

THEME 1B – GESTION DES ZONES D’ACTIVITE ECONOMIQUE EXISTANTES

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION

L’objectif de ce thème est double. D’une part, il s’agit de réfléchir à la mise en œuvre de diverses mesures favorisant une densification des parcs d’activités économiques existants tout en assurant le renforcement de leur attractivité et en permettant le développement des entreprises qui s’y trouvent. Pour ce faire, une analyse de type benchmarking a été menée dans les régions voisines avant que les opérateurs de développement économique et les autorités locales ne soient interrogés quant à l’implémentation des mesures identifiées.

D’autre part, il s’agit de réfléchir à la mise en adéquation du profil de mobilité des entreprises avec le profil d’accessibilité des parcs d’activités existants en vue d’optimiser le recours aux modes alternatifs et ainsi de minimiser la dépendance à la voiture ; en tenant compte des entreprises installées dans les parcs d’activités économique, de l’offre en transport (voitures propres...) et de la situation socio-économique des travailleurs concernés. Il s’agit de chercher comment mettre en œuvre la mixité raisonnée des fonctions prônée par le SDER en s’inspirant des concepts néerlandais de la politique ABC et du zonage environnemental.

2. APERÇU GENERAL DU DEROULEMENT DES TRAVAUX

Pour les mesures permettant aux opérateurs d’inscrire leur gestion des parcs d’activités dans une plus grande parcimonie sans porter atteinte à leur attractivité, un benchmarking a été mené à propos de la gestion des parcs d’activités économiques chez nos voisins (Flandre, Pays-Bas, Grand-Duché de Luxembourg et Nord-Pas-de-Calais). Pour procéder à ce benchmarking, nous avons réalisé, pour chaque territoire, une analyse des quelques éléments évoqués à ce propos dans leur plan stratégique de développement territorial et l’analyse de la littérature scientifique (littérature uniquement abondante pour les Pays-Bas). Pour approfondir de nombreux aspects, il a fallu contacter divers interlocuteurs s’occupant de la gestion concrète des parcs d’activités et des experts de la thématique au sein du monde scientifique ou de l’administration dans les quatre territoires concernés.

Ce benchmarking associé aux résultats de précédents travaux sur le thème des ZAE a permis d’identifier et de décrire un ensemble de mesures permettant aux opérateurs d’inscrire leur gestion des parcs d’activités dans une plus grande parcimonie sans porter atteinte à l’attractivité des PAE.

La seconde partie de la recherche se rapporte à la mixité des fonctions. Il s’agit de réfléchir à la transposition au sein des parcs d’activités existants wallons des concepts néerlandais de la politique ABC et du zonage environnemental. De la sorte, il s’agit de « mettre la bonne entreprise au bon endroit » en vue d’une limitation de la dépendance à la voiture tout en limitant les nuisances ressenties par les riverains des quartiers d’habitat voisins.

Ici aussi, le travail de formulation de nos propositions a demandé d’être attentif afin de les ajuster au mieux à la réalité du terrain partout en Région wallonne. Nous avons tenu compte de l’offre en alternatives à la voiture et de l’importance de la demande issue des entreprises. Nous avons en effet cherché à bien moduler ces propositions en vue de se conformer avec l’objectif de renforcer l’attractivité des PAE (ou à tout le moins, éviter de déforcer celle-ci). De plus, vu la demande du comité d’accompagnement de rechercher des pistes en vue d’une meilleure accessibilité des PAE par les alternatives à la voiture, il a fallu analyser plus en profondeur cet aspect en ayant recours notamment aux données du Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail de 2008 et aux résultats des cartes d’accessibilité. Ces examens nous ont permis de proposer une méthode pour procéder au découpage des PAE existants selon leur profil d’accessibilité qui soit pertinente par rapport à l’objectif de

combattre la dépendance à la voiture sans nuire à l'attractivité de ces derniers pour les investisseurs.

Pour finir, chacune des mesures préconisées dans le cadre des deux objectifs de la recherche ont été soumises à l'évaluation des divers experts. A cette occasion des représentants de chacune des huit intercommunales de développement économique ont été interrogés. De même, des membres du service de l'urbanisme de cinq communes et villes (Charleroi, Verviers, Mouscron, Seraing et Marche-en-Famenne) ont été interrogés. De plus, ont pu nous faire part de leur avis des experts issus de l'AWEX-OFI, de l'UWE, de la DGO3-DPA, de l'ISSEP-Service des risques accidentels, de la SRWT et d'Inter-Environnement Wallonie. Au total, 39 personnes représentant 19 organismes ont été interrogés.

3. PRINCIPAUX RESULTATS

A l'issue de cette recherche, sur base du benchmarking et de précédentes interviews réalisées auprès des divers acteurs gravitant autour de la problématique de la gestion des PAE (intercommunales, administrations communales, AWEX, DGO4...), 12 mesures ont été identifiées comme susceptibles de contribuer à une gestion plus parcimonieuse du sol au sein des ZAE. Chacune de celles-ci est calibrée en vue d'assurer le renforcement de leur attractivité et de permettre le développement des entreprises qui s'y trouvent. De façon synthétique, ces 12 mesures visent à :

- ébaucher des indicateurs de densité d'emplois par ha (différenciées en fonction du type d'entreprises : selon la nature des activités qu'elles soient industrielles ou de services et selon la taille) ;
- moduler le prix des terrains au sein des ZAE selon la sous-région concernée et selon le type d'activités concernées ;
- limiter la proportion de terrains perdus dans les infrastructures de viabilisation et autres aménagements ;
- tenir compte de l'adéquation entre les terrains disponibles et le besoin des entreprises à court ou moyen terme, concernant la quantité de terrains vendus en vue d'extensions ;
- proposer l'adaptation des règles relatives au recul par rapport aux limites de parcelles, au rapport surface de plancher/surface au sol ou au coefficient d'occupation au sol selon le type d'activité, en tenant compte notamment des impératifs liés aux procédés industriels mis en œuvre par les entreprises et aux impératifs de sécurité ;
- veiller adéquatement au nombre d'emplacements de parking au lieu de travail en tenant compte de l'accessibilité du site ;
- promouvoir la culture mitoyenne et proposer la mise en place d'immeubles semi-mitoyens répondant aux besoins des TPE et PME, tenant compte des freins éventuels à la mise en œuvre de telles formules ;
- bâtir sur plusieurs niveaux les locaux destinés aux fonctions ne nécessitant pas obligatoirement une surface de plain pied (bureaux, voire parking et stockage de matières manipulées en petites quantités – local d'archives par exemple) ;
- prévoir, dans la mesure du possible et tenant compte de la nature des activités industrielles projetées, une aire de manœuvre et de déchargement des camions commune à plusieurs PME (et mettre en commun à plusieurs entreprises d'autres services ou fonctions à l'image de ce qui est réalisé au sein des centres d'entreprises) ;
- veiller à limiter la spéculation ou tout gel prolongé de la construction des terrains vendus, notamment par l'application des dispositions offertes actuellement par la législation ;

- compte tenu du besoin des entreprises, récupérer à l'amiable les réserves foncières éventuelles des entreprises d'une taille minimale suffisante ;
- favoriser le rôle que peuvent jouer les IDE d'intermédiaire entre l'offre et la demande sur le marché immobilier de seconde main.

En ce qui concerne la mixité raisonnée des fonctions, nous proposons une méthodologie en vue de « mettre la bonne entreprise au bon endroit » afin de limiter la dépendance à la voiture (ce qui suppose une relative proximité entre fonction résidentielle et fonction économique) tout en limitant les nuisances subies par les quartiers d'habitat riverains.

Sur base de la liste fixant pour chaque secteur d'activités sa catégorie environnementale dans le cadre du zonage environnemental néerlandais, nous avons proposé de répartir les entreprises en quatre profils selon leur degré de compatibilité avec la résidence :

- les activités compatibles dont la localisation dans un tissu résidentiel est à promouvoir, car elles sont susceptibles de s'y intégrer sans grande nuisance. Sont reprises dans cette classe les activités de bureaux (notamment les services aux entreprises), la plupart des services aux personnes, le commerce de détail, quelques activités de petite production (bijoux, instruments optiques...), l'Horeca (à l'exception des établissements générant un bruit trop important)... ;
- les activités plutôt compatibles, qui peuvent être localisées à proximité de l'habitat à condition que des mesures soient prises en vue de réduire les nuisances. Cette classe accueille la plupart des industries légères, la construction et d'autres activités dépendantes de façon modérée du transport routier ;
- les activités plutôt incompatibles, qui génèrent des nuisances relativement importantes, justifiant leur localisation à une certaine distance des zones résidentielles. Cette classe reprend, outre les entreprises induisant d'importants flux routiers de marchandises, des activités productives intermédiaires (des entreprises ayant un caractère plutôt compatible mais produisant à grande échelle ou, à l'inverse, des entreprises ayant un caractère incompatible, mais dont la production est limitée) ;
- les activités incompatibles dont la localisation à proximité des zones d'habitat est à proscrire en raison des fortes nuisances générées et/ou des risques associés. Parmi celles-ci, on peut citer les industries lourdes comme la cokéfaction, la production de fonte, la production de ciment et de chaux, une partie de l'industrie chimique...

Par ailleurs, tenant compte de nos connaissances sur la distribution des choix modaux liés aux déplacements domicile-travail, nous avons proposé des critères en vue de distinguer trois types de profils d'accessibilité au sein des parcs d'activités existants correspondant aux trois profils de mobilité suivants :

- les (parties de) parcs les plus dépendant(e)s de la voiture dédié(e)s aux seules entreprises (plutôt) incompatibles avec l'habitat ;
- les (parties de) parcs modérément dépendant(e)s de la voiture préférentiellement destiné(e)s aux entreprises (plutôt) compatibles avec l'habitat à l'exclusion de ce qui n'occupe que du bureau ;
- les (parties de) parcs disposant d'une desserte en transport en commun de haute qualité dévolu(e)s aux seules entreprises n'ayant besoin que de bureaux.

Ces critères sont basés sur le volume de logements situés à moins de 700 mètres et sur le temps de parcours à pied et en bus depuis la gare IC ou RER la plus proche.

Nous avons veillé à ce que notre proposition ait la souplesse requise pour garantir que l'offre respectant les critères proposés soit suffisamment abondante pour répondre à temps à la demande pour les entreprises compatibles avec l'habitat. Via cette souplesse, il s'agissait d'éviter les causes de l'échec de la politique ABC néerlandaise. Selon nous cette souplesse doit être assurée en développant la fonction résidentielle aux abords des parties de PAE destinées aux entreprises compatibles avec l'habitat.

Suite aux entretiens avec les 39 experts consultés, l'impression générale ressortant de cette évaluation est globalement positive. Ces entrevues nous ont toutefois permis de mettre en évidence les réticences exprimées par certains acteurs vis-à-vis de certaines propositions, leur crainte que certaines mesures proposées que nous suggérons d'appliquer avec souplesse (avec d'éventuelles dérogations donc) soient considérées par d'autres acteurs comme des mesures contraignantes. Différentes suggestions ont également été formulées pour permettre la mise en pratique ou mieux moduler nos propositions.

4. ANNEXES

Un rapport d'une quarantaine de pages et six annexes complètent la présente synthèse. Le rapport en question ne reprend que les principaux résultats de la présente recherche. Il vise à permettre au lecteur intéressé de prendre connaissance des diverses propositions que nous formulons. Il ne contient cependant pas l'ensemble des justifications motivant les choix opérés pour aboutir à ces propositions. De même, il ne précise pas les diverses nuances qu'il convient d'avoir en tête pour calibrer au mieux chacune des mesures préconisées

Pour disposer d'une information plus complète sur ces aspects, nous renvoyons le lecteur intéressé vers l'Annexe 1. Celle-ci présente dans son intégralité les principaux résultats de l'ensemble de la recherche. Pour le volet consacré à la gestion parcimonieuse du sol, cette annexe 1 contient tout d'abord une synthèse des enseignements pouvant être retirés du benchmarking réalisé à ce propos en Flandre, aux Pays-Bas, au Grand-Duché de Luxembourg et dans le Nord-Pas-de-Calais. Il contient ensuite une description nuancée de 12 mesures retenues comme pouvant participer à une gestion parcimonieuse du sol. Les interactions qui existent entre ces propositions et l'attractivité des PAE font l'objet de diverses précisions. Il y est aussi expliqué comment calibrer au mieux ces mesures afin de ne pas réduire l'attractivité des PAE pour les investisseurs et pour ne pas causer de tort aux entreprises préexistantes au sein de ceux-ci.

De plus, pour chacun des quatre territoires voisins étudiés dans le cadre du benchmarking réalisé concernant la gestion des ZAE (Pays-Bas, Flandre, Grand-Duché et Nord-Pas-de-Calais), les résultats font l'objet d'une annexe spécifique portant les numéros 2, 3, 4 et 5.

L'annexe 6 porte quant à elle sur les résultats de l'évaluation de nos propositions par les experts.