

SYNTHESE DE L'EXPERTISE 1 : PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES

1. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

Le présent travail consistait en l'analyse des plans stratégiques d'aménagement et de développement territorial des régions frontalières à la Wallonie. L'objectif de cette étude était de mettre en évidence les convergences et divergences des différents plans par rapport au SDER wallon dans l'optique d'une éventuelle révision de ce dernier. Le document en annexe offre ainsi une analyse détaillée des intentions émises selon un découpage par thématique découlant de la structure du SDER. A travers cette analyse, il s'agit également de s'intéresser aux options et aux instruments mis en œuvre, soit qui pourraient avoir des répercussions sur le territoire wallon, soit dont la Région wallonne pourrait s'inspirer pour sa politique de développement territorial.

Ainsi, nous avons tenu compte des documents de planification régional/national suivants :

- le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) de la Région flamande ;
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région du Nord - Pas-de-Calais ;
- le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne ;
- le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) du Grand-Duché de Luxembourg et le concept intégré des transports et du développement spatial (*Integretives Verkehers- und Landesentwicklungskonzept – IVL –*) qui en découle ;
- le *Landesentwicklungsplan* du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (LEP NRW) ;
- le *Landesentwicklungsprogramm III* du Land de Rhénanie-Palatinat (LEP III RLP) ;
- le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* (POL 2006) de la Province du Limbourg aux Pays-Bas.

Nous n'avons pas pu intégrer les options du SRADT Picardie 2015 et du SRADT Lorraine, ces deux derniers projets n'en étant actuellement qu'au stade du diagnostic.

En outre, faute de temps au vu de l'ampleur de la tâche, l'ensemble des points abordés au sein du SDER n'a pu être développé entièrement dans le cadre de cette étude. Les problématiques étroitement liées à l'aménagement du territoire ont été exposées en priorité. Les thématiques restantes, dont les implications spatiales sont souvent moins directes, seront analysées par la suite, au cours du prolongement de ce travail d'expertise. Il est à noter que la comparaison des différents plans ne s'est pas réalisée sans mal, étant donné le fait que chaque document dispose de sa logique propre et d'un découpage thématique différent de celui du SDER. De plus, afin de mieux appréhender certaines intentions de ces plans, nous avons recouru à d'autres documents complémentaires aux schémas stratégiques des régions frontalières, dans le but d'enrichir notre analyse.

Par ailleurs, nous n'avons pas encore pu prendre en compte l'entièreté des options défendues au sein du LEP III du Land de Rhénanie-Palatinat pour de nombreuses thématiques abordées dans cette étude, et ce, en dépit de l'aide reçue de la part d'un collègue du SEGEFA ayant une bonne maîtrise de l'allemand. L'analyse moins avancée de ce document est toutefois conforme à la décision prise en commun avec la DAR de se concentrer prioritairement sur les plans des régions avec lesquelles la Région wallonne a le plus de relations.

Au sein du document annexe ci-joint, sont présentés une synthèse du contenu de chacun des huit plans analysés (2^{ème} partie) et un exposé critique des intentions de chaque plan à propos des sous-thématiques du SDER abordées dans ce travail (parties 3 à 8).

Si le SDER, dans sa deuxième partie consacrée aux orientations, contient 8 principaux objectifs et un projet de structure spatiale, nous n'avons retenu que 6 objectifs pour cette analyse. Nous avons en fait intégré l'analyse des schémas équivalents à notre projet de structure spatiale avec le thème consacré au premier objectif du SDER « Structurer l'espace wallon ». D'autre part, nous avons écarté de notre analyse deux autres objectifs du SDER : le n°I « Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie » et le n°III « Mettre en place des collaborations transversales ». Le choix de ne pas commenter les orientations étrangères relatives à l'objectif n°I découle du fait que le caractère suprarégional est justement abordé thématique par thématique dans les 6 autres objectifs. Le choix de retirer de l'analyse l'objectif n°III s'explique aussi par son caractère d'ordre général (transversal), non spécifiquement attaché à une thématique sectorielle particulière.

Cette comparaison des options défendues par nos voisins avec celles du SDER s'appuie tantôt sur une transcription des parties utiles du contenu de chaque plan quand cela se justifie, tantôt sur un commentaire beaucoup plus général lorsque l'un ou l'autre plan n'aborde que peu concrètement un des sujets analysés. Outre la description, d'une part, des intentions exprimées par les plans et des outils mis en œuvre pour les atteindre, et celle, d'autre part, de la convergence/divergence éventuelle de ces objectifs vis-à-vis du SDER, une réflexion sur les impacts transfrontaliers de ces orientations ou sur leur pertinence vis-à-vis des enjeux est également envisagée.

Dans le cadre de cette synthèse, nous avons, sur cette base, tout d'abord tiré des enseignements généraux quant à la portée du contenu des différents plans et à leur durée de validité. Nous avons ensuite discuté de l'importance accordée au sein des huit plans étudiés aux préoccupations majeures actuelles en matière de développement spatial en Europe, faisant référence aux stratégies de Lisbonne et de Göteborg. Nous avons enfin présenté des conclusions générales sur les principales convergences et divergences apparaissant au sein de chaque sous-thématique du SDER abordée dans l'annexe et nous avons également évoqué quelques pistes pour la suite et fin du travail.

2. PORTEE DU CONTENU DES PLANS ET DUREE DE VALIDITE

2.1 COMPLETUE ET TRANSVERSALITE DES 8 PLANS

Globalement, on note que la majorité des plans dépassent le cadre strict de l'aménagement du territoire et prennent en considération de manière plus ou moins transversale d'autres aspects du développement territorial (mobilité, transport, logement, écologie, eau, économie, recherche et développement, ...). Les deux documents des régions françaises intègrent en outre des dimensions sociale et culturelle, voire même, en ce qui concerne le SRADT Nord – Pas-de-Calais, le domaine de la santé. Il s'agit pourtant de matières dont les implications spatiales paraissent plutôt indirectes. Si bon nombre de thèmes du SDER sont abordés dans la majorité des plans étudiés, il est toutefois fréquent que l'un ou l'autre de ces plans n'évoque certains thèmes que de manière très sommaire ou de façon peu explicite. Dans ce cas, les schémas se contentent alors, soit d'énoncer des généralités, soit de faire référence à d'autres documents en cours de validité ou à adopter prochainement.

Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale et le PDAT luxembourgeois constituent tous deux des plans stratégiques très complets et transversaux, à l'image du SDER. Ils vont même davantage dans le détail que ne le fait le SDER sur un grand nombre de thématiques. Au vu de son caractère urbain et sa superficie très limitée, la Région de Bruxelles-Capitale n'évoque toutefois pas certains sujets qui relèvent généralement des plans stratégiques régionaux en matière d'aménagement du territoire. Un schéma stratégique comportant des axes de développement, une hiérarchie de polarités ainsi que des intentions relatives au

thème de l'agriculture sont ainsi absents du PRD. Pour le Grand-Duché, l'IVL ajoute de nombreuses précisions quant au vaste thème de la maîtrise de la demande de mobilité via l'aménagement du territoire et aux objectifs qui y sont liés (tels que la densité de l'urbanisation).

Le POL 2006 limbourgeois constitue également un document très complet et transversal. S'il va moins dans le détail que les deux premiers plans cités sur la majorité des thèmes, il est par contre le seul à proposer une carte fournissant les grandes lignes d'un plan d'affectation du sol à l'échelle de l'ensemble du territoire (carte portant le titre de Perspectives). Il a aussi la particularité d'être le plus précis quant au sujet des thèmes, voire des projets concrets sur lesquels il compte orienter la coopération transfrontalière. Le LEP du Land de Rhénanie-Palatinat, quant à lui, touche de manière systématique un grand nombre de thématiques relevant tant du domaine de l'aménagement du territoire au sens classique que des autres dimensions du développement territorial. La première lecture du document semble cependant montrer qu'il s'avère souvent peu explicite quant aux intentions exprimées.

En ce qui concerne le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le RSV, on constate que ces deux plans se cantonnent dans une vision plus strictement limitée à l'aménagement du territoire au sens classique en veillant simplement à bien organiser ce dernier et à accorder une place suffisante pour répondre aux besoins des différentes fonctions qu'il doit abriter. Si, dans les grandes lignes, ces deux plans se limitent à cette logique, on peut retrouver au long du texte de multiples éléments se rapportant à des domaines relevant d'autres dimensions du développement territorial. C'est particulièrement le cas du RSV au vu de la quantité d'intentions qui y sont exposées.

Les deux SRADT français paraissent les moins complets. On peut d'ailleurs s'étonner d'y voir peu la trace d'intentions relevant strictement de l'aménagement du territoire et qu'au contraire, ils s'étendent sur des domaines dont la dimension spatiale semble peu affirmée. On n'y retrouve ainsi nulle trace explicite de gestion parcimonieuse du sol, de densification, de mixité des fonctions ou de stratégie de localisation des activités. La limitation de la périurbanisation et le renouvellement urbain y sont au mieux évoqués comme objectifs très généraux, sans apporter de précision quant à leur réalisation. Cela est peut-être dû à la nouveauté que représente ce domaine de l'aménagement du territoire parmi les compétences des régions françaises. La loi Voynet ayant assuré cette régionalisation et ayant donné la possibilité aux régions d'établir leur SRADT ne date en effet que de 1999.

Au travers de ces tendances globales, on constate donc que les différents plans stratégiques des régions voisines possèdent des spécificités qui leur sont propres. Comme le soulignait déjà les auteurs d'une précédente étude de la CPDT au travers du Projet SOS, *« les cultures nationales, les particularités régionales et le contexte économique, social et environnemental sont autant de facteurs qui ont coloré à leur façon ces différentes visions du développement. Leur philosophie, leurs objectifs et leur mise en œuvre se construisent ainsi pour chacun au travers d'une originalité propre »* (CPDT, 1999, p. 77).

Cependant, on constate que deux thèmes majeurs sont abordés de façon plus importante et plus précise que dans le SDER par une grande majorité des plans stratégiques des régions frontalières. Ces problématiques sont, d'une part, la maîtrise de la demande en mobilité via l'aménagement du territoire et, d'autre part, la mise en place d'un réseau vert ; ensemble interconnecté d'espaces verts ayant une double fonction écologique et paysagère ainsi que, en milieu urbain, une fonction sociale (en tant que support de loisirs de proximité et que vecteur incitatif aux déplacements à pied et à vélo).

Toutefois, il est à noter qu'une thématique relativement importante en matière d'aménagement du territoire est faiblement représentée dans la plupart des plans, en ce compris au sein du SDER : il s'agit de la localisation des commerces. Cette problématique semble peu développée par les schémas stratégiques des régions frontalières, à l'exception du projet de POL 2006 du Limbourg aux Pays-Bas. Or, ce sujet a notamment un impact

majeur au niveau des relations transfrontalières. « *L'implantation ou le refus d'implantation de grandes surfaces et de centres commerciaux à proximité des frontières peut en effet avoir des répercussions sur les territoires voisins* » (CPDT, 1999, p. 94).

2.2 LA PRESENCE DE QUELQUES RARES OBJECTIFS QUANTITATIFS

Comme signalé précédemment au travers du Projet SOS, on peut également regretter « *le caractère souvent jugé peu contraignant de ces plans : ils sont indicatifs, les objectifs chiffrés sont rares et rarement accompagnés d'un calendrier. Les possibilités d'interprétation sont également souvent multiples* » (CPDT, 1999, p. 95).

A l'image du SDER au niveau wallon, la majorité des plans stratégiques étudiés ne s'est fixée aucun objectif quantitatif à proprement parler. Toutefois, on remarque que trois plans évoquent une série d'objectifs quantitatifs. C'est le cas, entre autres, du RSV de la Région flamande au travers de sa comptabilité spatiale (celle-ci fixe pour 2007 la quantité d'ha devant faire l'objet d'un changement d'affectation dans les plans régionaux d'affectation). Le RSV fournit aussi des normes de densité pour les constructions neuves de logements. Le PDAT du Grand-Duché essaie lui aussi de quantifier son approche de l'aménagement du territoire en se fixant l'objectif de faire passer la part modale des transports en commun de 12% aujourd'hui à 25% à l'horizon 2020. Dans l'IVL, qui constitue la démarche découlant de cette intention, des normes de densité pour le logement et les activités économiques ainsi qu'une estimation de l'offre et de la demande en terrains sont aussi spécifiées.

Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale est le document qui se fixe le plus d'objectifs quantifiés. Ainsi, l'objectif 5 de la priorité 8 du PRD a pour objet d'accroître la part de marché et l'efficacité des transports en commun urbains en complément à la mise en œuvre du Réseau Express Régional. La Région se fixe des objectifs quantitatifs précis à ce sujet : « *D'ici 2010, la Région entend atteindre progressivement une part de marché de 41% pour les déplacements domicile-travail et de 50% pour les déplacements domicile-école, ce qui correspond à 40 millions de voyageurs annuels supplémentaires (+ 27% par rapport à 1995). Pour les déplacements ayant d'autres motifs, l'objectif est d'atteindre 37% de part modale* ». Pour les déplacements à vélo, l'objectif affiché est d'atteindre 10% de part modale en 2005. Un autre objectif faisant l'objet d'une quantification est celui de réduire le trafic automobile de 20% d'ici 2010.

2.3 DUREE DE VALIDITE DES PLANS

En ce qui concerne la durée de validité des plans, il n'y a pas de règle commune. Pour la plupart d'entre eux, cette durée n'est d'ailleurs pas définie, à l'image du SDER. Les plans à courte durée de validité sont le PRD et le POL 2006. A Bruxelles, le PRD est associé en théorie à une législature régionale. Cependant, l'actuel Gouvernement bruxellois a décidé de ne pas réviser sous cette législature le PRD de 2002, conférant de la sorte à ce dernier une durée minimale proche de 10 ans. Le POL 2006 du Limbourg succède, quant à lui, au POL 2001, ce qui semble signifier qu'un tel plan est révisé tous les 5 ans. Il faut dire qu'aux Pays-Bas, au niveau national, l'actuelle *Nota Ruimte* constitue la 6^{ème} Note sur l'aménagement du territoire néerlandais.

Le RSV est le seul plan à définir une date finale de validité, à savoir 2007. Vu son adoption en 1997, cela lui confère une durée de vie de 10 ans. Le PDAT grand-ducal et le LEP III du Land de Rhénanie-Palatinat ne sont pas les premiers documents du genre dans ces territoires. En effet, le Programme Directeur du Grand-Duché de Luxembourg actuel a succédé à un plan du même type adopté 25 ans plus tôt. Quant au *Landesentwicklungsprogramm III RLP*, il s'agit, comme son nom l'indique, de la troisième version succédant à celles de 1968 et de 1980. Le projet de SRADT du Nord – Pas-de-Calais fixe ses objectifs en termes de développement spatial à l'horizon 2020. Nous n'avons par contre aucune idée

quant à la durée de validité du LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et du SRADT Champagne-Ardenne.

Au vu de toutes ces remarques, une durée proche de 10 à 15 ans semble être une moyenne acceptable au-delà de laquelle la révision d'un tel document s'avère nécessaire.

3. IMPORTANCE ACCORDEE AUX ENJEUX IDENTIFIES LORS DES CONSEILS EUROPEENS DE LISBONNE ET DE GÖTEBORG

Dans une vision prospective, il semble nécessaire aujourd'hui de porter une attention particulière à la présence dans les 8 documents analysés d'orientations relatives aux thématiques directement concernées par les stratégies européennes de Lisbonne (en matière de compétitivité) et de Göteborg (dans le domaine du développement durable).

Pour rappel, le Conseil européen de Lisbonne de mars 2000 a assigné à l'Union européenne l'objectif ambitieux de faire de l'Europe, d'ici à 2010, « *l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde* ». De là, découlent une priorité mise sur la recherche-développement et l'élaboration, selon les pays, de pôles de compétitivité ou clusters, de *Competenznetze* ou encore de *Regional Innovation Systems*.

Bien qu'il s'agit de thématiques relevant davantage du développement économique au sens strict plutôt que du développement territorial (vu la faible dimension spatiale s'y rapportant), les schémas des régions frontalières les plus récents semblent intégrer les objectifs de la stratégie européenne de Lisbonne. C'est ainsi le cas des projets de POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais et de SRADT de la Région française du Nord – Pas-de-Calais. Ces deux plans, devant encore faire l'objet d'une approbation finale, ont donné lieu chacun à une note finalisée vers le mois de mars 2006 au sujet des incidences éventuelles de ces documents sur le territoire wallon ; notes qui incluaient cette thématique. Le rapport présenté en annexe a laissé de côté cet aspect faute de temps. Signalons en outre que le projet de Cité des Sciences d'Esch-Belval au Grand-Duché s'inscrit aussi dans la perspective de la Stratégie de Lisbonne.

A la Stratégie de Lisbonne, articulée exclusivement autour d'enjeux économiques et sociaux, le Conseil européen de Göteborg du 15 et 16 juin 2001 a ajouté une troisième dimension, l'environnement. A cette occasion, elle a adopté une stratégie de développement durable (SDD) identifiant un nombre restreint de problématiques majeures que pose le développement durable en Europe¹. Ces problématiques concernent les 6 enjeux suivants :

- faire face aux conséquences économiques et sociales du vieillissement de la population ;
- limiter le changement climatique et utiliser davantage les énergies propres ;
- gérer les ressources naturelles de façon plus responsable ;
- améliorer le système de transport et l'aménagement du territoire ;
- lutter contre la pauvreté et l'exclusion sociale ;
- limiter les risques pour la santé publique.

Les plans analysés abordent peu la thématique liée à la gestion des conséquences du vieillissement de la population. Pourtant, l'impact sur la demande en logement et sur l'état d'entretien du patrimoine bâti, qu'est susceptible d'entraîner cette évolution est un problème relevant de l'aménagement du territoire. L'absence de réflexion dans 6 des 8 documents étudiés nous porte à croire que ce problème est sous-estimé. Néanmoins, les deux

¹ Voir la communication de la Commission du 19/06/2001 portant sur la Stratégie de l'Union Européenne en faveur du développement durable, COM(2001)264Final/2 (consultable sur le site : http://europa.eu.int/eurlex/fr/com/cnc/2001/com2001_0264fr02.pdf).

documents les plus complets (que sont le PRD et le PDAT) abordent ce thème de façon intelligente mais peut-être encore très partielle. Ce thème est évoqué au point 4.1.1 de l'annexe.

A propos de la limitation des changements climatiques et de l'utilisation des énergies propres, l'ensemble des plans évoquent ce sujet, tant en ce qui concerne l'efficacité énergétique des bâtiments que par rapport à la production d'énergie renouvelable. Si ce souci est systématiquement énoncé dans chaque plan, une faible importance lui est accordée (si on n'y inclut pas la limitation de la production de gaz à effet de serre par le transport). L'impact sur les territoires du développement de la production d'énergie au départ du soleil, du vent, de l'eau ou de la biomasse ne semble d'ailleurs pas avoir fait l'objet d'une réflexion approfondie dans aucun des plans. Cette thématique ne relevant pas directement de l'aménagement du territoire au sens strict, nous ne l'avons pas encore traitée dans le cadre de ce document final de la subvention 2005-2006.

Par rapport à la gestion des ressources naturelles, deux sous-thèmes sont traités dans la plupart des plans analysés. Le principal est celui du développement des réseaux écologiques/réseaux verts dont nous avons déjà souligné la faible importance que lui consacre le SDER, en comparaison aux plans des régions voisines (voir le point 7.2 de l'annexe). Le second sous-thème est celui de la gestion des ressources du sous-sol. Les plans les plus précis à ce sujet (LEP NRW, POL 2006 et RSV) semblent n'apporter que peu d'idées neuves vis-à-vis du SDER (voir le point 6.3 de l'annexe).

La problématique des transports et, en particulier, la maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire constituent un fil rouge très important traversant un grand nombre de points évoqués dans 6 des 8 documents analysés (les deux SRADT français étant muets à ce sujet). Comme nous l'avons déjà souligné, ce thème est bien plus affirmé dans plusieurs des plans des régions voisines que dans le SDER (voir le point 6.3 de l'annexe). Soulignons à nouveau l'intérêt de la démarche adoptée dans le Grand-Duché avec son Concept intégré du transport et du développement spatial (l'IVL).

La lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale est a priori un thème relevant de politiques personnalisables plutôt que de politiques "territorialisables". Néanmoins plusieurs plans font référence indirectement à cette thématique en mentionnant :

- la mixité sociale en matière de logement ou la qualité du logement à l'image du PRD (voir les points 4.1.2 et 4.1.3 de l'annexe) ;
- le renouvellement urbain, en ce compris son volet social, à l'image à nouveau du plan bruxellois (voir le point 3.5 de l'annexe) ;
- le transport et l'efficacité énergétique des bâtiments² (voir le point 6 de l'annexe concernant le transport) ;
- la politique foncière en vue de maîtriser le coût de l'accès au logement, à l'image également du PRD (voir le point 4.1.6 de l'annexe).

Limiter les risques pour la santé est un problème quasi absent des 8 plans analysés et du SDER. Plus que toute autre thématique traitée ici, il s'agit d'une matière typiquement personnalisable et peu "territorialisable". Elle n'est en fait évoquée qu'indirectement lorsque sont traités les thèmes de la qualité des eaux, des sols et de l'air (nous les avons aussi laissés de côté jusqu'à présent).

² Les deux postes de dépenses liés à ces thèmes vont sans doute peser davantage au sein des budgets des ménages dans les années à venir suite à la croissance de la demande en pétrole associée à l'épuisement des ressources.

4. CONVERGENCES ET DIVERGENCES IDENTIFIEES PAR SOUS-THEMATIQUE

4.1 PROJET DE STRUCTURE SPATIALE ET OBJECTIF I. STRUCTURER L'ESPACE WALLON (SDER, pp. 129-160)

4.1.1 Le manque de schémas correspondants à notre projet de structure spatiale (SDER, pp. 129-131 et 135-137)

Toutes les régions étudiées ne disposent pas d'un schéma cartographique synthétisant le projet de structure spatiale, comme c'est le cas au sein du SDER. En réalité, la Région flamande et la Région de Champagne-Ardenne sont les deux seules régions disposant dans leur plan stratégique d'un schéma reprenant à la fois :

- des polarités de niveaux hiérarchiques divers ;
- des axes liés à une stratégie de développement économique ;
- des ensembles territoriaux constituant des réseaux urbains.

Le LEP NRW propose également une carte comportant des éléments assez similaires. Dans le POL 2006, le PDAT, le SRADT Nord-Pas-de-Calais et dans le LEP III RLP, il faut s'intéresser à plusieurs cartes présentes dans ces plans pour regrouper les divers éléments composant de tels schémas de développement spatial. De toutes les cartes analysées, seul le schéma de la vision spatiale pour la Flandre proposé par le RSV possède la richesse du projet de structure spatiale du SDER.

En outre, les axes de développement présentés dans les schémas et cartes ont des statuts très divers au sein des documents étudiés. Ils se confondent généralement à de simples infrastructures de transport (le plus souvent autoroutières) et, au mieux, à des axes le long desquels se concentre à l'échelle de la région une grande partie du développement économique. Même dans ce cas, il s'agit bien plus d'un constat de tendances en cours que d'une orientation stratégique volontariste. Par ailleurs, de la confusion existante entre axe autoroutier et axe de développement risquent d'apparaître des conflits entre cette stratégie visant à soutenir le développement de ces axes et celle cherchant à limiter la périurbanisation, renforcer les centres urbains et maîtriser la demande de déplacements. Il est fréquent, en Wallonie, que les objectifs de compacité et de mobilité durable soient écartés au profit de l'argument de l'inscription dans un eurocorridor.

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

4.1.2 Les aires de coopération transrégionales (SDER, pp. 130-133 et 147-148)

Globalement, on constate que la plupart des plans analysés dans le cadre de cette étude évoquent, à des niveaux différents, les quatre aires de coopération transrégionales impliquant la Région wallonne prévues par le SDER. Tous les documents semblent converger vers un renforcement des collaborations au sein des espaces de coopération transrégionaux en matière de développement et d'aménagement du territoire. Cependant, la plupart des plans stratégiques ne paraissent pas très explicites concernant les réelles orientations politiques mises en œuvre pour ces aires de coopération transrégionales. C'est particulièrement le cas du SRADT Nord – Pas-de-Calais qui envisage la coopération transrégionale de manière assez imprécise et générale, allant jusqu'à y intégrer des domaines très indirectement liés à l'aménagement du territoire tels que la santé. On note toutefois une exception concernant le POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais, ce

document exposant des objectifs très clairs et précis en ce qui concerne la coopération transfrontalière avec les régions voisines, incluant la Région wallonne.

4.1.3 Le principe de concentration décentralisée (SDER, pp. 133-136)

Au lieu de parler d'une structure hiérarchisée de pôles comme l'évoque le SDER, nous utilisons ici le concept de concentration décentralisée présent dans les théories sur la ville compacte et la ville durable ainsi que dans de nombreux plans ou schémas des régions voisines, à l'image du RSV mentionnant le *gedeconcentreerde bundeling* (que l'on peut traduire par rassemblement ou densification déconcentré).

Concernant la prise en compte du principe de concentration décentralisée, ce dernier est absent du PRD, au vu de la configuration essentiellement urbaine du territoire bruxellois. De même, les deux SRADT des régions françaises n'évoquent pas non plus ce concept de concentration décentralisée et envisagent plutôt leur réseau d'agglomération exclusivement dans une perspective économique. En revanche, le concept est employé dans les plans en Flandre, en Allemagne, au Luxembourg et aux Pays-Bas, dans une optique soutenant les objectifs, d'une part, de lutte contre la périurbanisation et, d'autre part, de maîtrise de la demande de mobilité.

Les deux plans français sont donc encore moins explicites que le SDER quant à la volonté de concentrer une partie essentielle des développements de l'urbanisation au sein des pôles urbains de petite ou de grande taille, plutôt que de permettre le développement de l'habitat de manière déconcentrée sur l'ensemble du territoire rural. Les cinq autres plans analysés sont par contre beaucoup plus directifs que le SDER à ce propos. Ils prescrivent de façon précise comment, d'une part, canaliser l'urbanisation de façon à promouvoir essentiellement le développement des pôles urbains et comment, d'autre part, limiter la consommation d'espace en milieu rural.

Le schéma le plus strict est sans doute celui du Limbourg néerlandais. Dans le POL 2006, la carte 1 ayant pour titre Perspectives définit de façon assez précise les principales affectations du sol de l'ensemble de la province et délimite donc les espaces dévolus à l'urbanisation. Il s'agit en particulier des zones P6, P8 et P9 destinées respectivement aux centres ruraux, à la zone de développement urbain et au bâti urbain. Au travers de la zone P8, le POL 2006 attribue uniquement aux huit pôles urbains majeurs de la Province une grande quantité de terrains en vue d'une extension de l'urbanisation.

Comme dans le POL 2006, le RSV et le LEP NRW nous montrent qu'un pôle urbain, voire même rural, identifié dans un schéma de structure spatiale, ne doit pas être envisagé dans ses limites administratives, mais plutôt dans des limites souvent plus restreintes se basant sur la morphologie du bâti, à l'image de la notion wallonne de noyaux d'habitat (dont l'adoption officielle en Région wallonne se fait toujours attendre). Une telle précision n'apparaît pas dans le SDER.

Ces deux schémas nous apprennent aussi que le principe de concentration décentralisée doit également s'appliquer en milieu rural en privilégiant la densification et l'agglomération des nouvelles urbanisations au sein ou au pourtour immédiat des villages principaux des communes rurales (les *hoofddorpen* du RSV). Ainsi, il convient d'endiguer la dispersion de l'urbanisation dans les petits villages et hameaux ne disposant généralement pas (plus) d'un équipement de base (école primaire, commerce de proximité, antenne administrative communale, service postal,...).

Concernant le PDAT, l'originalité de la démarche du Grand-Duché réside dans le fait que chacun des pôles définis comme Centre de Développement et d'Attraction (CDA) n'était pas, au moment de leur sélection, de véritables pôles urbains. C'est le cas, par exemple, des localités de Redange ou de Junglinster, dont le classement volontariste en tant que CDA résulte de l'observation que les pôles urbains existants à ce moment étaient fort éloignés de

cette zone. Dès lors, le choix s'est porté sur ces deux localités un peu plus peuplées que leurs voisines pour desservir cette population rurale quelque peu isolée.

4.1.4 La limitation de la périurbanisation et de l'étalement urbain (SDER, pp. 152-153 et 155)

Le RSV flamand se préoccupe particulièrement du problème de limiter la périurbanisation et de lutter contre l'étalement urbain. Le plan prévoit d'ailleurs de concentrer au minimum 60% des nouveaux logements dans les espaces urbains et de concentrer l'essentiel des 40% restants au cœur des noyaux d'habitat au sein de l'espace ouvert. Le RSV émet également le souhait de se conformer à des normes minimales en matière de densité des lotissements, normes différenciées selon qu'ils prennent place dans un espace urbain (moyenne de 300-400 m² en moyenne par parcelle) ou au sein de l'espace ouvert (moyenne de 500-600 m² en moyenne par parcelle). Même si de telles normes ne sont pas toujours respectées, les statistiques relatives aux ventes de terrains à bâtir fournies pour la Flandre par STADIM montrent qu'une évolution sensible vers une plus grande parcimonie est observée quant au critère de la taille des parcelles. On peut s'interroger sur le silence du SDER par rapport à de telles normes ou mesures objectives de densité d'habitat quand on sait que la superficie moyenne des parcelles utilisées pour de nouveaux logements unifamiliaux en Région wallonne avoisine les 1 200 m² (soit une densité brute proche de 7 logements à l'ha).

D'ailleurs, une carte extraite du rapport final du thème 1.1.2 (Urban-rural relations in Europe) de l'ORATE-ESPON semble démontrer que la Wallonie, voire la Belgique dans son ensemble est, du point de vue de la consommation de l'espace par l'urbanisation, très peu parcimonieuse. A l'exception de la Flandre, disposant elle aussi d'une urbanisation fortement consommatrice d'espace, les régions entourant la Wallonie semblent beaucoup plus parcimonieuses. La différence est considérable par rapport aux Néerlandais, forte vis-à-vis des Allemands, mais aussi significative vis-à-vis des Français et des Luxembourgeois. Le POL 2006 n'est pourtant pas très explicite à propos de la lutte contre la périurbanisation. Soulignons toutefois que la stratégie rigide mise en place en matière d'urbanisation nouvelle dans le Limbourg néerlandais limite très strictement les possibilités d'extension des localités rurales et assure une haute densité d'habitat.

Au sein du PDAT luxembourgeois, deux objectifs politiques sont clairement consacrés à la lutte contre la périurbanisation. L'enjeu est notamment, par le biais d'une réforme de la fiscalité, d'inciter à la mise à disposition des terrains classés constructibles et de promouvoir le développement concentrique des localités autour de leurs noyaux. Il s'agit également de promouvoir de nouvelles formes de construction moins consommatrices de terrain et répondant tout autant à des critères écologiques généraux qu'à la typologie régionale du bâti.

De plus, dans l'IVL, des normes de densité dans les quartiers résidentiels sont aussi proposées, étant donné que l'objectif de parvenir à une forte proportion d'utilisation des transports en commun est incompatible avec le développement d'une urbanisation dédensifiée. A nouveau, ces normes dépassent largement les moyennes constatées en Région wallonne, y compris celles proposées pour le milieu rural (12 logements/ha).

Parvenir à construire avec plus de parcimonie, à l'image des régions voisines à la Wallonie, paraît fondamental au vu des objectifs multiples qui sont associés à cette mesure. On peut citer par exemple l'objectif de garantir de l'espace suffisant et non morcelé pour la nature, la forêt, l'agriculture, celui de favoriser un usage maximal des transports en commun et des modes doux ou encore, celui de maîtriser les coûts collectifs liés aux infrastructures publiques. Au vu de la très faible conscientisation de la population wallonne aux enjeux associés à ce problème et au vu de l'attachement qu'a le wallon à notre modèle d'habitat très peu parcimonieux, il faudrait redoubler de pédagogie et de patience pour arriver à une

évolution forte sur le sujet. Il convient particulièrement d'arriver à faire passer l'idée qu'une forte densité est compatible avec une haute qualité de vie.

4.1.5 Le renouvellement urbain (SDER, pp. 158-159 et 175)

La Région de Bruxelles-Capitale présente, dans son schéma de développement, la stratégie de renouvellement urbain la plus affirmée et la plus détaillée. Parmi les 12 priorités du PRD, trois d'entre elles sont consacrées en particulier à cette problématique : la première priorité traitant de l'attractivité résidentielle, la quatrième priorité dédiée à la poursuite de la politique de rénovation urbaine et une partie de la cinquième priorité portant, d'une part, sur la lutte contre les chancres et les immeubles abandonnés et, d'autre part, sur le développement d'une politique foncière. Dans la première priorité consacrée à l'attractivité résidentielle, la Région de Bruxelles-Capitale se fixe des objectifs sur le plan démographique. Elle émet le souhait de regagner des habitants et d'assurer une diversité au sein de cette population, notamment en accueillant des classes moyennes et aisées, tout en retenant les classes sociales les plus précarisées.

Les autres plans stratégiques semblent beaucoup moins explicites quant à leur stratégie en matière de renouvellement urbain, même s'ils identifient tous la politique de rénovation urbaine comme un enjeu en termes d'aménagement du territoire. La vision luxembourgeoise, quant à elle, ne semble couvrir que la dimension immobilière de la problématique du renouvellement urbain et négliger la dimension sociale et économique, en raison, sans doute, de la situation très favorable de l'économie du pays et du caractère très limité des quartiers urbains en déprise. La politique luxembourgeoise s'articule également directement à celle de la maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire et promeut prioritairement la réaffectation des terrains en friches ainsi que la revalorisation des anciens bâtiments situés au voisinage immédiat des principaux axes de transport.

4.1.6 La mixité raisonnée des fonctions (SDER, pp. 153, 173 et 205)

Les quatre schémas stratégiques frontaliers que constituent les SRADT des régions du Nord – Pas-de-Calais et de Champagne-Ardenne, le LEP NRW et le POL 2006 du Limbourg néerlandais n'abordent pas directement le thème de la mixité des fonctions. En revanche, le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale développe le thème du renforcement de la mixité fonctionnelle au travers notamment de la revitalisation économique et du développement de l'économie urbaine. Le RSV flamand l'évoque sommairement dans le cadre des perspectives de développement proposées pour les espaces urbains. Enfin, le PDAT du Grand-Duché préconise de pratiquer le rapprochement et la diversité des fonctions urbaines, ceci étant à nouveau en lien avec l'objectif d'une maîtrise de la demande de mobilité.

4.2 OBJECTIF IV. REPONDRE AUX BESOINS PRIMORDIAUX (SDER, pp. 171-182)

4.2.1 Les orientations relatives au logement (SDER, pp. 174-176)

La majorité des plans frontaliers analysés n'élaborent pas de stratégie à proprement parler par rapport au logement et se limitent à énoncer une série d'objectifs généralistes allant de l'amélioration de la qualité des logements à la garantie d'une bonne efficacité énergétique, voire même d'une haute qualité environnementale (HQE). C'est le cas des SRADT des deux régions françaises, des deux documents allemands, du RSV de la Région flamande et du POL 2006 du Limbourg néerlandais.

Si bon nombre de plans et schémas analysés évoquent le problème du vieillissement de la population et de la diminution de la taille des ménages dans leur première partie consacrée aux constats, aucun d'entre eux quasiment n'évoque une réelle stratégie spécifique en vue de faire face à cette évolution majeure au niveau de la politique du logement. Le PRD bruxellois et le PDAT luxembourgeois se démarquent toutefois dans les intentions qu'ils

développent par rapport à la politique du logement, notamment face à la décohabitation et au vieillissement de la population. Les autres volets analysés dans la partie de l'étude concernant le logement sont la mixité sociale en lien avec le logement, la qualité des logements, la lutte contre les logements vides (particulièrement ceux situés au-dessus des commerces) et enfin, la lutte contre la pression foncière et la politique foncière. Le PRD semble finalement le plus complet quant aux intentions évoquées au sujet de ces thématiques.

A propos de la lutte contre la pression foncière, le PDAT et le LEP NRW émettent également des intentions (et proposent des outils de nature fiscale pour le PDAT) afin de lutter contre la rétention foncière. Il s'agit d'assurer une meilleure correspondance entre l'offre potentielle prévue aux plans d'affectation et l'offre effective. Lorsque l'on veut éviter la dispersion de l'urbanisation à travers la campagne et concentrer celle-ci au sein des pôles urbains et des villages principaux, une telle politique est indispensable. En l'absence de ce type de politique, une limitation des disponibilités foncières potentielles risque d'accroître sensiblement les prix du foncier.

Une évaluation de l'offre et des besoins en logement pour l'urbanisation est également présentée dans le RSV flamand au travers de la comptabilité spatiale et au sein du PDAT luxembourgeois dans le cadre de l'IVL.

4.2.2 La stratégie de localisation des commerces (SDER, pp. 177)

Si la plupart des plans étudiés évoquent le commerce, force est de constater qu'ils sont peu explicites sur leurs intentions et qu'ils ne proposent généralement aucune stratégie élaborée concernant la localisation des nouveaux équipements. Cela s'explique en partie par le fait que cette thématique fait ou fera l'objet d'un autre document sectoriel. Cela nous semble regrettable de négliger ce thème de la localisation des commerces au vu de l'importance des enjeux sous-jacents en termes de vitalité urbaine, de mobilité, d'accessibilité et de relations transfrontalières.

Il faut noter que quatre documents (le PRD, le RSV, le POL 2006 et le PDAT) exposent néanmoins des intentions relatives à cette stratégie. Faute de temps, celles du RSV et du POL 2006 (apparaissant comme la plus précise) n'ont pas encore pu être explicitées dans le rapport annexe.

4.3 OBJECTIF V. CONTRIBUER A LA CREATION D'EMPLOIS (SDER, pp. 183-198)

4.3.1 La stratégie de localisation des activités économiques (SDER, pp. 187-190)

Concernant la stratégie de localisation des activités économiques, les trois plans stratégiques des régions frontalières évoquant ce sujet de façon explicite (RSV, POL 2006 et PDAT) encouragent le regroupement des activités économiques au niveau des pôles urbains. La localisation d'activités économiques en milieu rural est également envisageable à condition de limiter l'implantation de ces activités dans des parcs au sein des villages principaux et d'autoriser uniquement l'établissement d'entreprises présentant un intérêt au niveau local, conformément au principe de la concentration décentralisée. Il s'agit, à travers cette logique de préserver le territoire rural d'une urbanisation trop intense. Le RSV illustre plutôt bien le principe de concentration des activités économiques. Le document flamand préconise en effet que 80 à 85% des nouveaux terrains consommés doivent se situer au sein des nœuds économiques (*economische knooppunten*).

Au sein de ces nœuds économiques, le RSV accorde une attention toute particulière à ce qu'il désigne comme étant des portes (à savoir les ports maritimes d'Anvers, de Gand, de Zeebrugge et d'Ostende, les parcs logistiques multimodaux à caractère international, l'aéroport de Zaventem ou encore la gare-TGV d'Anvers). Ces dernières constituent en fait

le moteur du développement économique en Région flamande. Les portes sont par ailleurs reprises à ce titre dans le schéma de structure spatial du RSV.

Plusieurs plans analysés (PRD, RSV, PDAT, LEP NRW et POL 2006) accordent également une grande importance à l'accessibilité en transport en commun de ces zones d'activités. Plus précisément, le PRD, le RSV et le PDAT évoquent la logique de la politique ABC néerlandaise visant à mettre en adéquation le profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des lieux. Par exemple, les bureaux sont ainsi tenus de se localiser aux abords des grandes gares et autres lieux offrant une bonne desserte en transport en commun. Ils s'inscrivent donc dans la lignée du SDER, ce dernier évoquant toutefois ce principe de façon peu précise aux pages 187-188 et 190. Bien que la logique ait déjà été intégrée jadis dans le Plan de mobilité et de transport pour la Wallonie publié en 1997 dans les Cahiers du MET (pp. 9-11) et qu'elle ait aussi été reprise p. 100 de l'accord entre les deux partis de l'actuel Gouvernement (p. 100), peu de choses concrètes semblent voir le jour à ce propos. Le manque de fermeté apparaissant toutefois à ce sujet dans les régions voisines montre qu'il n'est pas évident de mettre une telle politique en œuvre, les lieux disposant d'une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture étant très limités spatialement et étant généralement en grande partie urbanisés. De plus, les rares disponibilités foncières pouvant accueillir des activités économiques entraînent, au vu de leur localisation, la nécessité de gérer des conflits complexes liés à la proximité entre lieu de résidence et lieu d'activités. Le PRD est toutefois l'unique plan à évoquer brièvement la gestion de la présence d'activités économiques dans un voisinage résidentiel.

Le projet de Cité des Sciences d'Esch-Belval au Grand-Duché du Luxembourg, où vont notamment s'installer des bureaux, des activités de recherche-développement et divers autres services aux entreprises, constitue le prototype de zone d'activité dense, bien desservie en transports en commun et assurant une grande mixité des fonctions (de par sa proximité avec le centre-ville d'Esch-sur-Alzette, son volet logement et la diversité des autres fonctions que ce site va abriter). Un tel projet répond bien mieux aux critères de durabilité que les parcs scientifiques ou parcs d'affaires wallons.

Notons enfin qu'on ne retrouve aucune trace d'une quelconque stratégie de localisation des activités économiques au sein du SRADT de la Région du Nord – Pas-de-Calais, le SRADT de Champagne-Ardenne étant lui-même à peine plus explicite à ce sujet.

4.4 OBJECTIF VI. AMELIORER L'ACCESSIBILITE ET GERER LA MOBILITE (SDER, pp. 199-208)

4.4.1 Les réseaux de transport transeuropéens et transfrontaliers (SDER, pp. 200-202)

Chacun des huit plans analysés évoque de grands projets d'infrastructures susceptibles d'avoir un impact sur le territoire wallon, voire même impliquant directement la Région wallonne. Il s'agit essentiellement de projets ferroviaires et fluviaux s'inscrivant ainsi dans la logique actuelle des Réseaux Transeuropéens des Transports (RTE-T). D'ailleurs, plusieurs de ces projets sont repris dans la liste des projets prioritaires retenus par la Commission européenne dans le cadre des RTE-T.

Parmi les projets cités dans les plans des régions voisines et pour lesquels on note une convergence vis-à-vis du SDER, on peut mentionner :

- l'achèvement de la Ligne à Grande Vitesse Bruxelles – Liège – Aix-la-Chapelle – Cologne évoquée tant par le RSV que par le LEP NRW ;
- l'amélioration de la vitesse sur la ligne Bruxelles – Namur – Luxembourg (projet EurocapRail) soutenue tant par le PRD bruxellois que par le PDAT Grand-Ducal (ainsi que par le récent SCOT de la Région de Strasbourg) ;

- la construction d'une quatrième écluse à Lanaye et la suppression de la réservation du canal de Caberg (au nord de Maastricht) appuyée tant par le RSV que par le POL 2006 ;
- le projet de canal Seine-Nord entre la région parisienne et les canaux du Nord de la France et de Belgique dont fait mention le SRADT Nord – Pas-de-Calais ;
- la liaison autoroutière Charleroi – Couvin – Charleville-Mézières – Reims (E420) revendiquée par le SRADT Champagne-Ardenne ;
- l'achèvement de l'autoroute E42 Verviers – Prüm et son prolongement en direction de Francfort via une route nationale (la B50) soutenue par le LEP III RLP.

Parmi les projets ne cadrant pas avec la volonté du SDER, on peut citer :

- la branche est du projet d'initiative flamande *Ijzeren Rijn* (Rhin d'Acier) visant à relier directement Anvers à la Rhur en passant par le nord de la Campine et le Limbourg néerlandais. Ce projet va entraîner une chute du trafic sur l'axe ferroviaire marchandises Anvers – Lierre – Hasselt – Tongres – Montzen – Aix-la-Chapelle représenté dans le projet de structure spatiale wallon ;
- le souhait de la Région de Champagne-Ardenne d'ouvrir à nouveau la ligne Dinant – Givet. Un tel projet, non évoqué dans le SDER n'a sans doute guère de chance de passer vu la très faible rentabilité qui pourrait en résulter, étant donné la faible densité de population dans cette sous-région et le niveau peu élevé des flux de travailleurs transfrontaliers dans cette zone.

En outre, signalons que l'achèvement très prochain (en juin 2007) du tronçon de la Ligne à Grande Vitesse Est (LGV Est) entre la banlieue parisienne et la région de Metz évoqué par le SRADT Champagne-Ardenne et le PDAT luxembourgeois, va attirer des Wallons résidant au sud de notre Région et se rendant à Paris. Ceci devrait entraîner une légère baisse de la fréquentation du Thalys transitant quotidiennement par la dorsale wallonne.

4.4.2 L'offre en transport en commun (SDER, pp. 203-204 et 207)

Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale et le Programme Directeur du Grand-Duché semblent être les documents les plus explicites concernant leurs intentions relatives à l'offre en transport en commun. L'attention portée dans le PRD à l'amélioration de la vitesse commerciale des transports en commun paraît d'ailleurs significativement plus élevée que celle présente dans le SDER (p. 207). Le POL 2006 exprime, quant à lui, la volonté d'améliorer l'offre des transports collectifs transfrontaliers. Les autres plans sont peu précis à ce sujet. Notons également que les deux SRADT évoquent la régionalisation des lignes de chemin de fer TER, que le POL 2006 mentionne aussi la prise en gestion par la Province du Limbourg de deux lignes de trains régionales et que les trains locaux ont également fait l'objet d'une régionalisation en Allemagne.

4.4.3 La maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire (SDER, pp. 203 et 205)

La maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire constitue un thème central d'une haute importance pour la plupart des plans des régions frontalières, à l'exception des deux plans français n'évoquant pas du tout cette problématique. Il constitue même un fil rouge à beaucoup d'égards car lorsque les plans des régions voisines évoquent la densification, la mixité des fonctions, la concentration des nouveaux développements de l'urbanisation autour des pôles urbains et des villages principaux, la stratégie de localisation des activités économiques ou le renouvellement urbain, l'une des principales finalités sous-jacentes de ces stratégies est de limiter la demande de mobilité. Ces intentions sont en effet régulièrement justifiées par le fait qu'elles permettent de favoriser l'usage des transports en commun, d'améliorer leur rentabilité, d'accroître les possibilités de se déplacer à pied et à

vélo au détriment de l'usage de la voiture. On peut même affirmer qu'à l'image du SDEC et de la Stratégie de Développement Durable adoptée lors du Conseil européen de Göteborg, ce thème est considéré dans ces six documents comme un des principaux enjeux de l'aménagement du territoire. Par rapport au SDER, les stratégies proposées par les schémas des régions frontalières semblent souvent plus précises que celles énoncées du côté wallon, particulièrement au sujet de la densité et de la concentration des nouveaux développements de l'urbanisation autour des pôles urbains et des villages principaux.

La politique la plus élaborée en matière de maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire est celle du Grand-Duché au travers du document annexe au PDAT qu'est l'*Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept* (IVL), autrement dit, le Concept Intégré des Transports et du Développement spatial. En effet, l'IVL porte quasi exclusivement sur cette thématique. Par le biais des objectifs fixés dans l'IVL, le PDAT du Grand-Duché essaie de quantifier son approche de l'aménagement du territoire en termes de réduction du trafic routier et d'augmentation de la part modale des transports en commun afin de porter celle-ci de 12% à 25% à l'horizon 2020. Pour atteindre ce modal split de 25/75, le Programme Directeur prévoit de jouer à la fois sur l'offre et sur la demande. Généralement, ce dernier point est négligé au sein des discours relatifs à la mobilité en Belgique sauf chez quelques experts ayant trop peu souvent l'occasion de faire passer le message auprès du grand public. Un des intérêts de la démarche de l'IVL et globalement du PDAT se concrétise par l'attention portée aux aspects de sensibilisation et de concertation en vue de conscientiser les différents acteurs de l'aménagement du territoire aux enjeux et aux modifications nécessaires liés à l'organisation du territoire.

Contrairement aux Pays-Bas et à l'Allemagne, le Grand-Duché ne possède pas de tradition fortement dirigiste dans le domaine de la planification urbaine et rurale. Il est dès lors réaliste de penser que la Région wallonne aurait intérêt à s'inspirer de la démarche et des outils envisagés dans ce cadre. Cela paraît d'autant plus nécessaire que la Wallonie est très dépendante de la voiture (et donc du pétrole) pour les déplacements de sa population par rapport aux régions voisines et que les perspectives futures quant à la disponibilité et au prix de ce carburant sont assez sombres pour un avenir qui se rapproche à grands pas. Précisons également que pour atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale des TEC, le Grand-Duché est fortement dépendant des politiques menées à propos de la localisation des développements résidentiels par les régions qui l'entourent.

4.4.4 Le stationnement et la gestion de l'espace public (SDER, pp. 206-207)

Différents plans analysés proposent des orientations au sujet du stationnement sur le lieu de travail (POL 2006, RSV, PRD, PDAT et LEP NRW). De manière très explicite pour le PRD et de manière plus imprécise pour le RSV et le PDAT, il est même proposé de limiter lors de l'octroi des permis de bâtir le nombre de places de stationnement liées à la construction d'immeubles abritant des activités économiques, en particulier quand ceux-ci se situent dans des lieux offrant une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture. Le PRD est le plan le plus volontaire à ce sujet totalement ignoré par le SDER en proposant la révision de la circulaire De Saeger réglementant les possibilités de stationnement. D'ailleurs, depuis l'adoption du PRD, la Région de Bruxelles-Capitale a adopté une nouvelle circulaire (la circulaire Draps ou n°18) qui reprend cette nouvelle philosophie limitative, variable en fonction de l'accessibilité en transport en commun.

Le développement du car-sharing, abordé brièvement dans le PRD et le PDAT, n'est quant à lui pas non plus évoqué dans le SDER.

Le PRD est également le plan le plus explicite à propos de la gestion de l'espace public. En vue essentiellement d'améliorer la qualité de vie en ville, le plan bruxellois propose une philosophie consistant à hiérarchiser l'ensemble du réseau de voiries et à aménager en zones 30 l'ensemble des rues de quartiers entiers, à l'exception de quelques grands axes

interquartiers. Limiter l'impact global de la circulation automobile en termes de bruits et de qualité de l'air, réduire l'occupation de l'espace pour ce mode en vue de rendre celui-ci à de la verdure et aux modes alternatifs à la voiture, améliorer la sécurité routière, favoriser la cohabitation sécurisée des vélos et des automobiles à l'intérieur des quartiers et rendre la ville Enfants Admis sont quelques unes des motivations de cette stratégie s'inspirant directement des politiques menées dans les villes des pays rhénans et nordiques. Si le SDER, p. 206, évoque aussi ce thème, il le développe beaucoup moins que le PRD en termes de contenu. Par contre, hormis le PDAT énonçant également le développement des zones 30, les autres plans demeurent muets à ce sujet. Cela s'explique peut-être par le fait qu'en Flandre, et surtout aux Pays-Bas ainsi qu'en Allemagne, il s'agit déjà d'une pratique courante dépendant directement des communes.

4.5 OBJECTIF VII. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTEGER LES RESSOURCES (SDER, pp. 209-220)

4.5.1 Le patrimoine naturel et le paysage (SDER, pp. 213-217)

La préservation du patrimoine naturel et des paysages est une préoccupation très présente dans l'ensemble des plans analysés (quoique dans une moindre mesure au sein du SRADT Champagne-Ardenne). Plusieurs schémas stratégiques des régions voisines développent un concept de réseau vert au travers de la mise en place de liaisons écologiques entre les différents sites naturels à protéger. On parle par exemple du projet de « trame verte » dans le SRADT Nord – Pas-de-Calais et de « maillage vert » dans le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces deux plans ont également la volonté de mettre en place un réseau de ce type concernant l'eau (respectivement, trame bleue et maillage bleu) étroitement lié au réseau vert. Il s'agit de relier entre eux les différents sites naturels et autres grands espaces verts par des corridors écologiques définis dans les plans stratégiques afin d'éviter notamment la construction en ruban des zones d'habitat et le morcellement des sites à haut potentiel écologique et, plus généralement, de l'espace non bâti. L'objectif global est de protéger, voire de renforcer la biodiversité dans la lignée du projet européen de réseau Natura 2000. Rappelons également qu'il s'agit d'un des enjeux majeurs mis en évidence dans le cadre de la Stratégie de Développement Durable issue du Conseil européen de Göteborg.

Les plans de la Région flamande, du Limbourg néerlandais, du Grand-Duché du Luxembourg ainsi que les deux schémas allemands insistent également sur ce concept de liaisons écologiques assurant la connexion des sites naturels au sein d'un réseau vert et font presque tous référence au réseau Natura 2000. Le POL 2006 constitue le schéma le plus volontariste en proposant, dans le cadre de la carte dénommée Perspectives, la localisation précise du réseau écologique souhaité. Ce plan présente un maillage dense de sites et de liaisons écologiques (parmi les sites, on distingue les zones P1 dénommées Structure écologique de base et les zones P2 dénommées Zones de développement vertes provinciales). On constate par contre qu'un tel projet de mise en œuvre de ceintures et de liaisons vertes n'a pas d'équivalent au niveau du SDER en Région wallonne.

Tant le PRD, le PDAT que le POL 2006 et le LEP NRW soulignent l'objectif de créer un maillage vert au cœur et au pourtour des tissus urbains denses. Dans un tel contexte, cette trame verte remplit trois fonctions principales : la fonction paysagère, la fonction sociale/récréative (promenade, jeux, repos,...) et utilitaire (déplacements), ainsi que la fonction écologique (assurant biodiversité et équilibres écologiques). L'ambition est que ce maillage vert participe fortement à l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain. Il doit donc contribuer pleinement à la maîtrise de l'exode urbain.

Ces plans rejoignent divers auteurs qui se préoccupent de la place des espaces verts dans la problématique de la lutte pour le renouvellement urbain et de la lutte contre la production

de formes d'habitat grandement consommatrices d'espaces. La recherche d'aménités naturelles est un facteur de localisation fondamental pour les familles quittant les villes. Une forte proportion de logements urbains ne pouvant pas disposer de grands jardins, le manque d'espaces verts à l'échelle individuelle devrait dès lors être compensé par le développement d'une offre collective de proximité. La solution passe donc par l'aménagement de réseaux ou maillages verts comme l'attestent de nombreux plans de développement territorial des régions frontalières. Par rapport à cette logique, le SDER semble présenter de graves lacunes en se contentant de mentionner p. 172 l'objectif d'aménager et d'ouvrir au public des espaces verts dans les quartiers denses qui en sont dépourvus.

Sur le thème du paysage, tous les plans mettent essentiellement en évidence leur volonté de protection des ensembles paysagers. Cet objectif se confond en fait avec celui du développement d'un réseau écologique et celui de la limitation la périurbanisation.

Parmi les objectifs transfrontaliers en matière de nature et de paysage, on note que le projet de POL 2006 préconise un renforcement de l'ensemble paysager *Nationaal Landschap Zuid-Limburg* en tant qu'élément pour le développement du Parc des trois Pays (zone tampon paysagère regroupant notamment le Mergelland, les Fourons et le Pays de Herve). Ceci traduit la volonté de protéger cette zone contre une urbanisation diffuse afin d'assurer, de préserver voire même de redévelopper les fonctions agricole, écologique et récréative de cet espace. Ceci implique également un contrôle strict sur l'extension spatiale des périmètres dévolus à l'urbanisation (tant en ce qui concerne l'habitat, les activités économiques que les infrastructures de transport).

Outre cette logique de protection des espaces non bâtis, quelques rares schémas des régions voisines évoquent d'autres intentions portant sur la revalorisation de certains paysages urbanisés dégradés, sur l'intégration des nouvelles grandes infrastructures dans le paysage et sur celle des nouvelles constructions dans leur environnement bâti. Le PDAT grand-ducal et le PRD bruxellois sont les schémas les plus explicites à ce sujet.

4.5.2 La gestion des ressources du sous-sol (SDER, pp. 219-220)

La moitié des schémas analysés demeurent muets au sujet de la gestion des ressources du sous-sol. C'est le cas des SRADT des deux régions françaises, du PRD bruxellois et du Programme Directeur luxembourgeois. On note, en revanche, une philosophie semblable à celle développée dans le SDER (aux pages 219 et 220) au sein des plans stratégiques des régions frontalières restantes, que sont les deux documents allemands, le RSV flamand et le POL 2006 du Limbourg néerlandais.

L'ensemble des plans stratégiques des régions voisines traitant de la gestion des ressources du sous-sol s'accorde sur le fait qu'il est nécessaire, d'une part, de préserver et d'utiliser de manière parcimonieuse ces ressources minérales et, d'autre part, d'encourager l'utilisation de matières premières recyclées ou de remplacement, c'est-à-dire des matières premières renouvelables telles que le bois. Le LEP NRW souligne également l'importance de la sécurisation des sites d'extraction exploitables, en raison de leur caractère limité dans le temps et de l'intérêt de ces ressources pour l'économie nationale.

En outre, la réaffectation et le réaménagement des sites d'extraction après exploitation constituent un enjeu important sur lequel insistent le RSV et le POL 2006, comme c'est le cas dans le SDER au niveau wallon. Les deux plans allemands sont moins explicites à ce niveau. Enfin, les plans flamand et néerlandais précisent que l'extraction de minéraux doit faire l'objet d'une programmation spatiale comportant la détermination des sites d'extraction et leur réaffectation, en tenant compte de la localisation des stocks lors des nouveaux développements spatiaux.

5. PISTES POUR LA SUITE DU TRAVAIL

Les thèmes non encore abordés à ce stade et que nous comptons analyser prochainement portent sur :

- pour l'objectif IV du SDER, la localisation des services publics, la localisation des équipements de loisir, la qualité des eaux et les risques d'inondation, les risques technologiques, la qualité de l'air, la protection contre le bruit ;
- pour l'objectif V du SDER, la politique des pôles de compétitivité, de la recherche et de l'innovation, le marché de l'emploi transfrontalier, l'articulation entre compétitivité et cohésion territoriale, le développement de l'activité logistique (les aéroports et les plates-formes logistiques), l'agriculture, la forêt et le tourisme ;
- pour l'objectif VII du SDER, la valorisation du patrimoine bâti, l'énergie (URE et énergies renouvelables) ;
- pour l'objectif VIII du SDER, la sensibilisation et la concertation.

En vue de la poursuite de ce travail, nous souhaitons obtenir quelques indications en réponse à plusieurs questions :

- Les sous-thèmes listés ci-dessus sont-ils tous nécessaires et ne faut-il pas en ajouter l'un ou l'autre important à vos yeux ?
- Quelle place accorder à la poursuite du retard pris dans l'analyse du LEP III RLP par rapport à la poursuite de l'analyse des thèmes non encore abordés ?
- Faut-il poursuivre la rédaction telle que présentée dans l'annexe ou faut-il se limiter à une forme plus condensée proche de cette présente synthèse ? (Il faut savoir que retranscrire des extraits du contenu de chacun des plans est la manière la plus objective de les analyser tandis que relever les principaux points de convergence et de divergence au sein d'un ensemble de plans est une approche très réductrice, comportant le risque de donner une signification à certains mots ou expressions pouvant s'éloigner de l'idée d'origine. Ce danger existe toutefois aussi lorsque l'on ne fait que traduire le contenu d'un plan en néerlandais ou en allemand. Néanmoins, plus on condense, plus on est amené à opérer des choix subjectifs et à s'écarter du propos exact des documents analysés).
- Faut-il se limiter au cours de ce travail au contenu strict des seuls huit documents faisant l'objet de cette analyse ou faut-il continuer à tenir compte de documents complémentaires qui apportent généralement un éclairage intéressant sur la politique menée dans l'une ou l'autre des régions frontalières ? (Un document qui nous semble important au vu des incidences qu'il pourrait avoir sur les relations transrégionales en Belgique et que l'on n'a pas encore eu l'occasion d'analyser dans le présent travail est le plan START - *Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Teverkstelling luchthaven Zaventem*, évoqué brièvement dans l'annexe au point 5.1).