

« VEILLE » POUR UNE EVENTUELLE ACTUALISATION DU SDER

Ce document est le résultat de plus de trois années de « veille » ayant pour objectif la préparation d'une éventuelle actualisation du SDER.

L'objet de la mission telle que définie par le Gouvernement wallon n'était pas de réaliser une évaluation de la mise en œuvre du SDER, ni d'entamer une actualisation à proprement parler, mais de proposer des notes de travail à l'attention du Gouvernement pour l'éclairer quant à la nécessité éventuelle de faire procéder à une actualisation du document.

Il s'agissait donc d'établir le relevé des principaux enjeux actuels et de proposer de nouvelles mesures à intégrer au document ou, pour le moins, des nuances à apporter au texte.

Le travail devait essentiellement se centrer sur la troisième partie du SDER, à savoir les mesures concrètes de mise en œuvre, sans s'interroger sur l'actualisation du diagnostic.

Pour l'élaboration de ces notes, trois niveaux d'investigation devaient être pris en considération :

- les changements intervenus sur le plan du contexte wallon (notamment les nouveaux enjeux sectoriels ou des décisions du Gouvernement dans divers domaines ayant un lien avec le développement territorial) ;
- les incidences au niveau régional des nouvelles exigences européennes (directives-cadres, conventions...);
- les incidences des démarches de coopération supra-régionales et des réflexions stratégiques menées par des régions proches ¹.

*

Dans un premier chapitre intitulé « Nouveaux enjeux et nouveaux moyens » sont abordées des problématiques de l'énergie et du climat, de la politique de la ville et du vieillissement, trois thèmes dont l'importance a considérablement augmenté depuis l'adoption du SDER. Les nouveaux moyens techniques et organisationnels mis en place depuis lors sont également cités.

Le plan du document se calque ensuite sur celui du SDER dont il reprend les principaux objectifs et options pour examiner si et comment ils ont évolué depuis 1999.

¹ A cet effet, ce document intègre certaines des conclusions de l'expertise relative aux plans stratégiques des régions frontalières.

1. NOUVEAUX ENJEUX ET NOUVEAUX MOYENS

1.1 ENERGIE ET CLIMAT

La nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) pour atteindre les objectifs du Protocole de Kyoto est un enjeu qui a pris une importance considérable depuis la réalisation du SDER. La prise de conscience progressive de la croissance forte et inéluctable des prix pétroliers (et par effet domino de tous les prix énergétiques) dans un avenir proche est un enjeu de nature différente mais dont les implications sont en partie identiques. Il s'agit dans les deux cas de diminuer par tous les moyens la consommation d'énergie. En outre, le réchauffement climatique aura diverses conséquences, par exemple sur la biodiversité ou en termes de risques, qu'il faut pouvoir anticiper.

Les problématiques de l'énergie et du climat sont abordées ci-dessous au travers de documents spécifiques, mais elles interviennent également, de manière récurrente, à propos de diverses thématiques du SDER comme l'étalement urbain, la mobilité, l'agriculture, etc. qui sont évoquées plus loin.

1.1.1 LES PROBLEMATIQUES PETROLIERE ET CLIMATIQUE (« AGORA 2000 »)

En janvier 2008, le Ministère français de l'énergie, de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire a organisé une vaste consultation, intitulée « Agora 2000 », sur les orientations à donner à la recherche². Les deux premiers thèmes évoqués par les participants ont été la problématique pétrolière et les enjeux climatiques.

« L'inéluctable raréfaction et épuisement des ressources naturelles non renouvelables, notamment pétrolières, est un enjeu auquel tous les ateliers de la consultation AGORA 2020 ont accordé une importance majeure. Alors que ces perspectives semblaient encore très lointaines voici dix ans, l'horizon temporel s'est aujourd'hui rapproché et demande de réfléchir dès maintenant aux solutions envisageables et de préparer les réponses possibles.

En effet, l'épuisement des ressources pétrolières remet radicalement en cause le fonctionnement actuel des territoires et des systèmes de déplacement et nous force à trouver des solutions nouvelles pour la ville, l'habitat, les bâtiments, les transports, qui concilient continuité de l'activité économique, réponse aux besoins et aspirations des citoyens, préservation de l'environnement et économie des ressources.

De plus, le consensus croissant sur le changement climatique nous invite, dès maintenant, à anticiper cet épuisement et à basculer sans heurts vers une société post-pétrolière, peu émettrice de gaz à effet de serre. » (Introduction)

Les thèmes de recherche suivants sont donc notamment suggérés :

- Vulnérabilités de la société face à une crise pétrolière majeure (1.A) : Cet axe regroupe les questions de connaissance, essentiellement en socioéconomie, qui vont de l'évaluation des impacts d'une forte hausse du coût du pétrole sur les activités, la mobilité des personnes (en fonction de leur appartenance sociale, de leur profession...), les autres con-

² AGORA 2020. *Vivre, habiter, se déplacer en 2020 : quelles priorités de recherche ?*, P. Bain, S. Maujean, J. Theys, Ministère français de l'énergie, de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, janvier 2008, http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=399

sommations des ménages, jusqu'à la proposition de solutions innovantes pour les populations les plus vulnérables et les « captifs » de l'automobile, notamment dans le périurbain.

- Nouveaux paradigmes d'organisation des activités, des villes, de la mobilité (1.B) : L'ambition centrale de cet axe est de travailler sur des formes et utilisations de l'espace qui soient les plus économes en énergie, dans une optique d'aménagement à long terme. Pour cela, il sollicite géographes, urbanistes et architectes pour réfléchir à de nouvelles morphologies urbaines mais aussi économistes, sociologues et chercheurs en sciences de l'ingénieur et en STIC, afin d'envisager de nouveaux modes d'organisation des activités ou de substitution au transport physique.
- L'habitat économe en énergie (1.C) : Cet axe, à nette dominante technologique, couvre deux volets aux problématiques distinctes. D'une part, le développement des constructions neuves très économes en énergie, avec à terme le « bâtiment à énergie positive », pour lequel la recherche en sciences fondamentales doit être mobilisée. D'autre part, la maîtrise de l'énergie et l'intégration de nouveaux modes de production d'énergie dans l'existant, où le développement des technologies doit être accompagné de travaux en socioéconomie. Il demande aussi de réfléchir à l'articulation bâtiment/quartier/micro-urbain et sollicite recherche-action et expérimentation.
- A noter également les thèmes de recherche suivants :
 - « Incidence de l'augmentation des prix des transports sur la géographie et l'intensité des flux (mondialisation) » (6.GB) ;
 - « Mutations futures du tourisme face à la montée potentielle des coûts des transports » (6.E) ;
 - « Ne risque-t-on pas de voir émerger un périurbain de relégation ? » (10.B) ;
 - « Impacts écologiques et énergétiques des phénomènes de métropolisation » (10.D) ;
 - « Bonnes pratiques, modèles économiques et pistes de progrès en matière d'acceptabilité d'un habitat semi-dense » (13 D) ;
 - « Prospective des ressources critiques, en ce compris les ressources territoriales » (15.C).

1.1.2 LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

1.1.2.1 Les impacts des changements climatiques

Parmi d'autres, les deux documents qui suivent évoquent les conséquences probables du réchauffement climatique sur le territoire belge ou européen.

- Les projections réalisées par l'UCL pour Greenpeace³ concernant l'impact des changements climatiques pour la Belgique laissent prévoir :
 - biodiversité : la disparition de certaines espèces de zone froide et au contraire le succès (déjà observable) d'espèces des zones chaudes ;
 - risque d'assèchement des tourbières des Hautes Fagnes et risque d'ensablement du Zwin ;
 - peu d'effets négatifs sur l'agriculture, excepté les risques liés aux événements météorologiques extrêmes (tempêtes...) ;
 - augmentation des inondations, surtout en hiver, mais risque possible de pénuries d'eau en été ;
 - risques pour la santé liés notamment au stress thermique, à l'ozone, à la prolifération de certains organismes (ex. tiques vecteurs de la maladie de Lyme) ;
 - effets plutôt positifs sur le tourisme, excepté le ski (p. 38).
- A l'échelle européenne, les travaux préparatoires des *Scenarii d'évolution du territoire européen*⁴ d'ESPON, dans leur chapitre consacré au réchauffement climatique, prévoient

³ *Impact des changements climatiques en Belgique*, dir. Ph. Marbaix et J.-P. Van Ypersele, UCL - Greenpeace, 2004, www.astr.ucl.ac.be/users/marbaix/impacts/home.html.

notamment la multiplication et le renforcement de catastrophes naturelles telles que les inondations, sécheresses et incendies de forêt. Le manque d'eau dans les régions du sud de l'Europe pourrait avoir pour conséquence un report du tourisme et de la production agricole vers le nord et donc des pressions plus importantes dans les zones rurales.

1.1.2.2 Le Plan Air-Climat

Le Plan Air-Climat a été adopté par le Gouvernement wallon le 14 mars 2008⁵. Il comporte des réflexions et propositions relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme qui devraient être prises en compte dans le SDER. Elles sont résumées ici.

N.B. Une bonne partie de ces propositions reviennent plus loin dans le commentaire des objectifs et options du SDER mais il a paru intéressant de présenter dans un seul chapitre toutes les mesures de développement territorial (au sens large) préconisées par le Plan Air-Climat.

- Par rapport à la **rénovation**, la **construction neuve** présente l'avantage de permettre la construction de bâtiments à très faible consommation, voire passifs. Généralement, toutefois, ces constructions sont localisées dans des sites vierges et le plus souvent excentrés, ce qui signifie un contexte moins favorable en matière de mobilité (dépendance plus grande aux déplacements en voiture).

Dans le cas de la construction neuve, on veillera particulièrement :

- à prendre en compte les potentialités énergétiques (orientation) des zones constructibles dans le respect des prescriptions urbanistiques en vigueur et de la bonne intégration du projet dans son environnement ;
- à privilégier la construction en mitoyen ;
- à veiller à maîtriser la taille des logements.

La rénovation a toutefois un potentiel de réduction des GES bien plus élevé que la construction. (p. 49)

- En ce qui concerne les **transports** (surtout dans leurs liens avec l'aménagement du territoire), le Plan Air-Climat constate tout d'abord que « *les développements attendus en matière d'efficacité énergétique et/ou de substitution au pétrole ne laissent pas encore entrevoir de perspectives de nature à enclencher à court / moyen termes une tendance lourde d'améliorations proportionnées à la taille du défi environnemental, social et climatique, il est donc inévitable de réfléchir aux moyens de :*
- *réduire la demande de mobilité ;*
- *susciter un transfert modal vers les modes les moins émetteurs de GES.* » (p. 53)

L'efficacité d'une politique de transport peut être appréhendée selon une série de critères qui ont chacun leur pertinence, parmi lesquels « *l'amélioration de l'accessibilité géographique par une organisation du territoire soutenant une utilisation accrue des modes les plus adaptés aux différentes situations géographiques* » (p. 62).

- Le chapitre 5.2.4.3. s'intitule « *Survol de mesures pouvant faire l'objet de scénarios spécifiques* ». Parmi les mesures qui y sont préconisées, les suivantes ont un lien avec la gestion du territoire :
- améliorer la **mixité des fonctions** : cette mixité permet en effet de diminuer les distances parcourues, de favoriser les modes non motorisés et de diminuer les consomma-

⁴ *Scenarii d'évolution du territoire européen en relation avec le SDEC et la cohésion*, intervention de Jacques Robert au Séminaire de prospective territoriale de Beez (Namur) le 21 avril 2005, <http://developpement-territorial.wallonie.be>.

⁵ *Plan Air-Climat* adopté par le Gouvernement wallon le 14 mars 2008, <http://air.wallonie.be>.

tions énergétiques. « Dans l'objectif de réduction des distances parcourues par mode motorisé, la mixité fonctionnelle consiste en le mélange, dans l'habitat, d'activités à l'échelle du quartier (superficie approximative de l'ordre de 1 km²) comprenant des commerces de biens et services de consommation courante ainsi que de[s] services publics (notamment les écoles) et privés (loisirs) ; plus spécifiquement dans les lieux d'emploi (parcs d'activités, complexes de bureaux), des cafés et restaurants accessibles à pied s'ajoutent à cette liste » (pp. 64-65) ;

- renforcer la **densité** et la **compacité** car « la compacité au domicile (point de départ), sans aller nécessairement jusqu'à une véritable mixité, présente un avantage décisif pour l'organisation d'une offre de transport public performant (concentration des flux, réduction du nombre d'arrêts intermédiaires, gain de vitesse commerciale, ...) » (p. 65) ;
- travailler à l'**accessibilité** : « rapprocher autant que possible le profil d'accessibilité d'un site avec le profil de mobilité de l'activité (économique ou résidentielle) qu'on désire implanter » (p. 66). Cette idée est reprise p. 69 plus spécifiquement pour les ZAE, pour lesquelles une utilisation plus intensive (densités plus fortes) est également préconisée ;
- la politique de **stationnement** est évoquée p. 67 (mais elle est considérée comme de compétence communale et il n'est pas fait référence à la circulaire De Saeger) ;
- différents **travaux** permettant une meilleure intermodalité sont énumérés : écluse de Lanaye, connexion au canal Seine-Nord, projet de prolongation de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg jusque Liège (Trilogiport) ;
- cependant, en matière de **logistique**, il est précisé qu'il faut faire attention « à ne pas multiplier les plateformes multimodales sous peine d'en mettre la rentabilité en péril ». Par ailleurs plusieurs villes wallonnes pourraient faire l'objet d'études pour l'implantation et l'exploitation d'un centre de distribution urbain (pp. 69-70)

Dans son chapitre 5.7.5, le Plan Air-Climat présente également des actions « à court terme » parmi lesquels les suivantes concernent l'aménagement du territoire et les transports :

- « Valorisation du **patrimoine foncier ferroviaire** en Wallonie ; prise en compte optimale des aspects énergétiques dans l'urbanisation des quartiers de gare » : il s'agit d'une part d'une série d'opérations portant sur la mise en œuvre d'environ 150 ha de terrains propriétés de la SNCB et situés à proximité de gares. « L'urbanisation des sites composant le patrimoine de la SNCB sera, dans un souci général d'économie d'espace et d'énergie, particulièrement attentive à :
 - une mixité raisonnée des activités basée sur les besoins de la collectivité (augmentation de l'attractivité des quartiers) ;
 - la proximité et la densité du bâti dans un souci de gestion parcimonieuse du sol ;
 - une volumétrie en accord avec l'environnement bâti en favorisant la mitoyenneté des habitations (moins de surface de déperdition thermique) ;
 - à la construction d'habitations répondant aux exigences énergétiques en vue d'une nette augmentation des performances énergétiques ;
 - la sécurisation des usagers dits faibles en aménageant des voies RAVeL adéquatement » (p. 170).
- Dans le même paragraphe, le Plan Air-Climat évoque ensuite les projets de **nouvelles zones d'habitat liés aux gares RER** de Louvain-la-Neuve et de Braine-l'Alliance, projets qui ne portent pourtant pas sur des terrains de la SNCB.
- Le chapitre 5.7.5 énumère également des mesures plus spécifiquement centrées sur les **transports**, comme par exemple la sensibilisation des usagers, le développement d'une offre attractive en transport public, le recours aux nouvelles technologies, l'intermodalité, un développement durable des transports et de la logistique (en agissant sur la taxation et les infrastructures) ou encore l'adoption d'un « Plan d'aide au transport par voie navigable 2004-

2007 - Transport combiné » (ce qui est un peu inattendu pour un Plan qui prend cours en 2008) et d'un éventuel plan national de transport et marchandises et de personnes (pp. 172 à 192).

1.1.3 LA CROISSANCE DES PRIX PETROLIERS

Si les avis divergent quant aux stocks de pétrole et de gaz disponibles, une augmentation forte et prochaine des prix pétroliers et, par ricochet, de tous les prix énergétiques paraît inéluctable. En France, le rapport *Changement climatique et transition énergétique*⁶ présenté devant l'Assemblée nationale évoque « des effets de prix dévastateurs à un horizon de dix à quinze ans » (p. 65). Les motifs de cette augmentation sont une demande en forte croissance (Chine, Inde...), les difficultés techniques accrues pour l'exploitation du pétrole conventionnel (on arrive aux couches inférieures des gisements) et non conventionnel ainsi que la prise en compte des coûts environnementaux (prix du carbone). Le remplacement du pétrole par des énergies de substitution (électricité, biocarburants) sera très progressif et ne pourra être que partiel (notamment dans le domaine des transports).

Un document d'orientation long terme comme le SDER se doit de prendre en compte les implications territoriales de ces changements, notamment les économies d'énergie, la diversification des sources d'énergie et de la réorganisation de l'économie à une échelle plus locale.

1.1.3.1 La « Résolution sur les pics de pétrole et de gaz » du Parlement wallon

Le 18 juillet 2008, sous l'impulsion du député Michel Lebrun, le Parlement wallon adoptait à l'unanimité une *Résolution sur les pics de pétrole et de gaz*⁷ qui constituait l'aboutissement d'une série d'auditions d'experts par la Commission de l'aménagement du territoire, des transports, de l'énergie et du logement. Cette résolution prend également en considération la problématique du réchauffement climatique. Elle fait notamment référence au quatrième rapport du GIEC, qui expose la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 20 % d'ici 2020 à l'échelle de la planète, ce qui signifie une réduction de 25 à 40 % dans les pays industrialisés.

La résolution du Parlement wallon part du constat que « le pétrole et le gaz constituent des ressources fossiles limitées, non renouvelables et en voie d'extinction » (p. 11). Si les experts ne s'accordent pas sur la date du pic mondial de pétrole, ils conviennent cependant que ce pic est inéluctable. On peut ensuite, selon eux, « s'attendre à un déclin rapide de la production de pétrole alors que la mise en place d'alternatives supposerait beaucoup de temps et des moyens importants » (ibid.). Le pic de pétrole et la réduction de la production qui s'ensuivra représentent un bouleversement des modes de vie de l'ensemble du monde et en particulier du monde occidental. En effet, le pétrole est devenu indispensable pour les transports, le chauffage des bâtiments, l'agriculture industrielle et la production de multiples objets de la vie quotidienne.

Toujours selon les experts auditionnés, il n'y a pas actuellement d'alternative unique au pétrole. La solution résidera dans une combinaison d'actions. Il est donc urgent d'adopter des mesures de transition (pp. 11-12). Parmi les solutions avancées pour la Région wallonne, on trouve notamment celles-ci, dont le rapport avec la gestion de l'espace est manifeste :

⁶ *Changement climatique et transition énergétique : dépasser la crise (Les apports de la science et de la technologie au développement durable, t. 1)*, rapport de P. Laffitte et Cl. Saunier à l'Assemblée nationale française, juin 2006, www.senat.fr/rap/r05-426/r05-4261.pdf.

⁷ *Résolution du Parlement wallon sur les pics de pétrole et de gaz* adoptée le 16 juillet 2008, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2007_2008/RES/818_7.pdf, pp. 9-14.

- « promouvoir, en matière d'aménagement du territoire, la densification de l'habitat pour optimiser ou limiter les déplacements ;
- promouvoir, par des politiques appropriées, une relocalisation de l'économie, la production d'une nourriture locale afin de générer des emplois locaux » (p. 13).

1.1.3.2 Démarches prospectives

- Dans le cadre du programme ESPON ont été développés des *Scénarii d'évolution du territoire européen*⁸ qui traitent de différents thèmes, dont celui de l'énergie. Ce scénario compte deux temps. La période avant 2015 est marquée par un pétrole de plus en plus cher et une croissance induite des prix de toutes les énergies. En 2015 a lieu le pic pétrolier, en 2025 le pic gazier. Après 2015, l'Europe est confrontée à des prix encore plus élevés et à des carences énergétiques. L'image du territoire à l'horizon 2030 se caractérise par :
 - « – la réorganisation des systèmes de production/consommation à une échelle territoriale intermédiaire (minimisation des coûts de transport) ;
 - la concurrence dans l'utilisation des terres agricoles entre production de denrées alimentaires et de produits énergétiques (on risque de voir une appropriation de terres par les compagnies énergétiques) ;
 - l'envahissement incontrôlé des paysages par les éoliennes ;
 - le repli des victimes de la récession économique vers les zones rurales (économie d'autosuffisance), perte d'attractivité des grandes villes. »
- Dans un autre exercice de prospective, *Facteur 4 et aménagement du territoire*⁹, Pierre Radanne précise que « l'accroissement du prix des énergies et des coûts de transports ira dans le sens de la fixation sur le territoire des industries lourdes dont la matière première est locale ainsi que des entreprises recyclant les matières premières issues des déchets des marchés consommateurs (ciment, verre, papier, agroalimentaire, ferrailles). Les autres industries lourdes tendront à se concentrer au plus près des matières premières (chimie minérale et organique, sidérurgie, non ferreux). Les industries manufacturières sont par comparaison plus sensibles aux coûts de main-d'oeuvre et davantage aspirées par la mondialisation de l'économie » (p. 67).

1.1.3.3 Paquet « Energie-Climat »

Le « paquet Energie-Climat » voté en décembre 2008 par le Parlement européen comporte six textes législatifs qui visent principalement la mise en œuvre de l'engagement de l'UE de réduire de 20 % ses émissions de GES en 2020 par rapport à 1990 (30 % en cas d'accord international).

- **La directive établissant le système d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre (GES).** De 2013 à 2020, les secteurs couverts par le système ETS¹⁰ devront contribuer à l'objectif global par une diminution de 21 % de leurs émissions par rapport à

⁸ *Scenarii d'évolution du territoire européen en relation avec le SDEC et la cohésion*, intervention de Jacques Robert au Séminaire de prospective territoriale de Beez (Namur) le 21 avril 2005, <http://developpement-territorial.wallonie.be>.

⁹ *Facteur 4 et aménagement du territoire*, P. Radanne dans *Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, Territoires 2030 n°2, décembre 2005, DATAR-DIACT, 113 pp.

¹⁰ Depuis le 1er janvier 2005, plus de 10 000 grands établissements industriels européens (centrales énergétiques, raffineries, usines de production de ciment, verre, chaux, céramique, papier...) sont autorisés à acheter et à vendre des "droits à polluer" - plus précisément, à émettre des gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Ce système, reposant sur la Directive ETS (Emissions Trading Scheme), permet aux entreprises dépassant leurs plafonds d'émissions de gaz à effet de serre d'acheter des quotas auprès d'entreprises plus performantes sur le plan environnemental.

2005. Les droits d'émission, jusqu'à présent gratuits, seront mis aux enchères en 2013 (2020 pour les dix Etats-Membres les plus récents), avec cependant des exceptions pour certains secteurs dont ceux présentant des risques de « fuite de carbone », c'est-à-dire de délocalisation des entreprises les plus émettrices hors d'Europe.

- **La décision relative au partage de l'effort des réductions de GES hors système ETS.** L'objectif à réaliser par les secteurs non concernés par le système ETS, parmi lesquels on compte les transports¹¹, le logement, l'agriculture, etc., est une diminution de 10 % en 2020 par rapport aux émissions de 2005. Des objectifs nationaux ont été fixés : pour la Belgique, il s'agit de -15 %. Toutefois les réductions pourront être délocalisées jusqu'à 80 % moyennant l'achat de crédits extérieurs à l'UE.
- **La directive sur les énergies renouvelables.** La part des énergies renouvelables devra représenter 20 % du total des sources d'énergie en 2020. Ici aussi des objectifs spécifiques sont précisés pour chacun des Etats-Membres : la Belgique devra atteindre 13 %. Chaque Etat-Membre doit élaborer un plan d'action comportant des objectifs intermédiaires. La directive précise en outre un objectif spécifique de 10 % concernant l'usage des renouvelables dans les transports (biocarburants agricoles mais aussi issus du traitement de déchets ou encore véhicules alimentés par de l'électricité renouvelable). Cet objectif de 10 %, identique pour tous les Etats-Membres, sera réévalué en 2010.
- **La directive sur la qualité des carburants** établit notamment des normes limitant les gaz à effet de serre dus à la production des carburants utilisés dans les transports. Elle détermine également la protection de certains types de zones (ex. zones humides) qui pourraient être mises en danger directement ou indirectement par la production de biocarburants.
- **La directive concernant le règlement des émissions de CO2 des nouvelles voitures.**
- **La directive sur la capture et le stockage du carbone** fixe un cadre légal pour ces technologies.

1.1.3.4 Concernant les énergies renouvelables

Agenda territorial de l'UE (2007), § 22 : « La hausse de la demande en énergie face aux réserves limitées de sources d'énergie non renouvelable, l'augmentation de la dépendance de l'UE par rapport aux importations d'énergie, aussi bien que les défis liés au changement climatique rendent nécessaires l'exploitation et le développement de la production d'énergie renouvelable qui doit être plus décentralisée, efficace, sûre et écologique, et qui est encore sous-exploitée ».

Selon le document **L'Etat et les perspectives du territoire de l'Union européenne (2007)** « *Les potentiels d'énergie verte sont particulièrement importants dans les pays comme l'Italie, la Pologne, l'Allemagne, le Royaume-Uni et la Belgique* » (§ 79).

Le même document met à plusieurs reprises l'accent sur l'importance de la production énergétique au niveau local. « *La politique énergétique de l'UE compte désormais sur le développement des ressources énergétiques renouvelables et sur l'efficacité énergétique. Les deux peuvent avoir un impact important au niveau local par le biais de l'augmentation de l'utilisation des ressources d'énergie endogène. Les biocarburants pour le transport, la biomasse, l'énergie éolienne et les centrales hydroélectriques de petite taille compteront parmi les principaux moteurs de cette politique dans les années à venir* » (§ 128).

¹¹ Les transports aériens seront intégrés au système en 2012.

Le même document observe que « *Les plus grandes réserves en matière d'économies [d'énergie] concernent les infrastructures territoriales, notamment le transport et le logement* » (§ 169).

1.1.4 MESURES A PRENDRE

En matière d'aménagement du territoire, l'ouvrage de la CPDT *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*¹² donne un certain nombre de pistes qui pourraient être reprises dans le SDER. D'autres pourraient être envisagées. Citons pêle-mêle la révision du plan de secteur et l'ajout de prescriptions complémentaires, la définition des noyaux d'habitat et les politiques de rénovation urbaine, les contours urbains ou ceintures vertes, les mesures favorisant la densification, la maîtrise du stationnement (notamment révision de la circulaire De Saeger), la requalification des quartiers de gare ou encore « plans climat territoriaux » à l'échelle communale ou supracommunale.

Les urbanistes qui se posent la question de l'aménagement du territoire face aux défis énergétiques et climatiques insistent tous sur l'importance de concentrer l'urbanisation, à toutes les échelles, autour des réseaux de transport en commun¹³.

Par ailleurs, la question des conséquences du réchauffement climatique et surtout de la croissance des prix pétroliers sur la localisation des activités économiques devrait être étudiée.

Concernant l'urbanisme et l'architecture, les objectifs à atteindre peuvent être mis en lien avec la Directive européenne sur l'efficacité énergétique des bâtiments. Les mesures à mettre en oeuvre concernent à la fois la localisation et l'implantation des bâtiments (apport solaire passif, localisation centrale, habitat mitoyen) et l'optimisation de l'isolation, du chauffage, etc.¹⁴ Voir le décret sur la performance énergétique des bâtiments.

D'autres mesures sont évoquées plus loin dans les chapitres consacrés à :

- la politique de la ville et des noyaux d'habitat (voir ci-dessous le chapitre 1.2) ;
- la structuration des villes et des villages et la lutte contre l'étalement urbain (voir principalement le chapitre 2.3) ;
- les zones dégradées (chapitre 2.5) ;
- la prévention des risques, en particulier des inondations (chapitre 2.9) ;
- l'agriculture et la sylviculture (chapitres 2.11 et 2.12) ;
- la mobilité des personnes et des marchandises (chapitre 2.14).

1.2 POLITIQUE DE LA VILLE ET NOYAUX D'HABITAT

Remarque : ces thèmes sont également évoqués plus loin dans le chapitre 2.3. consacré à la maîtrise de l'étalement urbain.

La politique de la ville n'est pas présente en tant que telle dans le SDER. La Région wallonne n'a d'ailleurs pas, à ce jour, de politique de la ville clairement identifiable. L'importance

¹² *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Etudes et documents CPDT n° 6, MRW-CPDT, 2005.

¹³ Voir par exemple *Ville libérale, ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale*, Alain Cluzet, L'Aube, 2007, pp. 148 et s.

¹⁴ Cf. à nouveau les travaux réalisés par la Conférence permanente du développement territorial et partiellement publiés dans l'ouvrage *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Etudes et documents CPDT n° 6, MRW-CPDT, 2005.

d'une telle politique est cependant de plus en plus affirmée au niveau européen, comme cela apparaît par exemple dans les Orientations stratégiques communautaires et dans la Charte de Leipzig. Ces deux documents insistent sur la nécessité pour les pays membres d'élaborer un « plan de développement urbain durable ».

En ratifiant la Charte de Leipzig, les pays et régions se sont engagés à lancer un débat sur l'intégration de ses principes et stratégies dans leurs politiques, à soutenir le développement urbain intégré et la mise en place de structures de gouvernances adéquates et à promouvoir un développement équilibré du territoire basé sur un système urbain polycentrique.

1.2.1 LA CHARTE DE LEIPZIG

La *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*¹⁵ définit le développement urbain intégré comme « un processus dans le cadre duquel la concertation des champs politiques urbains essentiels s'effectue d'une manière objective au niveau de l'espace et dans le temps. Dans ce contexte, l'association des acteurs économiques, des groupes d'intérêt et du public s'avère indispensable » (p. 2).

La Charte recommande :

- de mieux tirer profit des approches d'une politique de développement urbain intégré, ce qui signifie notamment d'explorer la possibilité de mise au point d'un schéma de développement urbain intégré pour l'ensemble des villes concernées et de renforcer la concertation au niveau de la région métropolitaine. La politique de développement urbain intégré comporte principalement les axes stratégiques suivants : création et préservation d'espaces publics de qualité, modernisation des réseaux de transport et techniques, augmentation du rendement énergétique et gestion foncière, innovation active dans le domaine de l'éducation et de la formation ;
- d'accorder un intérêt particulier aux quartiers urbains défavorisés. Il s'agit principalement de pérenniser les stratégies de mise en valeur des qualités urbanistiques, de renforcer l'économie locale et la politique locale de marché du travail, de développer une politique active d'enseignement et de formation en faveur des enfants et des jeunes et d'encourager la mise en place d'un système de transports urbains performant et à la portée de tous.

1.2.2 LES PROGRAMMES OPERATIONNELS FEDER

La ville apparaît aussi comme une « ressource économique » qu'il faut valoriser. Ainsi le Programme opérationnel « Compétitivité et emploi »¹⁶ consacre-t-il un chapitre à la métropole liégeoise, que sa reconversion devrait amener à un meilleur niveau dans la hiérarchie européenne des villes. Le premier des objectifs incontournables qui devraient permettre « l'accélération du processus de métropolisation du bassin liégeois » est « l'amélioration de la qualité de vie et de lieu par une politique active de redynamisation du centre urbain, de stimulation des activités culturelles et de développement des aménités, propre à positionner Liège comme destination touristique (« city-trip ») » (p. 89).

¹⁵ *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*, adoptée par les Ministres en charge du développement urbain des Etats membres de l'UE le 25 mai 2007 à Leipzig.

¹⁶ *Programme opérationnel « Compétitivité régionale et emploi » Wallonie, Intervention FEDER 2007-2013, Gouvernement wallon, novembre 2007.*

Le programme opérationnel « Convergence »¹⁷ évoque la politique à mettre en œuvre pour les villes du Hainaut : « *La qualité urbaine participe et contribue efficacement à l'attractivité d'une agglomération et donc à la réussite du processus de métropolisation. C'est un critère de choix pour les investisseurs potentiels mais aussi pour la population. Il est aussi important que l'accessibilité, le niveau de services soit indissociable de celui de la "qualité de vie" et de "qualité de lieu". L'amélioration de la qualité urbaine profitera également à l'ensemble des résidents des espaces urbanisés revitalisés.* » (p. 122).

1.2.3 LES NOYAUX D'HABITAT

Introduits dans le Code du logement en 2003, les noyaux d'habitat¹⁸ sont « *des zones géographiques où sont rencontrés [...] un nombre minimum et une densité d'habitant arrêtés par le Gouvernement ou qui répondent à des critères environnementaux, d'aménagement du territoire et d'urbanisme déterminés par le Gouvernement* ». Le Gouvernement n'ayant pas encore défini les critères en question, c'est une définition antérieure de noyaux d'habitat, établie par circulaire, qui prévaut actuellement. Elle est malheureusement peu satisfaisante en pratique. Une série de propositions ont été formulées par l'Administration.

La définition des noyaux d'habitat permettrait de mettre en œuvre des mesures (autorisation, primes, politiques fiscales...) favorisant le (re)développement de l'habitat en ville et réduisant l'étalement urbain. Le SDER pourrait veiller à l'articulation de ces différentes mesures et à leur coordination avec celles du Code du logement.

1.3 DEMOGRAPHIE ET VIEILLISSEMENT

1.3.1 DEMOGRAPHIE

Bien que la mission de la CPDT ne soit pas de mettre à jour les données chiffrées indiquées dans la première partie du SDER, il a paru intéressant de faire référence ici aux dernières prévisions démographiques établies conjointement par la DG SIE et le Bureau fédéral du Plan. Ces prévisions semblent en effet indiquer que les prochaines décennies connaîtront une croissance de la population plus importante que ce qui était prévu. De 2007 à 2060, on prévoit une croissance de 0,3 millions de personnes dans la région bruxelloise (de 1 à 1,3 M) et de 0,9 millions dans chacune des deux autres régions (de 6,1 à 7 M en Flandre et de 3,4 à 4,3 M en Wallonie).

L'éventuelle actualisation du SDER devra réfléchir à la localisation de ces résidents supplémentaires. Se pose en particulier la question de l'espace disponible en Flandre et à Bruxelles, et donc d'éventuels mouvements vers la Wallonie.

1.3.2 VIEILLISSEMENT

Différents besoins découlent et découleront du vieillissement de la population, un phénomène qui n'en est encore qu'à ses débuts. Cet enjeu est l'un des plus fréquemment cités

¹⁷ Programme opérationnel « Convergence » Hainaut, Intervention FEDER 2007-2013, Gouvernement wallon, novembre 2007.

¹⁸ *Les noyaux d'habitat en Wallonie : je t'aime, moi non plus !*, Gh. Geron et Y. Delforge, Les Cahiers de l'urbanisme n°67, mars 2008, pp. 16-20

dans les travaux de prospective territoriale à différentes échelles ¹⁹. Les nouvelles demandes toucheront notamment le logement, les équipements publics et leur accessibilité, la mobilité, le tourisme et les loisirs.

La problématique de la réponse aux besoins devrait être complétée par une réflexion sur les éventuels mouvements de relocalisation des seniors et leurs conséquences. La croissance de l'économie résidentielle, par exemple, peut être fortement liée à ces migrations, qui peuvent prendre diverses formes :

- mouvements internes à la Wallonie, de la ville vers la campagne ou de la campagne vers la ville. Même si le bon sens pousse à imaginer que les facilités urbaines répondent mieux aux besoins des seniors, ce sont les mouvements vers la campagne qui sont le plus souvent cités par les prévisionnistes. Les communes rurales à potentiel touristique semblent d'ailleurs déjà connaître une certaine faveur auprès des retraités ;
- à une échelle supérieure, on peut s'interroger sur l'arrivée en Wallonie de nouveaux résidents ou le départ de retraités wallons vers la côte belge ou d'autres régions. Une première étape devrait être le recensement des données disponibles sur ces mouvements et sur les projections qu'on peut en tirer.

1.4 NOUVEAUX MOYENS

1.4.1 PARTENARIATS PUBLIC-PRIVE

Les partenariats public-privé peuvent constituer dans certains cas de nouvelles sources de financement et de nouvelles modalités de gestion, et, de ce fait, orienter certaines politiques publiques d'aménagement. Le SDER insiste fortement sur la nécessité d'améliorer les montages de projets, mais évoque peu les partenariats avec le privé (cf. cependant les pp. 169 et 212). Les possibilités de dynamiser les différentes politiques à caractère spatial par ce moyen pourraient être plus systématiquement explorées, surtout en milieu urbain ²⁰.

1.4.2 EVALUATION ET PROSPECTIVE

La prospective pour la gestion des territoires et l'évaluation des politiques en général sont des thèmes qui ont considérablement pris de l'importance depuis la réalisation du SDER.

L'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement a été introduite dans le CWATUP en application de la directive européenne 2001/42. L'actualisation du SDER devrait en tenir compte. Le Contrat d'avenir évoque en outre, mais sans en préciser les moyens, la possibilité d'évaluer la législation elle-même : « *Les modifications décrétales et réglementaires en matière d'aménagement du territoire feront l'objet d'une évaluation régulière pour en mesurer l'impact* » (p. 108).

¹⁹ Notamment *Scenarii d'évolution du territoire européen en relation avec le SDEC et la cohésion*, intervention de Jacques Robert au Séminaire de prospective territoriale de Beez (Namur) le 21 avril 2005 (<http://developpement-territorial.wallonie.be>) ; *L'aménagement en 50 tendances*, sous la direction de S. Wachter, L'Aube/DATAR, 2002 ; *La Wallonie à l'écoute du monde. Dix tendances lourdes pour une prospective territoriale à l'horizon 2020*, Institut Jules Destrée, 2002.

²⁰ Voir notamment les travaux de la CPDT sur le thème « Reconstruire la ville sur la ville – Recyclage des espaces dégradés », rapport de septembre 2005 ; voir une présentation succincte de ces travaux dans La Lettre de la CPDT n° 9, février 2005.

La prospective territoriale a notamment fait l'objet de recherches de l'Institut Jules Destrée. Les études existantes ou d'autres à réaliser devraient permettre de mieux cadrer chacune des thématiques abordées dans le SDER. La plateforme « Intelliterwal » constituera une source d'information pour la prospective à l'échelle sous-régionale.

N.B. Le SDER lui-même aurait en principe dû faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation (cf. l'arrêté du GW du 27 mai 1999 adoptant définitivement le SDER).

1.4.3 SYSTEMES D'INFORMATION GEOGRAPHIQUE

Par rapport à l'époque de la réalisation du SDER en 1998-99, on dispose aujourd'hui de bases de données et de systèmes d'information géographique qui offrent de nouvelles possibilités pour la connaissance et la gestion du territoire. Un exemple : le croisement entre le Plan de localisation informatique (basé sur l'occupation du sol relevée par le Cadastre) et le plan de secteur permet d'évaluer les disponibilités foncières et d'objectiver les politiques d'aménagement du territoire. Les résultats des travaux de la CPDT à ce sujet sont disponibles sur le site de cette dernière. Cet outil permettrait par exemple de se fixer des objectifs quantitatifs dans certains domaines à l'image de ce qui est pratiqué dans des pays voisins (en termes de taille des parcelles, de localisation péricentrale ou excentrée des nouvelles urbanisations, de leur proximité avec les réseaux de TEC, etc.).

2. ACTUALISATION DES OBJECTIFS ET OPTIONS DU SDER

Comme annoncé, cette seconde partie se base sur les objectifs et options du SDER, dans l'ordre dans lequel ils sont abordés dans ce document, et tente de faire le tour des modifications qui pourraient intervenir en cas d'actualisation.

2.1 STRUCTURE SPATIALE REGIONALE

« Mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie » (Option I.2)

Le « Projet de structure spatiale pour la Wallonie » est cartographié à la p. 135 du SDER.

Dans le chapitre relatif à l'objectif I « Structurer l'espace wallon », l'option I.2 « Définir et mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie » donne des pistes pour la mise en œuvre de ce projet. Il s'agit notamment de :

- structurer les pôles par la réalisation d'un schéma de structure ou d'agglomération et les aires de coopération transrégionale par un schéma de développement ;
- encourager des aires de coopération supracommunale ;
- développer et dynamiser les parcs naturels.

2.1.1 PROJET DE STRUCTURE SPATIALE

Le projet de structure spatiale proposé par le SDER ne nécessite pas une réelle actualisation. Les structures territoriales ne se modifient en effet pas rapidement à cette échelle, et la crédibilité du document exige une continuité des options spatiales fondamentales qui y sont prises. Aucune évolution récente ne semble d'ailleurs contradictoire avec la structure identifiée en 1999. Au contraire, des projets tels que le RER vont dans le sens d'un renforcement de cette structure. Le texte commentant la carte du Projet de structure spatiale devrait être adapté en conséquence (mesures pour la valorisation de ces infrastructures). Il devrait également prendre en compte les projets territoriaux des régions voisines (voir à ce sujet les travaux de l'expertise CPDT consacrée aux *Plans stratégiques des régions frontalières*).

Par ailleurs, il semble nécessaire de réaffirmer l'importance de cette structure spatiale pour la Wallonie à la fois au niveau international ou interrégional et au niveau interne. Il est indispensable de mener des opérations concrètes pour renforcer les axes et les pôles. Certaines politiques évoquées dans d'autres chapitres s'écartent en effet des priorités définies par le SDER.

Le SDER actualisé devrait bien entendu tenir compte également de l'évolution éventuelle du contexte institutionnel belge.

Une remarque : des politiques dont l'importance économique est fondamentale, comme la répartition des subsides européens ou encore l'analyse des besoins en zones d'activité économique, sont établies selon des découpages par « sous-régions » sans lien avec la structure spatiale du SDER.

Ainsi par exemple les programmes opérationnels FEDER « Compétitivité et emploi »²¹ (p. 14) et « Convergence »²² (p. 12) font référence à « l'identification des agglomérations et

²¹ Programme opérationnel « Compétitivité régionale et emploi » Wallonie, Intervention FEDER 2007-2013, Gouvernement wallon, novembre 2007.

régions urbaines effectuées par l'IWEPS ». Le premier de ces documents évoque également la structure spatiale du SDER (p. 72). Cependant, ces partitions territoriales ne sont citées que pour mémoire, les deux documents s'appuyant en réalité sur les provinces (niveau NUTS 2) et parfois les arrondissements et isolant le Hainaut (« Convergence ») du reste de la Wallonie (« Compétitivité »). Cet exercice probablement justifié par la manne européenne ne présente aucun intérêt en termes de structuration et de développement territorial.

2.1.2 COOPERATION ENTRE COMMUNES

Le SDER avait identifié la nécessité de créer des « aires de coopération supracommunale ». Le grand nombre de réponses positives que cette proposition a suscitées lors de l'information publique a prouvé son importance pour les communes. Depuis lors, des groupements de communes urbaines ou rurales se sont constitués de manière plus ou moins informelle²³. Certains de ces groupements ont réalisé des démarches de prospective territoriale (Liège, Pays de Herve, Luxembourg, Dinant, Charleroi...) que le SDER pourrait prendre en compte²⁴.

Le SDER actualisé devrait aller plus loin dans la définition des conditions et de l'encadrement des initiatives de coopération entre communes, et poser la question de la cohérence territoriale et de la pertinence des découpages spontanés ou à réaliser. Il pourrait également envisager la possibilité d'enrichir les schémas d'agglomération et les projets de pays par des « visions » prospectives mobilisatrices.

Un des rôles que pourraient avoir ces aires de coopération supracommunale est d'assurer la cohérence entre les schémas de structure de communes limitrophes. Cette harmonisation apparaît de plus en plus nécessaire en raison des époques différentes (et porteuses de priorités différentes) auxquelles ces SSC ont été élaborés ou révisés.

La question des parcs naturels comme instruments de développement pourrait être remise en débat, de même que celle de la gestion spécifique des vallées.

Voir également dans le chapitre sur la « dimension suprarégionale » les formes de coopération souhaitées par l'*Agenda territorial de l'UE*²⁵ : villes et régions, ville/campagne et clusters.

2.2 PLAN DE SECTEUR

« Concrétiser le SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions des plans de secteur » (Option I.3)

Les révisions du plan de secteur doivent être en cohérence avec le SDER. Elles doivent donc renforcer la structure spatiale régionale, gérer le territoire de manière parcimonieuse, revoir certaines affectations obsolètes et intégrer la dimension environnementale. Les autres instruments d'aménagement du territoire doivent être utilisés dans le même esprit.

²² Programme opérationnel « Convergence » Hainaut, Intervention FEDER 2007-2013, Gouvernement wallon, novembre 2007.

²³ La CPDT a consacré une plaquette aux communautés urbaines (*Les communautés urbaines*, Plaquette n°1, MRW-CPDT, 2003). Les expériences ou projets de communautés urbaines de Liège, du Centre, de Mons et de Charleroi-Val de Sambre y sont notamment analysées.

²⁴ Cf. les documents et travaux de la plateforme Intelliterwal sur <http://www.intelliterwal.net>.

²⁵ *Agenda territorial de l'Union européenne. Vers une Europe plus compétitive et durable avec des régions diverses*, accepté à l'occasion de la Réunion informelle des ministres du Développement urbain et de la Cohésion territoriale le 24/25 mai 2007 à Leipzig.

L'assouplissement de la mise en oeuvre des zones d'aménagement communal concerté et des zones de services publics et d'équipements communautaires ne s'est pas appuyé sur une évaluation préalable des besoins. Parallèlement, la nécessité de réviser le plan de secteur dans l'optique de renforcer la structure spatiale, en éliminant certaines zones (notamment de loisirs) non mises en oeuvre et mal situées, était déjà exprimée dans le SDER (p. 151) et reste vraisemblablement d'actualité.

Ces situations conduisent à trois suggestions :

- le SDER actualisé devrait montrer comment appuyer les modifications qui concernent le plan de secteur sur une évaluation objective des besoins à différentes échelles. Comme on l'a relevé en introduction, les nouveaux outils tels que les systèmes d'information géographique permettent une évaluation fine et fiable de ces besoins ;
- en définissant des grilles d'analyse et des principes à respecter, le SDER pourrait également tenter de compenser l'absence de règles générales explicites concernant la mise en oeuvre des zones auxquelles le CWATUP ne donne plus une affectation suffisamment claire (zones « blanches » et « bleues ») ;
- le SDER pourrait aussi préciser dans quels cas l'outil le plus adéquat pour modifier le plan de secteur est le PCA dérogatoire / compensatoire et dans quels cas une révision est nécessaire. Par ailleurs, le SDER actualisé pourrait préciser ce que recouvrent les notions de « compensation » et de « compensation alternative » à l'inscription d'une nouvelle zone urbanisable (art. 46 du CWATUP)²⁶.

L'introduction à l'article 41 du CWATUP de la possibilité d'ajouter des prescriptions supplémentaires (notamment de phasage et de densité) aux différentes zones du plan de secteur ouvre des possibilités qui mériteraient d'être signalées et commentées dans le SDER. Il en va de même pour l'activation du droit de préemption (qui ne concerne pas que le plan de secteur).

Notons enfin que le plan de secteur est l'un des principaux outils de la politique d'aménagement du territoire et notamment de la lutte contre l'étalement urbain (voir ci-dessous).

2.3 ETALEMENT URBAIN

« Structurer les villes et les villages » (Option I.4)

N.B. Voir également plus haut le chapitre sur la politique de la ville.

Pour le SDER, la structuration des villes et des villages exige de renforcer la centralité en protégeant les fonctions faibles, en assurant une bonne accessibilité aux centres, en privilégiant les modes doux et les transports en commun, en améliorant l'aménité des espaces publics. Il est nécessaire de densifier l'urbanisation de manière équilibrée, c'est-à-dire autour des lieux centraux, en requalifiant les centres villes et en évitant l'habitat en ruban. Il faut articuler le centre et les quartiers, encourager la mixité raisonnée des activités et rendre la structure spatiale plus lisible.

La redynamisation des centres est non seulement un enjeu important pour la structuration du territoire et la qualité du cadre de vie, mais aussi un aspect majeur de la contribution de la politique d'aménagement du territoire à la réduction des émissions de GES par le biais de la maîtrise des déplacements et la réduction de consommation énergétique. Cette politique pourrait prendre de nouvelles orientations avec la délimitation des noyaux d'habitat (pour autant qu'elle aboutisse), l'actualisation des zones d'initiatives privilégiées, la définition de me-

²⁶ A ce sujet voir la réponse à Question écrite du 31/05/2006 (n° 202) dans la Documentation parlementaire.

sures fiscales et les périmètres de remembrement urbain ²⁷. Des liens devraient être établis entre ces nouveaux outils et les mesures préconisées par le SDER (renforcer la centralité, densifier l'urbanisation, encourager la mixité raisonnée des activités, etc.). Certains passages du SDER devront être actualisés.

« Dans le long terme, le prix en augmentation régulière de l'énergie et des transports aura un impact significatif sur les armatures urbaines. Même si la tendance générale est encore faible, on peut déjà observer une évolution vers des villes plus compactes et vers la concentration d'urbanisations nouvelles autour des hubs de transport en commun. Cette tendance est cependant plus ou moins compensée par l'augmentation du prix des terrains et des logements dans les grandes villes, qui engendre une suburbanisation croissante. Dans les prochaines décennies, les tensions entre ces deux facteurs de concurrence demeureront fortes » ²⁸.

Des formules visant la densification de l'habitat dans les centres et les quartiers pourraient être plus clairement précisées (mitoyenneté dans les lotissements, subdivisions d'habitations unifamiliales, reconstructions...) afin d'éviter l'opposition des riverains. La construction de nouveaux immeubles à appartements dans certains quartiers périphériques ou ruraux pose en effet des problèmes non seulement sociologiques, d'intégration paysagère et de mobilité, mais aussi d'interprétation des notions de centralité et de densification. Une clarification de ces deux principes de base permettrait de communiquer un message plus clair sur ces questions et de faciliter l'acceptation de certains projets. En pratique, il s'agirait notamment de préciser que le recentrage de l'urbanisation dans les pôles ne porte pas sur les communes considérées dans leurs limites administratives (territoire communal), mais dans des limites souvent plus restreintes se basant sur la morphologie du bâti (cf. noyaux d'habitat).

Dans le même ordre d'idées, le SDER pourrait expliciter la manière d'encourager la mixité raisonnée des fonctions (valorisation de l'offre disponible pour les entreprises en ville, incitation à la rénovation et à l'entretien des immeubles qu'elles occupent...).

Dans les centres urbains, la question de l'occupation des étages de rez commerciaux reste toujours d'actualité.

La question de la sécurité et de la gestion des espaces publics doit également être posée, de même que les mesures visant à faciliter l'appropriation de ces espaces par les riverains, notamment en matière de parage, pour favoriser la qualité de vie et l'attractivité des centres-villes.

Plus largement, le SDER pourrait faire le tour des mesures visant un urbanisme durable, c'est-à-dire l'intégration des préoccupations énergétiques, de gestion de l'eau, de choix des matériaux, etc. au niveau non seulement des bâtiments et des lotissements mais aussi des espaces publics, des quartiers et même des agglomérations (mobilité).

2.3.1 REGIONS FRONTALIERES ²⁹

Le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen limite les parcelles pour les nouveaux logements à 3-4 ares en moyenne dans les espaces urbains et à 5-6 ares en moyenne dans les noyaux d'habitat en milieu rural.

Le plan du GD Luxembourg prévoit une réforme fiscale visant à inciter à la mise à disposition des terrains classés constructibles.

²⁷ Couvrant le territoire de communes entières, les zones franches urbaines ne peuvent être considérées comme une politique de redynamisation des centres.

²⁸ *Scénarios d'évolution du territoire européen*, Projet ESPON 3.2, mai 2007, p. 19.

²⁹ Source : *Plans stratégiques des régions frontalières*, Rapport de la CPDT 2006-2007.

Les documents d'orientation des régions françaises sont apparemment peu préoccupés par l'étalement urbain. Il semble que de dernier soit moins problématique en France qu'en Wallonie (parcelles plus petites, moins d'habitat en ruban)³⁰.

2.3.2 « MAITRISER L'ETALEMENT URBAIN »³¹

Un ouvrage paru en 2003 recense des mesures de maîtrise de l'étalement urbain prises dans différents pays et régions. Certaines d'entre elles pourraient inspirer le SDER.

« Il devient évident que la maîtrise de l'étalement équivaut à dire ce qu'est un 'bon' aménagement. Des mesures conçues pour un 'bon' aménagement résulte en effet une maîtrise, plus ou moins efficace, de l'étalement urbain. Il existe toute une batterie de mesures qui peuvent être prises pour y parvenir, que l'on regroupe en quatre grandes rubriques :

- *l'aménagement de l'utilisation des sols, soit pour limiter l'urbanisation soit pour améliorer la qualité de l'urbanisme existante,*
- *le développement des transports,*
- *la protection des espaces non construits,*
- *la régénération urbaine.*

(...) Un éventail intégré de politiques choisies dans cette liste est essentiel dans toute stratégie réussie de maîtrise de l'étalement urbain. »

Le document présente une dizaine d'exemples de villes ayant mis en place différentes politiques. Quelques exemples :

- les « ceintures vertes (ex. Cambridge et une vingtaine de villes de Grande-Bretagne, dont Londres) ;
- la politique de la ville compacte (ex. Groningen, Pays-Bas) ;
- le Location Efficient Mortgage, prêt hypothécaire lié à l'efficacité de la localisation géographique (ex. Los Angeles) ;
- les Villages urbains (ex. Seattle).

2.4 POLITIQUE FONCIERE

« Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer » (Option I.5)

Ce chapitre du SDER préconise diverses mesures visant à améliorer la gestion du territoire : mettre en place des instruments d'observation et d'évaluation, développer une politique foncière, établir des priorités d'intervention, mettre en place des mécanismes de péréquation financière, etc.

L'activation du droit de préemption offre aux opérateurs publics un nouveau moyen d'action qui pourrait être mis en évidence dans le SDER actualisé.

Comme d'autres ouvrages, les travaux de la CPDT sur les *Révisions des plans de secteur et mécanismes fonciers*³² insistent sur la nécessité d'une politique foncière active pour une gestion durable du territoire..

³⁰ Expertise veille « Plans stratégiques des régoins frontalières », annexe au rapport de septembre 2008, p. 11.

³¹ *Maîtriser l'étalement urbain. Bonnes pratiques de villes européennes et américaines*, M. Cahn, ADEME Nord-Pas-de-Calais, septembre 2003, www.energie-cites.org/IMG/pdf/eda_etalement_urbain_fr.pdf.

³² *Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie*, Etudes et documents CPDT n°2, MRW-CPDT, 2002.

2.5 ZONES DEGRADEES

« Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées » (Option I.6)

Le SDER préconise de restructurer les zones fortement dégradées, d'éliminer systématiquement les chancres et d'adapter les interventions à la nature des problèmes rencontrés : entrées d'agglomérations, sites touristiques dégradés, vallées à requalifier.

Il insiste sur l'importance à accorder à la réaffectation des friches industrielles à la fois parce qu'elle est une application du principe d'usage parcimonieux du sol et parce qu'elle améliore l'image de la Wallonie. Il réclame en outre des opérations de grande envergure, transversales et portant sur des périmètres plus larges que celui du seul site « désaffecté ».

La réutilisation des sols déjà urbanisés est importante non seulement parce qu'elle permet de limiter l'urbanisation de nouvelles terres, mais aussi parce qu'elle améliore le cadre de vie et l'image des quartiers concernés.

La législation sur les sites à réaménager a subi plusieurs modifications successives ces dernières années. L'approche s'est affinée (distinction entre les sites pollués et ceux qui ne le sont pas), la procédure a été simplifiée et la définition a été élargie aux sites n'ayant pas connu d'occupation économique. Certaines adaptations du SDER sont nécessaires.

L'assainissement et la réaffectation des friches industrielles et urbaines est l'un des types d'action privilégiés dans le cadre de la mise en œuvre du Programme opérationnel « Compétitivité et emploi » du FEDER³³.

2.6 DIMENSION SUPRAREGIONALE

« Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie » (Objectif II)

L'option II.1 « Améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial » préconise une meilleure perception des enjeux territoriaux d'échelle suprarégionale, notamment via les travaux de l'ORATE (ESPON) et de la CPDT (suivi des évolutions, implications du contexte suprarégional pour la Région), et l'application de la dynamique spatiale suprarégionale à l'ensemble de la Wallonie (aires de coopération, eurocorridors, relations villes-campagnes).

Aux niveaux interrégional et international, le SDER actualisé devrait prendre en compte une série de documents dont en particulier les documents européens qui ont été adoptés postérieurement au SDEC (Schéma de développement de l'espace communautaire) de 1999. Au niveau de l'UE, il s'agit de :

- l'*Agenda territorial de l'Union européenne*³⁴. Accepté à l'occasion de la réunion informelle des ministres du développement urbain et de la cohésion territoriale les 24/25 mai 2007 à Leipzig, cet agenda vient compléter ceux de Lisbonne (« compétitivité économique ») et de Göteborg (« durabilité environnementale ») ;

³³ Programme opérationnel « Compétitivité régionale et emploi » Wallonie, Intervention FEDER 2007-2013, Gouvernement wallon, novembre 2007. Voir notamment p. 132.

³⁴ *Agenda territorial de l'Union européenne. Vers une Europe plus compétitive et durable avec des régions diverses*, accepté à l'occasion de la Réunion informelle des ministres du Développement urbain et de la Cohésion territoriale le 24/25 mai 2007 à Leipzig.

• l'Agenda s'appuie sur un « document de référence » nettement plus consistant intitulé *L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne*³⁵. Ce document s'appuie lui-même sur les études de l'ORATE (ESPON) ;

• les travaux de l'ORATE / ESPON, dont les résultats ont fait l'objet d'une synthèse³⁶.

Plus récemment, le 6 octobre 2008, la Commission européenne a lancé un *Livre vert*³⁷ sur la cohésion territoriale : *faire de la diversité territoriale un atout* (consultation ouverte jusqu'au 28 février 2009).

Rappelons par ailleurs la Charte de Leipzig sur la politique de la ville (voir plus haut).

Au niveau suprarégional, deux documents concernant la Wallonie ont été adoptés pour la période 2007-2013 :

- le Programme opérationnel de l'Europe du Nord-Ouest (ENO)³⁸ ;
- le programme opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région »³⁹.

Au niveau wallon, le *Cadre de référence stratégique nationale*⁴⁰ définit les grands axes de la politique régionale au regard des aides européennes. Il est mis en oeuvre au travers des programmes opérationnels FEDER « Convergence » pour le Hainaut et « Compétitivité et emploi » pour le reste de la Wallonie⁴¹.

Le SDER actualisé devra examiner les aspects territoriaux de ces documents.

Rappelons que le SDER lui-même, en tant que document stratégique régional, constitue l'une des références sur la base desquelles les décisions sont prises au niveau européen.

Par ailleurs, différentes études ont été réalisées récemment sur les zones transfrontalières. Leurs résultats pourraient réorienter ou préciser certaines options du SDER concernant les aires de coopération transfrontalières. Ces dernières évoluent selon des configurations différentes. Le SDER actualisé devrait faire le tour des points à examiner (ex. renforcement en

³⁵ L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne. Vers une cohésion territoriale européenne plus forte au regard des ambitions de Lisbonne et de Göteborg. Document de référence pour l'Agenda territorial de l'Union européenne, 2007.

³⁶ *Le territoire compte pour la compétitivité et la cohésion*, traduction de *Territory matters for competitiveness and cohesion*, Troisième rapport de synthèse ORATE, Résultats - Automne 2006, du Synthesis Report III des travaux d'ESPON, <http://developpement-territorial.wallonie.be/Dwnld/ESPON-Etudes.pdf>.

³⁷ « Les livres verts publiés par la Commission européenne offrent un éventail d'idées dans le but de lancer, à l'échelle européenne, une consultation et un débat sur une thématique précise. Les parties, organisations et individus intéressés par le sujet, sont invitées à exprimer par écrit leur avis sur les propositions émises, avant une date limite. Le but de la Commission est généralement d'initier un débat sur un thème pas encore abordé par les politiques européennes. » <http://www.europeplusnet.info/article529.html>

³⁸ *Programme opérationnel Objectif 3 Coopération territoriale transnationale Europe du Nord-Ouest (ENO)* (www.nweurope.org/page/document.php?p=182). L'Europe du Nord-Ouest comprend une partie de la France et de l'Allemagne ainsi que la Grande Bretagne, l'Irlande, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Belgique et une partie de la Suisse.

³⁹ "Programme opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région » Coopération territoriale européenne 2007-2013, 8 février 2007. La « Grande Région » comporte la Rhénanie-Palatinat, la Wallonie, la Région Lorraine, la Sarre et le Grand-Duché de Luxembourg.

⁴⁰ Cadre de référence stratégique national – Versant wallon (Politique régionale européenne 2007-2012), adopté le 22 juin 2006 par le Gouvernement wallon.

⁴¹ *Programme opérationnel « Compétitivité régionale et emploi » Wallonie, Intervention FEDER 2007-2013*, Gouvernement wallon, novembre 2007. *Programme opérationnel « Convergence » Hainaut, Intervention FEDER 2007-2013*, Gouvernement wallon, novembre 2007.

cours de la coopération dans l'aire de Lille, projet Esch-Belval ou mise en place du Quattropole dans celle de Luxembourg, etc.) en tenant compte des spécificités de chacun de cas.

- « *Les démarches à l'échelle européenne sont a priori d'un grand intérêt pour la Wallonie, compte tenu de sa position géographique et de son ouverture. Elles offrent l'opportunité de développer une vision dépassant l'échelle régionale et de se positionner par rapport à un contexte dont elle dépend largement. Ce que la Wallonie avait bien compris en inscrivant le SDER dans le fil du SDEC et en y développant résolument l'approche suprarégionale. Cela ne veut pas dire que toute approche européenne est d'office bénéfique. Il peut y avoir des effets pervers, dans la mesure où l'échelle européenne ne permet pas toujours de prendre en compte les spécificités d'une région moins riche et moins urbaine, plus marquée aussi par son passé industriel, que la plupart de ses voisines. De ce point de vue, la vision 'centre – périphérie', qui fait long feu malgré les remises en cause, est peu favorable à la Wallonie, située au coeur du Pentagone de la prospérité. Dans ce contexte souvent cliché, il est évident que la passivité n'est pas payante. L'accent mis sur le rôle moteur des villes est probablement plus porteur, mais comme plusieurs des pôles urbains qui influencent le plus la Wallonie se trouvent hors de ses limites, cette opportunité ne peut être exploitée qu'en coopération avec les entités voisines* »⁴².

2.6.1 L'AGENDA TERRITORIAL

L'Agenda territorial définit six priorités :

- promouvoir le polycentrisme et l'innovation par la coopération des aires métropolitaines et des villes ;
- de nouvelles formes de partenariat et de coordination territoriale entre les villes et les campagnes ;
- promouvoir des « clusters » régionaux pour la compétitivité et l'innovation en Europe ;
- renforcement et extension des réseaux transeuropéens ;
- promouvoir la gestion transeuropéenne des risques incluant les effets du changement climatique ;
- renforcer les structures écologiques et les ressources culturelles comme une chance pour le développement.

On notera que les trois premières priorités mettent en avant diverses formes de coopération et de partenariat entre villes, régions, zones urbaines et rurales.

*« Cet Agenda territorial de l'UE représente évidemment une actualisation bienvenue du SDEC, mais il ne paraît pas marquer de progrès notable quant à la clarification de la compétence de l'Union en matière de développement territorial. L'option retenue est plutôt celle de la coopération informelle à long terme, notamment dans l'évaluation de l'incidence territoriale des règlements et directives communautaires. Beaucoup est attendu à cet égard du nouveau programme ORATE 2013, qui devrait développer des indicateurs pertinents pour faire fonctionner 'un système de suivi en continu de la dimension territoriale'. (...) Des objectifs quantifiés et géographiquement différenciés, présentés dans des cartes d'options politiques, se font toujours attendre »*⁴³.

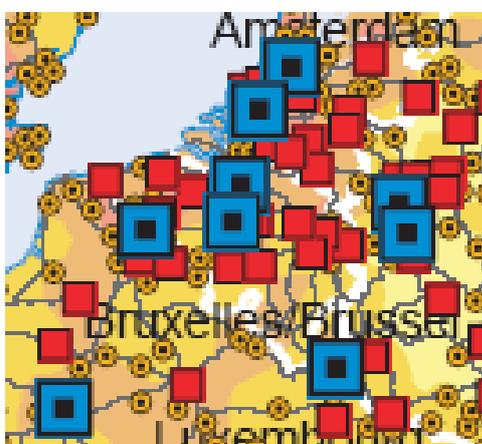
⁴² *Quel rôle pour l'aménagement du territoire en Wallonie à l'heure de la cohésion territoriale européenne ?*, Ph. De Boe, Th. Hanquet et D. Sarlet, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n° 64, juin 2007, p. 91.

⁴³ *Cohésion territoriale de l'Union européenne – La gestation ambiguë d'un ambitieux projet politique*, Ph. Doucet, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n° 64, juin 2007.

2.6.2 VISIONS SPATIALES

Le projet de structure spatiale du SDER s'appuyait sur la structuration de l'espace définie par différents documents européens de l'époque. Depuis lors, d'autres documents ont vu le jour. Leur portée comme leur échelle sont diverses.

Dans les travaux de l'ORATE, la vision spatiale s'appuie essentiellement sur les « aires métropolitaines de croissance » (MEGA) et les « aires urbaines fonctionnelles » (FUA)⁴⁴. Voir ci-dessous l'extrait de la carte Main economic structures in the European territory publiée dans *ESPON Synthesis Report III* (2006). Les MEGA y sont représentées en bleu, les FUA d'importance transnationale / nationale en rouge et les FUA d'importance régionale / locale en beige. Cette carte est reprise également dans le Programme opérationnel de l'ENO (voir ci-dessous). Si on compare la vision spatiale exprimée par cette carte à celle de la structure spatiale du SDER, on constate que seules trois des quatre aires métropolitaines du SDER sont reprises comme « MEGA » : Lille, Bruxelles et Luxembourg. Liège n'apparaît que comme « FUA ».



Dans l'Annexe 2 du *Rapport intérimaire sur la cohésion territoriale* (2004) de la DG Politique régionale (2004), on trouve une classification des MEGA où il apparaît que Bruxelles fait partie des « moteurs européens » c'est-à-dire des « systèmes européens souvent grands, très compétitifs, possédant un fort capital humain et bénéficiant d'une bonne accessibilité » (niveau 2, juste sous Paris et Londres) tandis que Lille et Luxembourg (ainsi qu'Anvers) sont les « MEGA potentielles », c'est-à-dire des « villes plus petites, moins compétitives, plus périphériques et disposant souvent d'un capital humain plus faible que les MEGA fortes » (niveau 4 sur 5).

2.6.3 LE PROGRAMME OPERATIONNEL DE L'EUROPE DU NORD-OUEST

Le *Programme opérationnel de l'Europe du Nord-Ouest* (ENO) accorde une grande importance aux aspects spatiaux. Son échelle étant nettement moins vaste que celle de l'Agenda territorial, il concerne plus directement la Wallonie. Il définit quatre priorités (en plus de l'assistance technique) :

- favoriser l'innovation et renforcer l'économie de la connaissance tout en veillant à ne pas accentuer le fossé entre zones urbaines et rurales ;

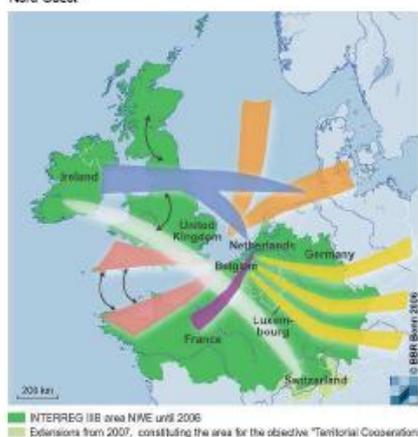
⁴⁴ « La FUA et la MEGA constituent les deux concepts de base utilisés pour la description et la typologie de l'armature urbaine européenne. Les indicateurs utilisés pour évaluer l'importance des FUA concernent le transport et l'accessibilité, l'activité manufacturière, la formation supérieure, les activités décisionnelles dans les secteurs public et privé. » *Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe*, 2005.

- promouvoir une gestion durable des ressources naturelles et des risques naturels et technologiques, y compris des actions stratégiques visant une meilleure adaptation aux effets du changement climatique sur les territoires (inondations, énergie, pollutions...);
- améliorer la connectivité dans l'ENO par la promotion de solutions de transport intelligentes et durables ainsi que des TIC. La responsabilité des activités de transport dans les émissions de GES est signalée et il est précisé que la hausse des prix de l'énergie « *requiert une profonde remise en cause des schémas de déplacement et des niveaux de mobilité* ». Toutefois, améliorer les flux reste l'objectif premier. La logistique apparaît comme un domaine clé parce qu'elle permet plus d'efficacité à moindre coût, avec moins de pollution et de dépendance énergétique. A relever parmi les exemples d'actions possibles, la « *mise en place d'actions stratégiques de développement territorial interrégional afin de promouvoir des flux commerciaux et de transport efficaces, et pour maximiser le potentiel de développement économique des couloirs transnationaux de développement* ». L'un des couloirs cités en exemple est l'axe nord-sud Randstad – Réseau urbain central belge – Paris – Luxembourg. Ceci rappelle bien entendu les « eurocorridors » de la structure spatiale du SDER. Voir également ci-dessous ce qui concerne les « initiatives stratégiques » ;
- promouvoir des communautés fortes et prospères au niveau transnational. Les objectifs relevant de cette priorité visent notamment à améliorer l'attractivité des métropoles, villes et zones rurales.

Au-delà de ces quatre priorités, le document en projet propose des « initiatives stratégiques » qui visent à concentrer les moyens en fonction de choix thématiques (ex. les énergies renouvelables) ou géographiques : ces initiatives stratégiques « *pourraient être envisagées le long de zones ou de couloirs de développement transnationaux potentiels dans l'ENO afin d'aligner le potentiel économique le long d'axes existants ou planifiés de transports combinés* ». Différents couloirs potentiels sont cités, notamment celui qui va « *depuis les Pays-Bas et la Belgique vers l'île de France et au-delà* ».

N.B. La carte ci-dessous se trouve dans le projet de programme daté du 24 juillet 2006.

Figure 21 : Exemples de couloirs de développements transnationaux qui présentent de grandes potentialités de coordination de stratégies régionales dans l'Europe du Nord-Ouest



2.6.4 LE PROGRAMME OPERATIONNEL « GRANDE REGION »

Le *Programme opérationnel « Grande Région »* affirme le besoin d'une structuration spatiale de la Grande Région. Ce besoin « *ressort comme un facteur majeur de développement d'une économie durable au sens large, tant au niveau global (par exemple, les réseaux de villes à renforcer) qu'au niveau local (aménagement ou réaménagement de zones transfrontalières, transports)* ». « *La Grande Région est en effet située à l'intersection de deux corridors majeurs de transport européens, l'un Nord-Sud, reliant les ports de la mer du Nord à*

l'Italie et à l'Espagne ; l'autre Est-Ouest, dont le trafic a explosé avec l'élargissement de l'Union européenne ».

L'aménagement du territoire et le développement urbain constituent le premier point du chapitre « L'Espace », le deuxième point étant les transports et le troisième point l'environnement et l'énergie, à propos desquels on relèvera l'importance, dans la Grande Région, des espaces naturels (un tiers du territoire est occupé par la forêt) et des ressources en eau.

L'axe stratégique concernant « L'Espace » s'intitule « Améliorer la qualité de vie, renforcer l'attractivité des territoires et la protection de l'environnement ». On y trouve des mesures comme la mise en place de structures et de réseaux transfrontaliers de concertation et de coordination de la planification, la mise en place de réseaux de villes et de communes, le développement des agglomérations transfrontalières, la coopération entre les parcs naturels, l'organisation du transport sans « effet frontière », le développement d'infrastructures légères d'intérêt transfrontalier, la mise en réseau des espaces verts à proximité des zones urbaines, etc.

2.6.5 REGIONS FRONTALIERES

Le document de synthèse de septembre 2006 sur l'expertise *Plans stratégiques des régions frontalières*⁴⁵ fait observer que tous les plans étudiés dans le cadre de l'expertise CPDT consacrée à ce thème ne présentent pas une structure spatiale aussi élaborée que celle du SDER (le seul qui le fasse réellement est le Structuurplan Vlaanderen). « *En outre, les axes de développement présentés dans les schémas et les cartes ont des statuts très divers au sein des documents étudiés. Ils se confondent généralement avec de simples infrastructures de transport (le plus souvent autoroutières) et, au mieux, avec 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 routier 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 ».

2.6.6 CADRE DE REFERENCE STRATEGIQUE NATIONAL – VERSANT WALLON

Parmi les problématiques territoriales mises en évidence dans le chapitre « Diagnostic socio-économique » du *Cadre de référence stratégique wallon*, on peut relever « *la polarisation insuffisante du tissu économique sur les zones et secteurs susceptibles de générer une dynamique de croissance plus importante, parmi lesquels les pôles urbains. La régénération de ces pôles urbains constitue un enjeu stratégique fondamental pour le développement de la région car leur dynamisme et leurs réseaux permettent d'atteindre une masse critique suffisante pour bénéficier pleinement de l'économie de la connaissance et pour développer les différents niveaux de compétence et les activités à forte valeur ajoutée indispensable pour*

⁴⁵ *Plans stratégiques des régions frontalières*, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, septembre 2006, p. 7.

faire face au processus de mondialisation de l'économie. En outre, des problématiques spécifiques aux zones en reconversion industrielle, qui sont également pour l'essentiel des zones urbaines, constituent encore des facteurs de blocage structurels importants, en particulier en ce qui concerne les problématiques du chômage (longue durée, jeunes, femmes) et de l'attractivité (friches industrielles, zones urbaines) » (p.7).

« Les arrondissements urbains wallons (Liège, Charleroi et Mons-Borinage-Centre) ne jouent plus leur rôle de moteurs de croissance en Wallonie. Cela s'explique par le fait qu'il s'agit de zones de tradition industrielle qui restent marquées par le déclin des industries lourdes, et connaissent encore des problèmes de reconversion importants » (p.12).

Selon ce document, le plan Marshall organise un double « ciblage » de la politique wallonne : sectoriel par le choix de « pôles de compétitivité », territorial par le choix des « zones franches » urbaines et rurales (cf. p. 30).

L'un des critères pour les interventions des Fonds structurels devrait être « un ciblage sur les zones géographiques rencontrant les difficultés les plus importantes, notamment dans le cadre de l'Objectif Compétitivité régionale et emploi, et en particulier sur les pôles urbains dont le rôle moteur doit être restauré, dans une optique de développement territorial équilibré (effets d'entraînement et de diffusion) » (p.32).

« Pour les deux Objectifs (Convergence et Compétitivité régionale en emploi), dans le cadre des volets urbains à inclure dans les programmes, il est proposé de concentrer les actions sur les trois principales zones urbaines des régions concernées : Charleroi, Mons-Borinage-Centre et Liège-Verviers. Tant les programmes FEDER que FSE et de coopération territoriale intégreront la dimension urbaine. La pertinence de ce choix repose sur les importants effets d'agglomération et de diffusion attendus d'une concentration des moyens dans les zones métropolitaines les plus importantes. Les zones urbaines étant concentrées dans les bassins d'emploi souffrant le plus de problèmes de reconversion, il existe une cohérence entre le volet urbain et les objectifs de concentration et de polarisation » (p.34).

« Le cadre général d'intervention sera structuré en 4 axes : (...) 4. Développement territorial équilibré et durable. Ce quatrième axe, portant plus spécifiquement sur les domaines d'intervention du FEDER, ne sera développé que dans les PO (= programmes opérationnels) cofinancés par le FEDER. Seront développées au sein de cet axe des mesures de renforcement de l'attractivité des zones visées, en soutien au développement d'activités économiques. Il pourrait s'agir d'assainissement des friches industrielles et urbaines, via notamment la réhabilitation des espaces bâtis dégradés, d'aménagement d'infrastructures d'accueil des entreprises et d'amélioration de l'accessibilité des pôles de développement ou encore d'actions en matière de qualité et de protection de l'environnement, ainsi que le développement des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique dans le domaine des éco-innovations (...). Les actions spécifiques en matière de politique urbaine seraient principalement concentrées au sein de cet axe, en tenant compte des volets touristiques, culturels et patrimoniaux. Ces derniers, qui pourraient couvrir tant les zones urbaines que rurales, devraient s'inscrire dans le cadre d'une stratégie partenariale et intégrée de redynamisation des zones concernées et dont l'effet de levier attendu est démontré, ce qui exclut toute approche en termes de microprojets » (p.36).

2.7 LOGEMENT

« Répondre aux besoins en logements » (Option IV.2)

En matière de logement, la première mesure du SDER porte bien entendu sur la réponse aux besoins des plus démunis. Le SDER évoque notamment les plans communaux du logement et les liens entre le logement et son implantation (agir prioritairement dans les quar-

tiers les plus dégradés, produire des logements adaptés dans les centres, réguler le marché dans les zones à forte pression foncière).

La demande en petits logements est en croissance en raison de la réduction de la taille des ménages et de l'augmentation de leur nombre (vieillesse, divorces). Cette demande pousse les propriétaires à diviser de grands logements, parfois au mépris des règles de salubrité et de sécurité. Le SDER pourrait rappeler les consignes de base à cet égard.

La construction de nouveaux « petits » immeubles à appartements ainsi que la subdivision de maisons unifamiliales se révèlent attractives notamment pour les personnes âgées. Ce phénomène est observé surtout aux centres des petites villes et de localités périurbaines.

Les principes de la politique « d'ancrage local » (programme communal d'actions), qui n'était pas encore réellement d'application au moment de la réalisation du SDER, devraient être développés dans le SDER actualisé. De nombreux liens pourraient être établis entre cette politique et non seulement la réponse aux besoins en logement, mais aussi l'organisation de l'espace bâti, la gestion foncière ou encore la problématique des campings permanents.

La nécessité de construire ou rénover avec le souci de limiter la consommation d'énergie devrait être rappelée et précisée, notamment en regard du décret sur la performance énergétique des bâtiments.

2.8 COMMERCES, SERVICES, EQUIPEMENTS

« Répondre aux besoins en commerces, services, équipements » (Option IV.3)

Répondre aux besoins primordiaux suppose notamment, selon le SDER, de permettre à tous un accès aisé aux commerces. Il s'agit dès lors de ne plus autoriser de centres commerciaux à l'écart des villes mais au contraire d'encourager le petit commerce de proximité.

Le concept d'économie résidentielle, postérieur à la réalisation du SDER, pourrait également enrichir son actualisation éventuelle.

2.8.1 COMMERCES ET SERVICES

Les demandes pour des implantations commerciales de grand gabarit ou des complexes commerciaux sont en nette augmentation depuis la révision de la loi fédérale sur la procédure du permis socio-économique, révision qui a donné le pouvoir de décision aux autorités communales. Or, les dernières révisions du CWATUP rendent ces implantations possibles dans un nombre accru de zones du plan de secteur.

Dans ce contexte, il est devenu impératif de prendre des mesures pour éviter les implantations mal choisies qui risquent d'avoir des conséquences négatives en termes de structuration du territoire et de mobilité ou qui, à moyen terme, risquent de se transformer en « friches commerciales » faute d'études préalables sérieuses et coordonnées. Il est donc nécessaire de réfléchir à une stratégie d'implantation des surfaces commerciales. Cette stratégie pourrait être explicitée dans le SDER, même si des mesures plus contraignantes, d'ordre législatif, resteront nécessaires.

Selon le Rapport fédéral sur le développement durable, « *la loi sur les implantations commerciales devrait être revue afin que les grandes implantations commerciales puissent être*

facilement accessibles en transport en commun et ne génèrent pas de trafic automobile supplémentaire » ⁴⁶ (p. 86).

2.8.1.1 Les propositions d'IEW

Inter-Environnement a fait une série de propositions pour un meilleur encadrement du commerce en Wallonie ⁴⁷. Il s'agit tout d'abord de « doter la Région wallonne d'un document de référence en matière de développement commercial, affirmant clairement sa volonté de limiter les implantations de commerces en périphérie et de promouvoir le commerce dans les noyaux urbains. Cet objectif central doit être décliné en plusieurs sous-objectifs relatifs à la structuration du territoire, à l'accessibilité alternative à la voiture, à la mixité fonctionnelle ou à l'utilisation parcimonieuse du territoire... Ce document servira de cadre de référence pour la gestion des implantations, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale. Idéalement, cette stratégie de développement commercial devrait s'insérer dans le Schéma de développement de l'espace régional (SDER). »

IEW fait également des propositions opérationnelles :

- définir une zone centrale dans chaque commune et concevoir une « boîte à outils » permettant de favoriser l'implantation de commerces dans ces zones ;
- favoriser la réalisation de « schémas de développement commercial » à l'échelle locale c'est-à-dire communale ou, de préférence, à l'échelle du bassin de vie ou de l'agglomération. Les SDC s'appuieront sur une base de données reprenant les caractéristiques de chaque commerce. Ils concevront une stratégie spatialisée (définition de la zone centrale, statuts des différents noyaux commerciaux existants, parcours, etc.) ;
- instaurer un permis unique « urbanisme – socio-économique » et préciser les critères d'évaluation des demandes de permis. L'application de la directive Bolkenstein interdisant l'application de critères économiques, les critères devront se limiter au développement territorial. L'accessibilité par les modes alternatifs à la voiture (adaptée aux différents types de commerces) et l'utilisation parcimonieuse du sol (réutilisation des friches existantes, comblement des « dents creuses » dans la zone centrale) pourraient être les deux premiers critères utilisés ;
- réhabiliter une certaine tutelle commerciale sur les permis (qui dépendent actuellement des communes) avec notamment, à partir d'une certaine superficie, avis conforme du fonctionnaire délégué pour les communes qui n'ont pas établi de SDC.

On pourrait suggérer en outre le respect de la structure spatiale du SDER (pas de surfaces commerciales d'une superficie supérieure à x m² dans les communes non-pôles...).

2.8.2 ÉCONOMIE RESIDENTIELLE

Les travaux du professeur français Laurent Davezies ont amené à une prise de conscience (y compris au niveau européen) de l'importance de l'économie résidentielle. Cette dernière est une manière d'analyser le développement local en fonction des revenus qui sont amenés sur le territoire concerné par des personnes (ex. résidents travaillant ailleurs, touristes, retraités, etc.) et se distingue donc des analyses classiques basées sur le PIB. Le concept d'économie résidentielle peut notamment conduire à se poser des questions sur le dévelop-

⁴⁶ Accélérer la transition vers un développement durable, Rapport fédéral sur le développement durable, 2007, Task force développement durable, Décembre 2007, p. 86.

⁴⁷ Propositions de la Fédération pour un meilleur encadrement du développement commercial en Région wallonne, Inter-Environnement Wallonie, juin 2008.

pement équilibré du territoire régional. Il pourrait aussi remettre en cause les critères d'éligibilité des territoires, critères parfois trop exclusivement fondés sur le PIB.

Selon Davezies, le secteur basique ("activités de base") se décompose en "secteur basique productif privé" et "secteur basique résidentiel". Les activités locales induites sont appelées "domestiques".

- « *Le développement du secteur basique productif privé est fonction de la compétitivité locale (régionale, nationale, européenne ou mondiale), c'est-à-dire de la qualité avec laquelle sont mis localement en oeuvre les facteurs de production. La base privée fonctionne dans une économie de l'offre productive.*

Le développement du secteur basique résidentiel dépend de facteurs variés : la dynamique démographique (qui entraîne des emplois et des salaires publics), l'attractivité résidentielle ou touristique... La base résidentielle fonctionne dans une économie de l'offre résidentielle.

Le développement du secteur domestique dépend du développement du revenu d'origine basique et de la propension des ménages à consommer localement. Le secteur domestique fonctionne dans une économie de la demande »⁴⁸.

- L'économie résidentielle est également évoquée dans les *Scénarios pour le devenir du territoire européen* : « *Certaines grandes villes dont la base économique est obsolète perdent de la population tandis que des zones rurales compétitives sont de plus en plus en mesure d'attirer des retraités et des travailleurs indépendants en vue de développer davantage leur nouvelle 'économie résidentielle'.* » « *Les zones rurales situées à proximité étroite des zones métropolitaines devront assumer leur statut suburbain en développant leurs économies résidentielles, en fournissant des services aux zones métropolitaines (y compris les produits alimentaires biologiques et locaux) et en maintenant des systèmes durables de transport pour les migrations journalières et les loisirs. Un certain nombre de zones agricoles parmi les plus fertiles et les plus centrales devront alors trouver les moyens d'équilibrer leur dépendance croissante à l'égard d'une agriculture industrialisée et globalement concurrentielle avec les préoccupations environnementales et le maintien des facteurs de qualité de vie qui ont à l'origine attiré les gens (...).* » Dans une sorte de scénario idéal, le même document évoque également « *de nombreuses zones de vieilles industries* » qui seraient « *devenues des économies résidentielles avec les équipements de transport pour rejoindre d'autres zones* »⁴⁹.

2.9 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

« Protéger la population contre les risques naturels et technologiques » (Option IV.5)

Les mesures préconisées par le SDER concernent en premier lieu les inondations et les autres risques naturels (éboulements, karst, etc.) : il faut identifier les zones soumises à ces risques et y limiter la construction. Des mesures doivent également être prises pour limiter le risque de crues.

La prévention des risques technologiques et la gestion des déchets sont également abordées.

L'*Agenda territorial de l'UE*⁵⁰ fait de la gestion transeuropéenne des risques une de ses six priorités. Pour certains auteurs⁵¹, le thème du risque est devenu un axe majeur de préoccu-

⁴⁸ Nord-Pas-de-Calais 1975-2005, *Le grand tournant*, P. Veltz et L. Davezies, éd. de l'Aube, 2005 (pp. 110-113).

⁴⁹ *Scénarios d'évolution du territoire européen*, Projet ESPON 3.2, mai 2007. *Scénarios pour le devenir du territoire européen*, Projet ESPON 3.2, mai 2007, pp. 14, 57 et 60.

⁵⁰ *Agenda territorial de l'Union européenne. Vers une Europe plus compétitive et durable avec des régions diverses*, accepté à l'occasion de la Réunion informelle des ministres du Développement urbain et de la Cohésion territoriale le 24/25 mai 2007 à Leipzig.

pation sociale, même si nos sociétés sont apparemment beaucoup plus sûres qu'auparavant.

Les changements climatiques en cours vont avoir pour conséquence l'augmentation de certains risques (inondations, tempêtes).

Il ne semble pas exister en Wallonie une approche territoriale unique des différents types de risques et des réponses qui y sont apportées, comme c'est le cas par exemple en France (voir le site www.prim.net). Le SDER actualisé pourrait aborder cette nécessité.

Par ailleurs, les modifications du CWATUP ont intégré les prescriptions de la directive européenne 2001/42 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Certains passages du SDER doivent être actualisés en conséquence (notamment p. 151).

Par rapport au problème particulier des inondations, le Plan PLUIES énonce toutes les mesures convergentes à mener par les différentes compétences administratives. La question des risques karstiques fait aussi l'objet d'études de localisation (atlas du karst...). La prise en compte des risques parasismiques (« Eurocode 8 ») devrait être assurée par le biais d'un règlement d'urbanisme. En termes de risques technologiques, rappelons la législation en matière de sites SEVESO.

La question de l'inscription de ces zones dans le plan de secteur doit être confrontée avec leur caractère éventuellement évolutif.

L'éventuelle actualisation du SDER permettrait sa mise à jour sur ces différents aspects de la prévention des risques.

En matière de déchets, le Contrat d'avenir évoque la nécessité de mener une politique régionale pour les déchets industriels. D'une manière générale, il est nécessaire de mener une réflexion globale sur la spatialisation des équipements liés au traitement des déchets.

2.10 ATOUTS ECONOMIQUES

« Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte supra-régional » (Options V.1)

« Anticiper les besoins du développement économique et des entreprises » (Option V.2)

« Miser sur la recherche et l'innovation » (Option V.3)

Rappelons tout d'abord que le SDER n'est pas un plan économique : *« Le SDER ne se substitue pas à la planification économique régionale. Les mesures qu'il préconise concernent les aspects spatiaux de l'économie et des différents secteurs qui la composent »* (SDER, p.183). Au moment de la réalisation du SDER, il n'existait pas de plan économique pouvant servir de référence. Actuellement, on peut considérer que c'est le Plan Marshall qui remplit ce rôle. Il s'agit toutefois d'un plan « de législature », alors que le SDER n'est pas lié à une temporalité définie. Les rapports entre les deux documents devront donc être clarifiés.

Dans l'option V.1 « Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional », le SDER préconise de tirer parti des flux de personnes et de marchandises qui traversent la Wallonie et de son bon réseau de communication en développant des points d'accueil ou d'ancrage le long des eurocorridors (parcs d'affaires, parcs logistiques, parcs scientifiques proches des universités...). Il conseille également d'améliorer la polarisation et la qualité des entités urbaines et rurales pour y développer l'emploi. L'option V.2 porte

⁵¹ Voir par exemple *La société des risques*, J. Theys dans *L'aménagement en 50 tendances*, sous la direction de S. Wachter, L'Aube/DATAR, 2002, pp. 179 et s.

essentiellement sur le secteur de la logistique, pour lequel la conception d'une stratégie est réclamée. Le SDER y demande aussi une réflexion stratégique sur la localisation des zones d'activité économique. Dans l'option V.3 « Miser sur la recherche et l'innovation », il s'agit de développer les pôles d'excellence et les liens entre entreprises et universités.

2.10.1 POLES DE COMPETITIVITE ET CLUSTERS

A l'exception de la logistique, évoquée par ailleurs, les pôles de compétitivité du Plan Marshall n'ont rien de spatial, la notion de « pôles » étant plutôt liée aux domaines d'activité à encourager.

Leur développement dépend cependant en partie de leur localisation (notamment leur proximité par rapport aux grandes villes, aux universités...). Il aura aussi des conséquences spatiales que le SDER pourrait tenter de prévoir et d'organiser afin d'en maximiser les retombées⁵².

A une échelle plus large, les pôles de compétitivité sont importants pour le positionnement de la Wallonie par rapport aux régions voisines, qui ont parfois des projets concurrents.

2.10.1.1 Les pôles de compétitivité selon le Plan Marshall

« Un pôle de compétitivité peut être défini comme la combinaison d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques et privées engagés dans une démarche partenariale destinée à dégager des synergies autour de projets communs au caractère innovant. Ce partenariat s'organisera autour d'un marché et d'un domaine technologique et scientifique qui lui est attaché et devra rechercher la masse critique pour atteindre une compétitivité mais aussi une visibilité internationale.

La masse critique atteinte par cette concentration doit lui permettre de développer un cercle vertueux de croissance. Le rayonnement de ces pôles de compétitivité doit dépasser les frontières de la Région pour viser une taille critique à l'échelle européenne voire mondiale et constituer un moteur pour les exportations régionales comme pour l'attraction des investissements étrangers »⁵³.

2.10.1.2 Mise en réseau transfrontalière

L'union européenne préconise la mise en réseau des pôles de compétitivité par delà des frontières : *« L'analyse montre que les grappes régionales ont été principalement constituées jusqu'ici dans le cadre de contextes nationaux depuis le début des années 90. Comme résultat de la globalisation, de l'intensification de la concurrence entre les régions et du besoin d'utiliser durablement les ressources, la nécessité de stimuler les pôles de compétitivité à travers les frontières s'impose de plus en plus. De plus, un changement de paradigme s'impose : il ne s'agit plus de garantir la loyauté au sein du système mais d'accompagner les grappes afin de les rendre compétitives sur le plan mondial. Les acteurs nationaux ont un rôle stratégique majeur à jouer pour faciliter la constitution de réseaux. En outre, un autre changement semble indispensable : il faudrait cesser de subventionner les pauvres et investir plutôt dans les potentiels élevés. A cet égard, les lignes d'action suivantes devraient être mises au point entre 2007 et 2010 : promouvoir les regroupements (trans)nationaux d'activités compétitives et innovantes en renforçant l'identité internationale et la spécialisa-*

⁵² Le SDER de 1999 évoque des « pôles d'excellence » aux pp. 191-192. Ce sont le pôle aéronautique, le pôle « métal », le pôle spatial et l'agrobiopôle.

⁵³ *Les actions prioritaires pour l'avenir wallon* (« Plan Marshall »), 2005, p. 4.

tion des villes et des régions et en identifiant les priorités à donner à la coopération et aux synergies dans les investissements »⁵⁴.

2.10.1.3 Régions frontalières⁵⁵

Depuis l'adoption de la stratégie de Lisbonne, les régions et pays de l'UE ont intégré la 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. (...) »

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

Quelques exemples :

- le pôle sciences du vivant a des homologues dans les régions du Nord-Pas-de-Calais et de Bruxelles ainsi que du côté néerlandais et dans la région d'Aix-la-Chapelle ;
- le pôle agroalimentaire a été retenu par la Flandre, le Limbourg néerlandais, le Nord-Pas-de-Calais et surtout les régions de Picardie et de Champagne-Ardenne ;
- pour le pôle transport-logistique, c'est sans doute avec le Nord-Pas-de-Calais et la Flandre que des liens seraient à rechercher ;
- le pôle ingénierie mécanique peut développer des liens avec la Flandre, Aix-la-Chapelle, voire avec la France ; le pôle aéronautique et aérospatial « est, selon nous, celui qui se prête le moins à des collaborations avec les régions voisines ».

Par ailleurs, « 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 ».

Le Grand-Duché de Luxembourg n'a pas encore défini ses pôles de compétitivité, mais les domaines choisis pour le développement de son université peuvent probablement être considérés comme des indications à cet égard : il s'agit de la sécurité et la fiabilité en informatique, de la science des matériaux et de la science de la vie.

2.10.2 ZONES FRANCHES

Le Plan Marshall comporte des décisions qui ont une composante spatiale plus manifeste que celle des pôles de compétitivité : il s'agit des zones franches locales dans les zones en reconversion économique et des zones franches locales dans les zones rurales défavorisées.

Deux questions paraissent devoir être posées relativement à ces nouveaux outils :

- s'agit-il de projets de législation ou plus structurels ?
- sont-ils en convergence ou en contradiction avec les pôles du SDER ?

⁵⁴ L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne. Vers une cohésion territoriale européenne plus forte au regard des ambitions de Lisbonne et de Göteborg. Document de référence pour l'Agenda territorial de l'Union européenne, 2007, § 164.

⁵⁵ Note finale de l'expertise « Plans stratégiques des régions frontalières », 2007.

La définition de « pôles » dans la structure spatiale du SDER, rappelons-le, a notamment pour objectif d'éviter une dispersion des activités sur l'ensemble du territoire, dispersion qui serait à la fois peu efficace et nuisible au cadre de vie. Or si les zones franches « urbaines » sont dans leur toute grande majorité des pôles (ou leur périphérie immédiate), les zones franches « rurales » ne correspondent que très partiellement (17 / 52) aux pôles du SDER.

Pour les zones franches rurales sans pôle, les mesures de défiscalisation et d'aides proposées ne pourraient être intégrées dans l'esprit du SDER que dans la mesure où elles participent au renforcement des centres existants et où elles ne favorisent pas l'implantation d'entreprises ou de groupes d'entreprises de trop grande importance. Par ailleurs, des entreprises bien localisées et visant certains créneaux d'activités pourraient prendre part à la dynamique des « pays » préconisée en milieu rural.

On notera toutefois que si l'impact de ces « zones franches » pourra parfois être important au niveau local, il risque peu de bouleverser la structure spatiale wallonne et ne devrait donc pas conduire à modifier celle-ci dans le SDER.

2.10.3 LOGISTIQUE

Le SDER mettait fortement l'accent sur la logistique, qui est également considérée comme l'un des pôles de compétitivité du Plan Marshall. Les aspects économiques du développement de ce secteur devraient être complétés par une réflexion dans le cadre du développement durable.

En termes d'aménagement du territoire, en effet, la multiplication des activités de logistique pose des problèmes relatifs à l'usage parcimonieux du sol (il s'agit d'activités qui nécessitent de grands espaces pour générer peu d'emplois à l'hectare).

En termes d'environnement et notamment d'émissions de GES, les effets dépendent des modes utilisés et de l'intermodalité offerte, sachant que le train et la voie d'eau devraient être favorisés. Les terrains proches des voies d'eau et des lignes de chemin de fer devraient être réservés aux activités qui utilisent ces modes de transport.

Parallèlement, le renchérissement annoncé du pétrole risque de poser de sérieux problèmes ces prochaines années au secteur logistique, principalement dans sa composante routière.

Ces problèmes devraient être abordés dans le SDER actualisé. A l'heure actuelle, toutefois, il ne semble pas y avoir de politique explicite et unique en matière de logistique en Wallonie.

La position par rapport au projet de schéma logistique (Schéma de développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région wallonne) devrait être précisée.

- « Pour améliorer son attractivité, il est impératif que la région (...) développe une stratégie de complémentarité par rapport aux hubs voisins d'Anvers, de Dourges et de Venlo. La province de Luxembourg mise également sur le développement de la logistique en investissant dans la plateforme logistique du Centre-Ardenne. Par ailleurs, la stratégie à développer doit être conçue au niveau wallon afin d'éviter toute concurrence stérile avec le Hainaut qui bénéficie également d'un positionnement avantageux »⁵⁶.

⁵⁶ Programme opérationnel « Compétitivité régionale et emploi » Wallonie, Intervention FEDER 2007-2013, Gouvernement wallon, novembre 2007, p. 53.

2.11 AGRICULTURE

« Conforter et développer des filières d'activités économiques » (Option V.4)

Pour assurer la consolidation de l'agriculture, le SDER préconise de :

- gérer la diversité des espaces ruraux (politiques d'aide, lutte contre la pression urbanistique, boisement des terres agricoles...);
- consolider l'agriculture comme facteur de développement (diversification) et élargir les filières (transformation et la commercialisation, horticulture, biocarburants, bio, terroirs, loisirs...).

Différentes évolutions ou nouvelles politiques pourraient donner lieu à certaines modifications du SDER actuel :

- les effets souhaités ou prévisibles des nouvelles orientations de la PAC ;
- les mesures du Plan wallon de développement rural 2007-2013 (voir ci-dessous) ;
- l'évolution de la demande vers plus de sécurité alimentaire, traçabilité, produits « bios », labels... ;
- la poursuite de tendances déjà évoquées dans le SDER comme l'importance de l'environnement ou la croissance de la diversification des activités ;
- le souhait d'améliorer le développement économique des zones rurales (attractivité, spécificité, accessibilité, qualité) ;
- les actions pilotes transcommunales de développement rural.

Comme ses homologues des régions voisines, le SDER actualisé pourrait également prendre en compte les volets environnementaux et paysagers de l'agriculture⁵⁷.

Le programme et les actions Leader+ devraient y être présentés (voir à ce sujet le site <http://ec.europa.eu/agriculture/rur/lederplus/intrfr.htm>).

En outre, la transition énergétique et le changement climatique, de même que la mondialisation, constituent des enjeux majeurs dont les effets sur l'agriculture wallonne devraient être étudiés pour l'actualisation du SDER.

2.11.1 AGRICULTURE, CLIMAT ET TRANSITION ENERGETIQUE

« Sans or noir, impossible de faire tourner les machines agricoles et de transporter les produits ou les matières premières mais, surtout, impossible de synthétiser les intrants – engrais, herbicides et pesticides – provenant de l'industrie pétrochimique. (...) Même si le biologique permettait un rendement équivalent, le transport des produits de la ferme vers l'assiette du consommateur reste un problème déterminant. L'agriculture du futur sera donc plus que probablement locale »⁵⁸.

Les conséquences de l'augmentation des prix pétroliers et gaziers sur les productions agricoles devraient être abordées dans le SDER (croissance des prix des engrais et pesticides, du chauffage des serres, etc.). Il est vraisemblable qu'on assistera à terme à une réorientation des productions vers celles qui sont le moins dépendantes de ces énergies.

⁵⁷ « En regard de certains schémas des régions voisines, le SDER est muet quant aux volets environnementaux et paysagers. Il y manque en effet des préconisations, d'une part, quant au respect des paysages et des équilibres écologiques devant accompagner le maintien et le développement des activités agricoles, d'autre part, quant au rôle que peut jouer ce secteur dans la préservation de paysages ruraux, par exemple via des formes d'élevage intensif. » *Plans stratégiques des régions frontalières*, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, septembre 2006 et juin 2007, p. 17.

⁵⁸ *La faim du pétrole*, J.P. Geets et J. Van Rossom, dans *Research*, magazine de l'espace européen de la recherche, numéro spécial, avril 2008 (<http://ec.europa.eu/research>).

Parallèlement, l'essor des biocarburants (voir plus haut le chapitre sur les énergies renouvelables) et la chimie verte induiront une demande toujours croissante en terres agricoles. Selon certaines études européennes, ces productions pourraient concerner des superficies agricoles très importantes. Une concurrence en termes d'usages du sol pourrait donc intervenir entre l'agriculture à finalité alimentaire et l'agriculture à finalité énergétique.

A plus long terme, il est possible qu'on constate un report de certaines productions agricoles vers le nord de l'Europe en raison du manque d'eau dans les régions du sud, ce qui se traduirait par une demande en terrains dans nos régions.

L'ensemble de ces facteurs laisse prévoir une réorientation de l'agriculture vers des productions plus « biologiques » et moins intensives, vers des circuits plus courts (locaux) du producteur au consommateur et vers une alimentation moins carnée. Cette perspective plaide pour une protection accrue des terres agricoles proches des villes et donc, à nouveau, pour une lutte plus efficace contre l'étalement urbain. Ces perspectives devraient être traduites dans le SDER actualisé.

2.11.2 LES « PERSPECTIVES » DE L'OCDE ET DE LA FAO

La hausse des prix énergétiques est l'un des facteurs de la montée des prix des denrées alimentaires, à côté d'autres facteurs comme la croissance de la demande, la baisse des stocks, les conditions météorologiques défavorables ces dernières années dans les grandes régions de production céréalière, la diminution de la qualité des sols et des réserves en eau ou encore la concurrence des biocarburants, cette concurrence constituant un facteur nouveau non négligeable. A plus long terme, l'offre agricole est confrontée à des incertitudes et à des obstacles quant à la superficie des nouvelles terres susceptibles d'être mises en culture.

« Ces dernières années, la hausse des revenus a été forte et généralisée, malgré un ralentissement de l'économie américaine et certains cas de mauvaises performances économiques. Il en résulte une hausse du revenu par habitant dans de nombreux pays, y compris dans de nombreux pays non membres de l'OCDE. Les éditions précédentes des Perspectives soulignaient que les hausses de revenus étaient associées à une plus grande demande de denrées alimentaires, et constataient que la demande se tournait vers des produits d'élevage, à savoir la viande et les produits laitiers ainsi que vers les fruits et les légumes, se détournant des cultures vivrières. Mais elles peuvent aussi avoir d'autres implications : une demande moins élastique, et la création de nouveaux liens entre les prix de l'énergie et les marchés des matières premières agricoles et des denrées alimentaires.

La hausse des revenus tend à être concomitante à l'urbanisation. Souvent, les pays qui connaissent le taux de croissance le plus élevé sont aussi ceux qui connaissent un exode rural. Étant donné le fait que la population quitte les centres ruraux de production alimentaire et qu'elle devient plus dépendante de l'infrastructure des pays et des villes pour acheminer les denrées alimentaires dans sa région, la chaîne de commercialisation reliant la production de marchandises et la consommation d'aliments s'adapte. Ces changements peuvent donner lieu à des temps de transport plus longs, à une réfrigération des produits, et à d'autres activités dont les coûts varient en fonction des prix de l'énergie, de même que les salaires et d'autres coûts eux-mêmes indirectement affectés par le prix de l'énergie. Bref, quand le revenu augmente, c'est le prix du pétrole et de l'énergie qui détermine de plus en plus le prix des denrées alimentaires, indépendamment du prix des matières premières agricoles. »⁵⁹

⁵⁹ Perspectives agricoles de l'OCDE et de la FAO 2008-2017, Synthèse, <http://www.fao.org/es/esc/mon/ecg/550/fr/AgOut2017F.pdf>, pp. 52-53. Voir aussi pp. 9-11.

2.11.3 LE PROGRAMME WALLON DE DEVELOPPEMENT RURAL 2007-2013 (2007)

Adopté en 2007, ce programme ⁶⁰ comporte quatre axes principaux :

Axe 1 : Amélioration de la compétitivité des secteurs agricole et forestier : notamment : favoriser la création de valeur ajoutée, développer le secteur agro-alimentaire et les bioénergies.

Axe 2 : Amélioration de l'environnement et de l'espace rural : complémentarité avec l'environnement, zones de haute valeur naturelle, biodiversité, paysages... Notamment : 50.000 ha de cultures énergétiques en 2010 contre 2.641 ha en 2005, 10 % de la SAU consacrés à l'agriculture biologique en 2015 contre 2,7 % en 2004.

Axe 3 : Qualité de la vie en milieu rural et diversification de l'économie rurale : notamment : développement d'activités non agricoles, agrotourisme, services, patrimoine, ateliers collectifs privés...

Axe 4 : Leader : amélioration de la gouvernance et du potentiel de développement endogène. Critères des GAL : 150 hab./km², passe de 2 à 3 communes sauf pour les GAL existants dont la situation ne permet pas un élargissement, entre 10.000 et 50.000 hab., max. 15 GAL.

2.12 FORET

« Conforter et développer des filières d'activités économiques » (Option V.4, suite)

Les mesures proposées par le SDER de 1999 pour promouvoir une gestion et une mise en valeur différenciées de la forêt sont les suivantes :

- gestion diversifiée des peuplements et soutien aux entreprises de transformation-valorisation du bois ;
- promotion de l'utilisation du bois dans la construction ;
- développement des autres rôles de la forêt (chasse, bois de chauffage ou énergies renouvelables, loisirs, sports).

En matière de sylviculture, il ne paraît pas y avoir eu depuis lors d'évolution vraiment importante, excepté, à terme, la perspective de l'exploitation de la biomasse à des fins énergétiques (voir plus haut).

Par ailleurs la nouvelle législation sur la circulation en forêt pourrait éventuellement être évoquée dans le SDER actualisé (cf. p. 95 du texte actuel).

Il serait souhaitable d'ajouter également dans le SDER des objectifs concernant la fonction écologique de la forêt, fonction « à laquelle la plupart des document voisins traitant de cette thématique (...) font référence. Un autre élément absent du SDER concerne l'extension des surfaces forestières » ⁶¹.

⁶⁰ La stratégie pour le programme wallon de développement rural 2007-2013, Plan régional stratégique, Région wallonne, 51 pp.

⁶¹ Plans stratégiques des régions frontalières, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, septembre 2006 et juin 2007, p. 17.

2.13 TOURISME

« Conforter et développer des filières d'activités économiques » (Option V.4, suite)

Le SDER propose de valoriser et structurer le secteur du tourisme au moyen notamment des mesures suivantes :

- valoriser le patrimoine touristique wallon, renforcer l'attrait des pôles et points d'appui touristiques et des sites de notoriété internationale ;
- structurer les éléments touristiques par terroirs ou itinéraires ;
- maximiser les synergies et mettre en place des éléments « catalyseurs » (maisons du tourisme).

Avec l'augmentation du temps libre, et en particulier la croissance du nombre de retraités, le tourisme et les loisirs constituent certainement un secteur d'avenir. De plus, à plus ou moins long terme, il est vraisemblable que l'augmentation des prix des carburants débouchera sur une intensification du tourisme « de proximité », les déplacements lointains devenant hors de prix⁶². La Wallonie, qui est un des poumons verts de l'Europe du Nord-Ouest, pourrait donc voir son secteur touristique prendre de l'importance, d'autant plus que le réchauffement climatique jouerait en sa faveur⁶³.

Les tendances qu'on peut déjà relever sont l'évolution vers un tourisme plus personnalisé (par opposition au tourisme de masse) et la mise en place de nouvelles formules variées (tourisme-aventure, tourisme fluvial, tourisme urbain, etc.).

Un bémol toutefois : à plus long terme, la raréfaction de l'énergie pourrait se traduire par une diminution du temps libre et donc des loisirs et du tourisme.

Par ailleurs et à plus court terme, une problématique qui se développe depuis quelques années est celle des loisirs de plein air tels que les sports moteurs, qui peuvent être très perturbants pour le milieu rural et nécessiteraient un encadrement législatif (N.B. ici également, le prix de l'énergie pourrait intervenir à moyen terme pour réduire ce problème).

Ces nouveaux enjeux justifient probablement une mise à jour du chapitre du SDER consacré au tourisme. Ce chapitre devait être étendu aux loisirs, la distinction entre les deux n'étant souvent pas relevante.

2.13.1 « GOUVERNEMENT THEMATIQUE » SUR LE TOURISME

Le 1^{er} mars 2007, le Gouvernement wallon a pris un certain nombre de décisions concernant le développement touristique⁶⁴. Les axes principaux qui ont été choisis sont les suivants :

- miser sur le triptyque proximité – dépaysement – qualité/prix ;
- travailler sur la base de quatre filières : la découverte (tourisme urbain, culturel et thématique), la détente (tourisme à la campagne et activités spécifiques), les activités de pleine nature (pratiques douces, sports spécifiques) et le tourisme d'affaires (congrès, séminaires et « incentives ») ;
- valoriser les atouts de la Wallonie : mise en lumière des ponts et bâtiments classés, promotion et gestion des parcs et jardins exceptionnels, valorisation des abbayes (création d'une « route des abbayes ») ;
- propreté, information, professionnalisation, labels, formation.

⁶² Voir les *Scénarii d'évolution du territoire européen*.

⁶³ Voir *Impact des changements climatiques en Belgique*.

⁶⁴ Sur la base d'un communiqué de presse du Gouvernement.

2.14 MOBILITE ⁶⁵

« Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité » (Objectif VI)

Le SDER préconise d' « Intégrer la région dans les réseaux transfrontaliers » (Option VI.1), ce qui nécessite la réalisation de divers chaînons manquants et autres travaux.

L'option VI.2 « Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie » réclame une approche plus cohérente des liens entre aménagement (localisations) et mobilité ainsi que la réalisation de plans de mobilité.

Pour « Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie » (Option VI.3), il faut réduire la circulation en freinant la dispersion des fonctions en périphérie et en rapprochant les fonctions complémentaires, et accorder la priorité aux modes les moins nocifs pour l'environnement.

Enfin, l'option VI.4 « Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales » énumère un certain nombre de mesures d'échelle plus locale.

Ces options et mesures restent d'actualité. La liste des infrastructures à réaliser ou à achever doit bien entendu être actualisée ⁶⁶.

Certains passages du SDER devraient être mis à jour pour rendre compte des progrès réalisés et des nouveaux outils mis en place pour maîtriser la mobilité, mais aussi pour évoquer les enjeux nouveaux en la matière. La mobilité est en effet l'un des aspects majeurs non seulement de la qualité du cadre de vie et de la préservation du climat (les émissions de gaz à effet de serre dues au transport sont en croissance continue), mais aussi de l'économie. Par le biais des transports notamment, cette dernière est extrêmement sensible aux prix pétroliers, ce qui laisse prévoir des restructurations et des relocalisations qu'il serait utile d'anticiper ⁶⁷.

Rappelons par ailleurs (voir plus haut le chapitre Economie) qu'une nouvelle approche de l'avenir du secteur logistique, intégrant la prise en compte des impératifs environnementaux et de développement durable, mais aussi les perspectives énergétiques (pic pétrolier) semble nécessaire.

Voir également le chapitre « Energie et climat ».

⁶⁵ L'actualisation du Plan wallon de mobilité ne semble pas à l'ordre du jour, et le projet de Plan fédéral de mobilité durable ne semble pas d'actualité non plus. Pourtant, un plan global de mobilité permettrait d'aborder des enjeux tels que la réorganisation du réseau de chemin de fer passagers, qui est probablement un des défis auxquels la Wallonie sera confrontée dans les années à venir.

⁶⁶ Actualisation des « chaînons manquants » : voir le « Gouvernement thématique 'mobilité' » du 19 avril 2007.

⁶⁷ « Il faut aussi constater que si certains secteurs ont réagi aux deux premiers chocs pétroliers par une diversification de leurs approvisionnements énergétiques (centrales électriques mais aussi industries), les transports restent quant à eux extrêmement consommateurs de pétrole. La route dépend presque exclusivement de ce combustible et on voit difficilement quelle alternative pourrait rapidement le remplacer. Le transport routier est aujourd'hui le secteur le plus 'accro' au pétrole, c'est aussi celui où les consommations croissent le plus vite et c'est là où les possibilités de substitution sont les plus faibles.

Certains rêvent pourtant de remplacer le pétrole par des agrocarburants mais cela risque bien de fragiliser dangereusement toute la sécurité alimentaire mondiale. D'autres imaginent que l'hydrogène (produit à partir d'énergie nucléaire ou renouvelable) sera le combustible universel de demain ou... d'après-demain. Cela demanderait en effet des percées technologiques majeures et une modification profonde du parc automobile et de l'ensemble de l'industrie dont elle dépend (pensons uniquement à tout le réseau de stations-services qui devrait totalement transformé, ...) sans compter que cela demanderait de développer de façon prodigieuse le nucléaire et/ou le renouvelable. »

<http://www.icedd.be/atlasenergie/pages/atlas.asp?article=fpettx01>

- « Les développements attendus en matière d'efficacité énergétique et/ou de substitution au pétrole ne laissent pas encore entrevoir de perspectives de nature à enclencher à court / moyen termes une tendance lourde d'améliorations proportionnées à la taille du défi environnemental, social et climatique, il est donc inévitable de réfléchir aux moyens de :
 - réduire la demande de mobilité ;
 - susciter un transfert modal vers les modes les moins émetteurs de GES. »⁶⁸

2.14.1 MESURES GENERALES FAVORISANT LE REPORT DE MODE

Si la mesure la plus évidente pour maîtriser la mobilité est d'empêcher la dispersion de l'habitat et des activités, d'autres mesures relevant de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire ont été proposées notamment par la CPDT⁶⁹. Il s'agit par exemple de la restriction du nombre de places de stationnement sur le lieu de travail, des plans de transport d'entreprises, de la mesure de l'accessibilité des lieux, de la création de centres de distribution urbaine, d'une politique de réaffectation des quartiers de gare, etc. Les politiques favorisant les modes doux (notamment la préservation des chemins et sentiers), les solutions alternatives (taxis ruraux, covoiturage, voitures partagées, etc.), l'attractivité des gares et l'intermodalité sont également importantes. Le SDER actualisé pourrait aborder ces différentes mesures, qui sont pour la plupart évoquées dans les documents stratégiques récents, notamment le Plan Air-Climat.

2.14.1.1 Printemps de l'Environnement

Deux mesures du Printemps de l'Environnement vont dans le sens d'un encouragement au report de mode :

« **Mesure 30** : Tirer des résultats du diagnostic des déplacements domicile-travail des bonnes pratiques à mettre en oeuvre par les entreprises et les autorités (bien que les sociétés de transports publics utilisent déjà certaines données).

- *Description de la mesure* : Le premier diagnostic des déplacements domicile-travail de 2004 a permis de collecter de nombreuses données. Des analyses globales ont été effectuées et largement diffusées par le SPF M&T. Des analyses approfondies par secteur d'activité seraient nécessaires pour entamer ensuite, par secteur, des discussions sur les mesures à promouvoir et à mettre en oeuvre pour les déplacements domicile-travail. Ces analyses pourraient être effectuées par le SPFM&T directement ou en sous-traitance, moyennant des budgets à affecter au SPFM&T.
- *Position des stakeholders* : Consensus.
- *Engagement politique* : Le secrétaire d'état à la mobilité proposera une analyse détaillée des résultats du diagnostic des déplacements domicile-travail. Le diagnostic doit être plus qu'un instrument statistique, on doit en tirer également des conclusions concrètes. Une façon de le faire est de mettre les bonnes pratiques qui ont été détectées en guise d'exemple sur le site du SPF.

Mesure 43 : Concertation et cohérence des plans de mobilité à tous les niveaux de pouvoirs.

- *Description de la mesure* : Chaque Région dispose de son plan de mobilité [(?)] qui est élaboré notamment en tenant compte du contrat de gestion de la SNCB. Il y a toutefois un intérêt à améliorer la concertation sur deux points :

⁶⁸ Plan Air-Climat adopté par le Gouvernement wallon le 14 mars 2008, <http://air.wallonie.be>, p. 53.

⁶⁹ Voir CPDT *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, ainsi que l'étude non publiée sur les potentialités des quartiers de gare (Rapport final de septembre 2005).

- *La mise en commun des différents plans et l'identification des mesures convergentes et divergentes ;*
- *La définition de mesures communes pour traiter les problèmes de mobilité de/vers et aux alentours de la Région de Bruxelles-Capitale.*
- *Position des stakeholders : Lors des ateliers du Printemps de l'environnement, les stakeholders se sont prononcés en faveur d'une plus grande concertation entre les différents niveaux de pouvoirs en matière de mobilité.*
- *Engagement du politique : Les Ministres régionaux et le secrétaire d'état à la mobilité se sont engagés à améliorer les convergences entre les plans régionaux et les mesures prises au niveau fédéral (en particulier au niveau de la fiscalité), afin d'aboutir à une plus grande concertation et cohérence des projets de mobilité au niveau belge. En particulier, des solutions concertées et cohérentes entre les différents niveaux de pouvoir seront proposées pour résoudre les problèmes de mobilité de/vers et aux alentours de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces solutions et les actions qui en découlent demandent une cohérence nationale et seront donc traitées en CIMIT. »*

2.14.1.2 Régions frontalières ⁷⁰

« 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. (...) 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. »

L'actualisation éventuelle du SDER pourrait particulièrement s'inspirer d'une annexe du Programme directeur d'aménagement du territoire du Grand-Duché de Luxembourg, consacrée à l'Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (concept intégré des transport et du développement spatial).

2.14.2 CHEMIN DE FER

Depuis la réalisation du SDER, le projet de RER a considérablement avancé. Il s'agit d'un projet structurant qui devrait être intégré dans le commentaire de la structure spatiale (aires métropolitaines, eurocorridors). Il renforce en effet cette structure.

Deux autres changements majeurs sont en cours concernant le rail :

- on constate un important « retour au rail » (+ 5 % d'usagers chaque année, le niveau atteint en 2005 dépasse celui des années 60) ;
- les perspectives de privatisation se doublent d'une possibilité de régionalisation : il est donc crucial pour la Wallonie de définir ses priorités quant aux lignes régionales ou locales et aux gares ou points d'arrêt à maintenir ou à renforcer. Le SDER actualisé devrait rendre compte de ces priorités.

Les priorités majeures de la Wallonie concernant notamment EurocapRail, la dorsale wallonne, la gare de Gosselies, les liaisons transfrontalières, etc. devraient bien entendu également être clairement affirmées dans le SDER.

⁷⁰ *Plans stratégiques des régions frontalières*, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, juin 2007, p. 19.

2.14.2.1 Printemps de l'Environnement

Le Printemps de l'Environnement a adopté une mesure pour la croissance du rail :

« **Mesure 25** : Soutenir une croissance du rail de 3,8% par an (pour les voyageurs en service intérieur)

- Description de la mesure : Les mesures proposées par le GM3 portent sur :
 - L'amélioration de l'offre de trains, notamment autour des grandes villes – y compris création/réouverture de certaines gares ;
 - Augmentation de l'offre de 10 % minimum ;
 - Etudier l'amélioration de l'offre de trains dans le temps. Introduire des formes d'exploitation légère (lightrail, ...) ;
 - Fixer des objectifs de qualité et piloter cette qualité ;
 - Améliorer l'intermodalité, avec les transports publics STIB, De Lijn, TEC, la voiture et le vélo (par exemple installation de parkings vélos sécurisés, révision du tarif pour transporter le vélo dans le train) ;
 - Développer des services pour les voyageurs : parkings de transit, magasins et crèches dans les gares, check-in dans certaines gares ;
 - Mettre en place des mesures d'accompagnement : politique de stationnement, ... ;
 - Assurer la continuité du service public.
- Position des stakeholders : Consensus sur ces mesures mais 3,8% par an n'est pas suffisant pour amener un réel report modal depuis la voiture et cela nécessite d'utiliser les ressources financières existantes de façon rationnelle et optimale.
- Engagement politique :
 - Toutes les mesures proposées qui concernent la SNCB seront évaluées dans le cadre du contrat de gestion qui a été approuvé.
 - En ce qui concerne le lightrail, une étude de faisabilité a été réalisée. Sur base de cette étude, des propositions seront faites par le secrétaire d'état en concertation avec les Régions pour lever les problèmes et avancer vers ce type de transport. »

2.14.2.2 Régions frontalières ⁷¹

Le SDER actualisé devra prendre en compte plusieurs projets ferroviaires des régions frontalières :

- le projet Ijzeren Rijn (Rhin d'Acier) de la Région flamande est en contradiction avec les options du SDER et de la RW. Ce projet vise à relier directement Anvers à la Ruhr en passant par le nord de la Campine et le Limbourg néerlandais. Il entraînerait une chute du trafic sur l'axe ferroviaire marchandises Anvers – Lierre – Hasselt – Tongres – Montzen – Aix-la-Chapelle (cf. projet de structure spatiale) ;
- la Région de Champagne-Ardenne évoque dans son SRADT le souhait de rouvrir la ligne Dinant-Givet. Ce projet (que le SDER n'envisage pas mais qui ne contredirait pas sa logique) paraît toutefois avoir peu de chances de se réaliser vu la faible densité de population et les flux peu élevés de travailleurs transfrontaliers dans cette zone ;
- l'achèvement en juin 2007 du tronçon de la ligne TGV Est entre Paris et Metz va attirer les Wallons du sud de la région et entraîner une légère baisse du Thalys Paris via dorsale wallonne.

⁷¹ Plans stratégiques des régions frontalières, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, septembre 2006 et juin 2007.

2.14.3 TRANSPORTS EN COMMUN (BUS)

Le rôle actuel et potentiel des TEC dans la maîtrise de la mobilité est peu abordé dans le SDER de 1999. Ce point pourrait être développé dans l'actualisation éventuelle, surtout si l'on considère que les TEC sont amenés à jouer un rôle de « manager de la mobilité ».

2.14.4 TRANSPORT FLUVIAL

Le SDER accorde la première priorité au transport fluvial dans le transport des marchandises. Il serait intéressant de montrer dans quelle mesure ce mode a progressé depuis lors et quels projets visent à le renforcer (infrastructures portuaires, dragage et gestion des boues, suppression des droits de navigation, etc.).

La position par rapport aux « 21 mesures pour la promotion et le développement de la voie d'eau » devrait être précisée.

2.14.5 AEROPORTS

L'actualisation des passages portant sur la politique aéroportuaire est nécessaire, bien que les grandes lignes du SDER de 1999 semblent encore valables aujourd'hui.

Il paraît cependant difficile de faire des prévisions à long terme sur l'évolution du trafic aérien en raison des mesures de protection du climat (taxations éventuelles) et surtout de la croissance des prix de l'énergie.

- « Si la prévision d'une augmentation ininterrompue des prix des produits pétroliers se confirme, cela pourrait affecter tant les activités des compagnies aériennes à bas prix que l'accès aux aéroports par les véhicules de tourisme ». « Les effets négatifs de la croissance du trafic aérien ainsi que l'augmentation des prix de l'énergie requerront un passage à des modes de transports plus intégrés et plus efficaces en termes énergétiques »⁷².

2.14.6 TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION

Il semble que les TIC en eux-mêmes n'aient pas d'effet identifiable sur l'aménagement et l'utilisation de l'espace. L'accessibilité aux réseaux est un autre aspect de la question.

Le passage du SDER de 1999 sur le réseau « WIN » (pp. 201-202) devrait être actualisé.

- Les nouvelles technologies de l'information et de la communication « n'ayant pas en soi d'effet identifiable sur l'aménagement et l'utilisation de l'espace (...) tendront à renforcer les évolutions spontanées (concentration, ségrégation, étalement urbain) que les politiques cherchent précisément à infléchir, contrecarrer, faire évoluer »⁷³.

2.15 PATRIMOINE BATI

« Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti » (Option VI.1)

Les mesures du SDER de 1999 concernant le patrimoine bâti portent sur sa protection et sa valorisation, qui passe notamment par l'aménagement des espaces publics et constitue un

⁷² Programme opérationnel Objectif 3 Coopération territoriale transnationale Europe du Nord-Ouest (ENO) (www.nweurope.org/page/document.php?p=182), p. 32.

⁷³ L'aménagement en 50 tendances, sous la direction de S. Wachter, L'Aube/DATAR, 2002, p. 145

facteur d'attractivité des centres, ainsi que sur la production d'un patrimoine contemporain de qualité

En dehors de la suppression des périmètres de protection de biens classés du plan de secteur (auxquels le SDER fait allusion p. 210), il ne semble pas y avoir eu depuis lors de modification de la politique de protection du patrimoine bâti *stricto sensu*, et en particulier du classement.

La liste des biens reconnus comme patrimoine mondial de l'UNESCO (cf. SDER p. 211) doit être actualisée. La publication en cours de l'inventaire « Patrimoine architectural et territoires de Wallonie » devrait être signalée.

L'augmentation sensible du nombre de périmètres où sont applicables les règlements d'urbanisme couvrant les zones protégées en matière d'urbanisme (RGBZPU) et en site rural (RGBSR) a donné une nouvelle actualité à ces deux outils. Cela devrait être expliqué et mis en évidence dans le SDER actualisé (cf. SDER actuel pp. 210 et s.).

Comme le montrent ces deux derniers points, la notion de patrimoine s'étend aujourd'hui aussi à la reconnaissance d'un urbanisme de qualité. Le SDER actualisé devrait mettre en évidence cette évolution et ses conséquences.

2.16 PATRIMOINE NATUREL

« Protéger et développer le patrimoine naturel » (Option VII.2)

Le chapitre du SDER portant sur le patrimoine naturel aborde les sites de grand intérêt biologique, notamment Natura 2000, mais aussi les mesures à prendre pour permettre aux espèces animales et végétales de se développer sur l'ensemble du territoire.

2.16.1 NATURA 2000 ET RESEAU ECOLOGIQUE

La version actuelle du document évoque déjà la mise en place du réseau des sites « Natura 2000 ». Depuis lors, 231 sites couvrant 13 % du territoire wallon ont été repris sous ce statut. La mise en œuvre concrète (reconnaissance officielle, mesures de gestion...) est en cours. Les passages du SDER relatifs à Natura 2000 doivent être actualisés (cf. par exemple p. 213). Il est notamment nécessaire de préciser combien la mise sous statut Natura 2000 peut donner lieu à des mesures de gestion appliquant des niveaux de protection très différents, ce qui rend difficile leur traduction éventuelle dans les affectations du sol.

Une stratégie nationale sur la biodiversité ⁷⁴ a été adoptée en 2006. On y évoque un réseau cohérent et transfrontalier de zones protégées, tout comme diverses mesures générales de préservation des écosystèmes hors des zones les plus intéressantes.

Voir aussi <http://natura2000.wallonie.be>

2.16.1.1 Plans stratégiques des régions frontalières

La plupart des 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, ceintures vertes, milieux aquatiques, etc. Cette politique correspond à ce qui est préconisé dans l'Agenda territorial de l'UE.

⁷⁴ Stratégie nationale de la Belgique pour la biodiversité 2006-2016, adoptée le 26 octobre 2006 http://vip.biodiv2010.be/fr/images/stories/biodiversite/belgian%20biodiversity%20strategy_fr.pdf.

On trouve également dans certains schémas voisins l'objectif de recréer un maillage vert au cœur et dans le pourtour des tissus urbains denses (fonction paysagère, fonction sociale et utilitaire (déplacements) et fonction écologique), notamment pour contribuer à l'amélioration du cadre de vie urbain et donc à la maîtrise de l'exode urbain.

« Ces plans rejoignent divers auteurs qui se préoccupent de la place des espaces verts dans la problématique de la lutte pour le renouvellement urbain et de la lutte contre la production de formes d'habitat grandement consommatrices d'espace. 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 disposer de grands jardins, le manque d'espaces verts à l'échelle individuelle devrait dès lors être compensé par le développement d'une offre collective de proximité. La solution passe donc par l'aménagement de réseaux ou maillages verts comme l'attestent de nombreux plans de développement territorial des régions frontalières. Par rapport à cette logique, le SDER semble présenter de graves lacunes. 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 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 »⁷⁵.

2.16.2 AUTRES MESURES EN FAVEUR DE LA BIODIVERSITE

Au niveau européen, la PAC met l'accent sur la gestion de l'espace rural dans toutes ses composantes, ce qui peut avoir des conséquences sur le patrimoine naturel et la biodiversité.

Parmi les tendances constatées au niveau de l'occupation du sol, on note ces dernières années l'augmentation des terres dites « vaines et vagues », qui peuvent potentiellement présenter un intérêt sur le plan écologique.

2.17 PATRIMOINE PAYSAGER

« Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement » (Option VII.3)

Le chapitre du SDER sur le paysage fait déjà référence à la Convention de Florence qui sera ratifiée par la Région wallonne en 2001. Les mesures préconisées sont la mise en place d'outils de gestion, notamment pour évaluer l'impact paysager des actes d'aménagement et d'urbanisme, la réalisation de règlements régionaux d'intégration paysagère, l'identification des paysages et des pressions auxquelles ils sont soumis, le développement d'une politique de protection renforcée et la réalisation d'opérations de recomposition des paysages.

La Convention implique une reconnaissance juridique des paysages, un observatoire de surveillance de ceux-ci et des outils opérationnels pour leur requalification. Elle insiste aussi sur l'importance de la participation des acteurs et de la sensibilisation. Il s'agit aussi de proposer des mesures de gestion et de requalification dans un contexte transfrontalier. Notons enfin que la notion de paysage s'entend non seulement pour des points de vue remarquables mais également pour les paysages urbains, péri-urbains, industriels, etc. La démarche de mise en œuvre de la Convention devrait déboucher sur des décisions d'ordre législatif.

Parallèlement, l'actualisation de l'inventaire des périmètres d'intérêt paysager et de points de vue remarquables – qui pourraient être inscrits en surimpression au plan de secteur – sur la base de la méthode d'ADESA se poursuit. Les nouveaux outils mis en place dans le cadre

⁷⁵ *Plans stratégiques des régions frontalières*, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, juin 2007, p. 21.

des coopérations entre communes permettent aussi des actions conjointes en matière de paysage (réseau Leader+ et ses groupes d'action locale, parcs naturels, ...). Le SDER actualisé devrait aborder la nécessaire harmonisation de ces différentes approches.

L'implantation des éoliennes est un nouvel enjeu pour la sauvegarde du paysage. La Région wallonne a préféré ne pas adopter de cartographie globale des zones où ces éoliennes pourraient être implantées mais énoncer un cadre de référence rassemblant les principes à suivre. Ce document approuvé par le Gouvernement en 2002 devrait être actualisé.

2.18 RESSOURCES NATURELLES

« Protéger et gérer durablement les ressources » (Option VII.4)

Les mesures du SDER concernant la protection et la gestion durable des ressources portent sur l'eau (protéger les captages, éviter la surexploitation des nappes, préconiser l'utilisation de l'eau de pluie, assurer l'épuration des eaux, etc.), les ressources du sol et du sous-sol (dépollution des sols, préservation des bonnes terres agricoles, exploitation parcimonieuse des ressources du sous-sol, gestion des carrières abandonnées, etc.) ainsi que l'utilisation rationnelle de l'énergie et la production des énergies renouvelables (ce dernier point a été abordé plus haut).

2.18.1 EAUX SOUTERRAINES ET DE SURFACE

Le SDER mentionne déjà les principales directions dans lesquelles agir pour assurer la protection des captages et l'assainissement des eaux de surface, mais une actualisation devrait ajouter l'approche nouvelle par sous-bassins hydrographiques (PASH). Les liens éventuels entre cette nouvelle approche territoriale et la planification spatiale devraient être explicités.

De même, le SDER actualisé pourrait préciser la portée territoriale des contrats de rivière. La nécessité d'une gestion spécifique des vallées en termes d'aménagement du territoire apparaît de plus en plus clairement, mais il n'est pas certain que les contrats de rivière soient les instruments les plus appropriés à cet enjeu, l'approche par sous-bassin hydrographique n'ayant pas toujours une cohérence du point de vue du développement territorial.

Quant aux mesures liées à la gestion des inondations, qu'il s'agisse de la délimitation des zones inondables ou des mesures de freinage et d'infiltration du ruissellement, également déjà évoquées dans le SDER, elles ont aujourd'hui été formalisées dans le cadre du Plan PLUIES qui regroupe toutes les mesures convergentes à mener par les différentes compétences administratives. En matière d'aménagement, les zones identifiées comme inondables feront l'objet d'une réglementation urbanistique visant notamment l'interdiction des constructions dans les zones les plus exposées.

Par rapport au plan de secteur, notons aussi que les captages (cf. SDER p. 218) n'y figurent plus, sans doute en raison de la situation évolutive de cette information. On sait par ailleurs que les zones de prévention autour de ces captages sont soumises à réglementation.

Pour plus d'informations concernant l'application de la Directive-Cadre Eau en Wallonie, voir le site suivant : <http://environnement.wallonie.be/directiveeau/homepage.cfm>.

Concernant les zones vulnérables : www.nitrawal.be.

Concernant le plan PLUIES : <http://environnement.wallonie.be>.

2.18.2 EXTRACTION

La réalisation d'un « plan stratégique » en matière d'extraction est prévue. Sans ôter la nécessité d'un tel plan, les règles de conduite actuellement appliquées devraient être explicitées et renforcées dans le SDER actualisé. Le secteur de l'extraction est en effet soumis à différentes pressions qui rendent nécessaire une position claire sur certaines questions comme la préservation des gisements rares. Les mesures prises par les régions voisines pour préserver leur propre patrimoine ne peuvent avoir pour conséquence un gaspillage des ressources non renouvelables de la Wallonie.

2.19 SENSIBILISATION ET RESPONSABILISATION

« Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs » (Objectif VIII)

Les options et mesures du SDER relatives à la sensibilisation et à la responsabilisation des acteurs visent à faire prendre conscience des enjeux liés aux usages de l'espace, à organiser des informations et des formations et à redynamiser la consultation et la concertation.

La Convention d'Aarhus entrée en vigueur en 2003 apporte une nouvelle actualité à cette thématique.

Le SDER actualisé pourrait également évoquer les rôles des conseillers en aménagement et en environnement et éco-conseillers ainsi que les modifications relatives aux enquêtes publiques et aux CCATM.

Le SDER pourrait insister davantage sur la nécessité d'une sensibilisation « grand public » aux modes d'urbanisation durables. Le renchérissement des prix pétroliers et gaziers et le réchauffement climatique constituent deux raisons de promouvoir une information plus poussée, qui ne doit pas se limiter aux économies liées aux usages domestiques, mais doit intégrer les bonnes pratiques en matière de localisation et de mobilité.

Globalement, l'actualisation du SDER devrait être l'occasion de réaffirmer la nécessité d'un débat public ouvert et transparent sur les enjeux de l'aménagement du territoire.

- *« Au vu de la très faible conscientisation de la population wallonne aux enjeux associés à ce problème et au vu de l'attachement qu'a le Wallon à notre modèle d'habitat très peu parcimonieux, il faudrait redoubler de pédagogie et de patience pour arriver à une évolution forte sur le sujet. Il convient particulièrement d'arriver à faire passer l'idée qu'une forte densité est compatible avec une haute qualité de vie »⁷⁶.*

⁷⁶ *Plans stratégiques des régions frontalières*, Annexe de l'expertise 1, CPDT-ULg, juin 2007, p. 9.

I. STRUCTURER L'ESPACE WALLON	Transition énergétique (réchauffement climatique et déplétion pétrolière)	Mutations spatiales, changements d'échelle	Problématique de la ville	Divers
<p>Structure spatiale régionale</p> <p><i>Le projet de structure spatiale défini dans le SDER ne nécessite pas de modification, mais pourrait être renforcé.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le SDER pourrait insister sur l'importance de disposer d'une structure spatiale de référence, aux niveaux régional comme local, pour la prise de décisions cohérentes tenant compte de l'énergie. Certains concepts du SDER (notamment « pôle » et « eurocorridor ») ont parfois été mal compris et devraient donc être précisés. 	<ul style="list-style-type: none"> Le SDER actualisé pourrait faire le point sur les coopérations entre communes (communautés urbaines, etc.). A noter que l'UE préconise des coopérations entre villes et entre zones urbaines et zones rurales. 	<ul style="list-style-type: none"> Le SDER recommandait la réalisation de « schémas d'agglomération » pour les principales villes wallonnes. Les documents européens recommandent l'élaboration de « plans de développement urbain durables ». Depuis la réalisation du SDER, différentes politiques ont été mises en place pour renforcer l'espace urbain (ex. remembrement). 	<ul style="list-style-type: none"> Vieillesse de la population : les mouvements de « relocalisation » des seniors pourraient avoir un impact important (à étudier) sur certaines communes.
<p>Étalement urbain</p> <p><i>La problématique de l'étalement urbain fait à présent l'objet d'une réflexion critique au niveau de l'UE.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> Le SDER actualisé pourrait insister sur la nécessité de lutter contre l'étalement urbain, qui pousse à l'usage de l'automobile et rend plus difficile l'habitat économe en énergie. 	<ul style="list-style-type: none"> Le SDER actualisé pourrait préciser comment la mise en œuvre des zones franches rurales du Plan Marshall peut être cohérente avec le principe du renforcement des centres et de la structure spatiale régionale. Le SDER pourrait également donner des lignes de conduite pour les ZACC et les zones bleues et blanches, dont la « libéralisation » a induit un risque de déstructuration de l'espace et d'étalement urbain. 	<ul style="list-style-type: none"> Si les noyaux d'habitat sont définis, le SDER pourrait expliquer les nouvelles politiques mises en place grâce à cet outil. 	<ul style="list-style-type: none"> Depuis la réalisation du SDER, la législation sur les sites à réaménager a été modifiée.

IV. RÉPONDRE AUX BESOINS PRIMORDIAUX	Transition énergétique (réchauffement climatique et déplétion pétrolière)	Mutations spatiales, changements d'échelle	Problématique de la ville	Divers
Logements <i>Les logements constituent un gisement important d'économies d'énergie.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Depuis la réalisation du SDER, différentes politiques ont été mises en place pour favoriser les économies d'énergie dans les logements et la production domestique d'énergie. 		<ul style="list-style-type: none"> Le SDER actualisé pourrait rendre compte de la politique d'ancrage communal du logement. 	<ul style="list-style-type: none"> Vieillesse de la population : le SDER pourrait rappeler l'importance croissante de l'accessibilité des logements, commerces, équipements et services.
Commerces, équipements et services <i>Un cadre clair pour le développement du commerce paraît nécessaire.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le SDER actualisé pourrait donner des lignes directrices sur la localisation des commerces, équipements et services en fonction de critères énergétiques. 	<ul style="list-style-type: none"> La révision de la loi sur le permis socio-économique rend nécessaire la formulation de lignes directrices sur l'implantation de grandes implantations commerciales, ce qui pourrait être fait dans le SDER actualisé. 		
Risques <i>Le SDER actualisé pourrait accorder plus d'importance à la problématique des risques.</i>	<ul style="list-style-type: none"> Le réchauffement climatique induit la croissance des risques liés aux inondations et aux tempêtes. Le SDER pourrait proposer une approche territoriale globale des risques. Certains passages du SDER devraient être actualisés pour tenir compte de l'évolution des législations et des politiques (plan PLUIES, directive européenne sur l'évaluation des incidences des plans et programmes, législation SEVESO, etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> L'Agenda territorial européen fait de la gestion trans-européenne des risques une de ses six priorités. 		

V. CONTRIBUER À LA CRÉATION D'EMPLOI ET DE RICHESSES	Transition énergétique (réchauffement climatique et déplétion pétrolière)	Mutations spatiales, changements d'échelle	Problématique de la ville	Divers
<p>Développement économique en général</p> <p><i>Des mouvements de réorganisation spatiale de l'économie sont à prévoir.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La transition énergétique aura pour conséquence une réorganisation de l'économie à une échelle plus locale. Les impacts spatiaux de cette évolution pourraient être abordés dans le SDER actualisé. L'augmentation des prix pétroliers touchera particulièrement les transports par route et par avion. Cette donnée devrait être intégrée dans la réflexion sur les besoins en espace d'activité. La logistique multimodale apparaît à ce titre comme un domaine-clé. 	<ul style="list-style-type: none"> Les documents européens veulent promouvoir les « clusters » régionaux et la mise en réseau des pôles de compétitivité par-delà les frontières. Des liens pourraient être tissés avec les pôles de compétitivité des régions voisines. 	<ul style="list-style-type: none"> L'UE insiste sur la contribution des villes à la croissance et à l'emploi et préconise des mesures telles que la formation de grappes d'entreprises. 	<ul style="list-style-type: none"> Excepté la logistique (voir ligne suivante), les pôles de compétitivité du Plan Marshall n'ont rien de spatial, mais le SDER pourrait essayer de prévoir leurs effets territoriaux.
<p>Logistique</p> <p><i>Une politique claire est nécessaire en matière de logistique.</i></p>				
<p>Agriculture</p> <p><i>La demande en espaces agricoles risque d'exploser.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> La demande en agrobiocarburants, déjà perceptible, va encore croître. L'augmentation des prix pétroliers et gaziers a des effets sur les prix des productions agricoles (serres, prix des intrants...). Le réchauffement climatique pourrait provoquer des sécheresses dans le sud de l'Europe et donc une demande accrue de production dans le nord. Autres effets possibles du RC : orages, nouveaux ravageurs... 	<ul style="list-style-type: none"> La demande des pays émergents (Chine, Inde) en produits alimentaires (blé, lait...) provoque une augmentation des prix et une baisse des stocks, d'où une pression accrue sur les terres agricoles. 		<ul style="list-style-type: none"> Evolution de la Politique agricole commune : découplage, suppression de la jachère obligatoire, proposition de supprimer les quotas laitiers. Le programme et les actions Leader+ devraient être présentés dans le SDER actualisé.

<p>Tourisme <i>La demande touristique risque d'augmenter.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La croissance des prix pétroliers réduira les possibilités de vacances lointaines, d'où une demande accrue en tourisme de proximité. • Le réchauffement climatique pourrait provoquer un accroissement de la demande touristique dans les régions du nord de l'Europe en raison de la sécheresse au sud. 			<ul style="list-style-type: none"> • Le SDER actualisé pourrait donner des lignes de conduite pour le développement des sports moteurs et autres loisirs de plein air en milieu rural.
--	---	--	--	---

<p>VI. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE WALLON ET GÉRER LA MOBILITÉ</p>	<p>Transition énergétique (réchauffement climatique et déplétion pétrolière)</p>	<p>Mutations spatiales, changements d'échelle</p>	<p>Problématique de la ville</p>	<p>Divers</p>
<p>Réseaux</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La liste des « chaînons manquants » du SDER devrait être mise à jour, de même que celle des mesures favorables à la voie d'eau. • Les priorités de la Région quant à la desserte ferroviaire de son territoire (y compris au niveau sous-régional) devraient être clairement affirmées. • L'avenir des aéroports est lié à l'évolution du prix du kérosène ainsi qu'aux taxes et quotas de CO2. 		<ul style="list-style-type: none"> • Le réaménagement des quartiers de gare est un enjeu important que le SDER actualisé pourrait aborder. 	

CPDT - VEILLE SDER (2008)

<p>Maîtrise de la mobilité</p> <p><i>Le SDER pourrait insister sur l'importance de concevoir ensemble aménagement et mobilité.</i></p> <p><i>(Voir également plus haut « Logistique ».)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • Le <i>Programme opérationnel</i> de l'ENO relève que la hausse des prix de l'énergie requiert une profonde remise en cause des schémas de déplacement. • Des mesures d'urbanisme visant le report de mode ont été proposées par la CPDT ainsi que par le Plan Air-Climat. • Le SDER pourrait préciser comment mettre en concordance des profils de mobilité et d'accessibilité des terrains réservés aux entreprises. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le <i>Programme opérationnel</i> de la Grande Région relève la nécessité d'organiser les transports sans « effet frontière ». 	<ul style="list-style-type: none"> • L'UE met en évidence l'importance pour les villes de disposer de réseaux de transport efficaces. 	<ul style="list-style-type: none"> • Les plans de déplacement scolaires ou d'administration et les plans de transport d'entreprise n'existaient pas au moment de la réalisation du SDER.
--	---	---	--	---

<p>VII. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTÉGER LES RESSOURCES</p>	<p>Transition énergétique (réchauffement climatique et déplétion pétrolière)</p>	<p>Mutations spatiales, changements d'échelle</p>	<p>Problématique de la ville</p>	<p>Divers</p>
<p>Patrimoine bâti</p> <p><i>Le « patrimoine urbanistique » est mieux reconnu.</i></p>				<ul style="list-style-type: none"> • L'augmentation du nombre de périmètres RGBZPU et RGBSR montre une extension de la notion de patrimoine à l'urbanisme.
<p>Patrimoine naturel</p> <p><i>La mise en réseau des espaces naturels est à réaliser.</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Le <i>Programme opérationnel</i> de la Grande-Région préconise la coopération entre les parcs naturels. 	<ul style="list-style-type: none"> • Comme dans les régions voisines, le SDER actualisé pourrait aborder la question des espaces verts comme éléments de renouvellement urbain. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le SDER actualisé pourrait faire le point sur Natura 2000 et sur le projet de réseau écologique wallon et européen.

<p>Ressources : eau, sol et sous-sol</p> <p><i>Une stratégie claire est nécessaire pour le secteur carrier.</i></p>				<ul style="list-style-type: none"> • L'actualisation du SDER permettrait de tenir compte de la gestion des eaux par sous-bassins hydrographiques (PASH) ainsi que de la délimitation des zones inondables et des mesures du Plan PLUIES. • Il serait nécessaire de donner une position stratégique claire sur les questions relatives aux activités d'extraction.
<p>Ressources : énergies renouvelables</p> <p><i>L'impact de la production d'énergies renouvelables sur le territoire est à étudier.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • La production d'énergies renouvelables sera diversifiée et décentralisée. Sa planification territoriale (efficacité, sécurité) à l'échelle régionale est à envisager, de même que celle du stockage de CO2. Les économies d'énergie sont cependant la première priorité. 			

BIBLIOGRAPHIE

- *Accélérer la transition vers un développement durable*, Rapport fédéral sur le développement durable, 2007, Task force développement durable, Décembre 2007.
- *Agenda territorial de l'Union européenne. Vers une Europe plus compétitive et durable avec des régions diverses*, accepté à l'occasion de la Réunion informelle des ministres du Développement urbain et de la Cohésion territoriale le 24/25 mai 2007 à Leipzig.
- *AGORA 2020. Vivre, habiter, se déplacer en 2020 : quelles priorités de recherche ?*, P. Bain, S. Maujean, J. Theys, Ministère français de l'énergie, de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, janvier 2008, http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=399.
- *Avant-projet de stratégie nationale de la Belgique pour la biodiversité 2006-2016*, Service public fédéral - Santé publique, sécurité de la chaîne alimentaire et environnement, 2006.
- *Avis A 870 relatif au projet de Plan Air-Climat* adopté par le Bureau du CESRW le 21 mai 2007.
- *Cadre de référence pour l'implantation d'éoliennes en Région wallonne* approuvé par le Gouvernement wallon le 18 juillet 2002.
- *Cadre de référence stratégique national – Versant wallon (Politique régionale européenne 2007-2012)*, adopté le 22 juin 2006 par le Gouvernement wallon.
- *Changement climatique et emploi, Impact sur l'emploi du changement climatique et des mesures de réduction des émissions de CO2 dans l'Union européenne à 25 à l'horizon 2030, Eléments de synthèse*, Social Development Agency et Confédération européenne des syndicats, 2005, http://www.tradeunionpress.eu/Web/EN/Activities/Environment/Studyclimatechange/synthese_CC&emploi_20june07_FR.pdf
- *Changement climatique et transition énergétique : dépasser la crise (Les apports de la science et de la technologie au développement durable, t.1)*, rapport de P. Laffitte et Cl. Saunier à l'Assemblée nationale française, juin 2006, www.senat.fr/rap/r05-426/r05-4261.pdf
- *Changement climatique, énergie et développement durable des territoires*, Territoires 2030 n°2, décembre 2005, DATAR-DIACT, 113 pp. Notamment : *Facteur 4 et aménagement du territoire*, Pierre RADANNE
- *Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*, adoptée par les Ministres en charge du développement urbain des Etats membres de l'UE le 25 mai 2007 à Leipzig.
- *Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine* (CWATUP).
- *Cohésion territoriale de l'Union européenne – La gestation ambiguë d'un ambitieux projet politique*, Ph. Doucet, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n° 64, juin 2007.
- *Contrat d'avenir pour les Wallonnes et les Wallons* (CAWW), 2005.
- *Convention (d'Aarhus) pour l'accès à l'information, la participation du public aux processus décisionnels liés à l'environnement et l'accès à la justice pour les matières environnementales*, 1998, entrée en vigueur en Belgique le 21 avril 2003.
- *Convention européenne du paysage* (Convention de Florence), 2000, ratifiée par la Région wallonne le 20 décembre 2001.
- *Déclaration de politique régionale* (DPR), 2004.
- *Domicile-Travail, Les salariés à bout de souffle*, Eric Le Breton, Les carnets de l'info, 2008.
- *Etalement urbain en Europe, EEA Briefing 2006/04*, 4 pp., http://reports.eea.europa.eu/briefing_2006_4/fr/eea_briefing_4_2006-FR.pdf.
- *Gestion de l'espace rural, nature et paysages en Wallonie*, Etudes et documents CPDT n° 5, 2004.
- *GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat), Bilan 2007 des changements climatiques : Le 4ème Rapport d'évaluation (RE4), Rapport de synthèse*, <http://www.astr.ucl.ac.be/index.php?page=ipccHomePage>
- *Gouvernement « thématique » consacré à la mobilité*, Communiqué de presse du 19 avril 2007, site du Gouvernement wallon.

- Gouvernement « thématique » consacré au tourisme, Communiqué de presse du 1^{er} mars 2007, site du Gouvernement wallon.
- ICEDD, *Atlas énergétique de Wallonie 2004*, « *Le Pétrole, un roi aujourd'hui contesté* », <http://www.icedd.be/atlasenergie/pages/atlas.asp?article=fpettx01>
- *Impact des changements climatiques en Belgique*, dir. Ph. Marbaix et J.-P. Van Ypersele, UCL – Greenpeace, 2004 (www.astr.ucl.ac.be/users/marbaix/impacts/home.html)
- Intelliterwal, site la plate-forme « Intelligence territoriale wallonne » : www.intelliterwal.net.
- *L'état et les perspectives du territoire de l'Union européenne. Vers une cohésion territoriale européenne plus forte au regard des ambitions de Lisbonne et de Göteborg. Document de référence pour l'Agenda territorial de l'Union européenne*, 2007.
- *L'utilisation rationnelle du territoire aux Pays-Bas : une nouvelle approche*, Synthèse de la Nota Ruimte de 2004 du Gouvernement néerlandais, anonyme, s.d.
- *La Charte de Leipzig sur la ville européenne durable*, Ph. De Boe, Th. Hanquet et L. Maréchal, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n°67, mars 2008.
- *La dimension urbaine des politiques communautaires pour la période 2007-2013*, Guide, première partie, Commission européenne, Groupe interservices développement urbain, 2007.
- *La prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession. Une aide à la cohérence des choix résidentiel*, Direction régionale de l'Équipement – Ile-de-France, 2005.
- *La Wallonie à l'écoute du monde. Dix tendances lourdes pour une prospective territoriale à l'horizon 2020*, Institut Jules Destrée, 2002.
- *L'aménagement en 50 tendances*, sous la direction de S. Wachter, L'Aube/DATAR, 2002.
- *Le développement urbain intégré, condition indispensable à la durabilité des villes européennes*, Institut allemand d'urbanisme (DIFU), 26 mars 2007, www.bmvbs.de/Anlage/original_991530/Le-d-veloppement-urbain-int-gr-condition-indispensable-la-durabilite-des-villes-europ-ennes.pdf.
- *Le territoire compte pour la compétitivité et la cohésion*, traduction de *Territory matters for competitiveness and cohesion*, Troisième rapport de synthèse ORATE, Résultats - Automne 2006, du Synthesis Report III des travaux d'ESPON, <http://developpement-territorial.wallonie.be/Dwnld/ESPON-Etudes.pdf>.
- *Les actions prioritaires pour l'avenir wallon* (« Plan Marshall »), 2005.
- *Les communautés urbaines*, Plaquette n°1, MRW-CPDT, 2003.
- *Les coûts de la désurbanisation*, Etudes et documents CPDT n° 1, MRW-CPDT, 2002.
- *Les devenirs du territoire. Scénarios territoriaux pour l'Europe*, ESPON / DIACT, 2007.
- *Les espaces ruraux en Wallonie. La diversité des trajectoires démographiques et le rôle des migrations dans la structuration socio-démographique des espaces*, Thierry EGGERICKX, Jean-Paul SANDERSON, Jean-Pierre HERMIA et Amel BAHRI, sur http://www.univ-lemans.fr/lettres/eso/evenements/rennes_03_05/contributions_03_2005/et.pdf.
- *Les noyaux d'habitat en Wallonie : je t'aime, moi non plus !*, Gh. Geron et Y. Delforge, *Les Cahiers de l'urbanisme* n°67, mars 2008, pp. 16-20
- *Les territoires paysagers de Wallonie*, Etudes et documents CPDT n° 4, MRW-CPDT, 2004.
- *Livre vert sur la cohésion territoriale : faire de la diversité territoriale un atout*, Commission européenne, 2008.
- *L'occupation du sol en Wallonie*, Plaquette n°4, MRW-CPDT, 2005.
- *Maîtriser l'étalement urbain. Bonnes pratiques de villes européennes et américaines*, M. Cahn, ADEME Nord-Pas-de-Calais, septembre 2003, www.energie-cites.org/IMG/pdf/eda_etalement_urbain_fr.pdf.
- Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, « *Repenser les villes dans la société post-carbone ? Appel à propositions de recherches prospectives du Centre de Prospective et de Veille Scientifique de la Direction de la Recherche et de l'Animation Scientifique et Technique* », avril 2008, <http://www.prospective-foresight.com/IMG/pdf/repenserlesvilles.pdf>.
- *Nord-Pas-de-Calais 1975-2005, Le grand tournant*, P. Veltz et L. Davezies, éd. de l'Aube, 2005.
- Note de travail sur les enjeux des études ESPON I en termes d'utilisation par la Région et de perspectives par rapport à ESPON II, CPDT-ULB, septembre 2006 + annexe 3

- OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques) et FAO (Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture), *Perspectives agricoles de l'OCDE et de la FAO 2008-2017, Synthèse*, (<http://www.fao.org/es/esc/common/ecg/550/fr/AgOut2017F.pdf>)
- *Orientations stratégiques communautaires en matière de cohésion économique, sociale et territoriale pour 2007-2013*, Journal officiel de l'Union européenne, 21/10/2006.
- *Perspectives de population 2007-2060*, Planning Paper n°1 105, Bureau fédéral du Plan, mai 2008.
- *Pétrole, le début de la fin*, colloque organisé par l'UMH à Mons le 24 janvier 2008
- *Pic du pétrole et pic du gaz*, Patrick Brocorens, Université de Mons-Hainaut, février 2007, www.statbel.fgov.be/studies/thesis_fr.asp?n=284.
- *Plan Air-Climat* adopté par le Gouvernement wallon le 14 mars 2008, <http://air.wallonie.be>.
- Plan stratégique transversal *Création d'activités économiques et d'emplois* (PST 1), s.d.
- Plan stratégique transversal *Plus de cohésion sociale en région wallonne* (PST 3), 2005.
- *Plans stratégiques des régions frontalières*, annexes aux rapports de l'expertise « Veille », CPDT-ULg, de septembre 2006 à septembre 2008.
- *Polysémie de la densité... Comment vivre avec...*, M. Wiel, colloque *Denses-Cités* du 20 décembre 2006, sur www.urbaplus.org/IMG/pdf/MarcWiel_DefDensite.pdf.
- *Pour un nouvel urbanisme. La ville au cœur du développement durable*, D. Clerc, Cl. Chalou, G. Magnin, H. Vouillot, éd. Yves Michel / Adels, mars 2008.
- *Pour une meilleure prise en compte des paysages*, Plaquette CPDT n° 4, 2004.
- *Pour une prospective de la politique du rail en Wallonie*, Ph. Destatte, 2005.
- *Principes directeurs pour le développement territorial durable du Continent européen et Recommandations*, Conférence des ministres responsables de l'aménagement du territoire, Conseil de l'Europe, 2000 et 2002.
- *Printemps de l'environnement*, <http://www.printempsdelenvironnement.be>.
- *Programme opérationnel « Compétitivité régionale et emploi » Wallonie, Intervention FEDER 2007-2013*, Gouvernement wallon, novembre 2007.
- *Programme opérationnel « Convergence » Hainaut, Intervention FEDER 2007-2013*, Gouvernement wallon, novembre 2007.
- *Programme opérationnel de coopération transfrontalière « Grande Région » Coopération territoriale européenne 2007-2013*, 8 février 2007.
- *Programme opérationnel Objectif 3 Coopération territoriale transnationale Europe du Nord-Ouest (ENO)* (www.nweurope.org/page/document.php?p=182)
- *Programme wallon de développement rural 2007-2013*, juillet 2008, http://agriculture.wallonie.be/apps/spip_wolwin/article.php3?id_article=163.
- *Projet de Plan Air-Climat* adopté provisoirement par le Gouvernement wallon le 15 mars 2007.
- *Promouvoir les biocarburants comme alternative crédible au pétrole dans les transports*, mémo 07/5 de la Commission européenne du 10 janvier 2007, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/07/5&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>.
- *Propositions de la Fédération pour un meilleur encadrement du développement commercial en Région wallonne*, Inter-Environnement Wallonie, juin 2008.
- *Prospective des espaces européens*, séminaire Prospective Info, DATAR, 2005.
- *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Etudes et documents CPDT n° 6, MRW-CPDT, 2005.
- *Quel rôle pour l'aménagement du territoire en Wallonie à l'heure de la cohésion territoriale européenne ?*, Ph. De Boe, Th. Hanquet et D. Sarlet, *Les Cahiers de l'Urbanisme* n° 64, juin 2007.
- *Rapport analytique sur l'état de l'environnement wallon 2006-2007*, Région wallonne, 2007.
- *Rapport d'activités de la DGATLP* 2005.
- *Rapport intérimaire sur la cohésion territoriale (Résultats préliminaires des études de l'ORATE et de la Commission européenne)*, DG Politique régionale, 2004.

- *Rapport régional wallon de mise en œuvre et d'application des dispositions de la Convention d'Aarhus*, 20 janvier 2005.
- Rapport spécial du groupe de travail III du GIEC, *Questions méthodologiques et technologiques dans le transfert de technologie*, Résumé, 2007, sur www.grida.no/climate/ipcc/spmpdf/srft-f.pdf.
- Rapports de la CPDT (divers)
- Résolution du Parlement wallon sur les pics de pétrole et de gaz adoptée le 16 juillet 2008, http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2007_2008/RES/818_7.pdf, pp. 9-14..
- *Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie*, Etudes et documents CPDT n°2, MRW-CPDT, 2002.
- *Scenarii d'évolution du territoire européen en relation avec le SDEC et la cohésion*, intervention de Jacques Robert au Séminaire de prospective territoriale de Beez (Namur) le 21 avril 2005 (<http://developpement-territorial.wallonie.be>).
- *Scenarios de transition vers un développement durable à l'horizon 2050*, Note de prospective basée sur le 4^e Rapport fédéral sur le développement durable et réalisée pour le « Printemps de l'environnement », Bureau fédéral du Plan, avril 2008, 18 pp.
- *Scénarios pour le devenir du territoire européen*, Projet ESPON 3.2, mai 2007.
- *Schéma de développement de l'espace régional*, 1999.
- *Stratégie nationale de la Belgique pour la biodiversité 2006-2016*, adoptée le 26 octobre 2006 http://vip.biodiv2010.be/fr/images/stories/biodiversite/belgian%20biodiversity%20strategy_fr.pdf.
- *Transport, énergie, mobilité*, Lettre mensuelle socio-économique n°120, novembre 2006, Conseil central de l'économie, pp. 15-35, www.ccecrb.fgov.be/txt/fr/11-06.pdf.
- *Un nouveau partenariat pour la cohésion. Convergence compétitivité coopération* (Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale), Commission européenne, février 2004.
- *Une politique de cohésion pour soutenir la croissance et l'emploi, Orientations stratégiques communautaires 2007-2013*, Communication de la Commission, 5 juillet 2005.
- *Une politique de l'énergie pour l'Europe* (« paquet énergie »), communication de la Commission, 10 janvier 2007.
- *Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe : apports et limites du rapport « Potentials for polycentric development in Europe »*, J.-P. Carrière dans *Analyses et débats*, mai 2005, DATAR.
- *Veut-on vraiment lutter contre l'étalement urbain ?* X. Desjardins dans *Etudes foncières*, n°131, janv.-fév. 2008, pp. 16-19.
- *Ville libérale, ville durable ? Répondre à l'urgence environnementale*, Alain CLUZET, L'Aube, 2007.
- *Wallonie 2020*, Institut Jules Destrée, 2006.

TABLE DES MATIERES