

**RAPPORT FINAL**  
**SUBVENTION 2006-2007**  
**Septembre 2007**

**EXPERTISES SDER**

**EXPERTISE 2 : PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES**

***Ressources humaines***

*Responsable scientifique :*

Jean-Marc LAMBOTTE (LEPUR-ULg)

*Chercheurs :*

Jean-Marc LAMBOTTE (LEPUR-ULg, Subventions 2005-2006, 2006-2007)

Anne DUJARDIN (LEPUR-ULg, Subvention 2005-2006)

Hélène ROUCHET (LEPUR-ULg, Subvention 2006-2007)

Avec la participation d'Etienne CASTIAU (GUIDE-ULB, fin Subvention 2006-2007)

## SYNTHESE DE L'EXPERTISE 2 : PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES

### 1. OBJECTIFS ET METHODOLOGIE

Le présent travail consiste en l'analyse des plans stratégiques d'aménagement et de développement territorial des régions frontalières à la Wallonie. Son objectif est 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. Il s'agit en outre de déterminer les options et instruments mis en œuvre susceptibles d'avoir des répercussions sur le territoire wallon.

Suivant la division en thématiques adoptée par le SDER, nous avons procédé à une analyse détaillée des intentions émises par chacun des plans suivants<sup>1</sup> :

- 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 ;
- 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.

De manière à mieux appréhender les intentions des régions voisines quant à divers thèmes, nous avons recouru à certains documents complémentaires aux schémas stratégiques des régions frontalières, en particulier le Plan régional d'Aix-la-Chapelle (*Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen*) et le concept intégré des transports et du développement spatial du Grand-Duché de Luxembourg (*Integretives Verkhers- und Landesentwicklungskonzept – IVL*). Cependant, sur diverses thématiques, nous avons aussi eu recours à d'autres documents stratégiques plus sectoriels et à des documents de différentes natures dont on pourra avoir un aperçu en consultant la bibliographie de l'annexe de cette synthèse.

Au sein du document annexe qu'il nous reste à finaliser, après une introduction, nous fournissons une synthèse du contenu de chacun des huit plans analysés accompagnée d'une description de la position de ce document dans l'architecture des documents de planification de chaque région (partie 2). Ensuite, est présenté un exposé critique des intentions de chaque plan à propos des sous-thématiques du SDER (parties 3 à 8).

Nous avons traité 6 des 8 objectifs du SDER dans le cadre de cette analyse, en intégrant le « projet de structure spatiale » au thème du premier objectif du SDER « Structurer l'espace wallon ». Deux autres objectifs du SDER ont par contre été écartés : le n°II « 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°II découle du fait que le caractère suprarégional est justement abordé thématique par thématique dans les 6 autres objectifs. Celui d'omettre l'objectif n°III s'explique par son caractère d'ordre général (transversal), non

---

<sup>1</sup> Etant donné l'absence de SRADT en Picardie (actuellement au stade du diagnostic) et en Lorraine, nous n'avons pu intégrer ces deux Régions à l'analyse.

spécifiquement attaché à une thématique sectorielle particulière. Ci après, au point 2.1, nous évoquons toutefois notre appréciation quant au caractère transversal des différents documents analysés.

Au sujet des volontés liées à la dimension suprarégionale, notons qu'à l'image des intentions du POL 2006 relatives à la coopération transfrontalière, les thèmes sur lesquels cette coopération semble en général vouloir être recherchée concerne l'eau, les réseaux écologiques, les transports, la maîtrise de l'urbanisation et l'économie liée à la société de la connaissance. Par contre, dans aucun des plans analysés, la localisation du commerce et des ZAE ne fait l'objet d'intention de collaboration. Cela s'explique par la forte concurrence qui s'exerce à ce propos entre les territoires.

Dans la présente synthèse, nous tirons tout d'abord des enseignements généraux quant à la portée du contenu des différents plans et à leur durée de validité. Nous discutons ensuite de l'importance accordée, dans les huit plans étudiés, aux préoccupations majeures actuelles en matière de développement territorial en Europe, celles sélectionnées dans le cadre des stratégies de Lisbonne et de Göteborg. Dans le corps principal de ce document, nous présentons des conclusions générales sur les principales convergences et divergences apparaissant au sein de chaque sous-thématique du SDER. Nous terminons en évoquant quelques pistes en vue de la mission de veille faisant suite à ce travail.

## **2. PORTEE DU CONTENU DES PLANS ET DUREE DE VALIDITE**

### **2.1 COMPLETEUDE 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 et le LEP III 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 moins directes. 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 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, à l'image du SDER, des plans stratégiques très complets et transversaux. Ils vont même davantage dans le détail que ne le fait le SDER pour un grand nombre de thématiques. Au vu de son caractère urbain et de sa superficie très limitée, la Région de Bruxelles-Capitale n'évoque toutefois pas certains sujets : 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 mobilité et de ses liens avec l'aménagement du territoire.

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 établissant, dans les grandes lignes, l'affectation du sol sur l'ensemble du territoire (carte portant le titre de Perspectives). Il est également le plus détaillé quant aux thèmes et projets traitant de coopération transfrontalière. Le LEP du Land de Rhénanie-Palatinat, quant à lui, aborde de manière systématique quoique souvent peu explicite, un grand nombre de thématiques relevant tant du domaine de l'aménagement du territoire au sens classique que des autres dimensions du développement territorial.

En ce qui concerne le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le RSV, ces deux plans se cantonnent dans une vision plus strictement limitée à l'aménagement du territoire, en veillant simplement à accorder une place suffisante pour répondre aux besoins des différentes fonctions qu'il doit abriter. On peut toutefois y retrouver de multiples éléments se rapportant à des domaines relevant d'autres dimensions du développement territorial, en particulier dans le cas du RSV, vu que ce document énonce quantité d'intentions de natures diverses.

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 que, 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 fonction écologique et, en milieu urbain, sociale (support de loisirs de proximité, vecteur incitatif aux déplacements à pied et à vélo).

Par contre, 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 est peu développée par les schémas stratégiques des régions frontalières, à l'exception du projet de POL 2006 du Limbourg néerlandais. 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 n'ont fixé aucun objectif quantitatif à proprement parler. Toutefois, on remarque que trois plans évoquent une série d'objectifs quantitatifs :

- Le RSV de la Région flamande en énonce 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 se fixe 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 en constitue la démarche complémentaire, 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 porte sur la réduction du 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. Signalons aussi qu'aux Pays-Bas, au niveau national, l'actuelle *Nota Ruimte* constitue la 6<sup>ème</sup> Note sur l'aménagement du territoire néerlandais, la première ayant été adoptée en 1960. Ceci constitue presque un rythme d'une Note par période de 10 ans.

Le RSV est le seul plan à définir une date finale de validité, à savoir 2007. Vu son adoption en 1997, cela lui confère aussi 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* adopté en 1995, 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'agisse 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 du POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais et du SRADT de la Région française du Nord – Pas-de-Calais ; ces deux plans ayant été adoptés fin 2006. Cette thématique des implications spatiales de la politique en faveur de la recherche et de l'innovation, en ce compris les liens éventuels possibles entre les pôles de compétitivité identifiés en Wallonie et dans les régions voisines, a fait l'objet d'une analyse fouillée brièvement synthétisée ici au point 4.3.2.

A la Stratégie de Lisbonne, articulée exclusivement autour d'enjeux économiques et sociaux, le Conseil européen de Göteborg des 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 Europe<sup>2</sup>. 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 au vieillissement de la population. Pourtant, l'impact sur la demande en logements, sur la mobilité et sur l'offre en services à la population que cette évolution est susceptible d'entraîner 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 documents les plus complets (le PRD et le PDAT) abordent ce thème de façon pertinente mais peut-être encore très partielle.

Concernant la limitation des changements climatiques et l'utilisation des énergies propres, la plupart des plans – à l'exception notable du RSV - évoquent ce sujet, tant en ce qui concerne l'efficacité énergétique des bâtiments que par rapport à la production d'énergie renouvelable, mais en lui accordant en général une faible importance (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 est développée au point 4.5.5 de cette synthèse.

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 des plans des régions voisines (voir aussi le point 4.5.2 ci-après). Le second sous-thème est celui de la gestion des ressources du sous-sol. Les plans les plus

---

<sup>2</sup> 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/eur-lex/fr/com/cnc/2001/com2001\\_0264fr02.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/cnc/2001/com2001_0264fr02.pdf)).

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 4.5.4 ci-après).

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 quasi muets à ce sujet). Comme nous l'avons déjà souligné, ce thème est bien plus affirmé dans plusieurs plans des régions voisines que dans le SDER (voir le point 4.4.3 ci-après). 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 ;
- le renouvellement urbain, en ce compris son volet social ;
- la dépendance à la voiture et l'efficacité énergétique des bâtiments<sup>3</sup> ;
- la politique foncière en vue de maîtriser le coût de l'accès au logement.

Plusieurs de ces points sont brièvement évoqués dans cette synthèse. Le document annexe aborde déjà de façon précise ces thèmes surtout développés dans le PRD bruxellois. A part ce dernier et, dans une moindre mesure, le SRADT Nord – Pas-de-Calais, les plans des autres régions abordent moins encore en profondeur ces aspects sociaux d'une politique de développement territorial que le SDER.

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, de l'air, de la protection contre le bruit et celui des risques technologiques.

## **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. Seules la Région flamande et la Région de Champagne-Ardenne disposent 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.

---

<sup>3</sup> 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.



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

#### **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 quant à de réelles orientations politiques à mettre 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 dernier identifie en effet divers objectifs très clairs et précis en ce qui concerne la coopération transfrontalière.

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

Plutôt que 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 de lutte contre la périurbanisation, d'une part, et de maîtrise de la demande de mobilité, d'autre part.

Les deux plans français sont donc moins explicites encore 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 ("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 n'attribue une grande quantité de terrains qu'aux huit pôles urbains majeurs de la Province, en vue d'une extension de l'urbanisation.

Comme dans le POL 2006, le RSV et le LEP NRW précisent 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 schémas appliquent également le principe de concentration décentralisée en milieu rural, en privilégiant la densification et l'agglomération des nouvelles urbanisations au sein ou au pourtour immédiat des villages principaux (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, une démarche originale réside dans la sélection de pôles définis comme Centre de Développement et d'Attraction (CDA), qui ne constituaient 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 sous-régions qui les abritent étaient dépourvues de pôles urbains et que les plus proches apparaissaient comme fort distants. Dès lors, le choix s'est porté sur ces deux localités un peu plus peuplées que leurs voisines pour desservir une 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 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 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 m<sup>2</sup> par parcelle) ou au sein de l'espace ouvert (moyenne de 500-600 m<sup>2</sup> 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 1 000 – 1 200 m<sup>2</sup> (soit une densité brute proche de 7 – 8 logements à l'ha).

Une carte extraite du rapport final du thème 1.1.2 (Urban-rural relations in Europe) de l'ORATE-ESPON semble d'ailleurs 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. Dans ce cadre, il conviendrait 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)**

Dans son schéma de développement, la Région de Bruxelles-Capitale présente assez logiquement, du fait de sa spécificité urbaine, 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. A côté de ceci, elle néglige 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 autour de 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.

Aucun des plans n'est précis quant au type d'activités que l'on peut considérer comme compatible avec un voisinage résidentiel. La plupart évoque toutefois le commerce de détail à ce propos. Ils n'insistent pas non plus sur la forme que doit prendre cette mixité des fonctions (par exemple, s'il faut la pratiquer à l'échelle des immeubles, des pâtés de maisons, du quartier, etc.).

## **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 à proprement parler de stratégie concernant le 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 en fin de compte 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 en partie du fait que cette thématique fait ou fera l'objet d'un autre document sectoriel (à l'image du futur plan sectoriel "grandes surfaces" du Grand-Duché). 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 est toutefois à noter que cinq documents (le PRD, le RSV, le POL 2006, le PDAT et le LEP III) exposent certaines intentions relatives à cette stratégie. Dans ce domaine, vu la spécificité urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale, le PRD s'attache surtout à exposer une stratégie de redynamisation des noyaux commerciaux en déclin. Les quatre autres plans insistent tous sur la nécessité de maintenir ou de recréer une infrastructure d'approvisionnement de produits de première nécessité dans l'ensemble des localités rurales et des quartiers. Il s'agit ainsi d'assurer une offre optimale en commerces de proximité garantissant une bonne accessibilité par les modes non motorisés à un maximum de population pour les achats quotidiens. Ces plans insistent également sur la nécessaire mixité entre logement et commerce sans toutefois préconiser de façon explicite la construction d'appartements au dessus des nouvelles moyennes surfaces commerciales comme le pratique de plus en plus la DGATLP.

Les intentions du SDER à ce sujet mériteraient sans doute d'être précisées à la lumière de ces stratégies, en particulier celles issues de pays où, depuis longtemps, c'est la politique d'aménagement du territoire qui oriente la localisation des commerces. Au contraire, chez nous et en France, les implantations commerciales ont essentiellement été régies dans le cadre d'une législation organisant un système d'autorisations basé sur une argumentation de nature socio-économique. L'adoption récente, au niveau européen, d'une directive sur la libéralisation des services empêche désormais de baser les choix quant à la délivrance des permis pour l'ouverture de commerces sur des arguments évoquant la concurrence. Cette évolution et la probable régionalisation de la loi sur le permis socio-économique offre à la Région wallonne l'opportunité de se rapprocher du modèle néerlandais ou allemand dont on peut souligner le bénéfice en termes de vitalité urbaine ou de mobilité.

Dans les mêmes quatre plans traitant ce sujet, on trouve une logique de dimensionnement maximal des équipements commerciaux selon la position de la localité dans la hiérarchie des pôles urbains. Ce sujet, tenu sous silence dans le SDER, est le plus explicité dans le POL 2006. Ce dernier document est aussi le seul à distinguer de façon très claire les logiques de localisation préférentielle à retenir pour les deux grands types de commerce liés aux achats semi-courants :

- les commerces de bien non pondéreux liés essentiellement à l'équipement de la personne (vêtements, chaussures, parfumerie, livres, CD...) ;
- les commerces de biens pondéreux liés essentiellement à l'équipement de la maison (meubles, gros-électroménager, bricolage, jardinage, matériaux de construction...) et à l'automobile (stations essence, concessionnaires automobile).

Comme le préconise le POL 2006, les commerces de biens non pondéreux doivent être maintenus dans les centres-villes et les centres commerçants secondaires traditionnels offrant une bonne accessibilité en transport en commun.

Pour les commerces de biens pondéreux, tous les quatre plans acceptent leur localisation en des sites plus périphériques. Toutefois, à l'image du RSV, leur développement ne doit plus

prendre la forme de rubans commerciaux mais se concentrer sur des zones spécifiques dévolues aux grandes surfaces commerciales. Pour le RSV la fonction commerciale ne peut être autorisée au sein des terrains d'activités économiques qui ne sont pas désignés comme zones réservées au commerce de détail. Une réflexion à ce sujet mériterait sans doute d'être intégrée dans une prochaine version du SDER. Au sujet des enfilades de commerces existantes le long de grandes voies de circulation, le RSV, à l'image du SDER, préconise leur restructuration afin de mieux les intégrer visuellement dans leur environnement.

Par contre, aucun plan n'évoque une volonté de coordonner cette problématique des implantations commerciales dans un cadre transrégional. Le développement de l'armature commerciale au cours de ces 30 dernières années montre pourtant à quel point de grands projets répondent à une stratégie de captation de revenus des populations vivant par delà la frontière ou à une volonté de contre-attaquer face à une évasion de ce pouvoir d'achats.

#### **4.2.3 L'implantation des équipements de loisirs (SDER, p. 178)**

Dans le SDER, le thème des loisirs est traité dans le cadre des besoins en commerces, équipements et services, tandis que, dans les plans des régions voisines, ce thème, lorsqu'il est abordé, est en règle générale intégré dans les objectifs relatifs au tourisme.

Le RSV, très aménagiste, et le POL, s'ils privilégient les zones urbaines, permettent néanmoins l'implantation en milieu rural de quelques grandes infrastructures récréatives au sein de zones spécifiques (*zone van primair toeristisch belang* en Flandre, *Steerpunten Toerisme* au Limbourg néerlandais). La philosophie du SDER semble au contraire exclure le regroupement de tels équipements hors agglomération (ils doivent être facilement accessibles à pied, à vélo ou en transports en commun) en privilégiant le fait de les implanter, petits et nombreux, dans les centres urbains et les quartiers.

Les plans allemands quant à eux insistent en particulier sur la nécessité de préserver des espaces libres à vocation récréative au sein des zones de forte densité, à proximité immédiate des zones résidentielles, de façon à être facilement accessibles sans usage de la voiture. Les extensions résidentielles ou de toute autre forme d'urbanisation y sont proscrites.

Derrière les mots équipements de loisirs, équipements récréatifs, on a donc affaire à une très large variété de profils d'équipements pouvant avoir des logiques d'implantation très diverses (loisirs extensifs en plein air, équipements sportifs à caractère public, équipements à caractère commercial – cinéma, bowling, salles de fitness, karting indoor, manège –, parcs d'attraction, parcours de sport aventure, golfs...). A l'image du SDER, aucun des plans étudiés ne semble avoir développé une profonde réflexion à ce propos en vue de différencier les intentions en fonction du type d'équipement. Beaucoup de plans semblent d'ailleurs faire l'impasse sur certaines formes plus ou moins émergentes des loisirs.

#### **4.2.4 La qualité des eaux et les risques d'inondation (SDER, pp. 179-180, 218-219)**

Cette thématique revêt une importance particulière en raison de ses implications transfrontalières. D'une part, plusieurs de nos voisins exploitent l'eau de rivières ayant une partie de leur bassin versant chez nous (par ex. cas de la Haute-Sûre avec le Grand-Duché) et/ou celle de nappes phréatiques à cheval sur la frontière (par ex. avec la Rhénanie du Nord - Westphalie, cas du synclinal calcaire près d'Eupen-Raeren). D'autre part, certains types d'aménagement concernant l'amont du bassin de rivières ou de fleuves transfrontaliers peuvent avoir des répercussions majeures sur les débits en aval, dans une région voisine.

Seuls toutefois le POL (risques de crues et qualité des eaux) et les SRADT de Champagne – Ardenne et du Nord – Pas de Calais (risques de crues) évoquent l'importance d'assurer des collaborations transfrontalières, dans le cadre du bassin de la Meuse pour les deux premiers, du bassin de l'Escaut pour le troisième.

Mis à part cet aspect transfrontalier, plusieurs plans (LEP NRW, PDAT et POL) abordent, comparativement au SDER, cette thématique de l'eau de manière relativement exhaustive, tant comme ressource à protéger que comme facteur de risque. Les SRADT français l'abordent également, mais de façon expéditive. Le plan bruxellois l'aborde peu et principalement dans son projet de trame bleue (l'eau n'est pas une ressource locale). Quant aux RSV et LEP de Rhénanie-Palatinat, très aménagistes, ils font l'impasse sur la problématique des risques d'inondation. La restauration dans leur état naturel des cours d'eau aménagés, voire complètement canalisés et enterrés, est une option défendue par les plans bruxellois et luxembourgeois.

#### **4.2.5 Les risques technologiques (SDER, pp. 180-181)**

Cinq plans sont muets à ce sujet (le RSV de la Région flamande, le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale, le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne, le LEP du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie et le Plan régional de développement d'Aix-la-Chapelle).

Pour les autres, ils restent très vagues, se limitant à quelques considérations générales relatives aux installations Seveso et nucléaires.

Seuls la Province du Limbourg néerlandais et le Grand-Duché préconisent l'élaboration d'un plan sectoriel en la matière, plan dont les principes sont similaires à ceux développés dans le SDER.

#### **4.2.6 La qualité de l'air (SDER, p. 181)**

Cette thématique n'est pas abordée dans le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le RSV de la Région flamande.

Comme c'est le cas du SDER, les plans allemands et le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne énoncent des principes généraux incluant la surveillance de la qualité de l'air, la réduction d'émissions nocives et les conditions d'émissions associées via l'usage des technologies propres.

Le PRD, le POL et le PDAT, quant à eux, associent le maintien et l'amélioration de la qualité de l'air à des mesures prises dans les secteurs des transports, de la production et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que de l'aménagement du territoire. Seul le PRD présente des objectifs chiffrés de réduction des émissions de polluants, alors que le POL renvoie aux valeurs nationales. Le PDAT préconise pour sa part la mise en œuvre d'un programme « Qualité de l'air » favorisant la production et la circulation d'air pur sur le territoire.

#### **4.2.7 La protection contre le bruit (SDER, p. 181)**

Le SRADT Nord – Pas-de-Calais n'aborde pas cette thématique. Plusieurs plans n'abordent ce thème que de manière très succincte via des intentions très générales, à l'image du SRADT de la Région de Champagne-Ardenne.

Dans les autres documents, les principales sources de bruit identifiées sont les aéroports, les industries et le trafic routier, tandis que les zones à protéger sont les zones d'habitat et les espaces à fonctions écologique et récréative tels que présentés dans le POL.

Seuls le PRD et le POL proposent des seuils concrets de nuisances sonores admissibles. De plus, le PRD s'attache également aux nuisances provoquées par le trafic ferroviaire et met surtout l'accent sur celles produites par la circulation automobile. La Région de Bruxelles-Capitale développe une politique active en la matière via une réduction du trafic, une gestion optimale de celui-ci et un aménagement adéquat des voiries. Comme outil d'aide à la décision, dès 1999, la Région a établi une cartographie du bruit sur l'ensemble de son territoire et a mis en place un « Plan de lutte contre le bruit ». Le POL, quant à lui,

développe le concept de zones de silence liées, si possible, au réseau écologique de base. Les constructions et activités implantées dans ces zones sont soumises à de strictes conditions, en termes de nuisances sonores notamment.

A noter que, dans le RSV, un arbitrage manque entre, d'une part, une volonté de proximité des ZAE et résidences pour améliorer la mobilité et, d'autre part, un besoin d'éloignement de ces fonctions pour éviter les nuisances mutuelles. Par ailleurs, le RSV met en avant la problématique de la double fonction des routes importantes. En effet, les routes régionales actuelles ont pratiquement toujours une double fonction de liaison à longue distance et de desserte en donnant accès aux bâtiments qui les bordent. Cette double fonction a été permise par les plans d'occupation du sol et il semble très difficile aujourd'hui d'en changer la tendance en prenant notamment exemple sur le type de dispositif mis en œuvre aux Pays-Bas. Entre les pratiques belges et néerlandaises, il y a là une piste de réflexion importante à mener notamment dans le cadre d'une révision du SDER.

Par ailleurs, le POL fait référence à la directive européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, bruit dû aux infrastructures de transports terrestres, aux aéroports et aux industries<sup>4</sup>. Les obligations consistent à préparer une cartographie du bruit et de l'exposition de la population à celui-ci, à informer le public sur le bruit environnant et ses effets, ainsi qu'à adopter des plans d'action afin de prévenir, de réduire le bruit dans les zones critiques, et de préserver les zones de calme.

Cette directive étant récente, aucun autre plan n'y fait référence. Toutefois, en terme de mise en œuvre, la Région de Bruxelles-Capitale est la plus en avance, étant donné qu'elle a entamé une cartographie et une réflexion sur la lutte contre le bruit bien avant l'adoption de la directive européenne.

### **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 leur implantation 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 relativement 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 Zeebruges et d'Ostende, les parcs logistiques multimodaux à caractère international,

---

<sup>4</sup> La transposition de cette directive fait l'objet d'un arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004. Elle impose notamment la réalisation de carte de bruits pour toutes les agglomérations de plus de 250.000 habitants, telles Liège et Charleroi, pour le 30 juin 2007, ainsi que la mise en œuvre d'un plan d'action visant à gérer les problèmes de bruits et leurs effets pour le 18 juillet 2008. L'arrêté wallon engage même la Région à cartographier le bruit dans ces agglomérations pour les 30 avril 2007 et d'établir un plan d'action pour le 18 mai 2008. D'ici le 20 avril 2012 et le 18 mai 2013, la Région entend réaliser le même travail pour toutes les agglomérations de plus de 100.000 habitants (Namur, Mons, la Louvière). Aux dernières nouvelles, la définition même des agglomérations n'a pas encore été fixée, comme renseigné via le compte rendu analytique du 20 mars 2007 de la commission de l'environnement du Parlement wallon ([http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2006\\_2007/CRAC/crac82.pdf](http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2006_2007/CRAC/crac82.pdf)).



l'aéroport de Zaventem ou encore la gare-TGV d'Anvers). Ces portes constituent de fait le moteur du développement économique en Région flamande et sont 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 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 été reprise dans l'accord entre les deux partis de l'actuel Gouvernement (p. 100), peu de choses concrètes semblent voir le jour à ce propos. Toutefois, le manque de fermeté apparaissant à ce sujet également 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 généralement urbanisés en grande partie. De plus, les rares disponibilités foncières susceptibles d'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 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 à peine plus explicite à ce sujet.

#### **4.3.2 La politique des pôles de compétitivité, de la recherche et de l'innovation (SDER, pp. 191-192)**

##### *Quelle dimension territoriale à la politique d'innovation ?*

La plupart des plans étudiés passent complètement sous silence la dimension spatiale de la stratégie que nécessite l'inscription des territoires dans la société de la connaissance. Si le SDER à ce sujet était sans doute, au moment de son adoption en 1999, en avance sur son temps en évoquant, parmi ses objectifs, celui de "Miser sur la recherche et l'innovation", l'adoption de la stratégie de Lisbonne par le conseil européen extraordinaire de mars 2000 semble avoir changé la donne. Les différentes régions et pays ont intégré cette logique visant à favoriser la recherche et l'innovation via notamment la mise en réseau des divers acteurs de cette innovation présents sur le territoire. Cette évolution a essentiellement débouché chez nous sur la création des pôles de compétitivité dans le cadre du Plan Marshall. Si ce sujet se rapporte essentiellement à la politique économique, il présente toutefois une dimension territoriale qui impose sans doute d'en tenir compte lorsque, désormais, une région envisage sa stratégie de développement et d'aménagement du territoire. Ainsi, les deux plans analysés ayant été adoptés le plus récemment (le POL 2006 et le SRADT Nord – Pas-de-Calais) évoquent de façon explicite les dimensions spatiales de

leur stratégie en vue de se convertir à une économie de la connaissance. Le PDAT grand-ducal adopté en 2003 n'est pas non plus muet à cet égard.

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

#### *Un potentiel d'innovation considérable à nos portes mais méconnu*

Avant d'identifier des liens éventuels, soulignons que, tant au travers du POL 2006 et de la *Nota Ruimte* (la 6<sup>ème</sup> Note sur l'aménagement du territoire des Pays-Bas), que sur le site du Bund consacré au réseau des pôles de compétitivité sélectionnés couvrant toute l'Allemagne<sup>5</sup>, la Région wallonne, et plus particulièrement la province de Liège, apparaît comme étant entourée de polarités urbaines où se concentre un potentiel d'innovation considérable à l'échelle européenne et habitué déjà à travailler en réseau au niveau transfrontalier.

Retenons ainsi qu'au sein de la *Nota Ruimte* et de la *Nota Pieken in de Delta*<sup>6</sup> qui l'accompagne, la partie sud-est des Pays-Bas est reconnue en tant que région d'excellence technologique (*Zuidoost Technologische Topregio*). L'évocation de cette thématique dans des documents stratégiques d'aménagement du territoire illustre clairement la volonté du Gouvernement de l'époque (juillet 2004), d'intégrer beaucoup plus la dimension économique dans la politique d'aménagement du territoire, politique qui, par sa légendaire rigueur, était jusque là perçue par certains milieux libéraux comme une entrave au développement économique. Remarquons qu'Eindhoven, grande ville située au sud-est de la province du Brabant septentrional, berceau d'un des leaders mondiaux de l'électronique avec la firme Philips et voisine du Limbourg est identifiée en tant que pôle majeur de connaissances (« *brainport* ») dans la *Nota Ruimte*. Par ailleurs, l'autoroute A2 (notre E25 Amsterdam – Utrecht – Eindhoven – Maastricht) est qualifiée « d'axe du savoir » dans cette même *Nota Ruimte*.

Du côté allemand, on constate que, sur 106 Kompetenznetze sélectionnés par le Bund, la région d'Aix-la-Chapelle en concentre six à elle seule. La forte concentration de ces centres de compétence à Aix-la-Chapelle est due à la présence dans cette ville de l'une des trois principales écoles d'ingénieurs d'Allemagne, la RWTH (*Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule*). Beaucoup de classements la répertorient d'ailleurs dans ce domaine des technologies en tête en Allemagne et dans les 5 meilleures universités d'Europe. Autour de cette université spécialisée dans l'électricité et la mécanique (notamment automobile) gravitent aussi de nombreux instituts de recherche tels que le *Fraunhofer Institute for Systems and Innovation Research*. Signalons enfin que, grâce à la présence de la RWTH, la ville d'Aachen et sa région accueillent de nombreux centres de recherche de multinationales parmi lesquelles figurent : Philips, Ericsson, Microsoft, Mitsubishi, Ford, Saint-Gobain, Siemens... Alors qu'elle ne représente que 1,5 % de la population d'Allemagne, la région d'Aix-la-Chapelle concentrerait 10 % des scientifiques du pays.

---

<sup>5</sup> [www.kompetenznetze.de](http://www.kompetenznetze.de)

<sup>6</sup> Note traduisant les ambitions de la stratégie de Lisbonne au niveau du territoire néerlandais et déclinant cela selon six sous-régions.

Tant du côté néerlandais que du côté allemand, on met en avant la volonté d'intensifier les collaborations transfrontalières existantes entre le sud des Pays-Bas et la région d'Aix-la-Chapelle. Le POL 2006 fait référence à ce sujet au projet de développement d'une région d'excellence technologique au sein du *triangle Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle* (projet ELAT<sup>7</sup>). Un exemple concret de cette coopération étroite entretenue entre le Limbourg néerlandais et la région d'Aix-la-Chapelle à ce sujet est la création du parc Avantis, parc technologique transfrontalier (c'est-à-dire situé sur la frontière germano-néerlandaise) entre Aix-la-Chapelle et Heerlen – Kerkrade.

Soulignons ici que le POL 2006 évoque ce thème de l'innovation dans sa partie consacrée à la collaboration avec les régions voisines via son intention de « *stimuler la coopération transfrontalière entre les universités, les instituts de recherche et les entreprises de la Province du Limbourg néerlandais et des régions voisines* ».

#### *Liens entre nos pôles de compétitivité et les voisins*

Nous avons pu cerner de nombreux liens potentiels à tisser entre nos pôles de compétitivité et ceux des régions voisines.

Notre pôle des sciences du vivant est le pôle qui a des homologues dans le plus de régions voisines. Le Nord – Pas-de-Calais (via son pôle Nutrition-santé-longévité), Bruxelles, le Limbourg néerlandais et la région d'Aix-la-Chapelle sont des territoires qui ont tous retenu ce domaine comme pôle de compétitivité. Notons que, dans ce secteur, une coopération transrégionale existe déjà pour partie entre les diverses composantes du territoire de l'Euregio Meuse-Rhin. Ainsi, le projet ALMA-GRID consiste en une collaboration transfrontalière entre les universités des différentes villes appartenant au réseau MAHHL en matière de formation et d'enseignement dans le domaine des biotechnologies afin de renforcer la position au niveau international de l'Eurégio Meuse-Rhin dans le secteur des sciences du vivant. Notons que si la Flandre n'a pas retenu le secteur des biotechnologies parmi ses 10 *Competentiepolen*, le document *Vlaanderen in actie*, l'équivalent de notre Plan Marshall, évoque le centre de recherche stratégique VIB (*Vlaams Instituut voor Biotechnologie*).

Un second pôle de compétitivité ayant de nombreux homologues dans les régions voisines est le pôle agroalimentaire. Ce secteur a été retenu dans le choix des pôles des territoires suivants : la Flandre (Flanders Food), le Limbourg néerlandais, le Nord – Pas-de-Calais (pôle Nutrition-santé-longévité à nouveau) et surtout les Régions de Picardie et de Champagne-Ardenne (via leur pôle Industries et agro-ressources). Ce dernier est identifié par l'Etat français comme pôle de compétitivité à vocation mondiale. Il s'agit d'ailleurs du seul pôle de compétitivité retenu pour ces deux régions. Le domaine d'activité de ce pôle couvre la valorisation des agro-ressources non alimentaires. L'orientation de l'agriculture présente dans ces deux régions vers la grande culture céréalière et betteravière explique la spécialisation de ce pôle dans ce domaine. Etant donné les réformes de la PAC sous l'influence notamment de l'OMC et vu l'enjeu de la production de biocarburants, ce type d'agriculture est amené à subir de fortes évolutions dans les prochaines années. Vu que des mutations semblables touchent la Wallonie et qu'une partie importante de notre territoire est orientée vers la grande culture, notre pôle de compétitivité Agro-Industrie est aussi en partie orienté vers de tels débouchés non alimentaires (dont les bio-emballages). Des liens étroits entre ces deux pôles de compétitivité pourraient sans doute être profitables aux deux parties. Les liens à tisser avec le pôle retenu dans le Limbourg néerlandais sont par contre moins évidents vu que ce pôle est implanté autour de Venlo, dans le Nord du Limbourg, dans une région caractérisée par l'horticulture sous serre et par l'élevage hors sol.

Notre pôle transport – logistique peut sans doute aussi profiter de multiples collaborations avec des pôles de compétitivité des régions voisines axés sur ce secteur. C'est sans doute

---

<sup>7</sup> Voir le site [www.elat.org](http://www.elat.org)

avec la France et avec la Flandre que des liens seraient à rechercher. Ainsi, la Flandre a retenu parmi ses *Competentiepolen* le *Vlaams Instituut voor de Logistiek*. Dans le Nord – Pas-de-Calais, parmi les six pôles de compétitivité retenus par l'Etat français, le pôle *I-Trans* est le seul désigné comme pôle à vocation mondiale. Celui-ci couvre le domaine ferroviaire. Ce choix s'explique essentiellement par la concentration dans la région de Valenciennes de deux grands constructeurs de matériel ferroviaire, Alstom et Bombardier. C'est en effet dans cette région que sont produits l'essentiel des composants et que sont assemblés les trains circulant sur les lignes à grande vitesse. Parmi les 5 pôles d'envergure nationale retenus pour la Région Nord – Pas-de-Calais figurent en outre le pôle Distributif. Ce dernier, centré sur Roubaix, regroupe la vente par correspondance et la grande distribution.

Même si le POL 2006 n'identifie pas la logistique comme pôle de puissance (*cluster van kracht*), il évoque néanmoins l'importance stratégique de ce secteur pour la Province de Limbourg. Notons ici que ce secteur de la logistique étant centré sur Venlo, les intentions de la Province à cet égard consistent en la valorisation des flux transitant par l'axe ferroviaire Rotterdam-Rhur et en l'expédition des produits agricoles et horticoles issus de la région.

Notre pôle consacré à l'ingénierie mécanique peut aussi développer des liens avec des pôles de régions voisines centrés sur des domaines en partie similaires. Ainsi, sont concernées la Flandre avec son pôle *Flanders' Mechatronics* et la région d'Aix-la-Chapelle avec son réseau de compétence PROTECA actifs dans les techniques de production (prototypage, modélisation...). Notre pôle Ingénierie mécanique pourrait également nouer des collaborations par delà la frontière française avec le pôle I-Trans (Alstom étant par exemple présent des deux côtés de la frontière). Signalons d'ailleurs ici qu'une part non négligeable des composants électroniques des trains à grande vitesse est produite dans une des filiales de cette entreprise française en territoire wallon, les anciens ateliers des ACEC à Charleroi.

Le pôle aéronautique et aérospatial est, selon nous, celui qui se prête le moins à des collaborations avec les régions voisines. Aucune des régions qui nous entoure n'a retenu ce secteur dans comme pôle fort de sa politique d'innovation. On pourrait toutefois imaginer créer des liens entre une partie de notre pôle aérospatial et celui retenu par la Région flamande dans le domaine des Systèmes d'Information Géographiques (*l'Incubatiepunt Geo-Informatie*). De la même manière, des liens avec la région d'Aix-la-Chapelle pourraient être tissés vis-à-vis du réseau de compétence *PhotonAix e.V. – Competence Network for Optical Technologies and Systems in Aachen*. Ce dernier pôle est actif dans l'optique et les lasers. Cette quasi-absence de liens avec les régions voisines n'est guère étonnante vu que ce secteur de l'aéronautique et du spatial est un secteur très concentré tant sur le plan des acteurs économiques que sur le plan territorial. En effet, tant dans le domaine spatial que dans l'aéronautique, les donneurs d'ordre sont en nombre très limité de par le monde (ESA ou NASA d'une part, Boeing ou Airbus d'autre part). Vu cette concentration, les collaborations éventuelles se font à une échelle spatiale bien plus large que dans d'autres secteurs.

#### *Les pôles voisins non retenus en Wallonie*

Un pôle de compétitivité rencontré dans plusieurs régions voisines mais absent en Région wallonne concerne les technologies liées aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables. Il s'agit là d'un secteur appelé à un fort développement où les régions suivantes tentent d'être en pointe : Bruxelles, Flandre, Limbourg néerlandais. En Flandre et à Bruxelles, ce domaine d'activités centré sur l'énergie s'intègre dans un pôle de compétitivité ouvert à l'ensemble des secteurs liés à l'environnement. Un autre domaine retenu comme pôle de compétitivité dans plusieurs régions voisines concerne les nouveaux matériaux – interface entre sidérurgie, chimie, santé, construction et environnement - (Flandre – via *Flanders Materials Center* -, Limbourg néerlandais – via son cluster chimie -, Aix-la-Chapelle – via le *Plastic Innovation Center Aachen* - et la Lorraine – via le pôle Matériaux Innovants

Produits Innovants). Dans ce secteur, la Wallonie possède sans aucun doute un grand savoir faire via son industrie sidérurgique, voire via son industrie verrière.

D'autres liens éventuels peuvent aussi être identifiés dans des secteurs peu présents en Wallonie à l'image du secteur automobile (pôles identifiés à Aix-la-Chapelle et en Flandre), du secteur des technologies de l'information et de la communication (pôles identifiés à Aix-la-Chapelle, à Bruxelles et en Flandre). Le secteur du textile, centré chez nous dans la seule région de Mouscron, pourrait aussi tisser des liens avec les pôles de compétitivité axés sur cette activité en France (pôle *up-tex*) et en Flandre (*Productontwikkeling en industrieel design*).

#### *L'Université de Luxembourg*

Le Grand-Duché de Luxembourg est le seul territoire voisin qui n'a pas encore identifié de façon claire un nombre limité de secteurs d'activités dont les différents acteurs des processus d'innovation seraient amenés à former un réseau. Toutefois, il faut souligner la création récente de l'Université de Luxembourg (loi du 12 août 2003), création faisant notamment suite à la volonté de l'Etat grand-ducal de s'inscrire dans la société de la connaissance. Plutôt que d'être une université généraliste, il a été décidé de centrer son activité sur un petit nombre de domaines où le Luxembourg dispose d'avantages comparatifs. Parmi les trois facultés retenues pour composer cette Université de Luxembourg, figure la Faculté des Sciences, de la Technologie et de la Communication. Les orientations prises dans cette faculté permettent d'identifier des créneaux dans lesquels une démarche similaire à nos pôles de compétitivité est envisageable à l'avenir au Grand-Duché. Parmi les domaines de compétence jugés prioritaires, on peut évoquer :

- la sécurité et la fiabilité en informatique ;
- la science des matériaux ;
- la science de la vie.

Précisons que l'Etat luxembourgeois a décidé de localiser deux facultés de son université, dont celle des sciences et de technologie, sur le site d'Esch-Belval, site appelé Cité des Sciences et des Arts. Comme déjà souligné, ce vaste projet est appelé à être un complexe multifonctionnel accueillant notamment des auditoriums et classes, des logements en partie destinés aux étudiants, des centres de recherche et des pépinières dévolues à l'accueil de multiples PME actives dans divers secteurs relevant des technologies de pointe. Par ce regroupement en un seul lieu de ces diverses fonctions, les autorités luxembourgeoises tentent de susciter le développement d'un échange permanent entre les acteurs concernés, échange d'où est susceptible de jaillir l'innovation.

### **4.3.3 Le développement de l'activité logistique**

#### **4.3.3.1 Les aéroports (SDER, pp. 201)**

Si plusieurs régions sont peu précises et peu volontaristes concernant leur ambition de développer l'activité dans et autour de leur(s) aéroport(s), il ressort que le RSV flamand et le SRADT Champagne-Ardenne axent de façon très sensible une partie importante de leur stratégie dans ce domaine.

Par rapport aux intentions du SDER, les autres plans n'apportent pas beaucoup de nouvelles idées. Sont ainsi repris dans ces différents plans les logiques de réservation de terrains pour garantir un développement futur, d'amélioration de l'accessibilité en chemin de fer (notamment au réseau à grande vitesse en vue d'éviter l'utilisation de l'avion pour des distances inférieures à quelques centaines de kilomètres), de positionnement dans un contexte de concurrence internationale, d'une orientation fret ou passagers plus ou moins marquée, de protection des riverains contre le bruit (via les diverses zones d'isolement). Le souhait de limiter les développements résidentiels au sein de ces zones de protection contre

le bruit, voire d'isoler les logements déjà présents en leur sein est évoqué par de rares plans. Le plan luxembourgeois est le plus explicite dans sa volonté de limiter le développement des nuisances liées à son aéroport via une limitation des vols de nuit et par son souhait de voir la meilleure technologie disponible être utilisée. Le PRD bruxellois est bien entendu aussi en pointe dans ce combat contre les nuisances aériennes. Cependant, ses intentions semblent en contradiction flagrante avec celles développées par la Région flamande au travers de son RSV et du récent plan START.

#### **4.3.3.2 Les plates-formes logistiques (SDER, pp. 188-190)**

Cette thématique est abordée dans tous les plans analysés. Dans la plupart, une grande importance lui est d'ailleurs accordée. Quasi tous les plans font le constat du bon positionnement de leur région par rapport aux zones principales de concentration de la population et du pouvoir d'achat en Europe. La plupart évoquent aussi leur bon positionnement vis-à-vis des grands ports maritimes, en particulier ceux de Rotterdam et d'Anvers, voire leur bon raccordement à ceux-ci par voie d'eau et chemin de fer. De tels constats régulièrement évoqués pour la Wallonie, en ce compris dans le SDER, sont donc à fortement relativiser. Cela doit nous faire comprendre que la concurrence est rude à cette échelle pour accueillir les centres de distribution des grandes multinationales. Toutefois, dans ce cadre, le positionnement de la Wallonie apparaît assez idéal, juste après la Flandre, par rapport à plusieurs des régions qui nous voisent. Par exemple, la Rhénanie-Palatinat, le Luxembourg et la Champagne-Ardenne sont plus éloignées des portes d'entrées vers l'Europe des marchandises produites sur les autres continents (c'est-à-dire des ports maritimes compris entre Le Havre et Hambourg).

Notons aussi que plusieurs des plans font le constat qu'avec la mondialisation de l'économie, il faut s'attendre à ce que nos régions aient de plus en plus à jouer le rôle de plate-forme de distribution des marchandises produites à l'autre bout du monde, en Chine ou en Inde par exemple. A côté de cette activité de transport, quelques plans soulignent aussi la tendance qu'a ce secteur de la logistique de s'adjoindre des activités voisines à forte valeur ajoutée. Dans le jargon du secteur, on parle à ce propos de *postponed manufacturing* ou fabrication différée. En effet, vu le raccourcissement de la durée de vie des produits, certains biens standards arrivant des pays émergents doivent faire l'objet d'adaptations de masse en vue d'en faire des produits finis (assemblage, ajouts de couleurs, logos ou gadgets, customisation, contrôle qualité, emballage...). D'ailleurs, un des points sur lequel insistent certains plans et qui ne figure pas dans le SDER porte sur la nécessité d'orienter ce secteur de la logistique vers des activités à haute valeur ajoutée. Une telle orientation est nécessaire en vue du développement durable quand on sait combien ce secteur peut être facilement consommateur d'espace et générer un nombre très limité d'emploi s'il ne s'agit que d'effectuer du stockage de produits en vrac non associé à une autre manipulation.

Dans plusieurs plans étudiés, des réflexions ont lieu sur le nombre optimal de plates-formes tenant compte d'un objectif de massification des flux afin de rendre le rail et la voie d'eau concurrentiels par rapport à la route. D'autres réflexions portent sur la localisation optimale des plates-formes tenant compte d'un souci de multimodalité et de proximité, voire de liaison directe avec les grandes voies de communication à l'échelle européenne (les canaux à grand gabarit et les corridors ferroviaires de fret). Dans un contexte de concurrence extrême entre les régions de l'Europe du Nord-Ouest pour accueillir les centres de distribution des entreprises multinationales et dans celui d'une forte augmentation attendue à moyen terme des prix pétroliers, il convient donc de dépasser la logique d'une recherche de l'effet vitrine depuis un grand axe autoroutier. Les localisations optimales à ce sujet sont en Wallonie assez peu nombreuses. A coup sûr, les abords du Canal Albert et de la ligne ferroviaire de Montzen en Basse-Meuse constituent sans doute l'une de celles-ci.

Notons aussi que les régions qui disposent de ports maritimes (la Flandre et le Nord – Pas-de-Calais) affichent clairement leur volonté d'élargir l'hinterland de ces derniers et de

renforcer les liens, qu'ils soient fluviaux ou ferroviaires, entre port et hinterland. Ceci peut être illustré par les projets du canal à grand gabarit Seine-Nord en France, de corridors ferroviaires *Ijzeren Rijn* depuis Anvers et Zeebruges et Magistrale Eco-fret depuis les ports de Calais et Dunkerque. Remarquons que la même logique existe entre Rotterdam et la Rhur au vu du projet ferroviaire *Betuwe Lijn*. De ce point de vue, la Wallonie a tout intérêt à renforcer les liens avec ces divers ports maritimes afin de capter une partie de la forte croissance des trafics qui y est attendue ces prochaines années. Les partenariats noués par le Port autonome de Liège avec les ports d'Anvers et de Zeebruges, ainsi que la collaboration du port d'Anvers au projet du Trilopiport, sont l'illustration qu'il est possible de nouer des relations win-win entre les ports de la Mer du Nord et les acteurs du pôle logistique wallon.

Plusieurs des plans analysés évoquent également le développement de centres de distribution urbaine (CDU) destinés à délester les centres urbains, en particulier les quartiers commerçants, du trafic de camions. La création de tels CDU ne figure pas dans le SDER mais a déjà été étudiée dans le cadre de la CPDT<sup>8</sup>.

#### **4.3.4 Assurer la consolidation de l'agriculture (SDER, pp. 193 -194)**

Sur ce thème, le SDER, à l'instar de la plupart des plans voisins, traite des aspects fonciers ("gérer la diversité des espaces ruraux aux niveaux régional et local") et économiques ("consolider l'agriculture comme un facteur de développement régional et local" et "élargir les filières de l'agriculture") liés à l'agriculture. Toutefois, en regard de certains schémas des régions voisines, le SDER est muet quant aux volets environnementaux et paysagers. Il manque en effet des intentions, d'une part, quant au respect des paysages et des équilibres écologiques devant accompagner le maintien et le développement des activités agricoles et, d'autre part, quant au rôle que peut jouer ce secteur dans la préservation de paysages ruraux, par exemple via des formes d'élevage extensif.

Il est à noter que, si la plupart des plans insistent sur la nécessité de maintenir et renforcer la compétitivité de la filière agricole - le LEP de Rhénanie-Palatinat, région très viticole, la cite d'ailleurs comme un secteur essentiel pour l'économie du Land – aucun d'entre eux ne s'avance à fixer des objectifs chiffrés.

#### **4.3.5 Promouvoir la forêt (SDER, pp. 194 -195)**

Dans le SDER, la forêt est envisagée essentiellement dans ses fonctions économiques (production et transformation du bois, promotion de l'utilisation du bois dans la construction, recherche de débouchés dans la production d'énergie renouvelable) et récréative (chasse, sports...). Il manque par contre des objectifs concernant sa fonction écologique, à laquelle la plupart des documents voisins traitant de cette thématique (voire exclusivement d'ailleurs en Flandre) font référence.

Un autre élément absent du SDER concerne l'extension des surfaces forestières. Cette intention est abordée dans les plans allemands, voire de manière chiffrée dans les plans flamand (+ 10 000 ha sur la période 1994-2007) et limbourgeois (+ 4 000 ha à l'horizon 2013). Les plans allemands introduisent en outre un principe de reboisement compensatoire, lorsque des projets d'urbanisation amputent une partie du couvert forestier.

#### **4.3.6 Valoriser et structurer le secteur du tourisme (SDER, pp. 196 -198)**

Le SDER développe le thème du tourisme de façon relativement approfondie, mettant tout particulièrement l'accent sur la nécessité de renforcer l'attrait des pôles et points d'appui touristiques et d'assurer la promotion du tourisme wallon. Les plans des régions voisines évoquant le plus le thème sont les plans luxembourgeois, bruxellois, de Champagne -

---

<sup>8</sup> Voir le chapitre 9 de la publication Etudes et documents CPDT n°6 (2005), pp. 91-95.

Ardenne et de Rhénanie-Palatinat. Le RSV l'aborde de manière uniquement aménagiste, en termes d'infrastructures, sans d'ailleurs faire de distinction entre les infrastructures touristiques et celles de loisirs. Le LEP NRW, très aménagiste également, n'évoque pas les infrastructures de tourisme.

Plusieurs régions insistent sur leur volonté de développer le tourisme en milieu urbain. Dans ce cadre, tourisme et culture paraissent en général intimement liés. Derrière le terme culture, il faut entendre son acceptation la plus large : patrimoine architectural, musées, théâtres, opéras, autres salles de spectacles, manifestations folkloriques, grands événements, etc. Dans la foulée de ce qui a été mené dans des villes comme Bilbao, on sait aujourd'hui que la culture est un levier pour un redéploiement économique urbain. Un tel accent pourrait utilement être développé dans le cas d'une révision du SDER. Dans ce milieu urbain, l'entretien du patrimoine architectural, la qualité de l'aménagement de l'espace public et sa propreté paraissent des objectifs communément recherchés dans chaque région.

En ce qui concerne le milieu rural, l'ensemble des plans qui abordent ce thème (RSV en Flandre, POL en Province du Limbourg, PDAT au Grand-Duché) privilégient le développement d'un tourisme diffus basé sur le respect et la mise en valeur du patrimoine bâti et naturel. Via cet objectif de développement d'un tourisme diffus, l'entretien voire l'aménagement de réseaux pédestres et cyclables sont des objectifs fréquemment cités.

Contrairement au SDER, l'amélioration de la qualité de l'hébergement apparaît essentielle dans les plans des diverses régions voisines. L'époque n'est donc plus à la multiplication des équipements et autres infrastructures touristiques, mais à la recherche d'un saut qualitatif à ce sujet et à la professionnalisation des acteurs de cette filière économique.

#### **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). Plusieurs de ces projets sont d'ailleurs 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 devrait 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'ouverture récente (ce 10 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 la Wallonie et se rendant à Paris via Sedan, Charleville ou Luxembourg. Ceci pourrait même 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 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. En effet, ceux-ci n'évoquent quasi pas du tout cette problématique. Cette logique de lutte contre la dépendance automobile via la maîtrise des formes d'urbanisation constitue même un fil rouge à beaucoup d'égards. 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 le PDAT du Grand-Duché, l'IVL 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. La Région wallonne pourrait avantageusement 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. Cette forte dépendance à la voiture en Wallonie n'a donc pas que des conséquences négatives environnementales mais aussi économiques et sociales (via notamment les problèmes d'accès à l'emploi). Précisons également que pour atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale des TEC, le Grand-Duché est fortement dépendant des politiques menées quant à 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 concernant ce sujet totalement ignoré par le SDER, en proposant la révision de la circulaire De Saeger réglementant les possibilités de stationnement. Depuis l'adoption du PRD, la Région de Bruxelles-Capitale a d'ailleurs 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 de déplacement en vue de le verduriser et de le rendre plus accessible 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 Valoriser le patrimoine bâti** (SDER, pp. 210-212)

En matière de mise en valeur et d'enrichissement du patrimoine bâti, les principes repris dans le SDER sont, de loin, plus nombreux et plus explicités que dans les autres plans stratégiques.

Le SDER envisage cette thématique comme participant « à la conscience collective d'appartenance à la Wallonie » (p. 210). Cet aspect identitaire est également développé en Champagne-Ardenne, dans le PDAT du Grand-Duché et dans le LEP III de Rhénanie-Palatinat.

« Quatre principes président à l'approche patrimoniale de l'espace bâti : la prévention, la sensibilisation, la hiérarchisation des interventions et la réaffectation » (SDER, p. 210).

La prévention et la hiérarchisation incluent plusieurs principes tels la réalisation d'inventaires, le classement de sites, la cartographie des sites archéologiques, la mise à jour de ces différents éléments et les mesures normatives de protection. Le PRD, le POL, le LEP III et le Plan régional d'Aix-la-Chapelle intègrent également ces principes. Une attention particulière est portée, dans le PRD et le POL, à l'inventaire des sites archéologiques, à l'établissement d'un calendrier de fouilles et à la prise en compte de ces sites à l'amont de tout projet d'affectation de ces sites.

Le RSV et le SRADT Champagne-Ardenne restent peu précis sur ce thème, bien que le SRADT estime qu'il s'agit-là d'un domaine stratégique de l'aménagement du territoire. Le SRADT Nord – Pas-de-Calais, de même que le LEP NRW, n'abordent pas du tout le sujet. Cependant, le Land allemand dispose d'une loi spécifique à la protection de son patrimoine dont les éléments essentiels sont repris dans le Plan régional d'Aix-la-Chapelle.

Pour ce qui est de la réaffectation de l'espace bâti, seul le RSV et le LEP III y font référence. Sur ce thème, il est précisé que la conservation de bâtiments peut se faire par l'implantation d'une nouvelle fonction, tant que cette dernière reste compatible avec la préservation du bâtiment. A ce sujet, le SDER présente la réflexion la plus avancée, s'intéressant à la demande engendrée notamment par les services publics, les entreprises et les besoins en logement (p. 212).

De même, en matières de sensibilisation à la dimension patrimoniale de toute intervention, de sensibilisation et de responsabilisation du citoyen (p. 211), seul le SDER présente cet aspect, pourtant important lorsque l'on envisage le rôle identitaire du patrimoine bâti.

##### **4.5.2 Le patrimoine naturel** (SDER, pp. 213-214)

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 de deux réseaux écologiques destinés à se compléter : l'Ecostructure majeure définie au niveau national dans la Nota Ruimte et la Zone de développement vert provincial développée par la Province. 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 les LEP allemands soulignent l'objectif de créer un maillage vert ou des coupures vertes 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.

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 très fins à travers le tissu urbain comme l'attestent de nombreux plans de développement territorial des régions frontalières.

Par rapport à ces objectifs, le SDER semble présenter de graves lacunes. Il reste en effet plus que vague quant aux axes naturels de liaison à assurer entre les sites d'intérêt biologique, ne citant que très brièvement les infrastructures linéaires du RAVeL et des réseaux routiers. Il omet par ailleurs de prendre en compte les réseaux constitués par les cours d'eau et leurs berges. Enfin, rien n'est préconisé en ce qui concerne la mise en place d'un maillage écologique, vert ou bleu, au sein des zones urbaines (il se contente de mentionner, p. 172, l'objectif d'aménager et d'ouvrir au public des espaces verts dans les quartiers denses qui en sont dépourvus).

#### **4.5.3 Le patrimoine paysager (SDER, pp. 214-217)**

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

Parmi les objectifs transfrontaliers en matière de nature et de paysage, on note que le 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). Il 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 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.

#### **4.5.4 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 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 plans allemands sont moins explicites à ce sujet excepté le plan régional d'Aix-la-Chapelle. 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.

#### **4.5.5 L'énergie (URE et énergies renouvelables) (SDER, pp. 176 et 220)**

Ce thème est plus ou moins abordé selon les plans. Ainsi le RSV n'y fait aucune allusion et les SRADT français ne renseignent que quelques intentions générales, alors que le PRD bruxellois considère la politique énergétique comme prioritaire sur les autres vu son caractère transversal et les enjeux qui y sont liés. A ce propos, le PRD, de même que le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le POL limbourgeois font directement références aux objectifs internationaux en la matière dont ceux liés au protocole de Kyoto. La région Nord – Pas-de-Calais et la Province du Limbourg néerlandais envisagent d'ailleurs la mise en place d'un programme régional spécifique contre le réchauffement climatique incluant une utilisation rationnelle de l'énergie.

Le thème « Energie » est donc abordé de manière variable par le degré de précision des intentions, mais également par les intérêts propres à chaque région. Ainsi, une considération particulière est donnée à l'approvisionnement énergétique et à la garantie de l'indépendance régionale en la matière en Allemagne (houille et lignite) et au Luxembourg (gaz naturel). Aucune intention à ce sujet n'est par contre évoquée dans le SDER et les autres plans.

En termes de politique de production d'énergies renouvelables, les régions voisines se différencient peu par rapport à la Région wallonne, tout au plus elles favorisent un type de production plutôt qu'un autre. Le PDAT et le LEP NRW se distinguent cependant par la mise en place d'une planification réglementaire des sites de production.

Concernant l'efficacité énergétique des bâtiments, seuls le PRD, le PDAT et le LEP III y font référence. Y sont inclus, comme dans le SDER, des principes relatifs à l'urbanisme (habitat dense) mais également des principes spécifiques à chaque bâtiment (norme K, certification, audit). En plus du logement et des bâtiments publics, le PRD précise également ses intentions quant aux gros consommateurs des secteurs tertiaire et industriel. Les intentions développées envers les consommateurs industriels sont similaires à celles spécifiées dans les accords de branche entre les industries et la Région wallonne. Par ailleurs, l'élaboration et l'obligation d'un audit énergétique est un principe important dans le PRD. Ce principe se met également en place au Grand-Duché avec cependant une connotation obligatoire moindre. En outre, en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, le PDAT luxembourgeois préconise d'adapter la délimitation et l'emplacement des zones à bâtir selon les conditions microclimatiques, ainsi que l'orientation et l'alignement des immeubles et toitures de manière à favoriser l'utilisation active et passive de l'énergie. Quant au SDER, il est relativement précis et exhaustif sur le thème de l'efficacité énergétique des logements par rapport aux autres plans. Il ne faut pas oublier cependant que toutes les intentions évoquées au sujet de l'efficacité énergétique des bâtiments sont en partie obsolètes depuis la transposition de la directive européenne sur la performance énergétique des bâtiments.

Par ailleurs, tout comme en Wallonie, le Grand-Duché et la Région de Bruxelles-Capitale disposent d'un organisme spécifique (agence, guichet de l'énergie) pour assurer l'information des citoyens et la formation des professionnels dans le domaine de l'énergie.

Un dernier élément à mettre en avant est la mise en place d'un pôle de compétitivité spécifique à l'énergie en Allemagne et dans la Province du Limbourg. Le parc Avantis (situé entre Heerlen et Aix-la-Chapelle) est d'ailleurs préconisé pour l'implantation principale de ce pôle. Signalons aussi qu'indépendamment de son LEP, le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie a initié depuis le début de ce millénaire un programme visant à créer 50 quartiers solaires à travers le Land.

#### **4.6 OBJECTIF VIII. SENSIBILISER ET RESPONSABILISER LES ACTEURS (SDER, pp. 222-226)**

##### **4.6.1 La sensibilisation (SDER, pp. 222-224)**

La sensibilisation et la communication relatives aux enjeux de l'aménagement du territoire sont très peu abordées dans les plans analysés à l'exception du PDAT du Grand-Duché. Le RSV, très aménagiste, ne contient pas d'option spécifiquement consacrée à ces thèmes. Dans tous les autres plans, la sensibilisation est associée à certains thèmes comme l'énergie dans le PRD ou encore les trames verte et bleue dans la Région du Nord – Pas-de-Calais.

Dans l'ensemble, c'est le niveau communal qui est souvent le plus sollicité pour cette tâche (information du citoyen, participation des politiciens à des formations, etc.).

Le PDAT, bien qu'il propose également une sensibilisation dans certains domaines particuliers comme la gestion des espaces naturels, est, à l'instar du SDER, le seul plan à considérer cette thématique comme un enjeu en soi.

Le SDER reste cependant le plan qui propose la réflexion la plus avancée via les objectifs visés comme la sensibilisation dès l'école, ainsi que via d'autres idées relativement concrètes qui y sont associées.

##### **4.6.2 La concertation (SDER, pp. 225-226)**

A l'unanimité, la participation des habitants est considérée comme une priorité et comme une garantie d'un aménagement du territoire répondant aux besoins collectifs et démocratiques.

Quand cela est évoqué, cette participation se décline par la réalisation d'un cahier où sont consignées les revendications collectives, par la participation à un référendum, etc.

Parallèlement à la sensibilisation, le SDER est le document le plus complet en la matière grâce à ses principes relativement plus concrets que dans les autres plans.

## **5. PISTES POUR LA MISSION DE VEILLE**

A ce stade, il nous reste encore à consacrer quelques jours de travail en vue de la finalisation du document annexe évoqué lors de l'introduction. Ce dernier décrit tout d'abord brièvement chaque plan et aborde sa position dans l'architecture des documents de la région ou du pays considéré. Ensuite, il présente thème par thème et région par région les intentions développées dans les schémas ou plans analysés.

Nous considérons que, une fois cette volumineuse annexe achevée, notre rapport sera finalisé, sous réserve de l'absence de demandes complémentaires de la part de notre comité d'accompagnement. A l'issue de ce rapport, nous pouvons toutefois évoquer diverses pistes pour la mission de veille à entamer.

Certains thèmes tels que la localisation du commerce, du bureau, la maîtrise de la périurbanisation, le renouvellement urbain, la mixité raisonnée des fonctions, etc., pourraient être encore approfondis par l'analyse d'autres documents plus sectoriels, voire de documents n'ayant pas une portée stratégique.

De plus, les résultats de cette expertise pourraient être valorisés au travers de divers médias via des publications dans la revue « Territoire(s) wallon(s) », l'organisation de rencontres avec des représentants des régions voisines, etc.

Nous envisageons également l'analyse des SRADT des régions de Picardie et de Lorraine lorsqu'ils seront publiés. A long terme, de nouveaux documents stratégiques d'aménagement, de même que de nouveaux documents sectoriels, pourraient être analysés.