

1. EXPERTISE 2 : PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES (LEPUR-ULG)

1.1 RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

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

1.2 TÂCHES MENÉES EN 2005-2006

Aux mois de février-mars 2006, deux notes ont été rédigées à destination du Gouvernement wallon à propos des projets de plans stratégiques de développement territorial de deux régions voisines :

- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Territorial (SRADT) de la Région Nord – Pas-de-Calais ;
- le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* (POL 2006) de la Province du Limbourg néerlandais.

A la suite de ce premier travail, le Gouvernement wallon a transmis le 27 avril 2006 un avis sollicité par la Province du Limbourg dans le cadre de la consultation préalable à l'adoption du POL 2006.

En vue du comité d'accompagnement du volet Expertises du 21 septembre 2006, un rapport et une synthèse partielle des orientations des 8 documents étudiés¹ a été transmis. Ils portent sur les convergences et divergences observées entre ces différents plans et le SDER wallon en suivant, dans les grandes lignes, la structure des parties 2 et 3 de notre schéma stratégique. Vu l'ampleur de la tâche, seuls environ près des 2/3 des thèmes à traiter ont jusqu'ici été abordés (un peu moins en ce qui concerne les documents relatifs aux deux Länder de Rhénanie du Nord-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat).

1.3 QUELQUES ENSEIGNEMENTS MAJEURS

Malgré de fortes ressemblances quant au contenu des intentions affichées, les plans stratégiques étudiés présentent une grande diversité dans les thèmes abordés ou les principaux objectifs poursuivis. Certains documents analysés sont, à l'image du SDER, très transversaux comme le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale ou le Programme directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg. A l'opposé, les deux schémas français, tout en abordant des thèmes parfois peu territorialisables comme la culture ou les soins de santé sont très peu explicites concernant des thématiques situées au cœur du développement territorial (comme la "bonne" localisation des nouveaux développements de l'urbanisation, en ce compris le commerce ou les activités économiques, la limitation de la périurbanisation ou le renouvellement urbain). Malgré le fait que certains thèmes ne sont pas ou peu traités dans

¹ Toutes les régions/Etat/Province frontalières avec la Région wallonne ainsi que la Région de Bruxelles-Capitale sont ainsi abordés à l'exception des Régions de Picardie et de Lorraine qui n'ont toujours pas élaboré leur SRADT.

certaines plans étudiés, il existe de très nombreuses convergences concernant les intentions affichées dans les différentes régions.

Lorsque l'on compare l'importance accordée aux différentes thématiques entre le SDER et les autres documents analysés, il ressort que deux sujets sont abordés de façon plus précise dans la plupart des régions qui nous entourent qu'au sein de notre schéma de développement.

En premier, la maîtrise de la demande en mobilité via l'aménagement du territoire est un thème sur lequel insistent plusieurs plans stratégiques étudiés (notamment le POL 2006, le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, le Landesentwicklungsplan de la Rhénanie du Nord-Westphalie et le Programme Directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg). Sur ce thème, le Grand-Duché a d'ailleurs complété son Programme directeur par un autre document à valeur indicative centré essentiellement sur ce seul sujet : le Concept intégré des transports et du développement spatial (Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept – IVL). Il présente une démarche globale visant à favoriser un mode d'urbanisation du territoire qui permette de limiter le recours à l'automobile et de favoriser l'usage des modes alternatifs.

La mise en place de réseaux verts, de maillages écologiques fait aussi partie des thématiques auxquelles la plupart des régions voisines ont attaché une importance forte en comparaison du SDER. Par contre, la thématique relative à la localisation des commerces est peu développée dans l'ensemble des documents stratégiques, bien qu'un impact majeur au niveau des relations transfrontalières soit démontré.

Si tous ces documents ont bien une portée indicative, certains schémas présentent quelques objectifs quantitatifs à l'image du RSV, du PRD et du Programme Directeur grand-ducal. Ainsi, l'IVL s'appuie sur l'objectif défini dans le Programme directeur grand-ducal d'atteindre 25% de part modale pour les transports en commun à l'horizon 2020. En Flandre et au Grand-Duché, l'objectif de développer un habitat compact peu consommateur d'espace s'appuie sur des normes indicatives relatives à la taille moyenne des parcelles. Ces dernières se rapprochent de 600 m² pour le milieu rural, soit une taille moyenne fréquemment rencontrée également en Allemagne en dehors des grands pôles urbains. La comparaison de ces normes avec la pratique ayant cours en Région wallonne (taille moyenne des parcelles voisines de 1 200 m²) nous montre qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour mettre en application le principe d'une gestion parcimonieuse du sol.

Toutes les régions étudiées ne disposent pas d'un schéma cartographique synthétisant le projet de structure spatiale, comme au sein du SDER. De toutes les cartes présentes dans les documents analysés, seul le schéma de la vision spatiale pour la Flandre proposé par le RSV possède la richesse du projet de structure spatiale du SDER.

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

Dans le domaine des aires de coopération transfrontalières, le document le plus explicite est le POL 2006. Il précise les volontés de la Province du Limbourg quant aux thèmes et objectifs sur lesquels cette coopération avec notamment la Région wallonne doit porter.