

2. PLANS STRATEGIQUES DES REGIONS FRONTALIERES

2.1 RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

Cette expertise a pour objectif d'analyser les éléments convergents et divergents des visions stratégiques des régions qui nous entourent par rapport au SDER. A travers cette analyse, il s'agit également d'alimenter les réflexions en vue d'une prochaine révision du SDER à propos de l'ensemble de la problématique des relations transfrontalières sur base des intentions émises par les régions voisines.

Face à l'interdépendance croissante entre la Région wallonne et les régions qui l'entourent, il s'avère désormais nécessaire, dans le cadre d'une réflexion stratégique sur notre développement territorial, de tenir compte de ces dynamiques et d'intégrer les orientations prises chez nos voisins.

Pour ce faire, nous avons tenu compte des documents de planification régionale/nationale suivants :

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

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

De manière à mieux appréhender certaines intentions de ces plans, 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*) dont l'analyse est rendue nécessaire vu la pauvreté du LEP NRW dans beaucoup de domaines, ainsi que 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.

Un ETP a été affecté à cette tâche

2.2 TACHES MENEES

Cette expertise a débuté en décembre 2006. Après avoir fourni en mars 2006 des notes au Gouvernement wallon sur les projets du POL 2006 de la Province du Limbourg néerlandais et du SRADT Nord – Pas-de-Calais, nous avons rédigé un premier rapport en septembre 2006. Ce rapport laissait de côté près de la moitié des thématiques abordées dans le SDER et présentait peu les intentions des documents allemands.

Cette année, nous avons pu mener à bien l'ensemble de l'analyse des thèmes et des documents manquants. Parmi les thématiques abordées plus spécifiquement cette année figurent notamment la politique des pôles de compétitivité, la stratégie de localisation des activités

logistiques, les politiques développées en matière de tourisme, d'énergie, de garantie de la qualité de l'eau et de protection contre les risques d'inondation.

A la demande de notre comité d'accompagnement, nous avons aussi présenté la position de chaque plan analysé dans l'architecture des documents réglant l'aménagement du territoire dans chaque région concernée.

En outre, nous avons rédigé un article sur le POL 2006 à des fins de publication dans la revue « Territoires wallons ». Nous avons également participé à un colloque tenu les 5 et 6 juillet à Metz sur le thème « Frontières et aménagement ». Notre communication avait pour objet « Maîtriser la dépendance automobile par l'aménagement du territoire en milieu transfrontalier. Application aux relations transfrontalières qui concernent la Wallonie ». Nous préparons un article basé sur notre communication orale et destiné à intégrer les actes de ce colloque.

2.3 PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE LA RECHERCHE

Pour rappel, parmi les thèmes abordés l'année dernière, les principaux points faibles du SDER vis-à-vis des intentions des régions voisines concernent les réseaux écologiques, ainsi que la maîtrise de la demande en mobilité par l'aménagement du territoire. Au contraire, le SDER semble présenter, en comparaison des autres plans étudiés, des points forts sur quelques thèmes traités l'an dernier : le projet de structure spatiale pour la Wallonie (même si certains éléments qui le compose mériteraient d'être précisés à la lumière des autres documents étudiés) et la gestion des ressources du sous-sol.

Par ailleurs, nous avons noté l'an passé l'intérêt, pour un document stratégique de long terme tel que le SDER de contenir quelques objectifs quantitatifs à l'image du RSV flamand, du PRD bruxellois ou de l'IVL luxembourgeois. Pour plus de précisions au sujet des thèmes traités entièrement l'an passé, nous renvoyons le lecteur intéressé au document annexe.

Dans les thèmes abordés cette année, nous pouvons retirer également quelques enseignements majeurs.

Concernant les points forts du SDER, c'est-à-dire à propos des thèmes où les principes présents dans notre schéma sont les plus nombreux et les plus explicites ou se différencient peu des régions voisines, nous pouvons rajouter : la valorisation du patrimoine bâti, l'énergie (URE et énergies renouvelables), les risques technologiques, la sensibilisation et la concertation.

Pour chacun des thèmes traités cette année où notre Région peut tirer profit des expériences voisines, nous explicitons ci-dessous les orientations innovantes par rapport au SDER. L'ordre dans lequel ces thèmes sont présentés tient compte du découpage en objectifs et en options du SDER.

La stratégie de localisation des commerces

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. Parmi les principes évoqués, nous pouvons citer l'importance de la conservation, voire la mise en place, d'un commerce de proximité, ainsi que la prise en compte d'une bonne accessibilité des commerces par les alternatives à la voiture. Celle-ci doit essentiellement être garantie par une mixité commerce-logement. 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 comme les Pays-Bas où, depuis longtemps, c'est la politique d'aménagement du territoire qui oriente la localisation des commerces. Le POL 2006 est d'ailleurs le document le plus explicite à ce sujet.

Il 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. Malgré les quelques intentions présentées dans cinq documents (le PRD, le RSV, le POL 2006, le PDAT et le LEP III), aucun d'entre eux n'envisage de coordonner la localisation des implantations commerciales dans un cadre transrégional.

La politique des pôles de compétitivité, de la recherche et de l'innovation

Les documents stratégiques les plus récents (le POL 2006, le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le PDAT grand-ducal) abordent ce thème déjà évoqué dans le SDER. Si la démarche de création de pôles de compétitivité, commune à presque toutes les régions étudiées, relève plus de la politique économique, elle a des dimensions spatiales rendant nécessaire leur prise en compte lorsqu'une région envisage sa stratégie de développement et d'aménagement du territoire.

En comparant la démarche wallonne à celles des régions voisines, il est frappant de constater l'importance relative de deux pôles de développement des technologies proche de chez nous, le sud des Pays-Bas, d'une part, et la région d'Aix-la-Chapelle, d'autre part. Ces pôles de recherche travaillent déjà couramment en collaboration transfrontalière comme l'illustre leur inscription dans le triangle ELAT (Eindhoven – Louvain – Aix-la-Chapelle). Il est sans doute regrettable à ce propos que la Région wallonne, Liège en particulier, ne figure pas dans ce réseau de recherche.

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. D'ailleurs, en comparant les secteurs dans lesquels chaque région voisine a décidé de concentrer ses pôles de compétitivité, de nombreuses convergences apparaissent. Elles touchent essentiellement la logistique, les sciences du vivant et l'agroalimentaire. La Wallonie se différencie cependant des régions voisines par la création d'un pôle à partir du secteur des technologies spatiales et aéronautiques.

La qualité des eaux et les risques d'inondation

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 d'un 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. Cependant, seuls les néerlandais et français évoquent la nécessité de collaborations transfrontalières dans ce domaine.

Comparativement au SDER, plusieurs plans stratégiques (LEP NRW, PDAT et POL) évoquent cette problématique de manière beaucoup plus exhaustive, tant comme ressource à protéger que comme facteur de risque. Il y donc là matière à réflexion et à concertation transrégionale.

La qualité de l'air

Pour plusieurs régions voisines, une politique en la matière passe par une réflexion transversale et des mesures prises dans différents secteurs tels que ceux des transports, de la production et de l'utilisation rationnelle de l'énergie, ainsi que de l'aménagement du territoire. Il semble également important de disposer de mesures et d'objectifs chiffrés. Cela est préconisé dans différents documents tels le PRD, le POL et le PDAT, alors que le SDER, pour sa

part, se limite à énoncer 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.

La protection contre le bruit

En la matière, il est utile de faire 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. 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, excepté le POL, aucun autre plan n'y fait référence. Toutefois, en termes 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 le bruit bien avant l'adoption de la directive européenne.

Plusieurs des plans traitant ce sujet sont bien plus explicites que ne l'est le SDER en précisant les types de bruits contre lesquels il convient de lutter préférentiellement. Certains vont jusqu'à se fixer des normes indicatives et des mesures concrètes à mettre en place. Dans ce cadre, sont notamment citées la hiérarchisation du réseau routier et la gestion du mélange des fonctions de certains axes routiers (fonction de desserte locale et de transit). Pour le bruit généré par les entreprises, aucun des plans ne va jusqu'à préciser comment arbitrer entre la nécessité de pratiquer la mixité habitat – activités économiques et le souhait de préserver la quiétude des résidents. Par contre, deux des plans étudiés préconisent l'utilisation des meilleures techniques disponibles pour lutter à la source contre ce problème.

Le développement de l'activité logistique (aéroports et plates-formes logistiques)

Concernant les aéroports, seuls 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 de nouvelles idées, si ce n'est en matière de lutte contre les nuisances aériennes à l'image des plans luxembourgeois et bruxellois.

La thématique des plates-formes logistique 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.

Plusieurs intentions évoquées à ce propos dans les différents plans sont importantes à prendre en compte dans notre Région. Nous pouvons citer premièrement la nécessité de s'orienter vers des activités à haute valeur ajoutée et la fabrication différée dans un contexte de mondialisation de l'économie. Deuxièmement, la réflexion quant à la localisation et au nombre optimal de plates-formes doit tenir compte, d'une part, d'un objectif de massification des flux afin de rendre le rail et la voie d'eau concurrentiels par rapport à la route et, d'autre part, d'un souci de multimodalité et de proximité avec les grandes voies de communication à l'échelle européenne. Troisièmement, les régions disposant de ports maritimes expriment leur souhait d'élargir leur hinterland et de renforcer les liens entre port et hinterland. Afin de capter une partie de la forte croissance des trafics qui y est attendue ces prochaines années, la Wallonie a tout intérêt à renforcer les liens avec ces ports maritimes, à l'image des parte-

nariats noués par le Port autonome de Liège avec les ports d'Anvers et de Zeebruges, ainsi que de la collaboration du port d'Anvers au projet du Trilogiport.

Assurer la consolidation de l'agriculture

Sur ce thème, le SDER, à l'instar de la plupart des plans voisins, traite des aspects fonciers et économiques liés à l'agriculture. Toutefois le SDER est muet quant au respect des paysages et des équilibres écologiques devant accompagner le maintien et le développement des activités agricoles, ainsi qu'au rôle que peut jouer ce secteur dans la préservation de paysages ruraux.

Promouvoir la forêt

Dans le SDER, la forêt est envisagée essentiellement dans ses fonctions économiques et récréatives. Il y manque des objectifs concernant sa fonction écologique, à laquelle la plupart des documents voisins traitant de cette thématique font référence. Par rapport aux documents analysés relatifs aux régions nous voisinant au nord et au nord-est, un autre élément absent du SDER concerne l'extension des surfaces forestières (politique de reboisement) dans les sous-régions pauvres en couvert forestier. Certains plans évoquent aussi une logique de compensation lorsqu'un projet d'infrastructures ou d'urbanisation touche l'espace forestier.

Valoriser et structurer le secteur du tourisme

Le SDER développe le thème du tourisme de façon relativement approfondie, mettant tout particulièrement l'accent sur le besoin de renforcer l'attrait de pôles et de points d'appui touristiques ainsi que sur la nécessaire promotion du tourisme wallon. Cependant, d'autres angles de vue traités par nos voisins pourraient être ajoutés tel le développement de la culture comme levier pour un redéploiement économique urbain, ainsi que l'amélioration de la qualité de l'hébergement. De plus, sur base des intentions des régions voisines, l'époque n'est 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.