42</sup> SRADDT, p. 126.

<sup>43</sup> SRADDT, p. 125.

plus spécifiques identifiés dans nos précédentes analyses tels que le vieillissement de la population, la réduction de la taille des ménages, la mixité sociale, la qualité des logements, la lutte contre les logements vides, l'évaluation des besoins pour l'urbanisation ou la politique foncière<sup>44</sup>.

Divers éléments sont cependant mentionnés concernant le logement. En effet, la question de l'habitat est abordée, mettant en avant la dispersion et la ruralité de la région picarde, le parc vieillissant des logements, l'évolution des ménages et la nécessité d'améliorer l'efficacité énergétique des logements<sup>45</sup>, sans pour autant apporter d'éléments précis à ce sujet.

Lorsqu'il est question de « *renouveler le modèle d'intégration sociale en développant toutes les formes de mobilité* », la question du logement est également abordée. En effet, « *les acteurs de l'aménagement du territoire doivent s'engager dans une politique de logement qui réponde aux besoins spécifiques des populations. La qualité et la variété de l'offre de logement doivent contribuer à maintenir les populations les moins favorisées dans les zones attractives économiquement, favoriser l'arrivée de nouvelles populations (jeunes ménages...) et contenir le départ de certaines catégories de populations (jeunes, employés...)* »<sup>46</sup>. Cette problématique du logement est abordée dans le cadre d'un objectif d'amélioration des mobilités résidentielles.

Trois aspects plus spécifiques du logement sont ainsi mentionnés<sup>47</sup> :

1. développer l'offre de logement social ;
2. diversifier l'offre de logements (cf. Agenda 21 : environnement, énergie, accessibilité aux TEC, etc.) ;
3. augmenter et diversifier l'offre en milieu urbain tout particulièrement pour contrer l'exode urbain et assurer la densification.

L'optimisation de l'implantation des logements en termes de consommation d'espace doit en outre être développée dans le cadre du Grand projet régional (GPR) « *Projet installation durable* ».

Enfin, dans le cadre de la récolte d'avis citoyens, l'accès à un logement décent est considéré comme un élément important d'une politique d'aménagement du territoire.

### **2.5.2.2 La stratégie de localisation des commerces**

Fort peu d'informations sont données à ce sujet dans le SRADDT. En effet, seul le relatif mauvais équipement en commerce par rapport à la France métropolitaine est évoqué. De plus, dans le cadre des avis des citoyens, le SRADDT évoque la nécessité de « *protéger et développer les commerces de proximité en créant un fonds destiné à acquérir ces commerces pour les louer. Eviter la désertification de certaines zones et maintenir en vie les services publics locaux (exemple : réouverture de La Poste de Goincourt) qui sont des espaces de rencontre et de communication et qui évitent des transports inutiles* »<sup>48</sup>.

Le SRADDT prévoit, comme nous l'avons mentionné précédemment, l'organisation du territoire selon une offre graduée de : « *services de base dans les bourgs centres ; services qui répondent aux exigences de populations différentes dans les petites villes ; services de pointe dans les grandes villes. Cette offre doit prendre en compte toutes les localisations : centre-ville, quartiers périphériques, zone périurbaine, campagnes polarisées, campagnes éloignées, etc.* »<sup>49</sup>. Cependant, aucune stratégie précise en termes de localisation des

<sup>44</sup> Même si le foncier est considéré comme la clef de voute des DRA, celles-ci n'ont pas encore été élaborées et ne constituent pas des instruments contraignants de l'aménagement du territoire.

<sup>45</sup> SRADDT, p. 34.

<sup>46</sup> SRADDT, p. 92.

<sup>47</sup> SRADDT, p. 93.

<sup>48</sup> SRADDT, p. 80.

<sup>49</sup> SRADDT, p. 51.

commerces n'est développée dans le SRADDT, comme c'était le cas aussi pour les deux autres régions françaises voisines étudiées précédemment.

Dans le contexte français, c'est désormais les SCOT (Schémas de cohérence territoriale) qui sont amenés à se positionner vis-à-vis d'une stratégie relative aux implantations commerciales (cf. expertise commerce).

### **2.5.2.3 La localisation des équipements de loisirs**

Le SRADDT Picardie n'apporte pas d'information générale à ce sujet. Toutefois, un avant-projet de Schéma régional de Développement durable du Tourisme et des Loisirs a été adopté provisoirement<sup>50</sup> le 18 décembre 2009 par la Région Picardie<sup>51</sup>.

Deux projets importants sont envisagés dans le cadre du SRADDT Picardie : Utopia et Center Parc. Ils s'insèrent dans une volonté de la Région Picardie de mettre en valeur et d'ouvrir vers les régions voisines le territoire du Nord-est (Grand Projet Régional Porte verte européenne).

Le projet Utopia vise à assurer la valorisation du Familistère de Guise (Aisne), issu d'une expérience « *d'utopie sociale à grande échelle* » qui visait à concilier lieu de travail (à savoir l'usine Godin créée au 19<sup>ème</sup> siècle) et une « *société harmonieuse* ». Comme le précise son site officiel, « *le projet Utopia consiste à donner au Familistère une ambition culturelle, touristique, économique et sociale. Un projet qui offre la possibilité de réfléchir aux valeurs d'une société qui se projette dans l'avenir, donnant ainsi une valeur prospective à un projet patrimonial. Bref, une utopie à réussir comme a pu réussir celle de Godin en son temps* ». Pour ce projet, la ville de Guise s'est associée avec le Département, la Région, l'Etat et l'Union européenne afin de créer le débat et la réflexion sur le concept d'utopie, sur le futur et sur l'imaginaire.

C'est également dans l'Aisne, à environ 90 km de la frontière belge que le groupe Pierre et Vacances a choisi d'implanter un Center Parc en 2007 à Chamouille (Domaine du Lac d'Ailette). Avec un budget de 260 millions d'euros, ce vaste espace a une vocation récréative en lien avec le milieu aquatique (services, équipements, loisirs, etc.). Ce Center Parc entre donc directement en concurrence avec le site des Lacs de l'Eau d'Heure qui propose des activités similaires à seulement quelques kilomètres de la frontière avec la France.

Enfin, le Grand projet Picardie Creil-Roissy, le Grand projet Porte verte européenne et le Grand projet Côte Picarde Vallée de la Somme s'intègrent dans une dynamique de développement de l'offre touristique de différents types : tourisme d'affaires, tourisme vert et patrimonial et éco-tourisme.

### **2.5.2.4 La qualité des eaux et les risques d'inondation**

Cette thématique est abordée de manière explicite aux pages 27-29 du SRADDT où sont évoqués les risques potentiels pour la Picardie dont le risque de submersion marine, d'inondation ou de manque de qualité de l'eau. L'importance de l'eau (au travers notamment de la valorisation des paysages et des vallées de la région) est souvent répétée.

De plus, il apparaît nécessaire, dans le cadre du SRADDT, de gérer la problématique de l'eau à une échelle interrégionale, notamment via des SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) qui permettent de dépasser les limites administratives des régions et départements afin de réfléchir à la gestion de cette ressource<sup>52</sup>. Vu que l'Oise prend sa source en Région wallonne près de Scourmont (commune de Chimay), la Région wallonne est concernée par cette éventuelle coopération.

<sup>50</sup> Lien vers le document :

[http://reinventonsletourisme.picardie.fr/sites/default/files/filefield\\_pdf/SRDDTL\\_Etape\\_20091201.pdf](http://reinventonsletourisme.picardie.fr/sites/default/files/filefield_pdf/SRDDTL_Etape_20091201.pdf)

<sup>51</sup> Pour plus d'informations concernant ce projet, veuillez consulter la page suivante :

[http://reinventonsletourisme.picardie.fr/pdfs\\_a\\_lire](http://reinventonsletourisme.picardie.fr/pdfs_a_lire)

<sup>52</sup> SRADDT, p. 60.

Enfin, la qualité de l'eau est une préoccupation importante des citoyens qui ont participé aux différentes enceintes de concertation<sup>53</sup>.

### **2.5.2.5 Les risques technologiques**

La problématique des entreprises SEVESO n'est pas abordée dans le cadre du SRADDT Picardie.

### **2.5.2.6 La qualité de l'air**

La question du risque de dégradation de la qualité de l'air (p.29) provenant de différentes sources : industries, véhicules, etc. est prise en considération dans le SRADDT. Un Plan régional de la Qualité de l'air, lancé le 13 juin 2000 en Région Picardie a été approuvé le 25 juin 2002 et fera l'objet de révisions périodiques<sup>54</sup>.

### **2.5.2.7 La protection contre le bruit**

Cette problématique n'est pas abordée dans le SRADDT Picardie Objectif 2030.

## **2.5.3 Contribuer à la création d'emplois**

### **2.5.3.1 La stratégie de localisation des activités économiques**

Un Schéma régional de Développement économique<sup>55</sup> a été adopté le 2 juin 2006 par l'Assemblée régionale de Picardie et constitue « *une nouvelle charte des acteurs du développement économique régional* ».

Alors qu'au niveau micro, nous ne pouvons pas identifier de principes précis tels que la mixité des fonctions, au niveau macro, quatre stratégies principales sont à mettre en exergue dans le contexte picard :

1. le développement de l'économie résidentielle (liée au tourisme) ;
2. la mise en valeur de la logistique, autour des pôles suivants : Roissy et le canal Seine-Nord sur l'axe Paris-Anvers-Amsterdam (cette thématique sera abordée plus en détail dans le point 2.5.3.3) ;
3. la logique des circuits courts ;
4. le pôle de compétitivité agro-alimentaire.

Les portes internationales susceptibles de contribuer à la volonté de la Région Picardie de s'ouvrir à 360° sont ensuite identifiées.

Tout d'abord, les principales activités économiques pour la Région sont l'industrie et l'agriculture. Il s'agit donc, à partir de ce constat, de renforcer l'économie résidentielle et de profiter au mieux des opportunités offertes par la proximité de la Région Ile-de-France et notamment du pôle Roissy-CDG. En effet, le poids de l'économie résidentielle pour la Région Picardie est de 5 points inférieur à la moyenne nationale<sup>56</sup>. Ce secteur est dès lors insuffisamment développé dans cette région (il génère environ 15.000 emplois en 2006). Le maintien d'activités économiques et de services dans les petites villes « fragilisées » de Picardie est considéré comme un élément fondamental pour le développement de la Région. En effet, il s'agira de développer les services opérationnels et les services à la personne (emploi, petite enfance, loisirs, culture, etc.) dans ces villes.

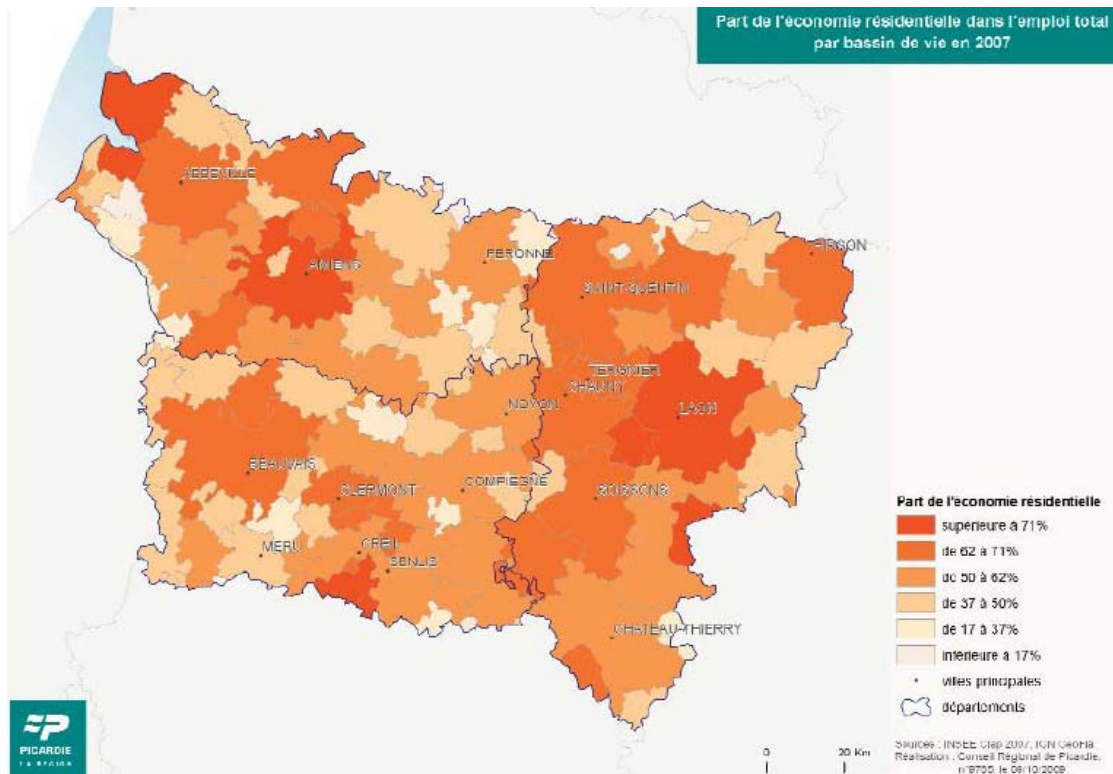
**Figure 7** : Part de l'économie résidentielle dans l'emploi total par bassin de vie en 2007

<sup>53</sup> SRADDT, p. 151.

<sup>54</sup> Le Plan régional Qualité de l'air de la Région Picardie est consultable et téléchargeable à la page suivante : <http://www.picardie.drire.gouv.fr/environnement/prqa/internet%20PRQA.htm>

<sup>55</sup> Ce Schéma régional de Développement économique est consultable à l'adresse suivante : [http://www.cr-picardie.fr/IMG/pdf/SRDE\\_adopté\\_02-06-06\\_web.pdf](http://www.cr-picardie.fr/IMG/pdf/SRDE_adopté_02-06-06_web.pdf)

<sup>56</sup> SRADDT, p. 26.



Source : SRADDT, p. 27.

Excepté les deux grands projets touristiques à développer en Thiérache à proximité de la frontière belge (Utopia à Guise et Center Parc à Chamouille), le SRADDT ne fournit pas de recette particulière pour dynamiser cette économie résidentielle. Seule la perspective du développement du tourisme picard dans une optique de « destination de court séjour » au sein d'une zone très peuplée à l'échelle européenne est mentionnée. Cependant, les effets négatifs potentiels du développement du tourisme en Picardie sont également évoqués : augmentation des déplacements en voiture, développement des résidences secondaires et donc de la consommation d'espace, etc.<sup>57</sup> L'importance des activités de logistique dans cette région située entre des zones métropolitaines de grande taille doit être renforcée en faisant de la Picardie une terre d'accueil (au vu de la faible pression foncière en comparaison des autres régions françaises proches).

Ensuite, la Région Picardie développe l'idée de « circuit de consommation court ». Cet objectif inédit consiste à organiser les échanges au sein du Nord-Ouest européen dans une logique de « circuits courts ». Malgré la poursuite actuelle du phénomène de mondialisation de l'économie, le SRADDT souligne que « *le changement climatique et le renchérissement de l'énergie poussent à repenser l'économie mondialisée à partir du local, de la grande proximité, à un rayon restreint à l'échelle du Nord-Ouest européen* » (p. 46). Région de tradition agricole et industrielle, la Picardie a compris le parti qu'elle pouvait tirer des évolutions futures liées aux défis climatique et énergétique. Rappelons l'existence de travaux de prospective territoriale menés notamment dans le cadre de la DIACT et s'inscrivant dans l'objectif d'atteindre Facteur 4, c'est-à-dire la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans les pays du monde occidental afin de limiter la hausse de la température moyenne mondiale à + 2°C<sup>58</sup>. Ceux-ci mettent en avant la nécessaire évolution de l'appareil de production au profit du niveau local. En effet, en considérant que l'agriculture

<sup>57</sup> SRADDT, p. 27.

<sup>58</sup> Pour plus d'informations à ce sujet, lire l'article suivant : RADANNE P. (2005) Facteur 4 et aménagement du territoire, in : *Territoires 2030, n°2, Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, DATAR, pp. 63-69 (disponible à l'adresse : <http://www.diact.gouv.fr/IMG/File/Territoires2030N2.pdf>)

est en France la source de 25% des gaz à effet de serre, « *la lutte contre le changement climatique va profondément transformer les pratiques agricoles [et ainsi] induire un réancrage territorial des pratiques alimentaires et agricoles* »<sup>59</sup>. Pierre Radanne poursuit en affirmant que « *contrairement à l'idée communément admise, l'accroissement du prix des énergies et des coûts de transports ira dans le sens de la fixation sur le territoire des industries lourdes dont la matière première est locale ainsi que des entreprises recyclant les matières premières issues des déchets des marchés consommateurs* »<sup>60</sup>.

Les produits agricoles sont concernés en premier lieu selon ce document. Rappelons qu'au sein de l'Europe occidentale, la France est l'un des rares pays à faire partie des grands exportateurs de céréales. La Picardie et les trois régions qui l'entourent au Nord, au Sud et à l'Est sont les régions qui, à l'image de notre Hesbaye, offrent parmi les meilleures terres du continent pour cette culture céréalière. Vu l'immensité de ces territoires d'*openfield* côté français, cette production dépasse la consommation nationale. Jusqu'à présent, une grande partie de ces surplus étaient vendus, pour l'essentiel en tant que matière première, vers les territoires du Nord-Ouest de l'Europe aux grandes concentrations de population et en déficit de production céréalière (l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne). Consciente du fait que vendre ces produits sous forme de matière première est bien moins intéressant que les vendre comme produits finis à haute valeur ajoutée, la Picardie veut profiter de l'opportunité qui s'offre à elle. Générer de tels nouveaux produits finis constitue donc le défi auquel compte s'atteler la Région Picardie. C'est la raison pour laquelle cette région soutient énergiquement l'innovation dans ce domaine et s'inscrit dans les réseaux qui la génèrent (cf. la description du pôle de compétitivité Industrie et Agro-ressources développée au point 2.5.3.2).

---

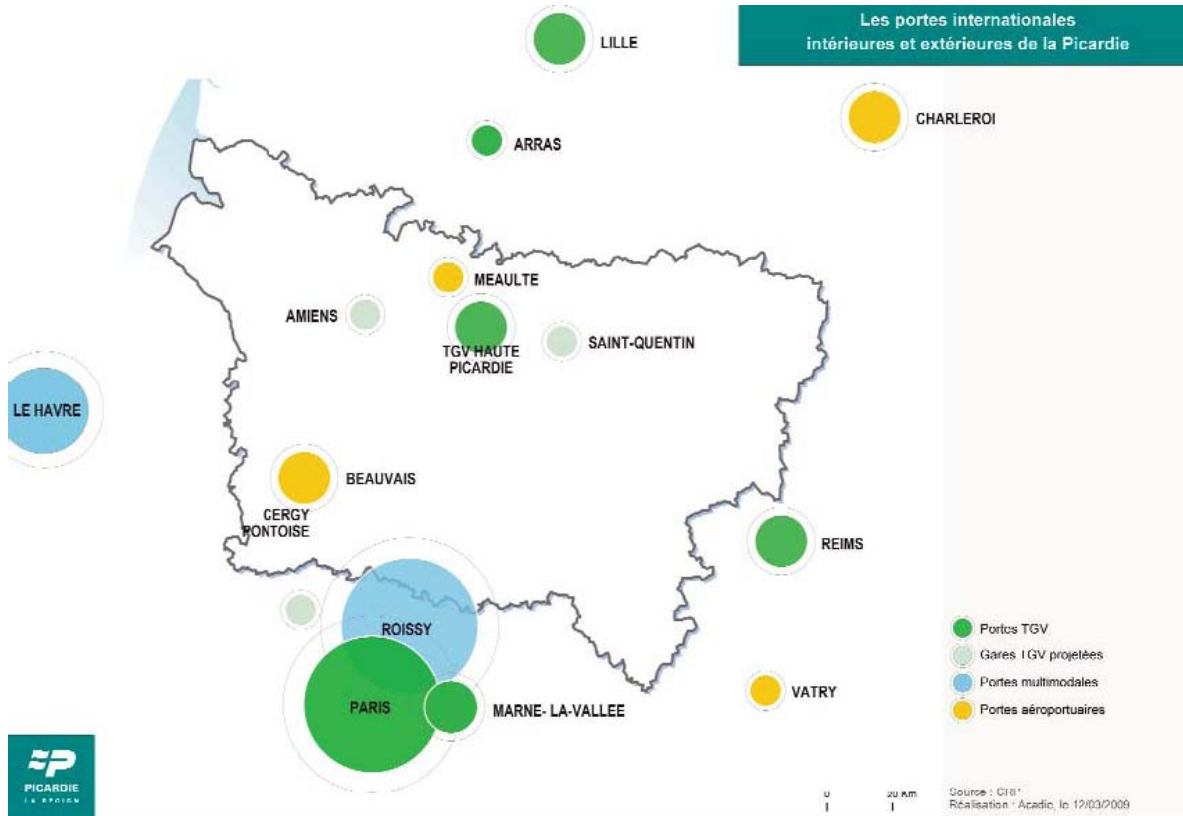
<sup>59</sup> RADANNE P. (2005) Facteur 4 et aménagement du territoire, in : *Territoires 2030, n°2, Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, DATAR, pp. 66.

<sup>60</sup> Ibid, p. 67.



Enfin, l'accent mis sur le rôle joué par les portes tournées vers l'international fait ressembler cette vision régionale au Schéma de structure spatial de la Flandre (RSV). Les portes identifiées dans ce document sont situées tant au sein du territoire régional qu'à son pourtour.

**Figure 8** : Les portes internationales intérieures et extérieures de la Picardie



Source : SRADDT, p. 51.

Les portes intérieures identifiées sont au nombre de cinq (dont deux sont projetées) :

- la gare TGV de Haute Picardie, située sur la LGV Lille-Paris au croisement des autoroutes A1 et A29 (Le Havre – Rouen – Amiens – Saint Quentin) à 35 km à l'Ouest de Saint Quentin et à 40 km à l'Est d'Amiens ;
- l'aéroport de Beauvais-Tillé situé dans le sud-ouest du département de l'Oise. Avec ses 2,6 millions de passagers, cet aéroport joue pour le bassin parisien le même rôle que le Brussels-South Airport vis-à-vis de la Belgique. Ryanair et, secondairement, Wizzair sont les deux compagnies qui fournissent l'essentiel du trafic de cet aéroport distant de 76 km de Paris. Le SRADDT poursuit notamment l'objectif de développer le tourisme d'affaires en Picardie, via cet aéroport<sup>61</sup> et d'améliorer son accessibilité pour les Picards ;
- l'aéroport (ou porte aéro-industrielle) Albert-Picardie (site Airbus de Méaulte) situé à 30 km au nord-est d'Amiens près de la limite entre la Somme et le Pas-de-Calais et inauguré en juin 2007, sert essentiellement de site pour la compagnie Airbus (Airport Belluga Airbus 380) : transport de pièces produites dans l'usine Airbus voisine vers/ depuis d'autres usines du groupe. Cet aéroport n'est donc pas un concurrent potentiel de Bierset même si c'est un aéroport de fret (contrairement à Beauvais par rapport à Brussels South Charleroi). Deux fois par semaine, un vol de la compagnie Low-Cost Jet2.com rejoint toutefois Leeds (GB). L'aéroport peut également recevoir

<sup>61</sup> SRADDT, p. 52.

des événements civils divers. Cette plateforme aéro-industrielle est considérée comme un élément important du futur développement économique picard ;

- deux gares TGV sont projetées à Amiens (connexion envisagée vers Londres depuis Paris via Amiens et modernisation de la ligne ferroviaire (TGV) entre Amiens et Lille) et à Saint-Quentin.

Les portes extérieures au territoire sont plus nombreuses à être identifiées :

- la ville de Paris et ses gares TGV ;
- l'aéroport de Roissy – Charles de Gaulle, déjà évoqué à plusieurs reprises ;
- le port du Havre : en 2006, le Havre a inauguré son projet « Port 2000 », « *destiné à imposer l'estuaire de la Seine comme un pôle majeur du trafic conteneurisé en Europe* »<sup>62</sup> et d'un coût de 1,3 milliards. La Picardie espère pouvoir tirer parti de ce développement du transport de marchandises<sup>63</sup> ;
- la ville et gare TGV de Lille ;
- la ville et gare TGV de Reims ;
- l'aéroport de Charleroi Brussels South ;
- l'aéroport de Paris Vatry en Champagne (surtout dédié au fret aérien et à la logistique) ;
- la ville et gare TGV d'Arras.

Ces portes sont envisagées comme autant de possibilités d'insérer la Picardie dans le Nord-Ouest européen pour augmenter son attractivité économique, résidentielle mais également comme « *point d'appui au développement des territoires picards* »<sup>64</sup>. L'objectif consiste aussi bien évidemment à améliorer l'accessibilité des Picards à ces portes, prioritairement vers Reims et vers la Région Ile-de-France.

### **2.5.3.2 Innovation, pôles de compétitivité et recherche**

Ces trois domaines sont intimement liés et assez largement abordés dans le cadre du SRADDT. L'innovation est entendue au sens large, incluant tant la création culturelle que l'innovation technologique ou la création d'entreprises. Le point « stimuler la création et l'innovation » (p. 97) renvoie à la nécessité d'intégrer les Picards au développement de leur région. Ce sont également le réseau « J'entreprends en Picardie » et le principe d'une région et d'une économie sociale et solidaire qui contribuent à cette dynamique d'innovation.

A propos de l'innovation, le document constate que « *la Picardie souffre, comme de nombreuses régions françaises, d'une sous représentation de l'effort de recherche (1,1% de l'effort national) par rapport à la représentation de sa population (3,2 % de la population nationale) et sa contribution au PIB national (2,5 %)* » (p. 26). La Région Picardie espère rattraper une partie de son retard grâce au développement de quelques pôles de compétitivité retenus par l'Etat français suite à l'appel de l'ex-DATAR.

La Région Picardie prévoit, au travers du SRADDT, de développer trois pôles principaux de compétitivité, en partenariat avec les Régions Champagne-Ardenne et Nord-Pas-de-Calais, dans les domaines suivants :

1. Industrie et Agro-Ressources, en partenariat avec la Région Champagne-Ardenne ;

<sup>62</sup> Mer et Monde : toute l'actualité maritime, « Port 2000 : Le Havre sort le grand jeu », 30 mars 2006, [en ligne] : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=1456>, consulté le 2 septembre 2010.

<sup>63</sup> SRADDT, p. 57.

<sup>64</sup> SRADDT, p. 52.

2. I-Trans : conception, construction, exploitation compétitive et maintenance d'équipements et systèmes ferroviaires, en partenariat avec la Région Nord – Pas-de-Calais ;
3. Up-Text : innovation textile, en partenariat avec la Région Nord – Pas-de-Calais.

Comme le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le *Provinciaal Omgevingsplan* du Limbourg néerlandais, une référence explicite à la mise sur pied de pôles de compétitivité est donc faite dans ce document stratégique d'aménagement du territoire. Il précise que « *le pôle Industries et Agro-Ressources cible son développement vers les marchés émergents basés sur l'utilisation de tous les composants de la plante à des finalités industrielles et innovantes* » (p. 47). Le pôle I-Trans ambitionne pour sa part « *de construire le premier pôle européen, reconnu au niveau mondial, pour la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance d'équipements et systèmes ferroviaires. Le pôle Up-Text, quant à lui, se mobilise sur l'innovation textile, tant sur les matériaux que sur le développement des usages et applications* » (p. 47).

Il serait sans doute profitable de nouer d'intenses relations entre les deux premiers pôles de compétitivité cités et les pôles wallons Wagralim, Logistic in Wallonia et Mécatech. Le document évoque d'ailleurs la volonté du Conseil Régional de Picardie de s'inscrire dans les réseaux européens qui travaillent sur l'innovation. Il signale aussi que « *la Région Picardie a déjà formalisé sa stratégie régionale de l'innovation dans la cadre du Programme Opérationnel Européen "Compétitivité" et a mis en place une Agence Régionale de l'Innovation (ARI)* »<sup>65</sup>.

En ce qui concerne les pôles de compétitivité en Région wallonne, le plan Marshall et le plan transversal « création d'activités et d'emplois » ont créé Wagralim, le pôle Agro-industrie. Ce dernier « *s'est donné pour principal objectif de renforcer la compétitivité des entreprises de l'industrie agro-alimentaire et de contribuer, par ce biais, au développement de l'activité et de l'emploi dans ce secteur important en Wallonie* :

- *Développer des produits à plus haute valeur ajoutée en renforçant l'innovation et leurs qualités en fonction des besoins des clients et des marchés ;*
- *Améliorer la rentabilité des filières en renforçant leur intégration et leur durabilité ;*
- *Augmenter la capacité de production et la taille des entreprises en facilitant leur positionnement sur des marchés en croissance et en élargissant leurs capacités de vente.*»<sup>66</sup>.

Il faut ajouter à ces trois pôles de compétitivité la mention dans le SRADDT du projet ALFA-BIRD auquel participe l'Institut National de l'Environnement et des Risques naturels (INERIS) basé à Verneuil-en-Halatte dans le département de l'Oise, qui a pour objectif de développer l'utilisation de carburants alternatifs dans le secteur de l'aéronautique. A nouveau, il pourrait être intéressant de développer des partenariats entre les acteurs de ce projet et le pôle wallon de compétitivité « aéronautique & spatial » Skywin qui a, entre autres, pour objectif « *le développement de nouvelles technologies et de nouveaux composites tant dans les domaines des structures d'avion que de la propulsion* »<sup>67</sup>.

Enfin, le SRADDT évoque la mise en place d'un « réseau technopolitain ». Celui-ci s'appuiera sur « *le pôle de recherche du Griffon à Laon* »<sup>68</sup> [regroupement d'acteurs privés et

<sup>65</sup> SRADDT, p. 47.

<sup>66</sup> Les pôles de compétitivité, Wagralim agro-industrie, [en ligne] : [http://www.polesdecompetitivite.eu/home/fr\\_poleWagralim/index.html](http://www.polesdecompetitivite.eu/home/fr_poleWagralim/index.html), consulté le 7 mai 2010.

<sup>67</sup> Skywin Wallonie, Aerospace cluster of Wallonia, [en ligne] : <http://www.skywin.be/getpage.asp?p=index>, consulté le 31 août 2010.

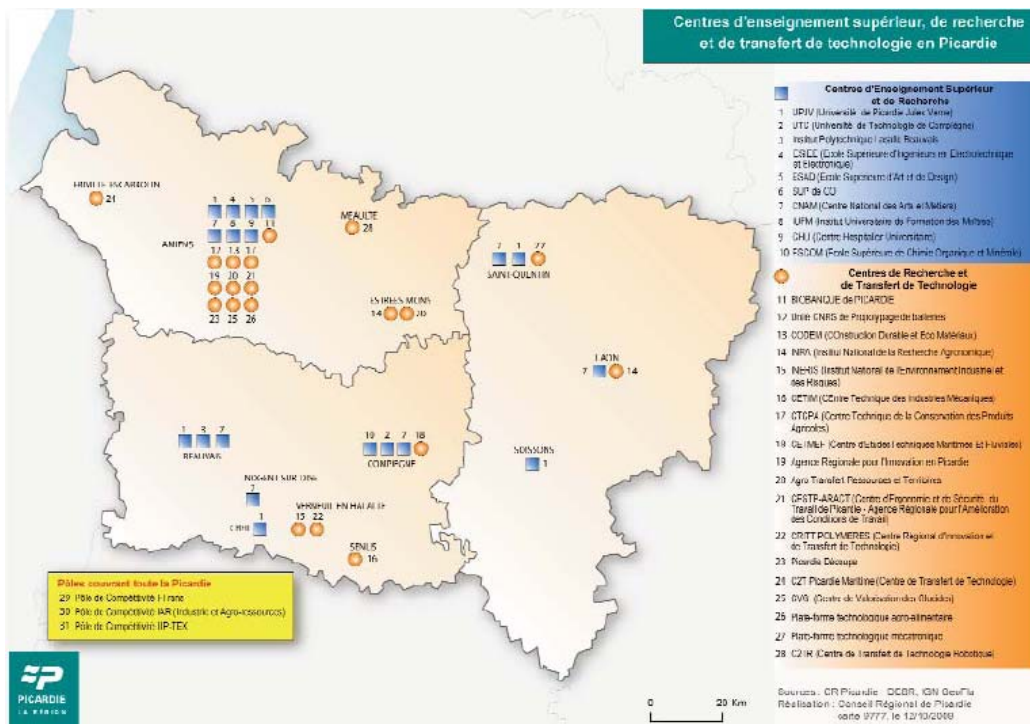
<sup>68</sup> Voir à ce sujet : [http://www.aisne.com/photos\\_ftp/img\\_contenu/Pratique/espace\\_presse/pole\\_recherche\\_griffon.pdf](http://www.aisne.com/photos_ftp/img_contenu/Pratique/espace_presse/pole_recherche_griffon.pdf)

publics dans 5 secteurs d'excellence comme l'ingénierie environnementale ou la gestion de l'eau], *Picardie Technopôle à Amiens, le Parc technologique des rives de l'Oise à Compiègne*<sup>69</sup> [site de 8 ha destiné à accueillir des entreprises innovantes et technologiques],... »<sup>70</sup>.

Tant les pôles de compétitivité que ce réseau technopolitain devront se développer en assurant le renforcement des réseaux économiques à l'extérieur de la Région picarde : « *développement d'une réelle capacité à exporter [et] développement de réseaux au-delà du périmètre régional* »<sup>71</sup>, notamment au travers de l'organisme « Picardie International » qui vise à trouver de nouveaux marchés pour les entreprises picardes.

Au niveau de la recherche et plus largement de l'éducation et de la formation, le SRADDT Picardie s'inquiète des importantes disparités existant entre la Région et la moyenne française. La Picardie a en effet un retard à rattraper dans ces domaines afin de rester compétitive et de se développer. Le schéma donne donc une importance toute particulière au développement de la recherche pour le développement économique global de la Région et, en particulier, pour celui de la métropole en réseau que la région cherche à mettre en valeur.

**Figure 9** : Centres d'enseignement supérieur, de recherche et de transfert de technologie en Picardie



Source : SRADDT, p. 68.

### 2.5.3.3 Le développement de l'activité logistique

Comme mentionné précédemment, l'activité logistique est importante pour la Région Picardie. Celle-ci veut donc la valoriser et la développer à l'avenir. Ce domaine d'activités a connu une évolution importante ces dernières années (avec un gain de presque 3.300 emplois entre 1999 et 2006<sup>72</sup>) et une diffusion sur tout le territoire picard.

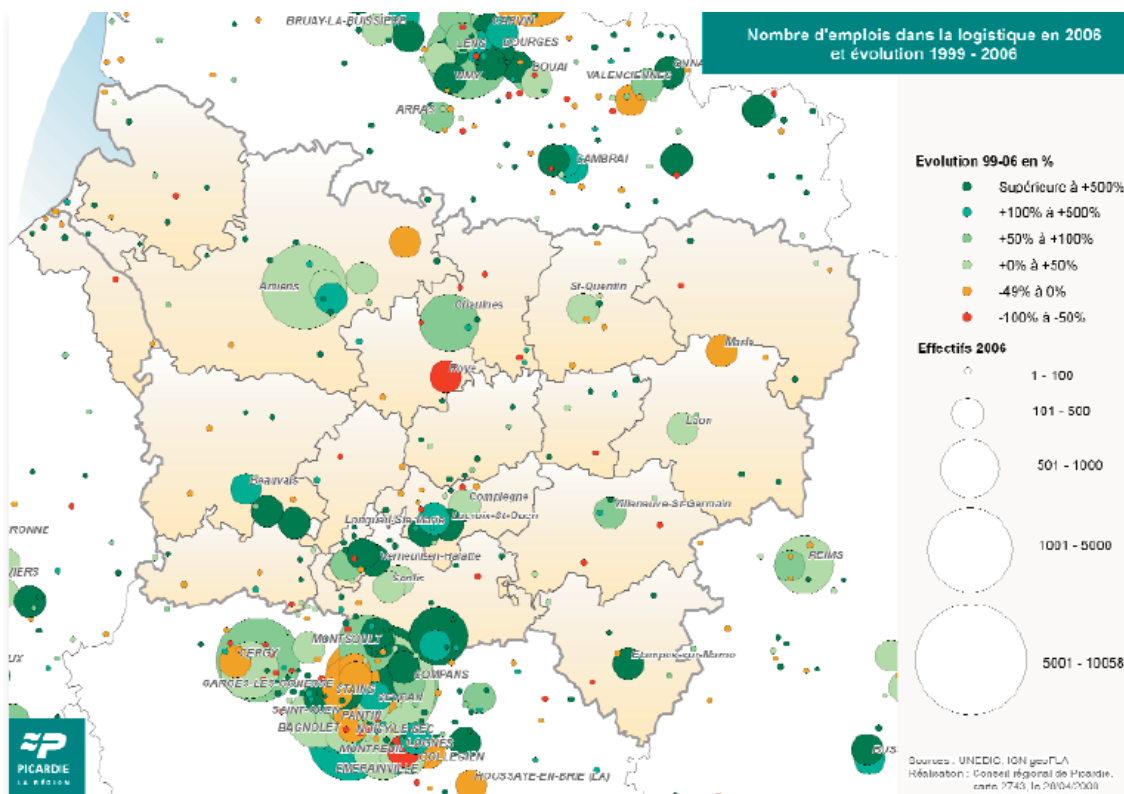
**Figure 10** : Nombre d'emplois dans la logistique en 2006 et évolution 1999-2006

<sup>69</sup> Voir à ce sujet : <http://www.agglo-compiegne.fr/entreprendre/parctechno.php>.

<sup>70</sup> SRADDT, p. 47.

<sup>71</sup> Ibid.

<sup>72</sup> SRADDT, p. 25.



Source : SRADDT, p. 23.

L'objectif principal poursuivi par le SRADDT est de réduire l'essaimage de la logistique – il existe aujourd'hui plus ou moins 20 zones d'activités spécialisées dans ce domaine, la plupart à proximité de l'A1. Cette dispersion fait en effet l'objet de plusieurs critiques, car elle constitue :

- « une faiblesse pour la représentativité du territoire en dehors de ses frontières (difficile promotion en l'absence de zones logistiques emblématiques) ;
- un mitage de l'espace et une consommation foncière accrue ;
- un manque de synergie (l'effet d'entraînement et l'offre de services associés au développement logistique sont plus difficiles à obtenir) ;
- un frein à la massification des flux de marchandises sur des modes autres que le transport routier et à la desserte des zones logistiques en transport en commun »<sup>73</sup>.

Le SRADDT continue en affirmant que « réussir le pari de la captation des flux Nord-Sud et Est-Ouest implique d'organiser davantage cette fonction logistique en mutualisant les potentialités des sites à enjeu et en réduisant l'implantation anarchique des entrepôts, inutilement consommatrice d'espace et peu efficace »<sup>74</sup>.

Enfin, le SRADDT prévoit 5 projets de plateformes logistiques (dont 4 sont directement associées au futur canal à grand gabarit Seine-Nord en cours de creusement) :

- à Nesle : d'une superficie d'environ 90 hectares (+ quai de transbordement de céréales à Languevoisin), la plateforme tri-modale (voie d'eau, rail et route) de Nesle, principalement dédiée à l'industrie, permettra de renforcer le pôle agro-industriel ;
- à Tergnier : projet de plateforme bi-modale (rail et route) d'une quarantaine d'hectares à proximité de la gare de triage de Tergnier et de la ZES (Zone économique stratégique) EVOLIS dont l'étude de faisabilité a été rendue en mai

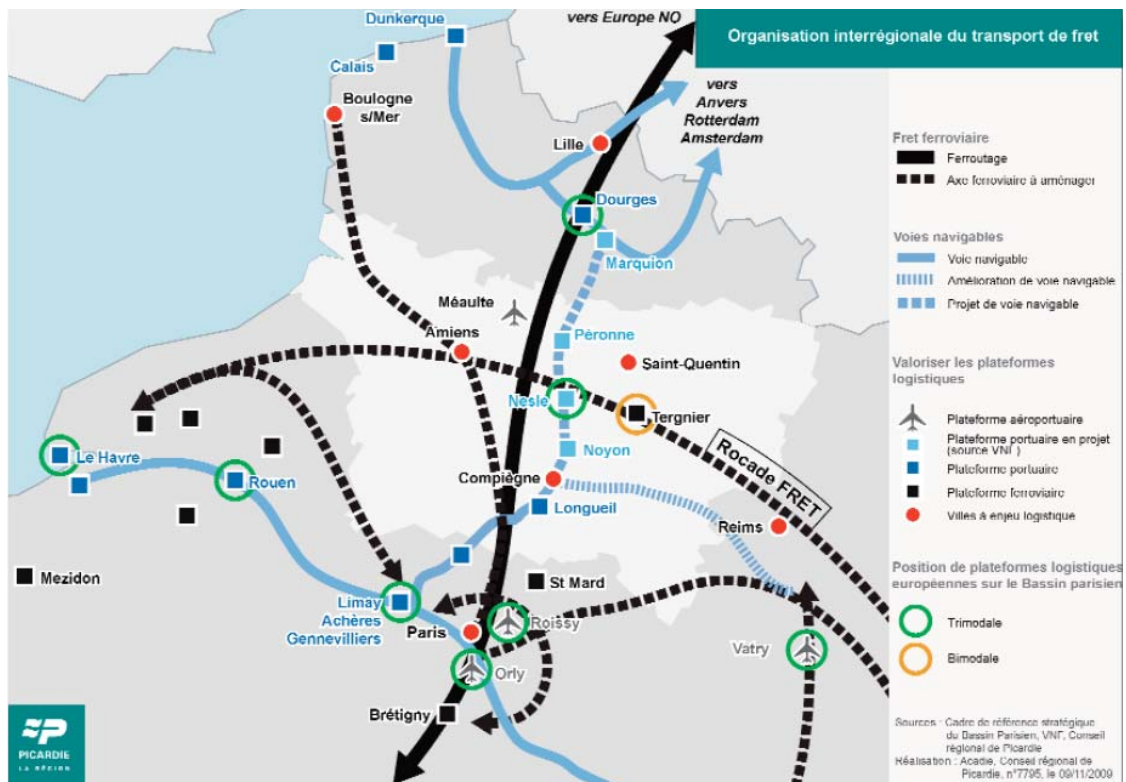
<sup>73</sup> SRADDT, p. 58.

<sup>74</sup> SRADDT, p. 59.

2010. « L'opération consiste à aménager [d'une part] une plate-forme « FERCAM » de transbordement wagons / camions et de manutention / traction, d'autre part une zone « logistique » dédiée aux activités de transit de marchandises, d'entreposage et de stockage »<sup>75</sup> ;

- à Noyon : plateforme d'activités bimodale (route et voie d'eau) de 59 hectares s'étalant sur plusieurs communes (Beaurains-les-Noyon, Porquéricourt et Vauchelles), elle se concentre également sur les activités agricoles et alimentaires ;
- à Péronne : plateforme bimodale (voie d'eau et route) de 60 hectares sur les communes d'Eterpigny et de Barleux (un parc d'activités logistiques et une zone portuaire) ;
- à Longueil : plateforme tri-modale (rail, route et voie d'eau) de 24 hectares, axée essentiellement sur le trafic de conteneurs.

Figure 11 : Organisation interrégionale du transport de fret



Source : SRADDT Picardie 2030, p. 58.

### 2.5.3.4 L'agriculture

La revalorisation des zones rurales picardes constitue un véritable défi pour la Région, le secteur agricole pesant un poids considérable dans l'économie picarde, en regard à la moyenne nationale française.

Un des grands projets prévus par le Contrat de projets Etat-Région pour 2007-2013 conclu avec la Picardie consiste à développer la filière agro-ressource. En effet, « ce grand projet vise la création d'une véritable filière de valorisation complète de la plante, dans l'optique d'une substitution à terme à la pétrochimie, et dans la continuité du concept développé par le pôle de compétitivité « Industries et Agro-Ressources ». Le pôle devra répondre aux demandes de la société en matière de produits renouvelables et de procédés plus

<sup>75</sup> Communauté de communes Chauny-Tergnier, Plateforme multimodale, [en ligne] : <http://ccct.fr/spip.php?article142>, consulté le 10 août 2010.

*respectueux de l'environnement, et contribuer à la lutte contre le changement climatique »<sup>76</sup>. Toutefois, la question de la « concurrence » potentielle entre alimentation, débouché énergétique et autres débouchés impliquant la substitution par des matières végétales des dérivés du pétrole, n'est pas posée dans le cadre du SRADDT. Cet enjeu mondial de l'autosuffisance alimentaire semble à ce stade encore tû dans ce document initié par une des rares régions d'Europe occidentale qui exporte beaucoup plus de céréales qu'elle n'en importe.*

Les impacts de la hausse du prix de l'énergie, des produits agricoles, etc. liée aux risques de déséquilibre sur les marchés de ces produits entre l'offre et la demande au niveau mondial ne sont pas évoqués. Un aspect de cet enjeu global à moyen-long terme est cependant développé par la Picardie : le concept des circuits courts, concept déjà évoqué au point relatif à la stratégie de localisation des activités économiques (2.5.3.1).

#### **2.5.3.5 La forêt**

Dans le cadre du développement prévu du faisceau est-ouest, le SRADDT aborde la question de la protection des forêts du sud de l'Oise. Cette problématique est également rapidement mentionnée dans le cadre de l'élaboration prochaine de la DRA sur les trames verte et bleue. Il n'est cependant pas du tout question d'extensions des zones forestières, ni d'un principe de reboisement compensatoire ; la forêt n'est pas non plus envisagée dans le cadre de ses fonctions économiques (production/transformation du bois, etc.) ou récréatives.

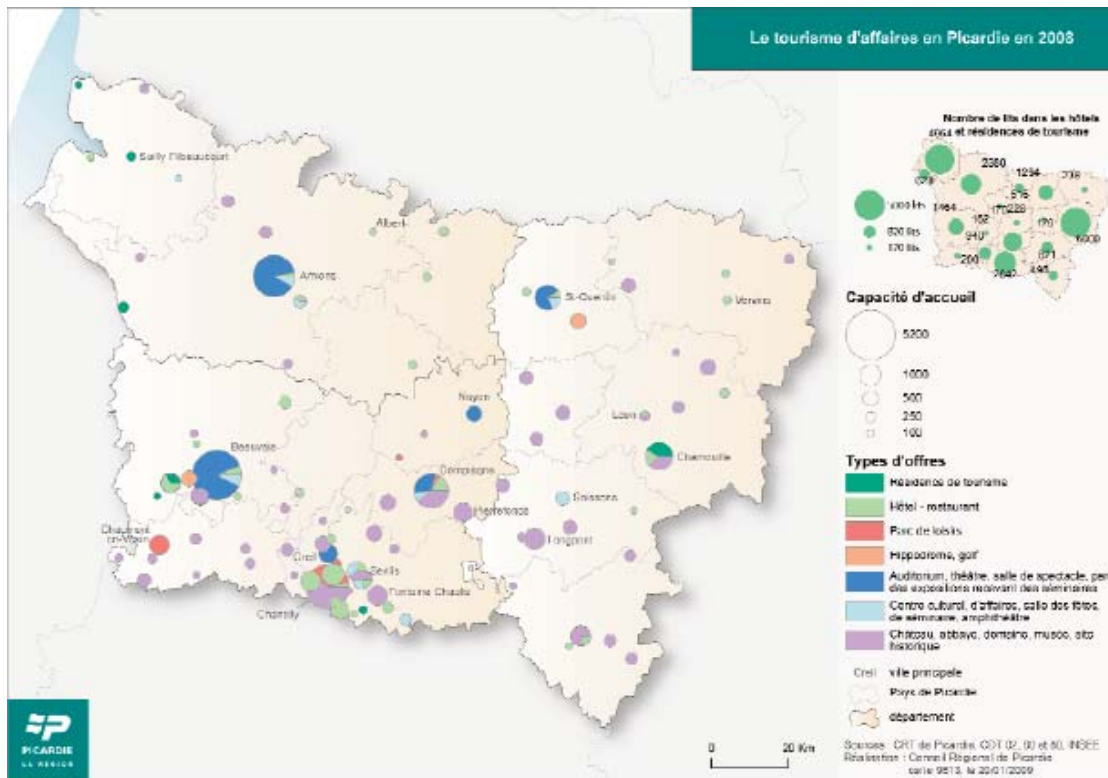
#### **2.5.3.6 Le tourisme**

Le tourisme et son développement en Picardie sont jugés importants en termes de création d'emplois dans une optique de développement/renforcement de l'économie résidentielle. Toutefois, des pratiques liées au tourisme et potentiellement négatives pour la Picardie sont également identifiées : déplacements, pression foncière, etc. Le SRADDT propose dès lors de développer le marketing territorial de la Picardie. Dans ce cadre, le tourisme d'affaires est considéré comme un élément important à développer au vu de la proximité de l'aéroport de Roissy-CDG, notamment dans les zones rurales où les patrimoines naturels, culturels et historiques peuvent être valorisés. Ceci a mené au lancement d'un grand projet régional intitulé « Picardie-Creil-Roissy ».

---

<sup>76</sup> CPER 2007-2013, Région Picardie, p.19.

Figure 12 : Le tourisme d'affaires en Picardie en 2008



Source : SRADDT, p. 71

Le SRADDT précise également qu'une offre de tourisme vert et d'éco-tourisme devrait être développée à la côte picarde notamment (GPR Porte verte européenne).

## 2.5.4 Améliorer l'accessibilité et gérer la mobilité

### 2.5.4.1 Les réseaux de transport transeuropéens et transfrontaliers

La Picardie est identifiée comme un lieu historique de passage entre les régions du nord et du sud de l'Europe. En plus de cet axe « nord-sud », la région picarde souhaite développer l'axe ou « faisceau est-ouest ».

Dans le cadre d'une ouverture à 360° de la Picardie, le développement et le renforcement des réseaux de communication Nord-Sud impliqueraient de « tirer parti du développement francilien au sud et du développement des métropoles belges, anglaises et néerlandaises au nord »<sup>77</sup>. Le schéma reproduit dans le SRADDT nous permet d'identifier, comme nous l'avons mentionné au point 2.5.1.1, deux axes pouvant avoir un impact ou une continuité sur la Région wallonne : le projet de canal Seine-Nord Europe qui rejoindrait la Belgique et l'axe routier structurant passant par Soissons et Laon vers le nord (N2), nationale qui remonte ensuite vers Mons via Maubeuge tandis que sur ce schéma, cet axe structurant prend la direction de Charleroi via Chimay. De plus, l'amélioration des connexions avec la ville de Charleroi est également évoquée dans le cadre du projet Porte verte européenne.

<sup>77</sup> SRADDT, p. 53.



**Figure 13** : Le projet de Canal Seine Nord Europe



**Source** : <http://www.seine-nord-europe.com>, site officiel du projet Canal Seine Europe, consulté le 7 mai 2010.

La finalisation du Canal Seine-Nord prévue pour 2015 permettra d'achever la liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut en permettant le passage de convois transportant jusqu'à 4400 tonnes. Ce projet a été retenu comme projet prioritaire dans le cadre du Réseau transeuropéen de Transport (RTE-T). Le développement de ce canal doit également être pensé dans le cadre de la multi-modalité pour le transport de marchandises, et ce surtout à l'échelle internationale.

Le projet de ligne à grande vitesse entre Paris, Amiens et Londres est évoqué par le SRADDT mais à un horizon assez lointain : l'après 2030. Une telle ligne permettant d'éviter le détour entre Paris et Londres par Lille n'aurait de sens qu'au moment où la ligne à grande vitesse reliant Lille à Paris serait complètement saturée. Vu que cette saturation n'est pas attendue avant encore plusieurs décennies, le projet d'une nouvelle ligne à grande vitesse Paris-Amiens-Londres n'est pas encore à l'ordre du jour au niveau de l'Etat français. En cas de réalisation de ce projet, une capacité accrue serait retrouvée sur la ligne à grande vitesse du Nord pour les TGV venant de Lille, Roubaix, Tourcoing, de Belgique, des Pays-Bas et d'Allemagne via Cologne et Liège. Par contre, cette voie plus directe entre Londres et Paris risque de déforcer Lille puisqu'elle supprimera l'arrêt à la gare de Lille-Europe sur le parcours Paris-Londres.

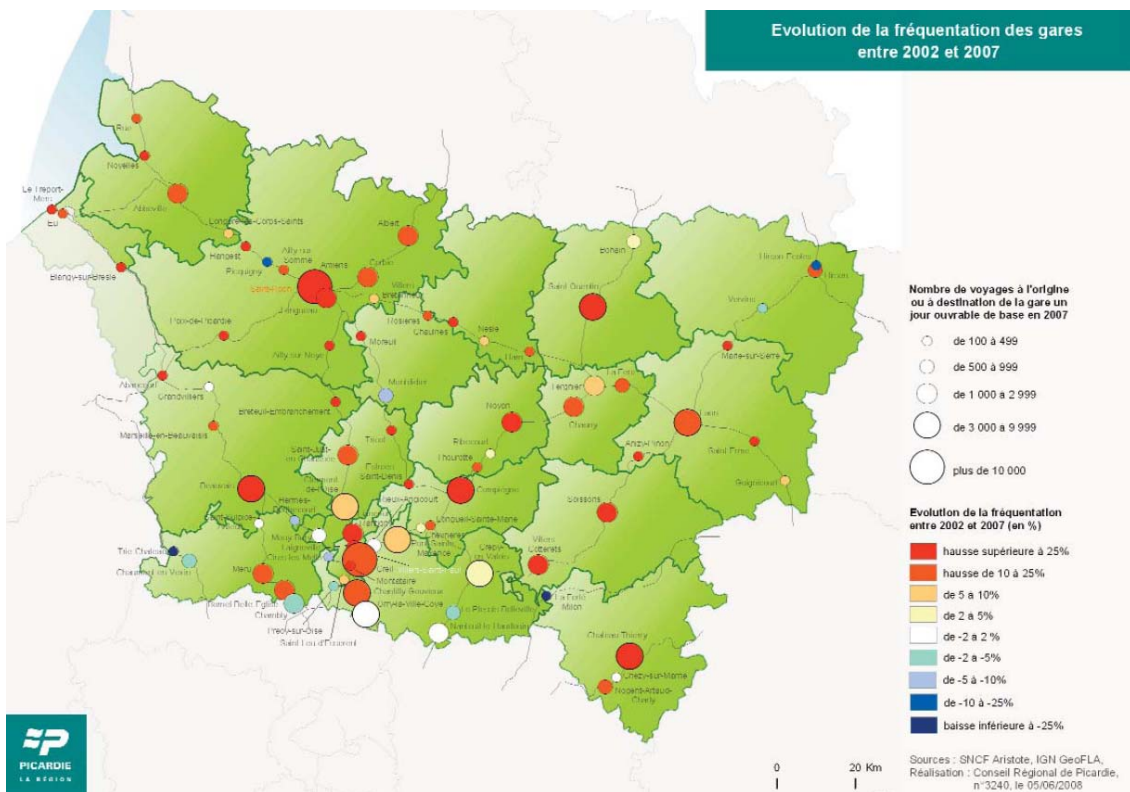
Des liaisons améliorées (routières et ferroviaires) entre la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais ainsi qu'avec la Haute Normandie sont prévues. En outre, la Picardie pourrait devenir un véritable « maillon ouest » de la rocade Fret du Bassin parisien, Le Havre-Amiens-Reims, élément du réseau européen de transport de fret.

#### **2.5.4.2 L'offre en transport en commun**

Quelques éléments relatifs à l'offre en transport en commun sont mentionnés. Cependant ce point n'est pas détaillé dans le SRADDT. Le schéma constate une certaine diminution de la voiture individuelle et ce au profit des TC. Cependant, il constate que ce changement est essentiellement dû à la conjoncture économique actuelle et à la diminution du pouvoir

d'achat des ménages plus qu'à un changement de mentalité conséquent à la sensibilisation environnementale. L'offre de TER (train express régional) est en cours d'amélioration depuis la régionalisation de la compétence en 2002 : nouvelle politique tarifaire et amélioration de la desserte et du matériel roulant. La nécessité de développer (quantitativement) et d'améliorer (qualitativement) l'offre en TC est abordée mais aucun objectif chiffré de report modal n'est prévu. Une directive régionale d'aménagement, à adopter, se penchera notamment sur le développement des quartiers de gare. Enfin, dans les avis citoyens, il y a une volonté d'arriver à la gratuité des TC.

**Figure 14** : Evolution de la fréquentation des gares entre 2002 et 2007



Source : SRADDT, p. 83.

### 2.5.4.3 Stationnement et gestion de l'espace public

Cette question n'est pas abordée dans le SRADDT Picardie.

## 2.5.5 Valoriser le patrimoine et gérer les ressources

### 2.5.5.1 Valoriser le patrimoine bâti

Ce thème est à nouveau peu abordé. Dans le cadre de la préservation de la qualité du territoire, il est mentionné « y compris le bâti vernaculaire »<sup>78</sup>. La réflexion à ce sujet n'est donc pas développée.

### 2.5.5.2 Le patrimoine naturel

Une stratégie régionale du patrimoine naturel a été adoptée le 12 février 2009 par la Région picarde.

La Picardie évoque ainsi le développement d'une logique transrégionale au travers des PNR (Parcs naturels régionaux). Le patrimoine naturel en tant que tel doit faire l'objet d'une DRA. Celle-ci pourra être étudiée de manière approfondie lorsqu'elle sera adoptée de manière

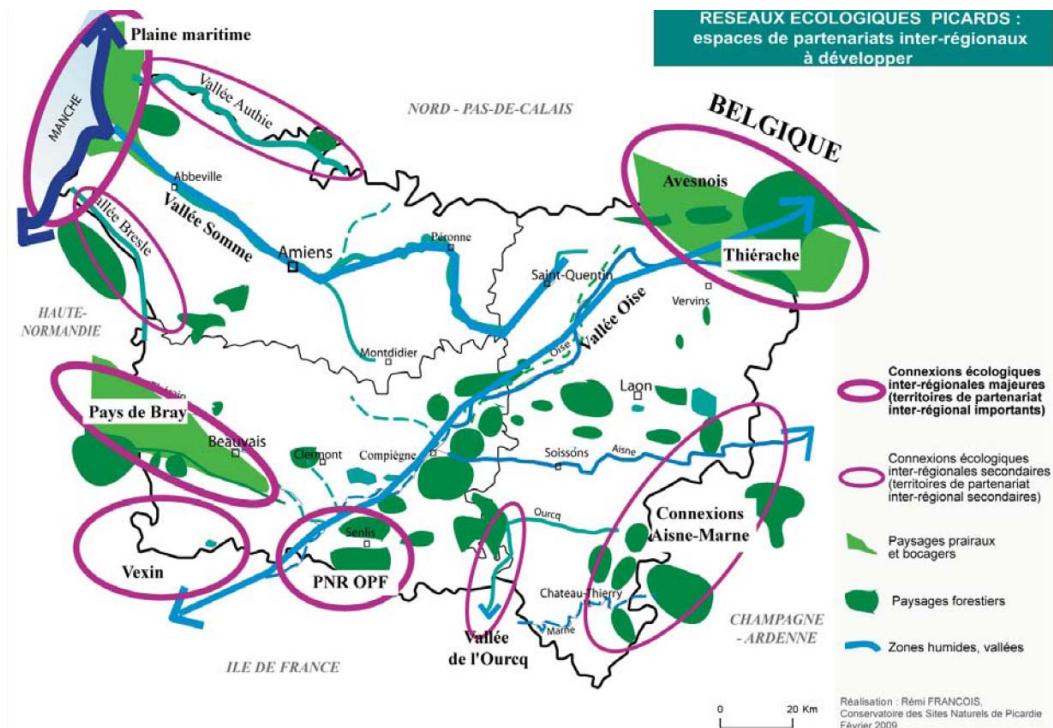
<sup>78</sup> SRADDT, p. 50.

définitive (elle pose actuellement la question de l'équilibre à trouver entre milieux naturels et activités humaines)<sup>79</sup>.

En ce qui concerne la trame bleue et verte, il est question d'assurer une coopération entre les régions frontalières dont la Région wallonne mais cette intention n'est pas plus amplement précisée.

Un faisceau Nord-est est identifié dans la Thiérache, dont la connexion avec la Belgique est explicitement mentionnée, en tant que connexions écologiques interrégionales majeures (territoires de partenariat interrégional important) : continuités bocagères, forestières et de rivières.

**Figure 15** : Réseaux écologiques picards : espaces de partenariats inter-régionaux à développer



Source : SRADDT, p. 59.

### 2.5.5.3 Le paysage

Cet enjeu est abordé de manière indirecte à différents endroits du schéma picard, qui parle d' « *urbanisme maîtrisé et harmonieux pour préserver les atouts des villes et des paysages* » (p.50) ou encore de « *paysages diversifiés à préserver* » (p.81) ou qui aborde la question d'une « *politique du paysage liée au réseau fluvial* » (p.115). Une directive régionale d'aménagement (DRA) a également pour objectif d' « *assurer les continuités écologiques, fonctionnelles et paysagères dans les vallées picardes* », en lien notamment avec l'image et la perception de la Région Picardie. L'objectif de cette DRA consiste à réfléchir à une politique du paysage en Région picarde (qui permette de valoriser ces paysages), en posant une série de questions sur cet enjeu.

Le paysage n'est donc pas abordé de manière majeure dans ce plan, aucune zone spécifique n'est déterminée. En outre, la manière dont la gestion paysagère aurait un impact sur l'aménagement du territoire ne semble pas claire.

### 2.5.5.4 La gestion des ressources du sous-sol

Cette question n'est pas abordée dans le cadre de ce SRADDT.

<sup>79</sup> SRADDT, p. 122.

### **2.5.5.5 L'énergie (URE et énergies renouvelables)**

Le schéma aborde de manière assez générale la question du changement climatique, des énergies fossiles et des gaz à effet de serre, en évoquant notamment l'objectif de la France d'atteindre 23% d'énergies renouvelables pour 2020, la nécessité de réduire la consommation d'énergies fossiles et l'élaboration du plan énergie-climat au niveau régional. Ce sont donc beaucoup d'éléments généraux qui sont évoqués à ce sujet. Aucune information précise sur les différents types d'énergies renouvelables, avec objectifs chiffrés ou principes à respecter en cas d'implantation nouvelle, n'est mentionnée dans ce schéma.

### **2.5.6 Sensibiliser et responsabiliser les acteurs**

Nous avons abordé de manière plus spécifique ces questions dans la partie consacrée à la méthodologie d'élaboration de ce schéma, nous vous renvoyons dès lors à la première partie de cette analyse du SRADDT picard.

## **2.6 CONCLUSIONS**

Le SRADDT, adopté fin 2009 par la Région Picardie, est un document relativement généraliste, qui doit cependant, comme nous l'évoquions dans notre présentation du document, être « précisé » par deux types principaux de documents : les DRA (Directives régionales d'aménagement) et les GPR (Grands projets régionaux). Suite à notre étude thématique du document, nous avons pu malgré tout identifier une série d'éléments potentiellement intéressants pour la réflexion menée en Région wallonne dans le cadre de la révision du SDER.

Les points forts du SRADDT sont notamment :

- La mise en valeur des potentialités liées au projet de canal à haut gabarit Seine Nord Europe. En effet, dans ce cadre, 5 nouvelles plateformes logistiques multimodales sont prévues sur ce canal dans la Région Picardie et sur l'axe ferroviaire de fret, tangent à l'Île-de-France reliant le Havre à Reims, Metz ou Dijon via Amiens et Saint Quentin. Ces projets ont pour objectif de valoriser la position de la Picardie, région intermédiaire entre Paris et le Nord européen, et de lui permettre de développer ses pôles logistiques et ainsi de développer une position attractive dans le trafic de marchandises ;
- Le SRADDT permet à la Région Picardie de mettre en place une véritable politique visant à développer des pôles de compétitivité. Sur les trois grands pôles identifiés, c'est surtout « Industrie et Agro-Ressources » qui a un potentiel au vu de l'importance de l'agriculture pour la Région. Des partenariats pourraient être développés avec la Région wallonne dans le cadre de son pôle de compétitivité Wagralim. Le pôle picard « Industrie et Agro-Ressources » s'intègre dans une logique de circuits courts. Cependant, l'on constate une absence de réflexion sur la problématique de la concurrence entre alimentation et autres finalités liées à la substitution du pétrole ;
- Enfin, la Région picarde ambitionne de développer son économie résidentielle. En effet, dans une volonté de développer le tourisme en Picardie, notamment le tourisme d'affaires lié à l'aéroport de Roissy-CDG (et de l'aéroport Beauvais-Tillé) mais également l'éco-tourisme, le SRADDT lance l'idée de développer le marketing territorial de cette région. De plus, deux grands projets touristiques ont été mis en place en Thiérache : le projet Utopia (mise en valeur du Familistère de Guise) et Center Parc, ce dernier pouvant potentiellement entrer en concurrence avec le site récréatif des Lacs de l'Eau d'Heure.

Des points faibles du SRADDT peuvent également être identifiés :

- La thématique de la maîtrise de l'étalement urbain (densité et mixité) est peu développée dans le SRADDT. Cependant, nous l'avons déjà mentionné à plusieurs reprises, ces thèmes restent à être précisés via une DRA ;
- De manière plus générale, sur la plupart des thématiques abordées ci-dessus, le SRADDT ne développe pas d'intentions très précises et n'identifie pas d'objectif chiffré à atteindre à une échéance prédéfinie.

Finalement, rappelons que le SRADDT mentionne à plusieurs reprises la ville de Charleroi, non seulement comme porte internationale (aéroport de Brussels South Charleroi) mais également comme destination d'un axe structurant traversant la région sud au nord dans le cadre de la réflexion sur l'insertion de la Picardie dans le nord-ouest européen. Nous avons cependant évoqué le manque de « concrétisation » de cet axe dans la réalité : aucun axe routier ou ferroviaire majeur ne coïncide avec cet axe.

### 3. LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

#### 3.1 LE PROJET DE PLAN RÉGIONAL DES DÉPLACEMENTS (IRIS 2)

Le projet de plan Iris 2 a pour objectif de mettre à jour le plan Iris 1 adopté en 1998 par la Région de Bruxelles Capitale afin de décongestionner la capitale et de réduire la part de la voiture dans les transports. Une première version de ce projet de plan Iris 2 a été élaborée en 2008 sous la responsabilité du ministre Pascal Smet (sp.a). Le Plan Iris 2 a été remanié à l'occasion de la sortie du gouvernement bruxellois des socialistes flamands en 2009 et de l'arrivée au poste de Secrétaire d'Etat à la Mobilité de l'écologiste flamand Bruno de Lille. La dernière version du plan Iris 2 (parfois dénommée Iris 2.vert) a finalement été adoptée le 9 septembre 2010 par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Vu l'adoption très récente de ce nouveau plan des déplacements, nous ne pourrions l'étudier plus en profondeur dans le cadre de la présente subvention. Les éléments développés ci-dessous concernent donc bien la première version de plan Iris 2, établie sous le ministre Pascal Smet. Ce document avait été adopté provisoirement par le gouvernement Picqué III et a été soumis à enquête publique en octobre 2008 mais le gouvernement n'avait pas pu ensuite trouver un accord sur celui-ci.

Le plan Iris 2 définissait, dans sa première version « pré écologiste », trois scénarios d'évolutions potentielles de la mobilité, en phase (ou non) avec les objectifs de Kyoto et avec ceux de l'UE en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 (les objectifs « 20-20-20 »). Il adoptait finalement une approche évolutive et progressive des mesures à prendre afin d'atteindre une réduction de 20% de la pression automobile pour 2020, dans une perspective présentée comme idéaliste. Hubert, Dobruszkes et Macharis constatent cependant que « *le projet de Plan Iris 2 cible la diminution de 20% du trafic automobile (par rapport à 1999) visé par le Plan régional de développement (PRD) à l'horizon 2010 en le reportant à un horizon bien plus lointain (2020)* »<sup>80</sup>.

L'ensemble des mesures prévues par le plan Iris 2 (relativement similaires aux objectifs déjà définis dans le plan Iris 1) en termes d'amélioration des transports en commun, de construction de parkings de dissuasion à l'entrée de la Région, d'amélioration de la mobilité douce et des pistes cyclables, etc. n'ont donc forcément pas encore pu être introduites pleinement en Région de Bruxelles-Capitale. Les échéances deviennent courtes pour atteindre les objectifs fixés pour 2020 en termes de report modal vers les transports en commun et de mobilité douce.

Nous ne nous attarderons pas sur la méthodologie qui est assez classique : élaboration d'Iris 2 sur base d'un état des lieux des réalisations du plan Iris 1 et des nouveaux objectifs poursuivis, qu'ils soient qualitatifs ou quantitatifs. Ensuite, sont élaborés trois scénarios pour le futur, le troisième étant le scénario retenu dans le cadre de ce plan Iris 2 car jugé le plus réaliste à l'horizon 2015.

Sept domaines d'action sont identifiés dans le projet de plan Iris 2 :

- Des travaux d'infrastructures (RER, métro, etc.) ;
- La définition d'une politique de stationnement ;
- L'amélioration de l'offre en transports en commun ;
- Le renforcement de l'intermodalité ;
- La meilleure prise en compte des PMR ;

<sup>80</sup> HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C., « Etats généraux de Bruxelles. La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », in *Brussels Studies*, Note n°1, 5 janvier 2008, p. 3.

- L'amélioration de la convivialité ;
- L'amélioration de l'information<sup>81</sup>.

Dans la première version d'Iris 2, il y a une demande de coopération ou de « contribution » des deux autres régions à la mise en place d'une série de mesures. En outre, la réflexion menée actuellement à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale en termes de mobilité est simultanée à une autre réflexion, en Région flamande cette fois, sur l'extension du ring, qui se trouve principalement sur son territoire. Ces deux réflexions mériteraient d'être menées conjointement dans la mesure où l'accessibilité à la capitale est une question qui concerne aussi les deux régions du Nord et du Sud vu le nombre de travailleurs qui font le trajet chaque jour. Dans cette optique, le plan Iris 2 formule une série de réserves quant aux projets flamands concernant le ring :

- « Certains schémas proposés paraissent beaucoup trop capacitaires, etc. ;
- Modéliser la croissance de la circulation en tenant compte de l'impact du RER en terme[s] de report modal ;
- Étudier les conséquences en terme de report sur les voiries régionales, de la striction à 2x4 bandes du viaduc de Vilvorde ;
- Maintenir et améliorer les accès existants au Ring au bénéfice des Bruxellois ;
- Mettre en place des bandes HOV (High Occupancy Véhicles) pour privilégier les co-voitureurs et bus ;
- Construire des parkings de dissuasion aux abords des limites régionales (par exemple sur la Chée de Zellik à Grand Bigard, en liaison avec la gare de Berchem et sur l'avenue de l'Arbre Ballon à Wemmel, en liaison avec le projet de tram 9) ;
- Étudier les impacts environnementaux de ces projets » (p. 86).

Nous n'entrerons pas ici dans le détail des mesures prévues par le plan Iris 2 qui n'entrera jamais en vigueur dans la forme et le contenu présentés sur le site de la Région à l'heure actuelle<sup>82</sup>. Nous pointerons cependant l'une ou l'autre idée intéressante ainsi que les possibilités de coopération avec la RW qui y sont évoquées.

L'objectif poursuivi par le plan Iris 2 était d'atteindre une part modale « en dessous » de 50% pour la voiture individuelle (p.33) en développant les TC et l'utilisation du vélo. D'autres objectifs quantitatifs sont définis dans le projet (dans le cadre du scénario réaliste intermédiaire, à l'horizon 2015) :

- Faire passer la part modale du vélo de 2% en 2001 à 15% en 2015 (à 20% par temps correct) ;
- Toute une série de mesures pour les vélos seraient mises en place : pistes, stationnement vélo, marquage adéquat, aménagement des feux de signalisation, etc. ;
- Atteindre une part modale de 44% des déplacements en transports en commun (en effet, l'objectif est de passer d'une part modale de la voiture de 64% en 2001 à 47% en 2015 et 41% en 2020) ;
- Réduire le trafic de plus de 46.000 voitures par rapport à 2001 et donc réduire le trafic automobile de 10% en 2015 par rapport à 2001 et de 20% pour 2020 (p. 32) ;
- Pour les navetteurs, l'objectif à atteindre pour 2015 est qu'un entrant sur deux (sur le territoire de la RBC) le fasse en transports en commun ;

<sup>81</sup> Projet de Plan Iris 2, p. 23.

<sup>82</sup> <http://www.iris2.irisnet.be/Public/Menu.php?ID=105&menuID=105&language=fre>, consulté le 20 septembre 2010.

- Des critères sont définis pour les trams et bus à haut niveau de service (THNS ou BHNS) : « un passage toutes les 5 minutes en heures de pointe, toutes les 7 minutes 30 en heures creuses et toutes les 10 minutes en soirée jusque 22h00 ; une vitesse moyenne d'au moins 20km/h ; 90% des services qui respectent l'intervalle en pointe ; accessible aux personnes à mobilité réduite et taux de remplissage <3 personnes/m<sup>2</sup>. Pour les autres lignes de tram et de bus, les critères du plan IRIS 1 en matière de fréquence restent l'objectif à atteindre : 6' à la pointe, 10' en creux et 20' en soirée »<sup>83</sup> ;
- S'assurer que 90% du réseau de tram soit en site protégé et que 40% du réseau bus le soit également (p. 55) ;
- Etablir un « système du tiers payant » pour les travailleurs : la Région de Bruxelles-Capitale financerait à hauteur de 20% les abonnements de TC et l'employeur les 80% restants (p. 50) ;
- Pour les écoliers (entre 12 et 24 ans) : abonnement prévu entre 0 et 25% du tarif complet (p. 50) ;
- Améliorer l'offre de voitures partagées CAMBIO afin d'avoir 42 stations, une grande station centrale et 7.500 clients en 2011 pour la RBC (et 15.000 clients pour 2015) ;
- Développer l'offre de taxis collectifs (partage des coûts au prix d'un léger détour) (p. 76) ;
- Rendre obligatoire l'établissement d'un PPE : plans de déplacements d'entreprise, pour tout organisme de plus de 100 personnes et de PPS (plans de déplacements scolaires) au niveau des écoles (p. 77) ;
- Finalement, le projet Iris 2 prévoit que des plans de mobilité soient établis pour l'organisation d'activités culturelles, commerciales ou sportives avec plus de 1.000 participants (des contraintes supplémentaires devront être prévues à partir de 3.000 participants) (p.78).

Le plan Iris 2 définit 9 grandes priorités pour améliorer la mobilité à Bruxelles, en vue d'atteindre ces objectifs de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre : favoriser les transports plus doux, rendre les transports publics plus attractifs, encourager une utilisation rationnelle de la voiture, développer un réseau routier hiérarchisé et sécurisé, appliquer une politique de stationnement coordonnée et régulatrice, accorder mobilité et aménagement du territoire, information et gestion de la mobilité en temps réel, améliorer la logistique et la distribution de marchandises et améliorer la gouvernance. A ce propos, Hubert, Dobruszkes et Macharis critiquent le peu de prise en considération de l'imbrication entre mobilité et aménagement du territoire : « *symptomatique de cette situation, la priorité 6 'accorder mobilité et aménagement du territoire' du Plan Iris 2 tient en deux pages et en reste à des considérations très générales* »<sup>84</sup>. En effet, le projet de plan constate simplement la nécessaire imbrication entre mobilité et aménagement du territoire et confirme une série de mesures déjà prévues par Iris 1 : augmenter la densité urbaine à Bruxelles près des axes de transports en commun efficaces ; renforcer la localisation des bureaux près des gares et des nœuds intermodaux ; etc<sup>85</sup>.

Parmi ces objectifs, quelques références sont faites à une collaboration avec les autres régions :

- La mise en place d'un réseau cyclable bruxellois, complété par la création de liaisons cyclables avec les autres régions pour assurer une certaine continuité (p. 39) ;

<sup>83</sup> Projet de Plan Iris 2, p. 47.

<sup>84</sup> HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C., *Opcit*, p. 5.

<sup>85</sup> Projet de Plan Iris 2, p. 98.

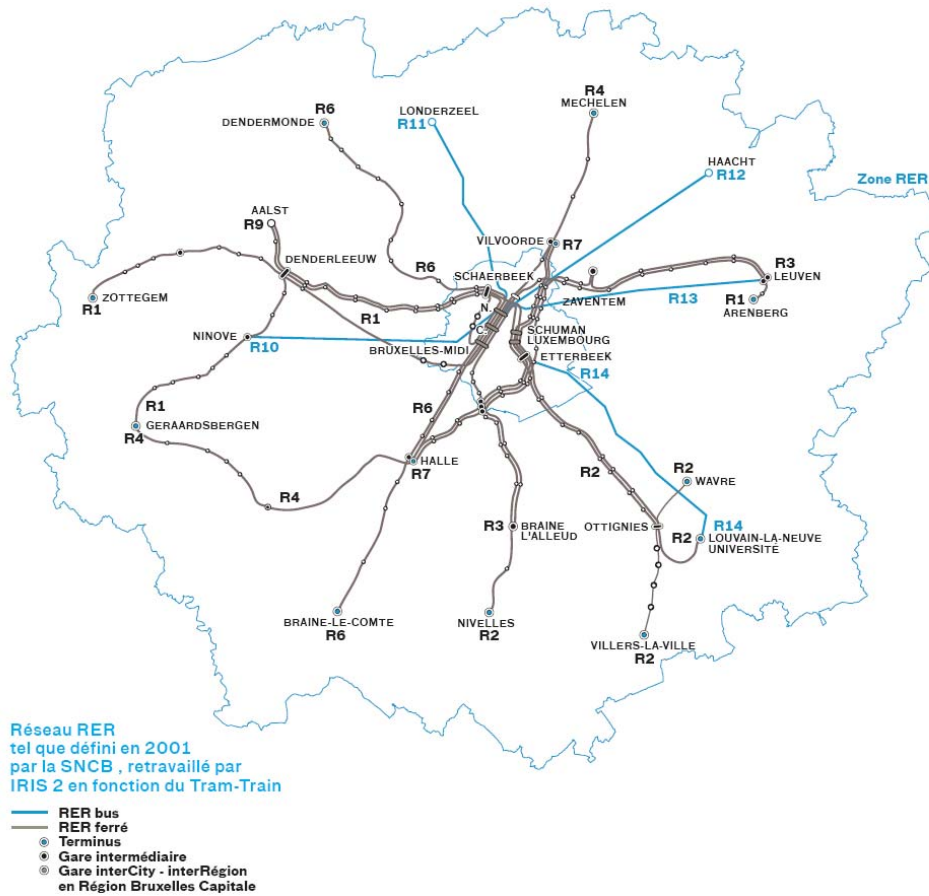


- Il est question de la création d'un système unique pour la délivrance de billets de TC pour la Belgique : Ubigo, voire même à l'échelle internationale (p.50). Ce système devrait être complété par des tarifs uniformisés ;
- Le projet de RER est développé par le groupe SNCB en concertation avec les régions. Selon le projet de plan Iris 2, pour la Région de Bruxelles-Capitale, la mise en place du RER doit s'accompagner d'une réflexion visant à éviter l'exode urbain vers la périphérie bruxelloise. Le plan précise : « *La convention RER qui lie les trois Régions et l'Autorité fédérale prévoit une étude d'affinement du réseau à réaliser en 2008, en intégrant les derniers développements, notamment la décision du Diabolo de Zaventem [qui consiste à construire un tunnel sous l'aéroport de Bruxelles-national afin d'assurer la liaison directe entre la gare de l'aéroport et Bruxelles, Louvain/Liège, Malines/Anvers], l'arbitrage sur les gares à retenir, ainsi que la mise au point des fréquences et amplitudes d'exploitation. La région revendique un maximum de gares RER sur son territoire (non seulement les 28 gares existantes mais aussi les 18 gares à l'étude reprises au PRAS/PRD) pour améliorer la desserte intra-bruxelloise. La SNCB et les deux autres régions souhaitent au contraire limiter le nombre de petites gares à desservir, pour que la vitesse reste attractive. Une des solutions étudiées pour concilier ces points de vue consiste à ce que certains trains de pointe ne s'arrêtent pas à toutes les gares* » (p. 64). Comme c'était également mentionné dans le RSV flamand, des lignes de bus viendront compléter ce système. C'est principalement sur ce point qu'il existe une divergence entre les intérêts de la population de la Région wallonne et celle de la Région de Bruxelles-Capitale. Tandis que les Bruxellois veulent que le RER serve de second métro interne à leur région au détriment de la vitesse commerciale de terminus à terminus, l'intérêt des navetteurs wallons est d'assurer des liaisons fréquentes mais rapides entre la périphérie et la ville. Certains auteurs considèrent d'ailleurs que « *on a l'impression que le projet RER est subi par les autorités régionales bruxelloises plutôt qu'approprié de manière volontariste* »<sup>86</sup> ;

---

<sup>86</sup> HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C., « Etats généraux de Bruxelles. La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », in *Brussels Studies*, Note n°1, 5 janvier 2008, p. 6.

**Figure 16** : Le réseau complet du RER défini en 2001 par la SNCB et retravaillé par IRIS 2 en fonction du Train-Tram



Source : Projet IRIS 2, p. 61.

Le projet de plan Iris 2 prévoit en outre un « tableau prévisionnel des fréquences et amplitudes » pour le réseau RER.

**Tableau 3** : Tableau prévisionnel des fréquences et amplitudes

|   | fréquences/h pointe | fréquences/h creuse |
|---|---------------------|---------------------|
| R1 Arenberg -Grammont<br>- Zottegem   | 4<br>4              | 2<br>2              |
| R2 Louvain la Neuve-Nivelles<br>+ navette Wavre-Villers-La Ville  | 4<br>2              | 2<br>2              |
| R3 Braine l'Alleud (Alliance)-<br>Louvain   | 2                   | 2                   |
| R4 Grammont-Malines via JNM<br>via L26  | 2<br>2              | 2<br>2              |
| R5 Alost-Midi<br>+ boucle Jonction Nord Midi –<br>L28, susceptible d'être remplacé<br>par le projet de Tram-Train | 4<br>2              | 2<br>1              |
| R6 Braine le Comte -<br>Termonde  | 4                   | 2                   |
| R7 Hal - L26 - Vilvorde   | 2                   | 2                   |
| R9 - Alost - Brxl Luxembourg<br>+ prolongement possible jusqu'à<br>Louvain la Neuve                               | 2                   | 2                   |

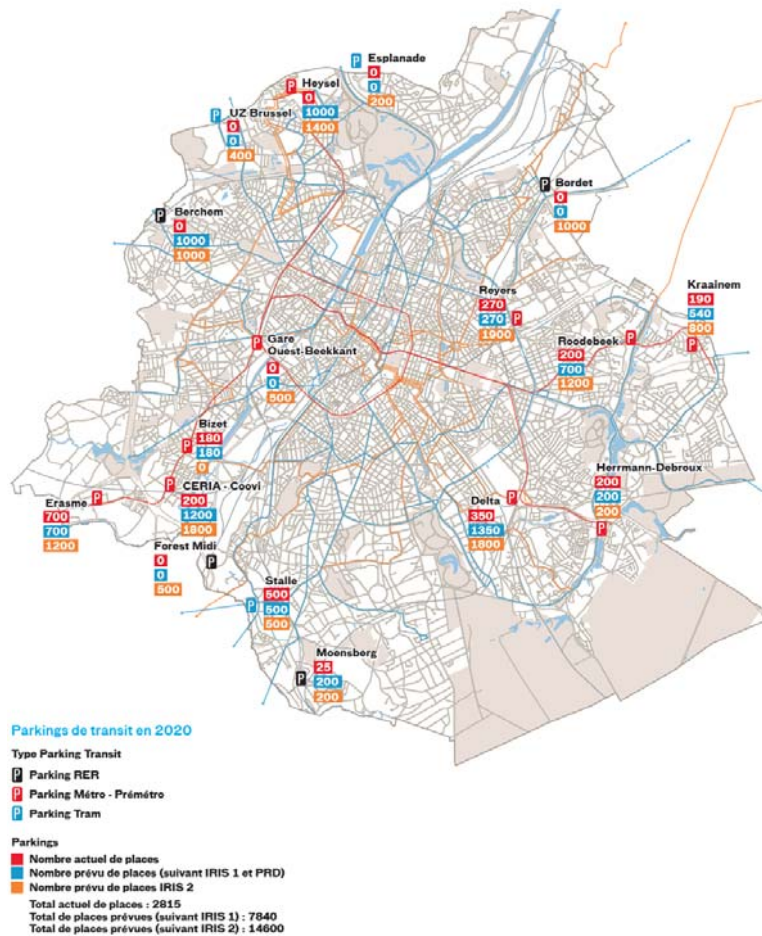
- ◆ amplitude minimale :  
6h-24h semaine  
7h-25h WE et fériés
- ◆ amplitude heures de pointe:  
7h-9h30  
16h-20h

**Source** : Projet Iris 2, p. 62.

- Des mesures d'accompagnement, pour « *enrayer cet exode de Bruxelles* » doivent être définies en concertation avec les deux autres régions, notamment en ce qui concerne la construction de parkings d'échange :
  - « *L'aménagement des sites propres bus et tram à l'entrée de la Région en phase avec les augmentations de capacité du RER* ;
  - *La réduction de l'offre de longue durée de stationnement dans les quartiers administratifs aux abords des gares de toute la zone RER* ;
  - *L'amélioration du cadre de vie à Bruxelles, dont la spécialisation des voiries et la qualité des espaces publics* ;
  - *La mise en œuvre de la tarification routière, qui favorise le rapprochement entre le domicile et les différentes activités* ;
  - *L'amélioration des conditions d'intermodalité aux abords des gares (parkings de transit vélo et voitures)* ;
  - *Des mesures d'aménagement du territoire pour favoriser la densité des centres urbains périphériques et décourager la dispersion des activités* »<sup>87</sup>.
- La Région de BC prévoit la création de nouveaux parkings de dissuasion dont il définit déjà les localisations : Bordet, Berchem, Heysel, Reyers, Forest-Midi, Gare de l'Ouest-Beekkant et Moensberg. Cependant, à nouveau, le plan prévoit explicitement que, « *en aucun cas, la Région ne doit être pénalisée par les conséquences d'un accroissement de la demande sur ses propres parkings généré par une non-réalisation des parkings de dissuasion en Flandre et en Wallonie. Le financement de ces parkings doit être, en partie, pris en charge par les autorités fédérales et/ou les autres régions, au prorata de leur utilisation par les non-Bruxellois* » (p. 96).

<sup>87</sup> Projet de plan Iris 2, p. 65.

Figure 17 : les parkings de dissuasion prévus par le Plan IRIS 2



Source : p. 97.

- A nouveau, une concertation avec les deux autres régions est envisagée dans le cadre d'une réflexion cherchant à allier mobilité et aménagement du territoire et ce dans le cadre d'une limitation de l'étalement urbain dans les zones rurales proches de Bruxelles. Le projet de plan envisage la possibilité de « pénaliser l'installation de bureaux dans des zones peu accessibles en transport en commun »<sup>88</sup>. Le projet ne va pas plus loin dans les modalités de cette maîtrise de l'étalement urbain, il mentionne en effet qu'il ne s'agit que d'une confirmation d'une orientation prise par le PRD et le Plan Iris 1 ;
- Le plan rappelle que des négociations sont menées avec les autres régions en matière d'information, sur le territoire desservi par le futur RER. En effet, il semble pertinent de combiner les informations des différentes régions et ce afin que l'utilisateur dispose de la meilleure information possible : collaboration avec le centre Perex (à Daussoulx) en Wallonie notamment ;
- Le projet de plan Iris 2 propose également une concertation entre régions, éventuellement via un accord de coopération, sur la « tarification à l'usage de la voiture [car cette mesure] permet d'obtenir entre 10 et 15% de transfert modal, condition nécessaire pour atteindre les objectifs du PRD. Cette mesure ne peut s'établir qu'au minimum sur la zone RER et idéalement à l'échelle du pays »<sup>89</sup>. Sans être très précis à ce sujet, le projet prévoit notamment l'utilisation de technologies

<sup>88</sup> Projet de Plan Iris 2, p. 99.

<sup>89</sup> Projet de Plan Iris 2, p. 103.

GPS moyennant cependant le respect de la vie privée et des correctifs éventuels motivés par des considérations sociales ;

- Le plan aborde finalement la question de la collaboration interrégionale en ce qui concerne le transport de marchandises (p. 110).

Le projet Iris 2 s'achève par une énumération de nouvelles ressources potentielles afin de mener à bien tous les projets prévus par le plan : prélèvements additionnels sur les recettes du stationnement en voirie, création d'un péage à l'entrée de la Région, création d'une taxe sur les places de parking de bureaux à charge exclusive de l'utilisateur, une contribution accrue du monde économique, une taxe additionnelle sur les carburants, la captation des plus values foncières lors d'opérations intégrées mobilité/AT. A ce stade, sont retenues les pistes suivantes :

- *« Une réforme de la taxe de circulation et de la taxe de mise en circulation sera d'abord mise en œuvre pour avantager les véhicules les moins polluants et les moins puissants ;*
- *Dans une deuxième phase, la tarification d'usage du réseau routier pour les voitures particulières, sera installée moyennant une tarification progressive, dès le moment où le RER constituera une alternative crédible pour l'ensemble des navetteurs, en s'appuyant sur la technologie GPS-Galileo-GSM lorsqu'elle sera fiable et abordable. Le relèvement de la tarification sera accompagné des correctifs sociaux appropriés et par des réductions de taxes au bénéfice des Bruxellois dans d'autres domaines que la mobilité ;*
- *La réduction du nombre de places de stationnement en immeubles de bureaux existants, via les procédures des permis d'environnement, voire la taxation des emplacements excédentaires par rapport aux seuils définis par les permis si l'entreprise ne reconvertit pas ses emplacements excédentaires en d'autres affectations (reconversion de parkings en d'autres fonctions interne à l'entreprise, ou en parking pour des habitants-riverains) ;*
- *La contribution du monde économique, via le mécanisme du 80/20, sera mise en œuvre progressivement à partir de 2009 ;*
- *La révision, et concertation avec les autorités fédérales compétentes, des avantages fiscaux et parafiscaux qui stimulent l'utilisation irrationnelle des voitures de société (et notamment des 4x4 en milieu urbain) ;*
- *L'évaluation permanente de toute discrimination que pourraient subir les Bruxellois (et singulièrement les plus vulnérables d'entre eux) en rapport avec les nouvelles formes de taxation et de tarification mises en œuvre ;*
- *La mise en œuvre de la politique de stationnement via l'agence qui investira les ressources nettes de son bilan d'exploitation dans la création de parkings publics et de transit nouveaux »<sup>90</sup>.*

Il semble en tous les cas fondamental de suivre dans les prochains mois les évolutions que devrait connaître ce projet de plan Iris 2 ainsi que l'avancée de l'élaboration du futur PRDD (voir ci-dessous). En effet les décisions qui seront prises à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale en termes de mobilité, d'accès (péage, zones interdites à certains types de véhicules, etc.), de stationnement privé et public (tarification complémentaire des parkings d'entreprises, etc.), la tarification d'usage du réseau routier bruxellois, auront un impact fort pour la Région wallonne et les milliers de navetteurs wallons qui entrent et sortent chaque jour du territoire bruxellois.

---

<sup>90</sup> Projet de Plan Iris 2, p. 117.

### 3.2 LE PROJET DE PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (PRDD)

La Région de Bruxelles Capitale, au travers de son Agence de développement territorial (ADT), a décidé de réviser de manière globale le Plan régional de développement adopté en 2002, équivalent au SDER et de lui donner une nouvelle dénomination : Plan régional de développement durable (PRDD), dont une première version devrait être disponible au début de 2012.

Actuellement, après la diffusion d'une déclaration d'intention<sup>91</sup> de modification totale du PRD, il semble que la Région soit au stade du diagnostic préalable<sup>92</sup>. Certains éléments peuvent déjà être mis en avant concernant la méthodologie de cette révision : une approche participative *bottom-up*, la volonté de soumettre le projet à une étude d'incidences environnementales (contrairement aux précédents projets de PRD) et de définir des objectifs précis permettant d'évaluer le plan. En effet, lors de la rentrée parlementaire de septembre 2009, Charles Picqué a lancé trois grands chantiers pour la Région de Bruxelles-Capitale. La Libre Belgique, reprenant ces éléments, affirme, à propos de l'élaboration du PRDD, qu'il s'agit d'un « *plan transversal dont les objectifs prioritaires qui attendent la Région à moyen (à 10 ans) et à long terme (à 30 ans) ainsi que les moyens, notamment financiers, pour les réaliser* ». Charles Picqué parlerait ainsi « *d'outil mobilisateur, [...] de partenariats indispensables* »<sup>93</sup>. Ce projet de PRDD doit permettre à Bruxelles de répondre aux grandes questions de son développement à venir, social, économique, démographique, environnemental, etc. TeleBruxelles.net précise : « *autre nouveauté : penser le développement de Bruxelles en tenant compte de celui de la périphérie* » et poursuit en rappelant que le processus d'élaboration du document sera participatif (forces vives) et sera soumis à la consultation de la population bruxelloise<sup>94</sup>.

Dans le cadre du premier document général, il est en effet question à plusieurs reprises de penser au-delà des limites strictes de la RBC, notamment dans le cadre d'une étude du développement socio-économique de Bruxelles ou lorsqu'il est question de synthétiser les documents et études actuellement en cours dans les deux autres régions de Belgique. Le document parle de « *mettre en évidence les nécessaires complémentarités et intérêts communs (ou situations win-win) entre Bruxelles et les deux autres régions, pour l'avenir de l'aire métropolitaine bruxelloise* ». Le document prévoit également « *qu'il faudra mettre en place une formule de coopération avec les 2 autres régions pour appréhender une stratégie coordonnée pour le développement de l'aire métropolitaine bruxelloise* ». L'ADT prévoit en outre que le plan sera soumis, en conformité avec la directive 2001/42 sur l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, à l'évaluation des régions voisines dont notamment la Wallonie. Mentionnons également que dans le cadre de cette révision du plan bruxellois, les autorités entendent réfléchir à l'articulation entre un document central stratégique et d'éventuels plans sectoriels ainsi qu'à la méthodologie à poursuivre (ateliers de prospective territoriale, etc.) ; ces réflexions pourraient être intéressantes pour la Région wallonne dans le cadre d'une révision du SDER.

A ce sujet et dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan des déplacements (Iris 2.vert) pour Bruxelles, Inter-environnement Bruxelles prône une meilleure concertation entre

<sup>91</sup> Consultable en ligne à l'adresse suivante : [http://www.adt-ato.be/sites/default/files/pages/PRDD\\_D%C3%A9clarationintentions\\_NoteGRBC\\_Annexe2completFR\\_1109.pdf](http://www.adt-ato.be/sites/default/files/pages/PRDD_D%C3%A9clarationintentions_NoteGRBC_Annexe2completFR_1109.pdf), consulté le 31 août 2010.

<sup>92</sup> Pour plus d'informations sur le processus, veuillez consulter le site suivant : <http://www.adt-ato.be/node/267>, consulté le 31 août 2010.

<sup>93</sup> BOCART Stéphanie, « Trois gros chantiers à lancer », in *La Libre Belgique*, publié le 22 octobre 2009, [en ligne] : [www.lalibre.be/article\\_print.phtml?art\\_id=537708](http://www.lalibre.be/article_print.phtml?art_id=537708), consulté le 31 août 2010.

<sup>94</sup> TeleBruxelles, Chantier du PRDD en vue, <http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/8753/306/>, publié le 7 décembre 2009, consulté le 31 août 2010.

politique de mobilité et d'aménagement du territoire, en lien avec la création du PRDD. Cela rejoint la critique de Dobruzkas et al. Sur le plan Iris 2 évoquée précédemment.

#### **4. NOTE DE CONSULTATION PUBLIQUE PRÉCÉDANT L'ÉTUDE D'INCIDENCES – PLAN D'EXECUTION SPATIALE POUR LA VLAAMSE STRATEGISCHE GEBIED ROND BRUSSEL (VSGB)**

La note de consultation publique précédant le MER (étude d'incidences) n'est pas un document pertinent pour la présente veille car il ne constitue pas un document stratégique mais une simple traduction française d'une note préparée pour la consultation publique, qui ne constitue quant à elle pas encore l'évaluation des incidences sur l'environnement en tant que telle mais expose simplement les éléments qui devront être développés dans une telle étude.

Le cadre du lancement de cette évaluation est le suivant : après plusieurs années de concertation, un rapport final a été adopté par le gouvernement flamand en février 2009 concernant la zone urbaine (devenue depuis lors) stratégique flamande autour de Bruxelles. Dans cette optique, le gouvernement flamand a demandé au ministre de l'aménagement du territoire de lancer l'élaboration d'un GRUP (*gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan*) c'est-à-dire d'un plan d'exécution spatiale régional pour cette zone. Comme le précise le document p.21, un GRUP « *remplace l'affectation du sol telle que définie dans le plan de secteur [et] est établi par la Région flamande* ». La note pour la consultation publique précise encore « *le GRUP comprend d'une part la délimitation de la VSGB, et d'autre part, de nombreux plans partiels pour des zones pour lesquelles des propositions de développement ont été élaborées* » (p. 3). Pour mettre en œuvre ce GRUP, il convient de réaliser un « MER » c'est-à-dire une évaluation des incidences environnementales d'un tel plan. La note que nous analysons ici consiste donc simplement à annoncer et à présenter les grandes lignes de cette future évaluation et rappelle la procédure de réalisation d'un tel document. « *A l'aide de cette note, l'autorité compétente (Division Planning) informe le service MER du plan envisagé* » (p. 5).

Trois espaces principaux sont identifiés dans les 14 communes qui sont (partiellement ou totalement) comprises dans la VSGB :

1. la zone autour de Zaventem (*het Ruime Zaventemse*) ;
2. Zellik – Grand Bigard ;
3. La zone sud du canal.

La Région flamande avait prévu un développement spécifique de cette zone stratégique autour de Bruxelles, notamment en prévoyant un développement prudent et limité de cette zone (croissance quantitative limitée). Divers objectifs stratégiques y sont définis : maintien d'espaces ouverts (notamment de liaisons), accent sur la reconversion de sites inutilisés, accès aux TC pour les nouvelles constructions, etc. Le document parle de « *densification sélective* » ou encore « *d'imbrication méticuleuse* » (p. 7).

De manière générale, il y a une tendance, tout au long du document, à vouloir freiner l'urbanisation, tout particulièrement les nouvelles zones d'activité économique dans les trois zones principales identifiées dans le cadre du plan VSGB (Zellik-Grand Bigard, Zaventem et la zone du canal sud). Dans la plupart des zones identifiées, il n'y a presque plus ou pas du tout d'espace encore disponible pour recevoir de nouvelles activités économiques ; il s'agit dès lors essentiellement de poursuivre une politique de densification là où c'est possible ainsi que de restructuration, reconversion et réaffectation de zones bien desservies par les TC.

Cette première note n'est donc pas en tant que telle l'évaluation des incidences environnementales mais précise quels seront les aspects (« disciplines ») qui devront être étudiées dans le cadre du MER pour le projet de VSGB.



Aucun projet précis et définitif qui pourrait avoir des incidences sur la Région wallonne n'est exposé à ce stade de la réflexion. Nous n'aborderons donc pas de manière plus conséquente ce projet actuellement.

## 5. DOCUMENTS STRATÉGIQUES EN COURS DE PRÉPARATION OU PARUS RÉCEMMENT DANS LES RÉGIONS FRONTALIÈRES DE LA WALLONIE

### Région flamande

- Actualisation du RSV : pas de nouvelles depuis l'enquête publique

### Région Picardie

- SRIT (Schéma régional des infrastructures et des transports) : diagnostic disponible : <http://srit.picardie.fr/>, (normalement, procédure devait s'achever en 2010)

### Région Champagne-Ardenne

- La Région avait adopté en novembre 2005 un schéma régional éolien, dont l'actualisation a été lancée en mars 2010 (<http://www.cr-champagne-ardenne.fr/?SID=201>). De premiers résultats sont attendus pour l'automne 2010. Cette actualisation a été motivée par le développement de l'éolien, des connaissances, etc. Leur objectif est d'avoir une stratégie pour l'éolien.

### Région Nord-Pas-de-Calais : aucun nouveau document

**Luxembourg** : aucun nouveau document. Selon la déclaration gouvernementale de juillet 2009, les 4 projets de plans sectoriels devraient être finalisés sous peu. De plus, cette déclaration précise que le Programme Directeur de l'Aménagement du territoire (PDAT) doit être révisé en 2017, après le processus en cours de fusion des communes. Cette révision devra dès lors prendre en considération « *l'adaptation du système des lieux centraux et du découpage régional afin d'en assurer l'adéquation avec le nouveau découpage communal qui découlera de la réforme territoriale* »<sup>95</sup>. De plus, « *en ce qui concerne les plans directeurs régionaux, le plan régional de la Région Sud sera élaboré à moyen terme en tant que projet-pilote pour ensuite prendre une décision – au vu des résultats de ce processus et compte tenu de la réforme territoriale avec ses impacts sur le plan communal et régional. [...] Dans le cadre d'un projet-pilote similaire, les travaux préparatoires d'un plan directeur régional dans une région à caractère rural seront entamés* »<sup>96</sup>.

### Région de Bruxelles-Capitale

- Lancement du PRDD : Plan régional de développement durable, amené à remplacer le PRD. Le diagnostic est disponible, la procédure est en cours ;
- Il faudra également poursuivre l'étude du projet de Plan Iris 2 (ou 2.vert).

**Land de Rhénanie du Nord Westphalie** : l'actualisation du LEP pour l'horizon 2025<sup>97</sup> a été lancée en 2007 ; un premier document est paru dans le cadre de cette réflexion, intitulé « Les chemins de l'avenir : LEP 2025, le développement territorial dans un Land urbanisé » : [http://www.mwme.nrw.de/zAblage\\_PDFs/Dokumentation\\_LEP\\_2025.pdf](http://www.mwme.nrw.de/zAblage_PDFs/Dokumentation_LEP_2025.pdf).

De plus, divers organes ont déjà rendu un avis sur le LEP 2025 :

- Diverses chambres de commerce du Land Rhénanie du Nord-Westphalie : <http://www.ihk-niederrhein.de/ihk.asp?his=11.7855>, [http://www.hwk-duesseldorf.de/ablage/position/FachbeitragWirtschaft\\_LEP2025\\_Ergaenzu](http://www.hwk-duesseldorf.de/ablage/position/FachbeitragWirtschaft_LEP2025_Ergaenzu)

<sup>95</sup> Extraits de la déclaration gouvernementale de 2009 du Grand-Duché de Luxembourg, [en ligne] : <http://www.gouvernement.lu/gouvernement/programme-2009/programme-2009/06-dev-infr/index.html>, consulté le 20 septembre 2010.

<sup>96</sup> Ibid.

<sup>97</sup> Site officiel du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie à ce sujet : <http://www.mwme.nrw.de/600/200/100/index.php>.

ngsband.pdf.

<http://www.krefeld.ihk.de/ihk/standortpolitik/standortpolitik/stellungnahmen-initiativen/fachbeitrag-der-wirtschaft-zum-lep-2025/nordrhein-westfalen-raum-fuer-wirtschaft-840-content> ;

- L'équivalent d'IEW : [http://www.lb-naturschutz-nrw.de/Fachgebiete/Landesplanung/Downloads/positionspapier\\_lep2025\\_09\\_01\\_22.pdf](http://www.lb-naturschutz-nrw.de/Fachgebiete/Landesplanung/Downloads/positionspapier_lep2025_09_01_22.pdf).

### **Land de Rhénanie-Palatinat**

- LEP IV, adopté le 25 novembre 2008, il intègre les défis du changement climatique, les évolutions démographiques, etc.  
(<http://www.ism.rlp.de/landesplanung/programme-und-verfahren/lep-iv/>) ;
- Projet « Espace + Rhénanie-Palatinat 2010 » :  
<http://www.ism.rlp.de/landesplanung/raum/> ;
- Publication en 2008 d'une brochure relative à la planification en Rhénanie-Palatinat  
[http://www.ism.rlp.de/fileadmin/ism/downloads/landesplanung/Planen\\_f%C3%BCr\\_Rheinland-Pfalz\\_-\\_Fit\\_f%C3%BCr\\_die\\_neuen\\_Regionalpl%C3%A4ne.pdf](http://www.ism.rlp.de/fileadmin/ism/downloads/landesplanung/Planen_f%C3%BCr_Rheinland-Pfalz_-_Fit_f%C3%BCr_die_neuen_Regionalpl%C3%A4ne.pdf).

## BIBLIOGRAPHIE

LAMBOTTE J.-M., ROUCHET H., DUJARDIN A. et CASTIAU E., Expertise veille 2 Plans stratégiques des régions frontalières, Annexe, Rapport intermédiaire, subvention 2007-2008, mars 2008, 225p.

### Grand-Duché de Luxembourg

Avant-projet de plan directeur sectoriel Zones d'activité économique, Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur et Ministère de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, 2009, 74p. [consultable en ligne : [http://www.dat.public.lu/publications/documents/avant\\_projet\\_plan\\_sectoriel\\_zae/av\\_proj\\_zae.pdf](http://www.dat.public.lu/publications/documents/avant_projet_plan_sectoriel_zae/av_proj_zae.pdf)].

IDELUX, Note concernant le développement des zones d'activités économiques au Grand-Duché de Luxembourg, 22 février 2010, 23p.

LAMBOTTE J.-M., LANGHOR M. et PETERS P., Expertise spécifique 1 Implantations commerciales, Annexe 5 : Politique relative à la localisation du commerce de détail au Grand-Duché de Luxembourg, Rapport final subvention 2008-2009, septembre 2009, 31p.

Présentation de l'avant-projet du plan sectoriel « Zones d'activités économiques », 23 mars 2009, [en ligne] : [http://www.gouvernement.lu/salle\\_presse/actualite/2009/03-mars/23-halsdorf-plans/index.html](http://www.gouvernement.lu/salle_presse/actualite/2009/03-mars/23-halsdorf-plans/index.html), consulté le 28 juillet 2010.

### Région Picardie

Communauté de communs Chauny-Tergnier, Plateforme multimodale, [en ligne] : <http://ccct.fr/spip.php?article142>, consulté le 10 août 2010.

Contrat de projet Etat-Région (CPER) 2007-2013, Région Picardie, [en ligne] : [http://picardie.fr/IMG/pdf/CPER\\_2007-2013\\_-\\_Version\\_definitive.pdf](http://picardie.fr/IMG/pdf/CPER_2007-2013_-_Version_definitive.pdf), 77p.

ESPON, 2004, *Urban-rural relations in Europe*, Final report ESPON 1.1.2, p. 32 (disponible sur le site : [www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file\\_1182/fr-1.1.2\\_revised-full\\_31-03-05.pdf](http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file_1182/fr-1.1.2_revised-full_31-03-05.pdf))

HANIN Y. (dir), ROUSSEAU V. et SINZOT A., Les aventures du plan régional : de l'avant-projet de SRAT au SDER, in *Territoires wallons*, n°5, septembre 2010, pp. 13-54.

La Lettre de la DATAR, Tout ce qu'il faut savoir sur la loi Voynet, supplément au n°167, automne 1999, [en ligne] : <http://www.datar.gouv.fr/IMG/Fichiers/KIOSQUE/Archives/Supplement%20Lettre%20167%20LOI%20VOYNET.pdf>, consulté le 10 août 2010.

Mer et Monde : toute l'actualité maritime, « Port 2000 : Le Havre sort le grand jeu », 30 mars 2006, [en ligne] : <http://www.meretmarine.com/article.cfm?id=1456>, consulté le 2 septembre 2010.

RADANNE P. (2005) Facteur 4 et aménagement du territoire, in : *Territoires 2030, n°2, Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, DATAR, pp. 63-69 (disponible à l'adresse : <http://www.diact.gouv.fr/IMG/File/Territoires2030N2.pdf>)

Rapport environnemental 2009 de l'aéroport Beauvais-Tillé, [en ligne] : <http://www.aeroportbeauvais.com/>, consulté le 10 août 2010.

SRADDT (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire) Objectif Picardie 2030, consultable en ligne : [http://cr-picardie.fr/IMG/pdf/SRADDT\\_version\\_091109.pdf](http://cr-picardie.fr/IMG/pdf/SRADDT_version_091109.pdf)

Statistiques de l'aéroport de Charleroi Brussels South, [en ligne] : <http://www.charleroi-airport.com/laeroport/statistiques/index.html>, consulté le 10 août 2010.

### **Région de Bruxelles-Capitale**

BOCART Stéphanie, « Trois gros chantiers à lancer », in *La Libre Belgique*, publié le 22 octobre 2009, [en ligne] : [www.lalibre.be/article\\_print.phtml?art\\_id=537708](http://www.lalibre.be/article_print.phtml?art_id=537708), consulté le 31 août 2010.

HUBERT M., DOBRUSZKES F. et MACHARIS C., « Etats généraux de Bruxelles. La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », in *Brussels Studies*, Note n°1, 5 janvier 2008, 14p.

Projet de Plan régional des déplacements (Iris 2), Bruxellesmobilité, 2008, 122p. [consultable en ligne : <http://www.iris2.irisnet.be/Public/>].

TeleBruxelles, Chantier du PRDD en vue, <http://www.telebruxelles.net/portail/content/view/8753/306/>, publié le 7 décembre 2009, consulté le 31 août 2010.

### **Zone stratégique flamande autour de Bruxelles**

Note de consultation publique précédant l'étude d'incidences environnementales pour le plan d'exécution spatiale de délimitation de la VSGB (*Vlaasme strategische gebied rond Brussels*), avril 2009 (bureau Soresma), 36p. [consultable en ligne : <http://www.mervlaanderen.be/uploads/b416.pdf>].