
TABLE DES MATIERES

Introduction

Définition du S.D.E.R.	5
Fonctions du S.D.E.R.	7
Contenu du S.D.E.R.	8

Philosophie

9

Caractéristiques générales de la Wallonie

13

PREMIERE PARTIE :

ANALYSE DE LA SITUATION ET TENDANCES POUR L'AVENIR

Introduction	20
1. Evolutions et tendances sur les plans socio-économique et environnemental	
1.1. Tendances socio-économiques	21
1.2. Tendances sur le plan environnemental	27
2. Usages et mutations de l'espace régional et évolution des activités	
2.1. Evolution de l'urbanisation	29
2.2. Caractéristiques de l'habitat	35
L'habitat	35
Le logement	37
Les commerces et services	41
Les équipements et les services publics	43
2.3. Exploitation de l'eau et du sous-sol	45
L'exploitation de l'eau	45
L'exploitation du sous-sol	49
2.4. Contraintes physiques et risques majeurs	53
2.5. Agriculture et sylviculture	55
L'agriculture	55
La sylviculture	59
2.6. Activités industrielles et de services	62
2.7. Tourisme et loisirs	69

3. Système de transport et équipements techniques	
3.1. Système de transport	73
Le système de transport de marchandises et de personnes	74
Le transport de l'information	80
3.2. Equipements et réseaux techniques	82
Les réseaux d'énergie	82
Le traitement des déchets	85
4. Patrimoine naturel et bâti	
Paysages	
4.1. Patrimoine naturel	89
4.2. Patrimoine bâti	94
4.3. Paysages	98
5. Inscription de la Wallonie au niveau suprarégional	... 101
Conclusion de l'analyse	109

DEUXIEME PARTIE : PROJET DE DEVELOPPEMENT SPATIAL

1. Objectifs et options	
I. Structurer l'espace wallon	115
II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie	118
III. Mettre en place des collaborations transversales	120
IV. Répondre aux besoins primordiaux	121
V. Contribuer à la création d'emplois et de richesses	122
VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité	124
VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources	126
VIII. Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs	127
2. Projet de structure spatiale pour la Wallonie	
2.1. Structure spatiale au niveau suprarégional	129
2.2. Projet de structure spatiale pour la Wallonie	132

TROISIEME PARTIE : MISE EN OEUVRE DU PROJET

I. Structurer l'espace wallon

1. Aménager en structurant 146
2. Définir et mettre en oeuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie 147
3. Concrétiser les objectifs du S.D.E.R. grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur 150
4. Structurer les villes et les villages 152
5. Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer 154
6. Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées 158

II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie

1. Améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial 162
2. Affirmer la Wallonie comme partenaire 163
3. Assurer une participation active et efficace aux dynamiques suprarégionales de développement territorial 164

III. Mettre en place des collaborations transversales

1. Reconnaître à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles 168
2. Renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversales pour réaliser des projets 169

IV. Répondre aux besoins primordiaux

1. Assurer un cadre de vie épanouissant 172
2. Répondre aux besoins en logement 174
3. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services 177
4. Assurer une alimentation de qualité et répondre aux besoins en eau potable 179
5. Protéger la population contre les risques naturels et technologiques 180

V. Contribuer à la création d'emplois et de richesses

1. Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional 184
2. Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises 186
3. Miser sur la recherche et l'innovation 191
4. Conforter et développer des filières d'activités économiques 193

VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité	
1. Intégrer la région dans les réseaux transeuropéens	200
2. Contribuer au renforcement de la structure spatiale en Wallonie	203
3. Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie	205
4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales	206
VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources	
1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti	210
2. Protéger et développer le patrimoine naturel dans l'optique du développement durable de la Région wallonne	213
3. Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement	215
4. Protéger et gérer durablement les ressources	218
VIII. Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs	
1. Amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace	222
2. Organiser une information et des formations adaptées	223
3. Développer des actions informatives	224
4. Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation.....	225
Bibliographie	227
Annexe 1 – Carte contenu détaillé et source	A.1
Annexe 2 – Glossaire des termes utilisés dans le SDER	A.4

INTRODUCTION

Dès la régionalisation, en 1980, la Région wallonne a entrepris les premières recherches en vue d'élaborer le "plan régional" prévu par la législation de l'aménagement du territoire. Le présent Schéma de développement de l'espace régional est donc l'aboutissement d'une longue maturation et de nombreuses consultations, et reflète l'évolution de la réflexion wallonne en matière de développement territorial.

DEFINITION DU SDER

Selon le premier paragraphe de l'article 13 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP), le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) *"exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne"*. Il paraît utile de préciser ce que recouvrent les divers éléments de cette définition.

Un instrument d'aménagement et de développement

Le développement peut être défini comme l'accroissement de la qualité de la vie, c'est-à-dire non seulement la croissance exprimée en termes économiques, mais aussi le mieux-être social et culturel et l'amélioration du cadre de vie. Le développement est donc, par nature, transversal et décloisonné. Il regroupe, croise et associe diverses compétences sectorielles et divers types d'acteurs.

Dans un projet de développement, les attributions propres à l'aménagement du territoire concernent essentiellement les localisations les plus adéquates par rap-

port aux objectifs fixés; d'autre part, l'aménagement du territoire rassemble les actions des différents intervenants.

Le développement se fonde principalement sur les ressources et les savoir-faire des habitants du territoire concerné. Il en utilise et valorise au mieux toutes les potentialités, qu'elles soient d'origine publique ou privée, collective ou individuelle. L'adhésion et la participation volontaire sont donc des conditions nécessaires à la réussite d'un tel projet.

Le projet de développement doit être évolutif. Il doit tenir compte de l'émergence de nouveaux besoins ou de nouvelles potentialités, ce qui implique qu'il soit périodiquement évalué et, si nécessaire, adapté.

Le développement doit également être "durable", ce qui signifie qu'il doit prendre en compte le long terme de façon à ne pas compromettre la possibilité pour les générations futures de répondre à leurs besoins.

Un instrument de planification stratégique

Comme l'indique sa dénomination, le SDER est un "schéma", c'est-à-dire un instrument de conception. A la différence du plan, qui fixe l'aménagement de l'espace de manière contraignante et permet ainsi d'arbitrer les différentes demandes portant sur l'usage du sol, le schéma est un document d'orientation. Son rôle est d'exposer un projet de développement territorial et de formuler une stratégie permettant de le réaliser.

Ce projet s'inspire notamment de la philosophie et des valeurs exprimées par l'article premier du CWATUP Celui-ci définit le territoire de la Région wallonne comme un patrimoine commun de ses habitants et énonce des principes d'ordre général : le développement durable et la cohésion sociale et économique. Il expose ensuite des principes plus particuliers à l'aménagement du territoire, qui constituent la traduction spatiale des premiers : la gestion qualitative du cadre de vie, l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources, la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager.

Inspiré par ces principes philosophiques, le projet de développement territorial exposé par le SDER prend la forme d'un ensemble coordonné d'objectifs et d'op-

tions. Ceux-ci représentent les choix fondamentaux de la Région wallonne, les buts à atteindre en matière de développement et d'aménagement.

Pour réaliser ces objectifs, la Région wallonne dispose d'un certain nombre d'instruments. Certains relèvent de l'aménagement normatif et d'autres de l'opérationnel, certains s'appliquent à la totalité du territoire et d'autres à des espaces plus restreints, certains concernent uniquement les pouvoirs publics tandis que d'autres s'adressent à plusieurs types d'acteurs. La mise en œuvre de ces instruments sera orientée dans les directions définies par les options.

Un instrument transversal

Divers secteurs du développement sont concernés par les objectifs du SDER. Certains, par leurs implications spatiales évidentes, sont directement associés à l'aménagement du territoire : ce sont par exemple l'urbanisme, le logement, les transports, la gestion des ressources, l'agriculture, le tourisme, les activités économiques. D'autres, comme le socioculturel, l'enseignement, la santé, la recherche scientifique et technologique, sont moins liés à la gestion de l'espace, mais constituent néanmoins des aspects importants de la qualité de la vie.

A côté du SDER, le **Plan d'environnement pour le développement durable*(¹) est également un instrument transversal intégrant les implications de différentes politiques. Le SDER y fait référence.

- Le *Plan d'environnement pour le développement durable* (PEDD) a été adopté par le Gouvernement wallon le 9 mars 1995 après consultation de la population. Il énumère des objectifs qui sont conçus comme des axes directeurs et des repères à suivre en vue de progresser dans la voie souhaitée; il précise que les dispositions réglementaires qui devront être prises au cours de la phase d'exécution du Plan seront insérées dans les différentes législations spécifiques applicables en Région wallonne. Le *Plan d'environnement pour le développement durable* a été suivi et précisé par le Plan wallon des déchets "Horizon 2010" adopté par le Gouvernement wallon le 15 janvier 1998 et par différents plans de gestion en préparation dans les secteurs de l'eau, de l'air, du sol et de la nature. Dans ce cadre de gestion, le Gouvernement a aussi approuvé un programme de mise en œuvre des directives européennes concernant le traitement des eaux urbaines.

(¹) Afin de faciliter la lecture du document, les termes précédés d'un astérisque sont définis dans le glossaire repris à l'annexe 2.

Le SDER intègre aussi les objectifs contenus dans les plans ou programmes dont certains secteurs se sont dotés.

- Le **Plan de mobilité et de transports de Wallonie*, adopté le 6 avril 1995 "devrait guider la future politique des déplacements en Région wallonne. Il définit les options fondamentales de cette nouvelle politique et les actions à mener. Il se présente sous la forme d'un ensemble intégré et cohérent d'objectifs, et de mesures, qui touchent tous les aspects de notre société."
- Le contrat de gestion passé entre la Région et la Société wallonne du logement (SRWL) a été signé le 18 septembre 1997. Il définit les options fondamentales du développement du logement social en Wallonie, avec notamment pour objectif la création de 5.000 nouveaux logements de type social à l'horizon 2002.

Ces documents comportent un certain nombre de dispositions ou de mesures qui concernent spécifiquement l'aménagement du territoire; les principales de ces dispositions et mesures ont été intégrées dans les options du SDER. Celui-ci tient compte en outre des implications spatiales de politiques plus spécifiques pour lesquelles le lien avec l'aménagement du territoire n'est pas exprimé de manière explicite dans les Plans.

Le développement économique ne fait pas l'objet actuellement d'une planification par la Région wallonne. Bien que le SDER prenne en compte des objectifs d'ordre économique liés à la gestion de l'espace, il ne peut être considéré comme le substitut d'une telle planification.

Un instrument d'organisation du territoire

Le territoire sur lequel porte un projet de développement doit être un espace de vie, un territoire vécu. Il doit correspondre aux sentiments et aux pratiques sociales, c'est-à-dire aux identités culturelles collectives et aux usages de la vie quotidienne. Différents territoires enchâssés les uns dans les autres peuvent ainsi être définis et faire l'objet de projets de développement complémentaires.

Le SDER, qui porte sur "*l'ensemble du territoire de la Région wallonne*" (art. 13), est donc à la fois un schéma de développement du territoire wallon et un moyen d'inscrire la Wallonie elle-même dans des territoires plus vastes.

Au niveau interne, la Région wallonne a mis en place un certain nombre d'outils de développement territorial couvrant des espaces d'échelles différentes. Ainsi, le quartier est l'échelle à laquelle se pensent et s'organi-

sent les opérations de rénovation urbaine. Pour une commune, le schéma de structure est un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble de son territoire.

Les communes rurales peuvent également entreprendre des opérations de développement rural. A l'échelle supracommunale, les *parcs naturels visent à concilier le développement économique et social avec le maintien de l'intérêt du milieu naturel. Plusieurs initiatives de schémas d'agglomération et les communautés urbaines montrent également l'intérêt de la population et des responsables locaux à cet égard. De nombreux avis recueillis lors de l'information publique et des consultations sur le projet de SDER manifestent le même intérêt. Il appartient au SDER d'encourager la mise en place de nouveaux outils de ce type.

Un instrument d'insertion dans l'espace suprarégional

La Wallonie elle-même fait partie de territoires plus vastes dont certains sont actuellement couverts par des projets de développement.

Si le premier niveau suprarégional dans lequel la Wallonie s'inscrit est l'Etat belge, le territoire de ce dernier ne fait cependant pas l'objet, en tant que tel, d'une planification spatiale. Les trois Régions détiennent en effet la totalité des compétences en matière d'aménagement du territoire et il n'existe actuellement aucun organe ni mécanisme formel de coordination et de concertation qui les réunisse. Elles sont cependant appelées à se rencontrer dans le cadre de certains projets de coopération.

Au niveau du Benelux, une Esquisse de structure globale en matière d'aménagement du territoire, dont le statut était purement indicatif, avait été arrêtée en 1986 par les cinq ministres responsables. En 1994 a été décidée l'élaboration d'une Deuxième esquisse de structure dont le projet a fait l'objet de consultations et de concertations et est actuellement en instance d'adoption par les ministres de l'aménagement du territoire du Benelux. Cette Deuxième esquisse aura elle aussi un caractère indicatif mais se verra associer un programme d'action.

Au niveau de l'Union européenne, le "premier projet officiel" de **Schéma de développement de l'espace communautaire* (SDEC) a été adopté par la Conférence informelle des Ministres responsables de l'aménagement du territoire les 9 et 10 juin 1997. Son adoption définitive est intervenue le 10 mai 1999 à Potsdam. Bien que les Traités ne confèrent aucune compétence en aménagement du territoire à l'Union européenne et que le SDEC ne revête pas de caractère contraignant pour les Etats membres, les conclusions de la réunion

de Potsdam incitent les Etats à s'engager dans une procédure d'actualisation leurs propres outils par rapport au SDEC.

Il faut également signaler la participation de la Wallonie à plusieurs enceintes de coopération transfrontalières ou interrégionales qui font l'objet de projets de planification.

Bien que les documents évoqués ici n'aient pas de force contraignante, le SDER prend en compte autant que possible leurs options spatiales. Il a également pour objectif de permettre à la Wallonie de mieux se situer et de s'affirmer dans ces différentes enceintes.

FONCTIONS DU SDER

Le SDER constitue le premier et le seul document envisageant d'un seul tenant l'ensemble du territoire de la Wallonie. Il occupe donc le sommet de la pyramide des plans et schémas wallons d'aménagement du territoire, les niveaux inférieurs étant couverts respectivement par les plans de secteur, les schémas de structure communaux et les plans communaux d'aménagement.

Un document de référence

Comme l'indique l'article 2 du CWATUP, le SDER est un document de "conception" de l'aménagement du territoire et du développement régional wallon. Comme tel, il n'a ni force obligatoire ni valeur réglementaire. Cependant, la logique de la cohérence des actes du Gouvernement s'impose. En effet, il est de sens commun qu'une autorité respecte un document qu'elle adopte et qu'elle ne prenne pas de décisions qui lui sont contraires⁽²⁾. Toutefois, conséquence de la nature indicative du document, l'autorité peut s'en écarter pourvu qu'elle motive sa décision.

La position du SDER au sommet de la pyramide des documents d'aménagement est cependant réelle puisque l'article 22 du CWATUP précise que *"le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le schéma de développement de l'espace régional"*.

Si cette fonction du SDER est la plus apparente, son rôle ne se limite pas là. Il constitue en effet également un document de référence pour les politiques d'amé-

(2) Conseil d'Etat, arrêt Tasse, n°63.053, 14 novembre 1996.
Conseil d'Etat, arrêt Darras, n°63.261, 21 novembre 1996.

nagement et de développement territorial de la Région wallonne, ainsi que pour les politiques sectorielles.

Il sera aussi l'un des paramètres permettant d'orienter et d'harmoniser les choix budgétaires dans les matières ayant une implication spatiale, et de localiser les priorités d'intervention. Ces indications seront utiles non seulement à l'autorité régionale, mais également aux pouvoirs locaux, aux institutions parapubliques et aux investisseurs privés.

Au niveau suprarégional, le SDER facilitera le dialogue de la Région avec les régions voisines et son intégration dans le contexte spatial européen.

Enfin, le SDER pourra contribuer, par son existence même et par son contenu, à développer un sentiment d'appartenance et de responsabilité des Wallons envers leur territoire. Comme l'affirme l'article premier du CWATUP, le territoire de la Région wallonne est en effet "un patrimoine commun de ses habitants."

Un cadre évolutif

Parce qu'il définit des objectifs et non des mesures normatives, le SDER est par nature un document évolutif. Son actualisation régulière est nécessaire et souhaitable. Le présent texte doit d'ailleurs être considéré comme une édition qui sera ultérieurement complétée, affinée et modifiée en fonction de nouveaux éléments d'information et d'éventuelles nouvelles décisions, sectorielles ou non.

Un suivi régulier de la mise en œuvre du SDER est donc décidé, et une évaluation sera menée. Ici encore, la démarche est transversale. Elle est axée également sur les besoins nouveaux, les logiques émergeant sur le territoire, les dynamiques des opérateurs et les acteurs locaux.

CONTENU DU SDER

Le chapitre qui suit cette introduction expose la philosophie qui a présidé à l'élaboration du SDER en s'appuyant sur l'article premier du CWATUP. Il s'attache à expliciter ce qu'impliquent les notions de patrimoine commun, de développement durable et de cohésion sociale et économique - notamment en ce qui concerne la gestion de l'espace. On relèvera ensuite les caractéristiques générales de la Wallonie dans un bref exposé destiné à présenter la région au lecteur non averti, avant de passer à l'exposé du Schéma de développement de l'espace régional; celui-ci comporte

trois parties qui correspondent aux étapes de son élaboration et au contenu prescrit par l'article 13 du CWATUP.

La première partie, intitulée "Analyse de la situation et tendances pour l'avenir" détaille les caractéristiques de la Wallonie selon une approche sectorielle. Elle correspond au contenu défini au § 2, 1° de l'article 13 du CWATUP : "l'évaluation des besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux ainsi que l'analyse des contraintes et potentialités du territoire de la Région wallonne". Cette évaluation ne dissimule ni les contraintes liées à la géographie et à l'histoire, ni les risques révélés par les projections tendanciennes, mais met volontairement l'accent sur les potentialités de la région, sur les atouts dont elle bénéficie et qu'elle se doit de valoriser, ainsi que sur les pratiques émergentes qui laissent présager d'autres manières de concevoir et d'utiliser le territoire. Sur base de cette analyse, une série d'enjeux sont identifiés : il s'agit de problèmes ou de constats qui appellent une réponse dans la deuxième et la troisième partie du document.

La deuxième partie, qui a pour titre "Projet de développement spatial", énonce les choix de la Région wallonne en matière de développement : ce sont les "Objectifs" qui constituent le cœur du SDER. Ils forment un ensemble coordonné de décisions quant aux orientations à donner aux diverses politiques visant la qualité du cadre de vie; pour chacun de ces objectifs, des "options" sont définies. Une deuxième section expose le Projet de structure spatiale pour la Wallonie, c'est-à-dire le versant spatialisé du projet de développement.

Bien que l'art.13 du CWATUP ne prévoie que de manière facultative la présentation d'instruments à mettre en œuvre, la troisième partie en détaille certains qui visent à concrétiser les choix définis dans la partie précédente.

PHILOSOPHIE

Les objectifs du projet de développement et d'aménagement exposé par le SDER sont choisis en référence à des principes philosophiques considérés comme essentiels par notre société.

Ces principes sont exprimés dans l'article premier du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP) : *"Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants. La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager."*

Un patrimoine commun

Considérer que le territoire de la Wallonie est *"un patrimoine commun de ses habitants"* revient à donner à chacun la responsabilité de gérer ce territoire "en bon père de famille". Ce patrimoine reçu, dont les particularités naturelles, culturelles et paysagères constituent une richesse irremplaçable, doit être non seulement conservé, mais aussi développé. Il ne s'agit donc pas de gérer la Wallonie de manière passéiste, mais au contraire d'être tourné vers l'avenir. Le projet wallon de développement que constitue le SDER doit aller de l'avant, accepter le changement et s'y adapter tout en préservant les spécificités positives de la région.

La *"gestion qualitative du cadre de vie"* ressort du même principe. Elle implique que l'on privilégie la qualité à toutes les échelles et dans toutes les mesures et opérations d'aménagement et de développement.

Le fait de partager un territoire commun est aussi un élément important pour la construction d'une *identité collective*. Une identité liée au territoire ne se vit pas - ou pas nécessairement - comme une appartenance.

Elle ne peut en tous cas servir de prétexte à l'exclusion et au rejet, mais doit au contraire être le point de référence à partir duquel une collectivité s'ouvre au monde.

Une telle identité collective ne peut subsister sous une forme positive que si elle se mobilise autour d'un *projet*. Celui-ci doit emporter l'adhésion de la collectivité concernée, qui doit y trouver la réalisation de ses désirs matériels mais aussi symboliques.

La référence à l'avenir exprimé dans ce projet permet aussi aux collectivités de se connaître mutuellement et de dialoguer entre elles. C'est sur la comparaison, la confrontation et le rapprochement de leurs projets particuliers qu'elles peuvent construire de nouvelles *communautés* plus vastes dans lesquelles chacune gardera son identité et son autonomie tout en participant aux desseins communs. Cela vaut aussi bien pour les différentes collectivités qui composent la Wallonie que pour la Wallonie dans ses rapports avec les régions voisines et dans le cadre de l'Europe en construction.

A l'identité d'un territoire est attachée une double image : celle que la collectivité qui l'occupe a d'elle-même et celle qu'elle donne à l'extérieur. Cette image n'est pas une fatalité sur laquelle on n'a aucune prise. Elle peut au contraire être le résultat d'une construction volontaire et même volontariste. Elle ne sera cependant reconnue et partagée que si elle correspond à la réalité.

L'aménagement du territoire peut jouer un rôle important dans la construction d'une telle *image positive de la Wallonie*. L'attractivité de la Wallonie doit être développée et constituer l'un des axes prioritaires pour ces prochaines années, en mettant notamment l'accent sur la rénovation des *sites d'activité économique désaffectés* et la requalification de certains quartiers d'habitat.

Le développement durable

Selon la définition la plus communément admise - celle du Rapport Brundtland, à laquelle fait indirectement référence l'article 13 du CWATUP -, le développement durable vise à *"répondre aux besoins actuels sans com-*

promettre les possibilités pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins".

La compétence propre de l'aménagement du territoire, soit l'usage de l'espace, est directement concernée par cette exigence. Elle implique que l'on tienne compte des effets de longue durée des diverses affectations spatiales, que l'on "recycle" les espaces abandonnés et que l'on rénove les espaces dégradés plutôt que d'en utiliser de nouveaux. Le principe de gestion parcimonieuse du sol, qui implique notamment une gestion du sol respectueuse de l'environnement et auquel font référence plusieurs articles du CWATUP, s'inscrit dans cette perspective.

En référence aux besoins des générations futures, l'aménagement du territoire doit aussi avoir pour objectifs l'utilisation parcimonieuse des *ressources naturelles* non renouvelables ou qui ne se renouvellent que lentement, ainsi que la préservation d'un environnement sain et diversifié. Les qualités esthétiques et paysagères du cadre de vie doivent également être sauvegardées et développées de façon à transmettre aux générations futures un patrimoine naturel et culturel riche et varié.

Le développement durable n'est pas seulement l'affaire des responsables politiques ou des acteurs spécialisés. Il dépend en effet du comportement de tous. Chacun doit prendre conscience de l'importance de préserver les espaces libres, les ressources non ou difficilement renouvelables et la qualité du milieu.

Cela signifie que le développement économique ne doit plus être considéré comme le seul objectif, mais doit être mis en balance avec les autres composantes de la qualité de la vie d'aujourd'hui et de demain.

La cohésion sociale et économique

Selon l'article premier du CWATUP, l'aménagement du territoire doit *"rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité"*. Cet objectif suppose une cohésion sociale et économique basée sur une solidarité raisonnée entre les territoires comme entre les personnes.

Principe essentiel de toute société, la *solidarité entre les personnes* implique avant tout une attention aux besoins fondamentaux non rencontrés, notamment ceux des personnes handicapées ou à mobilité réduite. La réponse à ces besoins est un objectif essentiel du développement territorial comme de toute politique.

La *cohésion territoriale*, quant à elle, suppose une stratégie de collaboration. Elle peut être source d'économies importantes et de progrès significatifs. Les ter-

ritoires sont faits de différences, et cette diversité doit être préservée et développée. Mais elle doit aussi être organisée de façon à tirer le meilleur parti des atouts et des potentialités au bénéfice de tous.

La recherche d'une meilleure cohésion sociale et économique implique que les territoires qui détiennent davantage de ressources, dans quelque domaine que ce soit, acceptent de mettre une partie de celles-ci à la disposition de ceux qui en ont moins. Il s'agit dès lors de déterminer de nouvelles modalités de redistribution des moyens publics, notamment ceux répartis par le Fonds des communes, et de proposer ou mettre en place de nouvelles structures qui rendront possible l'exercice d'une telle solidarité. De plus, l'organisation des usages du sol, compétence première de l'aménagement, peut également être un élément de lutte contre les inégalités.

La recherche de la cohésion suppose donc que chacun accepte de considérer "l'autre" non plus comme un étranger ou un rival, mais comme un partenaire. L'autonomie ne prend son sens que dans la coopération, qui se base sur des rapports volontaires entre égaux. Une évolution des mentalités est parfois nécessaire pour aller dans ce sens.

La coopération entre les territoires présente des avantages à *toutes les échelles*. A l'intérieur d'une commune, afin de mettre en œuvre l'ancrage communal des différentes politiques, les quartiers ou les villages doivent accepter de se considérer comme complémentaires et solidaires. Les communes elles-mêmes peuvent trouver d'importants avantages à s'organiser pour définir des projets communs qui seront multiplicateurs de richesse et de bien-être. Les sous-régions qui composent la Wallonie sont trop souvent envisagées sous le mode négatif de la concurrence, alors qu'elles devraient au contraire dialoguer et coopérer. Enfin, la Wallonie elle-même doit s'inscrire dans le cadre de l'Europe et plus particulièrement dans celui des relations de coopération suprarégionales.

D'autre part, la coopération entre territoires qui présentent des particularités semblables ou complémentaires permet le *partage d'expériences et la définition de projets communs*; des formules diverses de collaboration permettant ce partage doivent être mises en place.

Les rapports entre "ville" et "campagne" sont souvent mal compris et parfois difficiles. Ils le sont d'autant plus que la distinction entre la ville et le milieu rural qui l'entoure tend à s'estomper et que la campagne tend à devenir une grande banlieue. Les besoins respectifs des agglomérations, des zones d'urbanisation disséminée, des villages et des espaces proprement ruraux

doivent être clairement définis pour que la cohésion soit possible et profitable à tous.

Les différents usages de l'espace interagissent les uns sur les autres. La proximité ou l'éloignement des diverses activités peuvent, selon les cas, présenter des avantages ou des inconvénients. Cela se marque surtout, mais pas uniquement, en termes de déplacements. Les effets induits par les *affectations du sol* et les localisations doivent être étudiés avec soin pour que la meilleure solution puisse être choisie. D'autre part, les fonctions dites faibles parce qu'elles sont moins intéressantes sur le plan strictement économique doivent être protégées afin que la cohésion de l'ensemble du territoire soit préservée ou restaurée.

L'un des buts que doit poursuivre l'organisation d'un territoire est d'y *limiter les dépenses publiques*, que ce soit au niveau communal ou au niveau régional. Les projets de développement territorial doivent empêcher le gaspillage, les doubles emplois et les interventions inefficaces. De façon plus générale, la gestion parcimonieuse du sol est un principe qui vise notamment à restreindre les charges aussi bien individuelles que collectives, et particulièrement les coûts environnementaux induits par les déplacements.

La cohésion territoriale n'est possible que si tous les acteurs concernés sont convaincus de son importance et acceptent de travailler ensemble dans cette direction. Les autorités et les administrations des diverses compétences doivent *dialoguer et collaborer*.

Différents types d'acteurs publics, privés, professionnels, associatifs, etc. peuvent être réunis pour définir et mettre en œuvre les projets de développement territorial. Les partenariats entre le privé et le public – tout comme les partenariats entre les organismes publics, qui sont à renforcer – permettent des synergies dont, en dernier ressort, la collectivité tout entière tire bénéfice. Les réseaux d'acteurs spécialisés permettent de partager et de multiplier les connaissances et les savoir-faire. Les réseaux interdisciplinaires donnent l'occasion de croiser les savoirs et les modes d'action.

Les habitants eux-mêmes peuvent prendre une part active à l'élaboration comme à la réalisation d'un projet de développement territorial. Les différents types de populations prendront ainsi réciproquement conscience de leur existence et de leurs besoins différents, ce qui est une condition nécessaire à la mise en place d'une véritable cohésion.

Carte 1 :
Wallonie
et régions limitrophes :
occupation du sol

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA WALLONIE

Occupant une position relativement centrale dans l'Europe de l'ouest, à proximité de Bruxelles, la région wallonne - ou Wallonie - constitue la partie sud de la Belgique. Elle couvre une superficie de 16.844 km², c'est-à-dire plus de la moitié du pays; 31,7 % du territoire sont occupés par des prairies, 26,3 % par des cultures, 31,4 % par des forêts et 11,2 % sont construits (bâtiments et voies de communications).

Contexte institutionnel

Sur le plan institutionnel, la Belgique est régie par trois niveaux de pouvoirs : l'Etat fédéral, les Régions et les Communautés. Le territoire de la Région wallonne correspond à celui de la Communauté française - à l'exception de la Région de Bruxelles-Capitale - et de la Communauté germanophone à l'est de la région. Namur a été choisie comme capitale régionale. La Wallonie comporte cinq provinces : le Brabant wallon, le Hainaut, Liège, Namur et le Luxembourg, ainsi que 262 communes.

La plupart des compétences concernant directement ou indirectement l'aménagement et la gestion de la Wallonie sont du ressort régional. Il s'agit notamment de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, de l'environnement et de la conservation de la nature, des richesses naturelles, de la politique de l'eau et de l'énergie, des travaux publics, des transports, du logement, de la politique économique régionale, de la politique régionale de l'emploi, de la politique agricole régionale, des pouvoirs locaux, des bâtiments et infrastructures scolaires et sportifs, du tourisme...

Certaines attributions de l'Etat fédéral ont toutefois des incidences spatiales : on peut citer par exemple les

dispositions relatives à la grande distribution, aux domaines militaires, à la gestion et au contrôle de la qualité des productions agricoles, aux réglementations relatives à la *Politique agricole commune, aux transports, à l'énergie nucléaire et à la gestion des déchets radioactifs ou à la représentation de la Belgique au niveau de l'Union européenne. D'autre part, certaines compétences dévolues à des organismes comme la SNCB ou La Poste, de même que certaines décisions en matière d'approvisionnement en énergie et en eau, peuvent avoir des conséquences directes au niveau de l'aménagement spatial.

Quant au domaine de l'aménagement du territoire proprement dit, il est géré par le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine. Le CWATUP attribue des tâches spécifiques à la Région et aux Communes.

L'article 1^{er} stipule que l'aménagement du territoire est conçu au moyen de schémas, à savoir le schéma de développement de l'espace régional et le schéma de structure communal, qui sont des documents de portée stratégique.

L'aménagement et l'urbanisme sont ensuite fixés par des plans et des règlements :

- les plans de secteurs et les plans communaux d'aménagement,
- les règlements régionaux et communaux d'urbanisme,

outils d'aménagement normatif qui ont essentiellement pour objet de servir de référence pour les permis de lotir et d'urbanisme.

Le CWATUP prévoit aussi que des opérations concrètes puissent être menées dans le cadre de dispositions relatives à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme opérationnels : il s'agit de l'assainissement et de la rénovation des sites d'activité économique désaffectés, de la *revitalisation urbaine, de la *rénovation urbaine, des *zones d'initiatives privilégiées.

Contexte physique

Le relief de la Wallonie est assez accidenté; l'altitude au nord de la région est de moins de 25 mètres et

s'élève progressivement entre 50 et 200 mètres sur les plateaux de Moyenne Belgique pour atteindre vers le sud et l'est une altitude culminant à 694 mètres au Signal de Botrange (plateau des Hautes Fagnes). Vers l'extrême sud régional, au-delà du plateau ardennais, l'altitude diminue vers la Lorraine belge qui constitue la bordure nord du bassin parisien.

La diversité du relief et la variété des paysages qui en résulte s'expliquent par la grande variété du sous-sol wallon. Les différentes roches sédimentaires ont été soumises à des mouvements tectoniques et de dénivellation entraînant une structure principalement orientée ouest-est. Les reliefs ainsi façonnés ont ensuite subi une importante érosion. Au sud du sillon formé par les vallées de la Sambre et de la Meuse, la présence de ces structures et leur érosion différentielle en fonction de la résistance de la roche est très marquée : tiges de grès et dépressions calcaires du Condroz, dépression schisteuse de la Famenne et rebord calcaire, structure en cuestas de la Lorraine belge, adossées au massif ardennais. Au nord du sillon, les terrains géologiques anciens ont été recouverts par des roches sédimentaires plus récentes (sables, argiles, craie...). C'est aussi principalement dans cette zone que l'on trouve une couche plus ou moins épaisse de limons éoliens fertiles déposés au cours du Quaternaire.

Les roches sont modelées par l'action des cours d'eau qui dans certains cas, comme en Haute Meuse, se sont largement surimposés aux roches sous-jacentes.

La présence de cette diversité du sous-sol et du sol s'est avérée déterminante pour l'occupation de l'espace, notamment en ce qui concerne l'implantation des industries (bassins charbonniers, industries extractives...); outre les ressources liées à l'usage des roches, le sous-sol contient également d'importantes nappes aquifères : les captages d'eau de distribution sont essentiellement effectués au nord du sillon wallon (importance des captages dans le karst) et dans le Condroz, tandis que les eaux minérales proviennent entre autres du plateau des Fagnes ou de la Lorraine belge.

La composition du sous-sol a par ailleurs influencé l'aptitude pédologique qui détermine l'usage agricole ou forestier du territoire. La diversité de la structure du sous-sol, combinée à l'érosion différentielle et à l'occupation du sol, sont à l'origine de la richesse des paysages de la région, qui constitue un de ses atouts à valoriser.

La Wallonie est sous l'influence d'un climat de type océanique et tempéré : la nébulosité est abondante, avec des précipitations fréquentes qui atteignent en moyenne environ 800 mm/an (moyenne qui s'élève bien au-delà des 1.000 mm sur les plateaux ardennais). Cette caractéristique peut s'avérer un handicap pour la

valorisation des ressources wallonnes, notamment sur le plan du développement du tourisme et des loisirs.

Population et habitat

La Wallonie comptait au 1er janvier 1997 une population de 3.320.805 habitants, soit une densité de 196 hab./km². Si cette densité est importante par rapport à la moyenne européenne, elle reste inférieure à celle rencontrée dans les régions voisines (Flandre et Pays-Bas notamment).

La région connaît une relative stabilité sur le plan démographique. On assiste à un phénomène général de vieillissement de la population par allongement de l'espérance de vie et chute de la natalité, avec toutefois une tendance récente à un certain rajeunissement.

La Wallonie a en outre connu, au cours de son histoire, de nombreuses vagues d'immigration de populations étrangères, qui sont cependant freinées depuis les années 70. Quant aux migrations internes au pays, les mouvements de Bruxelles vers la périphérie ou les déplacements internes à la Wallonie sont importants dans certains arrondissements.

La population est assez inégalement répartie sur le territoire. L'occupation humaine s'est principalement développée le long du sillon Haine-Sambre-Meuse-Vesdre et au nord de celui-ci (triangle Bruxelles-Mons-Namur). La dispersion des lieux d'habitat est beaucoup plus grande dans le sud de la région, où l'on note seulement quelques petits pôles urbanisés. Sur le plan historique, les implantations ont été influencées par les potentialités industrielles, d'échanges et de transport.

Hormis Liège et Charleroi (qui comptent chacune approximativement 200.000 habitants), il n'y a pas à proprement parler de grande ville en Wallonie. Certaines zones subissent l'influence de métropoles et villes extérieures comme Bruxelles, Lille ou encore Luxembourg. Des villes moyennes et de petites bourgades structurent les zones rurales.

On constate depuis quelques décennies, après une période d'exode rural, un mouvement général de *désurbanisation et de dispersion des éléments de l'habitat. C'est tout d'abord le spectaculaire débordement de Bruxelles vers les communes du Brabant wallon, phénomène que l'on note aussi en périphérie des grandes agglomérations comme Charleroi ou Liège. C'est aussi, plus généralement, l'implantation de nouvelles constructions dans et autour des villages.

Le parc de logement wallon est assez ancien puisque la moitié des habitations datent d'avant la dernière guerre. Ce sont pour une grande majorité des maisons individuelles (à 77 %), dont 35 % ne sont pas mitoyennes. Le Wallon est principalement propriétaire : 66 %

des occupants possèdent leur logement et ce rapport est en augmentation.

Le parc de logements sociaux est assez important : il représente quelque 8 % des habitations (un quart du parc de logements locatifs).

Activités économiques

L'emploi se caractérise depuis le début du siècle par une réduction progressive du secteur primaire et une augmentation du tertiaire, avec, depuis l'après-guerre, une diminution du secteur secondaire, particulièrement spectaculaire entre 1980 et 1985 (fermetures et grandes restructurations dans l'industrie lourde). La perte d'emplois dans ce secteur semble plus ou moins se stabiliser aujourd'hui.

Les industries se sont tout d'abord implantées en fonction de la localisation des matières premières et des voies d'eau; on les retrouve principalement le long du sillon wallon. Les secteurs les plus représentés sont les minéraux non-métalliques (ciment à Tournai, Mons, ciment et chaux en Basse Meuse), les grandes industries sidérurgiques qui subsistent, les cokeries, la chimie de base, la verrerie et les centrales thermiques (sillon Haine, Sambre et Meuse). On observe également des concentrations par secteurs : textile, papier, chimie, etc. Plus récemment, on a assisté à l'émergence de nouveaux secteurs, comme les entreprises pharmaceutiques, l'aéronautique, les télécommunications. Le développement de ces activités à haut contenu technologique et génératrices de valeur ajoutée importante est de plus en plus lié à la présence de pôles d'excellence universitaires ayant acquis sur une longue période une expertise porteuse de valorisation industrielle.

Il faut également souligner l'importance du développement des secteurs liés à l'environnement (traitement des déchets, gestion de l'eau, techniques de dépollution).

L'essor considérable des moyens de transports et la création de grandes infrastructures routières a permis une dispersion des lieux d'activités dans des endroits jusque là non urbanisés.

Le poids des PME au sein de l'économie wallonne est aujourd'hui considérable : elles représentent 99,5 % des entreprises (firmes de moins de 250 personnes) et près de 70 % de l'emploi salarié marchand (firmes de moins de 200 personnes).

La Wallonie reste marquée par le déclin des grandes industries traditionnelles. Des entreprises ont cessé leur activité, d'autres se sont partiellement ou totalement délocalisées dans d'autres pays ou ont simplement quitté les villes et les sites industriels anciens,

laissant derrière elles s'installer des friches et enclenchant un lent processus de dégradation physique puis socio-économique des quartiers. Face à ces problèmes structurels, des opérations diverses ont été menées de façon à répondre aux différents types de dégradations : rénovation de sites économiques désaffectés, rénovation urbaine et revitalisation des centres urbains. En raison de l'aggravation de certaines situations et de leurs impacts particulièrement négatifs, le Gouvernement wallon a renforcé ces dernières années les actions dans ce domaine. C'est ainsi que les efforts consentis ont été accrus, que de nouvelles démarches ont été instaurées dans les quartiers fortement dégradés et que des dispositions spécifiques sont entrées en vigueur notamment en vue de l'assainissement et de la rénovation des sites désaffectés d'intérêt régional.

Activités agricoles et forestières

La superficie agricole utilisée occupe 45 % du territoire de la Wallonie, tandis que les forêts en couvrent un peu plus de 30 %. Comme on l'a évoqué, la diversité du sol wallon entraîne une grande variété des sous-régions et des occupations du sol.

Au nord du sillon Sambre et Meuse, on trouve les terres très riches des plateaux limoneux de Hesbaye, du Brabant et du Hainaut, traditionnellement voués à la grande culture, surtout en Hesbaye : betteraves sucrières et céréales, avec une certaine tendance à la diversification (cultures maraîchères, horticulture...). En complément, les élevages intensifs d'engraissement permettent la valorisation des sous-produits de l'exploitation.

Au sud du sillon, les terres sont un peu moins fertiles. Le Condroz et ses fermes mixtes profitent encore de quelques bonnes terres. On trouve essentiellement la spéculation bovine viandeuse sur les plateaux ardennais et la production laitière au Pays de Herve et en Haute-Ardenne.

L'emploi agricole s'est fortement réduit, alors que la taille des exploitations augmente. L'aspect du territoire rural s'est transformé suite à une mécanisation de plus en plus poussée et à une modification du contexte économique. Les opérations de remembrement, menées dans un but de rationalisation, ont abouti à une certaine banalisation des paysages. Néanmoins l'environnement est de plus en plus pris en compte. Pour certains exploitants, elle est aussi à la diversification des spéculations et à la spécialisation dans une production de qualité et de plus haute valeur ajoutée.

La Wallonie possède un caractère boisé qui lui donne l'image d'une région verte. Les grands massifs forestiers sont surtout présents au sud du sillon Sambre et

Meuse, sur les sols moins riches et plus accidentés de l'Ardenne ou des régions proches. A l'époque romaine, le territoire wallon était essentiellement boisé, puis la région a subi des défrichements massifs jusqu'au milieu du 19e siècle. Depuis lors, la forêt a regagné du terrain, notamment sous l'impulsion des plantations d'épicéas depuis le siècle dernier. Les reboisements massifs se sont aujourd'hui plus ou moins stabilisés.

A côté de son rôle économique, la forêt wallonne assure une fonction écologique importante. Elle est aussi un lieu de récréation et de détente non négligeable, ainsi qu'un patrimoine paysager de grand intérêt. Elle revêt également une importance en ce qui concerne la chasse.

Tourisme

Par la diversité de ses paysages, par son environnement vert et boisé, par sa richesse historique, la Wallonie possède de grands atouts et de nombreuses potentialités sur le plan du tourisme et des loisirs. Les attractions y sont multiples et variées. On visite la Wallonie pour ses sites naturels, ses paysages, ses vallées et ses rivières, son patrimoine culturel et historique, ses villes, etc. La région attire les belges, mais aussi les étrangers, notamment hollandais.

Le tourisme classique, dit "tourisme de masse", est traditionnellement localisé dans les vallées, ce qui pose divers problèmes notamment lorsque des campings sont situés dans des zones inondables ou sensibles sur le plan paysager. Les zones à forte pression touristique souffrent en outre d'un déséquilibre par rapport à la population locale et d'un manque d'intégration des infrastructures, sans parler des pressions diverses sur l'environnement naturel. Le tourisme s'appuie sur un réseau de petites villes présentant un patrimoine intéressant mais parfois peu valorisé, ou proposant simplement des services d'appoint.

La tendance actuelle est à une redécouverte du tourisme wallon sous la forme d'excursions d'un jour ou de courts séjours. On assiste à de nouvelles formes de développement d'un tourisme diffus mieux intégré, notamment en milieu rural. Les activités de plein air connaissent aussi un vif succès.

Diversité et richesse patrimoniales

Une des caractéristiques de la Wallonie est la diversité de ses paysages sur un espace très réduit, ce qui constitue un de ses attraits majeurs sur le plan du tourisme, comme on vient de le voir, mais aussi sur le plan patrimonial.

En ce qui concerne le patrimoine bâti, on peut citer les monuments et les sites classés et les éléments du patrimoine majeur, mais également les particularités architecturales du parc de logement et des ensembles tels que des villages ou quartiers ayant conservés certaines de leurs caractéristiques urbanistiques ou architecturales.

A cheval sur les domaines atlantique et médio-européen, la Wallonie se caractérise par la diversité de ses milieux naturels. Certains d'entre eux sont conservés sous des statuts de protection ou valorisés à travers les dynamiques des parcs naturels. Mais le constat général reste l'érosion constante de ce patrimoine, induite par les modes d'occupation et d'utilisation du sol, et la perte de surface utile pour la faune et la flore.

Réseaux de communications et transports

Les réseaux de communications irriguant la région sont assez denses. Le réseau routier se structure principalement en un réseau à grand gabarit (RGG) constitué d'autoroutes et de voies rapides, les premières assurant à elles seules 30 % du trafic, et un réseau interurbain (RESI) dont le rôle est de permettre l'accessibilité, le trafic de transit étant secondaire. A ces voies principales s'ajoutent les réseaux locaux de voies communales. Le réseau autoroutier est principalement constitué d'un axe Bruxelles-Arlon (autoroute des Ardennes), doublé par la RN4, de l'axe de l'autoroute de Wallonie longeant le sillon, et des liaisons Bruxelles-Tournai, Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Liège, Liège-Bastogne vers l'autoroute des Ardennes et Liège-Verviers-Allemagne.

La route assure 73 % des transports de marchandises, alors que le rail en prend en charge 21 % et les voies d'eau 6 %. Le transport fluvial est surtout utilisé depuis Liège où le port autonome voit son volume de transit augmenter depuis quelques années. On note des tentatives de transferts vers le rail ou l'eau, notamment avec la mise sur pied de plates-formes multimodales.

La Wallonie compte également deux aéroports régionaux, situés respectivement à Gosselies (Brussels South Charleroi Airport - BSCA) et à Bierset (Liège-Airport) où le transport de fret est en plein développement.

Quant aux transports en commun, ils sont assurés pour les trains par la SNCB (de compétence fédérale), dont le réseau ferré jadis bien développé est en régression par souci de rationalisation, et par les bus du TEC régional. L'importance du rail pour le trafic des voyageurs se marque surtout par les navettes vers Bruxelles et le long de la dorsale wallonne, mais la prépondérance reste à la voiture individuelle. On constate une légère reprise des transports par bus.

La dispersion de l'urbanisation et des activités a entraîné une augmentation des déplacements, qui sont souvent effectués en automobile car il est difficile d'organiser une bonne desserte en transports en commun dans ces conditions.

Situation dans le contexte belge et européen

Le territoire wallon se caractérise par son ouverture par rapport aux régions et pays voisins : absence de réelles barrières physiques, prolongement de ses caractéristiques géographiques au-delà des frontières dans toutes les directions. L'exposition aux influences extérieures a contribué depuis des siècles à façonner la culture wallonne. Plus récemment, divers courants d'immigration y ont amené à un pourcentage élevé (10,4 %) de population d'origine étrangère.

Le premier niveau suprarégional par rapport auquel la Wallonie doit se situer est celui de l'Etat fédéral. La question des relations avec la Région de Bruxelles-Capitale, à laquelle la Wallonie est liée au sein de la Communauté française, et avec la Région flamande constitue un enjeu majeur, notamment en termes de structure territoriale.

A l'échelle de l'ouest du continent européen, la Wallonie bénéficie d'une localisation "péri-centrale", au centre d'un triangle fortement urbanisé reliant Londres, Paris et la Ruhr, localisation riche de potentialités, mais génératrice également de tiraillements entre l'appartenance à l'aire tournée vers la mer du Nord et l'aire continentale.

Bien que l'aménagement du territoire ne fasse pas partie des compétences de l'Union européenne, la dimension spatiale intervient dans la politique régionale de la Commission européenne, notamment en ce qui concerne les *fonds structurels. Cette situation stimule ces dernières années les initiatives de coopération dans le domaine du développement spatial.

Les relations transfrontalières de la Wallonie avec les pays voisins - France, Grand-Duché de Luxembourg, Allemagne et Pays-Bas - sont relativement développées. Les approches transfrontalières locales et thématiques doivent toutefois à présent s'inscrire, de manière cohérente et complémentaire, dans le cadre beaucoup plus large de la coopération transnationale, ce qui suppose de tenir compte des politiques de développement spatial des pays et régions voisins.

L'organisation institutionnelle belge située au niveau régional les compétences en aménagement du territoire, sans structure de coordination entre les Régions. La coordination spatiale avec les Etats voisins concerne donc au premier chef les Régions. Ces dernières sont

les interlocuteurs dans le cadre de la coopération propre au Benelux et aux comités de Régions.

Un niveau de relations intermédiaires se développe, dans le cadre duquel les Régions - ou leurs équivalents dans les autres pays - trouvent également leur place. On songe en particulier aux programmes de coopération récemment lancés dans le cadre de l'initiative communautaire *INTERREG II C, qui ne sont pas sans effets sur des coopérations préexistantes à cette échelle, telles que l'*Eurorégion (qui réunit les trois Régions belges, le Nord - Pas-de-Calais et le Kent). Ces programmes sont axés sur la réalisation de projets, ce qui entraîne également des exigences nouvelles pour les Régions, notamment en ce qui concerne l'approche stratégique et multisectorielle, mais aussi en termes financiers. Il en va de même des programmes transfrontaliers, tant avec le Nord-Pas-de-Calais et les Ardennes françaises que dans le cadre de la Grande Région Saar-Lor-Lux ou de l'Eurégio Meuse-Rhin.

La mise en place du Marché unique a supprimé une série de barrières - qui étaient aussi des protections -, et l'on s'attend à ce que la monnaie unique accentue encore la concentration au bénéfice des pôles les plus puissants. Dans ce contexte, la coopération est plus indispensable que jamais. La Wallonie doit donc se positionner pour être en mesure de négocier des partenariats. Elle se doit de valoriser ses atouts en affirmant son identité.

Une densité d'occupation relativement importante par endroits, mais des extensions parfois anarchiques des zones urbanisées; des richesses patrimoniales convoitées à développer et à protéger; la nécessité d'un redéploiement économique des zones en déclin et d'un renforcement des pôles économiques et technologiques existants : tel est le contexte dans lequel se pose la question d'une organisation et d'une gestion cohérentes et stratégiques du territoire, qui représente un enjeu de taille pour l'avenir de la Wallonie.

Première partie :

Analyse de la situation
et tendances pour l'avenir

INTRODUCTION

Dans cette première partie, on analysera sous différents angles la situation actuelle et les tendances qui se dessinent pour l'avenir en Wallonie.

On s'attachera tout d'abord aux aspects socio-économiques, dont l'évolution influence fortement celle des usages de l'espace, de même qu'à relever quelques traits majeurs sur le plan environnemental.

On examinera ensuite les usages et les mutations qui caractérisent l'espace wallon, ainsi que l'évolution des différentes activités dans leurs implications spatiales. On abordera ainsi successivement le développement de l'urbanisation et les caractéristiques de l'habitat dans ses diverses composantes (logement, commerces, équipements et services), puis les ressources et les contraintes liées au milieu physique, et enfin les principales activités à caractère économique : agriculture et sylviculture, industrie et services, tourisme et loisirs.

Le troisième chapitre sera consacré au système de transport et aux équipements techniques.

Au chapitre 4, on étudiera le patrimoine naturel, bâti et paysager de Wallonie, afin d'en décrire l'état et de déterminer quels enjeux le concernent.

Le chapitre 5 analysera la situation de la Wallonie dans le contexte spatial suprarégional (Etat fédéral, Benelux, Union européenne) ainsi que les aires transfrontalières de coopération qui concernent en tout ou en partie le territoire wallon.

Chacun des thèmes traités se terminera par la formulation des principaux enjeux, c'est-à-dire des principaux problèmes ou constats mis en évidence et qui devront trouver réponse dans la troisième partie du rapport. Enfin, les conclusions de ces analyses seront tirées sous forme d'un tableau "AFOM" (atouts, faiblesses, opportunités et menaces) relevant des enjeux majeurs pour l'avenir.

Dans la seconde partie, les éléments mis en évidence par ces analyses seront repris de façon transversale et confrontés aux principes philosophiques qui doivent orienter l'aménagement du territoire en Wallonie et qui ont été exposés précédemment.

Cette approche permettra d'identifier les objectifs et de définir des options du projet de développement territorial wallon préconisé par le SDER.

1. EVOLUTIONS ET TENDANCES SUR LES PLANS SOCIO-ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL

Ce chapitre analyse tout d'abord les tendances qui caractérisent l'évolution de la population ainsi que la demande et l'offre d'emplois, et dégage de cette analyse des enjeux pour l'avenir. Il décrit ensuite l'évolution des besoins ressentis sur le plan environnemental.

1.1. TENDANCES SOCIO-ECONOMIQUES

Les caractéristiques de la population wallonne et de l'emploi évoluent rapidement.

L'évolution de la population et de la demande d'emploi

La croissance de la population totale et ses causes principales

La Wallonie, qui comptait 3.321.000 habitants en 1997 (voir tableau 1), voit sa population augmenter régulièrement depuis 1988, par un excédent des naissances sur les décès mais surtout par l'attraction qu'elle exerce sur les autres régions belges et sur l'étranger. Cette croissance globale a cependant tendance à s'amortir progressivement au cours du temps. En tendance, la population atteindrait 3.395.000 habitants en 2010⁽¹⁾, soit une augmentation de 74.000 habitants au cours de la prochaine décennie.

(1) Selon les dernières perspectives de l'INS et du Bureau du Plan.

L'évolution de la pyramide des âges

La population wallonne vieillit, comme la population de tous les pays industrialisés. L'espérance de vie à la naissance ne cesse d'augmenter et même si on assiste à une reprise récente de la fécondité, la pyramide des âges évolue néanmoins vers une proportion plus importante de personnes mûres et âgées. Au cours de la décennie 2001-2010, ces tendances se renforceront.

L'évolution de la population active et de la population active occupée

La Wallonie, comme d'autres régions, voit de plus en plus de femmes vouloir accéder au marché du travail et de plus en plus de jeunes prolonger leurs études, deux évolutions qui ont des effets opposés sur la demande d'emploi. Par ailleurs, la mise en œuvre d'un système de prépension a modéré quelque peu la demande d'emploi des groupes d'actifs plus âgés. Le bilan de ces évolutions a fait augmenter progressivement le taux brut d'activité⁽²⁾ de la population totale au cours du temps, de 36 % en 1971 à plus de 40 % en 1997.

(2) Le taux brut d'activité est le pourcentage que représente la population active dans la population totale.

Tableau 1 - Caractéristiques socio-économiques de la Wallonie

	1981	1992	1997	VARIATION 1992-1997
Population totale	3.221.200	3.275.900	3.320.800	44.900
moins de 25 ans	1.157.800	1.066.600	1.043.200	-23.400
de 25 à 64 ans	1.588.100	1.700.500	1.729.300	28.800
65 ans et plus	475.400	508.800	548.200	39.400
Population active résidente (1)	1.250.300	1.287.100	1.326.300	39.200
Taux brut d'activité (%)	38,8	39,3	39,9	
Actifs inoccupés	147.438	145.900	178.700	32.800
Part inoccupés dans pop active (%)	11,8	11,3	11,5	
Population active occupée résidente	1.095.000	1.141.200	1.147.600	6.400
Taux brut d'actifs occupés (%)	34,0	34,8	34,6	
Population inactive	1.937.400	1.989.000	1.994.600	5.600
Taux brut d'inactifs (%)	60,1	60,7	60,1	
Emploi	1.009.000	998.100	998.900	800
Déficit d'emploi interne	86.000	143.100	148.700	5.600
Actifs occupés travaillant en Wallonie	960.000	962.000	955.500	-6.500
Navette entrante (2)	34.500	36.050	43.400	7.350
Navette sortante (2) (3)	120.500	179.200	192.100	12.900
(1) La population active résidente équivaut à la population occupée et inoccupée domiciliée en Région wallonne quelque soit son lieu de travail. (2) Les navettes entrante et sortante concernent tant les flux interrégionaux que les flux transfrontaliers. (3) En 1996, 120.934 habitants résidant en Wallonie allaient journellement travailler dans la Région de Bruxelles, 28.009 se rendaient en Flandre et 32.239 à l'étranger dont approximativement 17.000 au Grand Duché de Luxembourg.				

Tableau 2 - Taux de croissance de 1986 à 1996, à prix constant

	Wallonie	Flandre	Bruxelles	Pays
PIB	+ 16,8 %	+ 29,0 %	+ 29,2 %	+ 26,8 %
Revenu net imposable des personnes physiques	+ 21,2 %	+ 33,0 %	+ 7,1 %	+ 26,5 %

Sources : INS : Recensement de la population et du Logement de 1981, Enquêtes Force du Travail 1992 et 1997,

INAMI - statistique des frontaliers, Ministère fédéral de l'Emploi et du Travail, L'évolution de la population inactive.

Au cours de la décennie 2001-2010, on peut prendre comme hypothèse que ce taux restera assez stable, les effets contradictoires des évolutions sociales se compensant. La demande d'emploi augmentera néanmoins sous la pression démographique. En effet, vu une diversification des relations de travail (contrats de travail intérimaires, contrats à durée limitée ou à temps partiel, sous-traitances...), une plus grande mobilité spatiale des actifs et une intensification des contacts de la Wallonie avec le monde extérieur, la population active occupée augmentera. La population inactive représente un peu moins des deux tiers de la population totale en 1997, soit 1,984 million de personnes. Le nombre de retraités allant croissant, comme il ressort des projections démographiques, il faudra anticiper les besoins en logement et en équipements de loisirs, de santé et de transport.

L'évolution de l'offre d'emploi

L'approche de l'économie adoptée par le SDER cherche à identifier les effets spatiaux des évolutions et à reconnaître les besoins des activités. Il ne s'agit donc pas d'une analyse économique proprement dite mais plutôt d'une mise en évidence des effets indirects de l'évolution de l'économie.

L'évolution du Produit Intérieur brut (PIB)

De 1985 à 1995, la valeur ajoutée, à prix constant, a crû de 19,1 % en Wallonie, de 29,0 % en Région flamande et de 29,2 % en Région bruxelloise⁽¹⁾. La part de la Wallonie dans le PIB du pays est ainsi passée de 26 à 25,1 %. Depuis l'automne 1996, la conjoncture s'améliore cependant, ce qui a enclenché une croissance des investissements par les entreprises et de l'exportation.

⁽¹⁾ Source : S.E.S. : Le marché du travail en Wallonie, juin 1998.

tation, relayée ensuite par une croissance de la demande intérieure.

L'essentiel de cette valeur ajoutée est aujourd'hui apportée par le secteur tertiaire (74 %) au sein duquel les services marchands (36 %) à croissance soutenue (+37 %) n'ont cependant pas atteint le rythme que l'on observe ailleurs dans le pays. Deux autres secteurs-clés de l'économie wallonne sont l'industrie manufacturière (+4 %) n'apportant plus que 18 % de la valeur ajoutée wallonne et l'agriculture (-9 %) représentant aujourd'hui 2,5 % de l'ensemble.

Ramené à la population, le PIB/habitant⁽²⁾ de la Wallonie a cependant montré une croissance de 13 % en 10 ans, à prix constant. Parmi les régions européennes, il se plaçait en 1994 (dernière année de comparaison possible) à la 38^e place sur 72.

L'évolution du revenu net imposable

Le revenu net imposable total de la Wallonie, à prix constant, a augmenté plus fortement que le PIB total (voir tableau 2), sous l'effet de la croissance de population de la Région et de celle de la navette sortante des actifs. Le même écart de croissance s'observe dans l'évolution du revenu par habitant (+17 %).

La région tire ainsi parti des zones d'emploi extérieures pour en ramener du revenu. Ceci est particulièrement vrai dans le Brabant wallon qui entretient des rapports étroits avec Bruxelles. On peut faire l'hypothèse que la croissance du revenu net imposable reste supérieure à celle du PIB.

L'évolution de l'offre d'emploi

Sur le plan de l'organisation de l'espace et du confort des habitants, il n'est pas toujours souhaitable cependant de laisser se développer des navettes importantes externes ou internes. Le transport coûte cher et l'éloignement de l'emploi par rapport au domicile est susceptible d'amputer sérieusement le budget des ménages, au point d'inhiber le désir de travail de certains. C'est pourquoi le point de vue adopté ici est celui de l'évolution comparative de la demande et de l'offre d'emploi en Wallonie.

La valeur ajoutée par emploi augmentant sans cesse, il faut une forte croissance de valeur ajoutée pour générer une croissance d'emploi. De 1981 à 1996, l'emploi offert par les activités localisées sur le territoire wallon a diminué

(2) Le produit intérieur brut par habitant est un rapport : le numérateur se compose de la somme de toutes les valeurs ajoutées apportées par les actifs travaillant pour les entreprises implantées dans la région et le dénominateur reprend la population totale de la région, qu'elle travaille ou non dans la région. Cet indicateur est donc fortement influencé par le lieu de travail des actifs.

régulièrement à un rythme moyen de 1.300 unités environ par an, malgré une augmentation du travail à temps partiel.

Au cours des années nonante, les pertes d'emploi les plus fortes ont été ressenties dans le secteur de la production. Cela touche autant la grosse industrie que l'industrie légère, traditionnellement localisée en ville, et l'industrie de transformation des produits agricoles. On aurait pu penser que le secteur tertiaire allait prendre la relève pour compenser ce déficit important. Mais le tertiaire lourd (commerce de gros et transport de marchandises), en pleine expansion ailleurs, est en perte en Wallonie entre 1992 et 1996 (période de faible conjoncture) et le tertiaire induit ne croît que faiblement.

Une attractivité du territoire wallon à développer

L'évolution de l'emploi offert dépend non seulement de la capacité à croître des activités existantes mais aussi de la capacité du territoire à attirer d'autres entreprises. Celles-ci cherchent les meilleures localisations pour exercer leur métier, en fonction de leurs besoins spatiaux et de leurs besoins de proximité, et demandent à l'espace d'avoir des caractéristiques particulières. Elles ont des critères de localisation propres.

Les causes des évolutions observées en Wallonie varient d'un type d'emploi à l'autre mais elles sont souvent très liées au changement d'échelle spatiale que connaît aujourd'hui l'économie. Pour mieux s'en rendre compte, un regroupement des activités a été effectué selon trois ensembles, en se référant à la taille du marché ou de l'aire que l'activité contrôle, à sa consommation d'espace et à son caractère plus ou moins libre par rapport au sol⁽³⁾.

▪ *L'emploi "de base"*

Toute économie régionale est aujourd'hui très ouverte sur le monde extérieur. Dans le cas de la Wallonie, on peut considérer qu'environ 42 % de l'emploi actuel est très fortement lié à celui-ci (voir tableau 3). Il s'agit d'une part de toutes les activités industrielles et du tertiaire lourd, fortement consommatrices d'espace et de plus en plus libérées de leurs contraintes par rapport au sol; d'autre part du tertiaire moteur⁽⁴⁾ (organes administratifs, services aux entreprises), faible consommateur d'espace et

(3) L'approche adoptée est celle de la théorie de la base économique, distinguant ce qui est généré par le monde extérieur (activité de base) de ce qui est greffé sur la consommation locale (activité induite). Cette approche classique, développée surtout dans les pays anglo-saxons, s'avère très utile en aménagement du territoire. En effet, ce qui est généré par le monde extérieur et qu'il s'agit d'attirer sur le territoire pour y créer de la croissance, requiert au niveau régional des stratégies de localisation spécifique conditionnées par les évolutions mondiales.

(4) Diverses dénominations existent pour cette partie du tertiaire qui gère l'économie et la société plutôt que d'assurer des services à la population : tertiaire de commandement, de décision, de base ou moteur, quaternaire aussi.

Tableau 3 - Evolution de l'emploi en Wallonie

	1992	1996	VARIATION 1992-1996
EMPLOI DE BASE	427.600	418.600	-9.000
Industries de transformation	221.900	202.900	-19.000
Tertiaire lourd (1)	42.900	41.800	-1.100
Tertiaire moteur (2)	151.600	161.100	9.500
Hôtellerie	11.200	12.800	1.600
EMPLOI INDUIT	527.700	535.700	8.000
De niveau régional (3)	119.500	136.400	16.900
De niveau local (4)	408.200	399.300	-8.900
EMPLOI DE GISEMENT	35.100	30.900	-4.200
Agriculture, sylviculture	30.100	25.900	-4.200
Industries extractives	5.000	5.000	-
TOTAL	990.400	985.200	-5.200

(1) Tertiaire lourd : commerce de gros, transport de marchandises

(2) Tertiaire moteur : banques, assurances, services aux entreprises, administrations publiques

(3) Emploi Induit de niveau régional : équipements collectifs, transports urbains, communications

(4) Emploi Induit de niveau local : commerce de détail, reste des services collectifs

Sources : ONSS, INASTI, SNCB, réajustées selon l'Enquête Force de Travail de l'INS.

Les définitions de l'ONSS ayant récemment changé, il n'est pas possible de remonter plus haut que 1992.

très peu ancré dans le territoire, et enfin de l'hôtellerie. Certaines de ces activités, dénommées "de base", sont souvent fragiles car leur marché est vaste et leur implantation en général décidée dans le cadre de stratégies commerciales ou de politiques particulières, essentiellement lorsque le pouvoir de décision en matière d'investissement est le fait de multinationales dont le siège est localisé hors de la Wallonie. Ces activités peuvent être à tout moment démenagées puisqu'elles n'ont plus de véritables attaches territoriales. Elles se localisent là où on leur offre le plus d'avantages concurrentiels : accessibilité par divers modes de transport mais aussi, de plus en plus, qualité du cadre de vie exigée tant par les actifs que par les entreprises soucieuses de leur image de marque. Pour les attirer, les territoires doivent notamment valoriser des caractéristiques qui rencontrent leurs besoins.

L'évolution de l'économie mondiale a un impact considérable sur la région. Les changements d'échelle qui se produisent à l'extérieur, dans les marchés comme dans les systèmes de production, sont autant des menaces que des opportunités à saisir, tant pour les entreprises existantes que pour celles qui se créeront. Aujourd'hui, l'attractivité et le dynamisme économiques de la Wallonie sont encore insuffisants et cela se traduit par une baisse sensible de l'emploi de base privé de 1992 à 1996, qui n'a pu être compensée par une hausse pourtant forte de l'emploi public de décision; au total, la baisse d'emploi atteint -2,1 %.

Les activités de base se trouvent en amont de la chaîne économique et génèrent le plus d'effets induits. Dans le secteur de la production et du tertiaire lourd par exemple, on observe que les *parcs logistiques multimodaux que l'on conçoit aujourd'hui attirent des producteurs et des distributeurs sur leur site, et génèrent dans les villes des alentours des sous-traitants divers dans les secteurs industriels et les services d'accompagnement. Dans le secteur tertiaire moteur, l'existence d'une concentration de services aux entreprises, allant du service le plus simple à l'aide à la décision en matière stratégique, est un puissant attracteur d'activités spécialisées, "pointues" et compétitives sur le plan international.

■ L'emploi induit

Les activités induites, qui représentent aujourd'hui environ 55 % de l'emploi total, sont générées de façon interne, à partir de la consommation de biens et de services par la population et les entreprises. Il s'agit du commerce de détail et des services à la population, qu'ils soient privés ou publics. Très sensibles aux mouvements de la population, elles se "collent" à sa présence et sont très diffuses dans l'espace. Alors que la population est en croissance de 1,2 % au cours de la période récente, l'emploi privé de ce secteur a connu une légère baisse, plus que compensée par la hausse de l'emploi public, donnant une croissance globale de +1,5 %. L'induction d'emploi privé ne se fait donc pas encore de façon assez vigoureuse.

Les activités induites, très importantes dans l'économie régionale, se trouvent en aval de toute la chaîne économique et ne sont pas elles-mêmes très multiplicatrices, bien qu'aujourd'hui certains grands centres commerciaux semblent indiquer le contraire. Elles réagissent surtout à la demande émanant de l'évolution quantitative des besoins et de l'évolution des comportements sociaux. Leur création n'est cependant pas du tout automatique.

- *L'emploi "de gisement"*

Les 3 % qui restent de l'emploi concernent pour trois quarts l'agriculture, ainsi que la sylviculture et les industries extractives. Très contraint par les caractéristiques de l'espace, cet emploi gère un vaste territoire dont les potentialités sont importantes. Globalement en fort déclin ces derniers temps essentiellement à cause d'une perte d'emploi importante dans l'agriculture, il est aussi soumis à la tourmente de décisions internationales et en particulier de la *Politique agricole commune de l'Union européenne.

Les navettes

La mobilité des actifs

- *L'accroissement du nombre de travailleurs transfrontaliers et transrégionaux*

Les grands échanges de population active avec le monde extérieur, qui résultent du déficit d'emploi, ont connu récemment une forte hausse de la navette sortante et une baisse du nombre de Wallons travaillant en Wallonie. Alors que dans les années 80, la hausse se faisait vers Bruxelles, ces dernières années la navette vers la capitale reste stable et la hausse se produit vers la Flandre et vers l'étranger. On peut penser que ce mouvement va encore s'accroître.

- *L'allongement des navettes*

Les distances domicile-travail à parcourir sont de plus en plus grandes : navettes vers les régions extérieures et navettes internes à la Wallonie. Cette tendance va se renforcer. On constate qu'entre les deux recensements de 1981 et de 1991, la durée moyenne de déplacement pour un trajet domicile-travail est passée de 23 à 32 minutes en Wallonie (de 23 à 31 minutes dans l'ensemble du pays), la distance moyenne de 16 à 20 km (de 15 à 18 km dans le pays) et la vitesse moyenne de 41 à 38 km/h (de 38 à 35 km/h dans le pays). C'est dans le Brabant wallon que le changement a été le plus

prononcé : augmentation du temps de déplacement de 29 à 40 minutes, pour une variation de distance de 22 à 25 km, soit une baisse de vitesse moyenne de 17,5 % (de 45 à 37 km/h). En outre, 20 % des actifs qui y résident passent aujourd'hui plus d'une heure à exécuter un seul trajet domicile-travail.

- *L'omniprésence de la voiture*

L'allongement des distances entre le domicile et le travail est dû à la dilution de l'urbanisation et la diminution de la vitesse est due à la progression de la congestion du trafic routier. En effet, en 1991, 75,2 % des actifs se déplaçaient en voiture, que ce soit comme conducteur ou passager. Dix ans plus tôt, ils n'étaient que 61,6 %. Depuis lors, le taux de motorisation de la population a encore augmenté sensiblement, passant de 37,7 voitures particulières par 100 habitants à 39,5, entre 1991 et 1994. Ce sont les banlieues qui montrent les taux les plus élevés d'utilisation de la voiture.

Dans le même temps, les bus et trams perdaient une partie de leur marché (de 8,4 à 4,8 %) et la marche à pied passait de 12,2 à 7,3 %. Quant au train, mode de transport de longues distances par excellence, il se maintenait mieux, passant de 9,2 à 7,5 %. Ce sont les zones les plus déficitaires en emploi et peu urbanisées qui en font l'utilisation la plus intensive, en particulier le Hainaut.

Dans certaines zones urbanisées, un double système de navettes s'établit : navette à longue distance en train de la ville elle-même vers Bruxelles et navette à distance moyenne en voiture de la banlieue vers la ville.

La mobilité des étudiants

Comme dans le cas des déplacements domicile-travail, l'utilisation de la voiture pour les déplacements scolaires a fortement augmenté en 10 ans, passant de 21,5 à 38,0 %, en même temps que la distance moyenne augmentait de 7 à 8,5 km à cause de la plus grande fréquence des déplacements de 10 à 30 km. L'allongement de la scolarité n'est sans doute pas seul en cause : la fermeture de certaines écoles villageoises ou de quartier et la plus grande liberté de mouvement des parents due à l'usage de la voiture expliquent également cette évolution.

Dans le même temps, l'usage du vélo et de la marche à pied décroissait de 42,5 à 29,3 % et les transports publics à courte distance (bus-tram-transport scolaire) passaient de 30,5 à 26,7 %. L'usage du train, quant à lui, augmentait légèrement (de 5,1 à 5,9 %).

Conclusion

Sur le long terme, l'amélioration des performances des systèmes de transport, en particulier du réseau routier, a encouragé les banlieues à s'étendre en tache d'huile. Les habitants, au lieu de réduire leur temps de déplacement, ont plutôt choisi d'accroître leur domaine accessible. Ainsi les gains de temps provoqués par la modernisation des réseaux sont-ils transformés en recherche de destinations plus pertinentes : on va chercher ailleurs un emploi mieux rémunéré que l'on ne trouve pas chez soi. De même, la modernisation des infrastructures augmente le nombre de destinations récréatives possibles et fait progresser la satisfaction de ceux qui en bénéficient. Dans l'esprit de beaucoup, la mobilité est un symbole de liberté. Parfois cependant, elle devient obligatoire, contraignante et inutile; elle perd alors sa signification positive.

Sur le court terme, les faits montrent que la congestion des réseaux routiers est pour le moment dans une phase de croissance. L'utilisation généralisée de la voiture génère des nuisances spécifiques et l'augmentation des navettes est mal ressentie.

Enjeux

Cinq enjeux principaux se dégagent de l'analyse de la population et de l'emploi.

1. La modification de la pyramide des âges entraîne une évolution des besoins.
 2. La croissance de la demande d'emploi, qui résulte de la croissance de la population, constitue un des besoins primordiaux à satisfaire.
 3. Le manque de dynamisme économique et d'attractivité de la Wallonie sur les activités fournissant l'emploi de base, qui est le plus multiplicateur d'effets induits, accentue son déficit d'emploi interne et sa dépendance vis-à-vis des espaces économiques voisins.
 4. Une meilleure attractivité et un dynamisme économique accru du territoire wallon pour les activités "de base" du secteur privé, les plus multiplicatrices d'effets induits, sont nécessaires à la croissance trop faible du PIB et à la relance de l'emploi.
 5. Les navettes s'effectuent de plus en plus en voiture, les trajets s'allongent et prennent de plus en plus de temps.
-

1.2. TENDANCES SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL

La prise de conscience environnementale s'est développée depuis les années 70. D'abord confinée à un mouvement marginal réagissant à l'importance des bouleversements infligés aux écosystèmes naturels, elle s'est peu à peu généralisée à l'ensemble de la population et aux décideurs politiques. Elle s'est vue progressivement confortée par la multiplication d'accidents majeurs tant dans le secteur industriel que dans la vie quotidienne, nous rappelant les limites de l'emprise de la science et de la technique sur la nature.

D'une approche sectorielle visant principalement à répondre à des problèmes de dégradation et de pollution ponctuels, le champ d'investigation des politiques environnementales s'est élargi. Les politiques publiques mais aussi le secteur industriel ont peu à peu intégré cette nouvelle dimension. La gestion de l'environnement est aujourd'hui institutionnalisée et perçue comme un secteur d'activité à part entière s'appuyant sur des marchés décrits comme de plus en plus prometteurs.

La prise en compte des risques de perturbation des grands mécanismes naturels régissant l'équilibre de la planète apparaît dans les années 80 (trou dans la couche d'ozone, effet de serre, perte de biodiversité, etc.). Les rencontres intergouvernementales et les conférences au sommet se multiplient. Modèles de développement, cultures, éducation, droits de l'homme sont autant de paramètres qui apparaissent dès lors incontournables si on veut faire face aux défis qui se présentent à l'échelle de la planète.

La médiatisation de la Conférence de Rio et la généralisation du concept de *développement durable constituent probablement l'apogée d'une période de conscientisation à la problématique environnementale. Dans ce contexte, la Région wallonne s'est dotée d'un **Plan d'environnement pour le développement durable* qui constitue le cadre de référence de la planification environnementale.

Que ce soit dans les procédés industriels ou dans la vie quotidienne, des modifications de comportement sont observées dans certains domaines (exemples : mise au point de technologies propres, tri des déchets). Il reste cependant difficile d'imposer de nouvelles pratiques qui s'avèrent pourtant nécessaires pour relever les défis qui se présentent. L'augmenta-

tion du trafic automobile est un cas exemplatif de la difficulté d'apporter des réponses concrètes à des problèmes qui apparaissent de plus en plus cruciaux à l'échelle planétaire, mais qui appellent des réponses au niveau local. D'autres faits peuvent être relevés. Ils concernent de manière directe ou indirecte l'aménagement du territoire wallon :

- la fréquence et l'ampleur des phénomènes naturels (inondations, glissements de terrains, etc.) et leurs conséquences sur les implantations humaines;
- l'érosion constante de la biodiversité (en Wallonie, 5 à 15 % des espèces ont disparu, 30 à 50 % sont en régression) liée à une perte nette de la surface utile et à l'isolement des espaces préservés;
- le degré de pollution des eaux, tant de surface que souterraines, qui, malgré les efforts de prévention et d'assainissement consentis, n'atteint pas encore dans de nombreux cas un niveau acceptable;
- les émissions de CO₂ induisant l'effet de serre et des changements climatiques, dont le trafic routier (en hausse importante) est responsable pour environ 20 %;
- l'augmentation de la consommation énergétique liée à l'élévation du niveau de vie, qui annule en grande partie les effets positifs des actions de rationalisation.

La réponse à ces enjeux appelle une approche globale de l'environnement qui doit intégrer les écosystèmes naturels, les activités, la structuration et l'occupation de l'espace ainsi que les relations sociales. Ceci recoupe les notions de type d'habitat, de mode de transport privilégié, de gestion parcimonieuse du sol et des ressources, de cadre de vie en général et concerne donc directement les politiques d'aménagement du territoire.

Au-delà des défis à relever, les politiques d'aménagement du territoire se doivent également d'intégrer l'évolution de la problématique environnementale et ses effets induits.

La revendication de pouvoir disposer d'un environnement sain devient un besoin ressenti par tous. Ce phénomène doit être perçu de manière positive. Il induit néanmoins des effets négatifs qui doivent être pris en compte par les politiques d'aménagement du territoire.

- Confrontées à la pollution, au bruit, à la perte de contact avec la nature, à la dégradation des paysages et du cadre de vie, un nombre croissant de personnes, si leur revenu le leur permet, cherche à s'établir dans un environnement plus authentique, moins pollué et plus proche de la nature. C'est l'un des paramètres expliquant la perte d'intérêt de la ville au profit des zones rurales.
- On observe la multiplication des recours administratifs et juridiques visant à empêcher des projets publics ou privés. Légitime dans certains cas, l'usage systématique de ce type de procédure vise de plus en plus souvent la défense d'intérêts privés au détriment des intérêts de la collectivité. La mise en œuvre de projets et la localisation d'un certain nombre d'infrastructures devient dans ces circonstances véritablement problématique.

La constitution progressive d'un droit de l'environnement est un corollaire à la prise de conscience environnementale. Le droit de l'environnement se constitue par la juxtaposition de règles et de normes sectorielles qui restent bien souvent peu harmonisées entre elles. Il en résulte une complexification croissante des procédures d'autorisation ou de concertation. La mise en place actuelle de législations coordonnées vise une simplification des procédures et une plus grande lisibilité des dispositions.

La mise au point de procédures et de méthodes visant à établir les incidences d'un projet sur l'environnement est une préoccupation qui apparaît dans les années 80. L'objectif est de permettre d'apprécier de manière préventive les effets d'un projet sur l'environnement. Les études d'incidences constituent des outils d'aide à la décision; elles se révèlent également des outils de conception et d'information. En aménagement du territoire, la volonté d'anticiper les effets, dont certains peuvent être irréversibles, se traduit dans la nouvelle version du CWATUP par la mise en place d'une procédure d'étude d'incidence propre aux outils de la planification.

Enjeu

De l'analyse des tendances sur le plan environnemental, on peut déduire l'enjeu suivant :

La protection de l'environnement et la préservation des ressources naturelles apparaissent comme des préoccupations croissantes sur les plans individuel et collectif.

2. USAGES ET MUTATIONS DE L'ESPACE REGIONAL ET EVOLUTION DES ACTIVITES

2.1. EVOLUTION DE L'URBANISATION

Les tendances générales

La densité de la population atteint 196 habitants au km² pour l'ensemble de la Wallonie, mais elle varie fortement à l'intérieur du territoire. Les situations sont très contrastées et ont nettement changé en 25 ans, comme l'indique l'évolution des noyaux d'habitat, tels que définis par l'INS.

En 1971, la Wallonie concentrait 30 % de sa population dans des noyaux d'habitat de plus de 100.000 habitants; dans le même temps, 37 % de sa population étaient dispersés ou localisés dans des noyaux de moins de 2.000 habitants. Les contrastes étaient nets entre le sillon Sambre et Meuse très urbanisé et le reste du territoire, essentiellement rural et ponctué de petits centres assez faiblement peuplés. Au cours des années 70, l'exode rural profita encore aux grandes villes du sillon mais surtout aux villes moyennes, renforçant ainsi l'échelon intermédiaire du réseau urbain. En revanche, dans les années 80, on assiste à un retournement de la situation perceptible partout en Belgique : l'amélioration des réseaux de transports et le désir de se rapprocher de la nature induisent la déconcentration urbaine; elle est toujours en cours aujourd'hui. En Wallonie, la redistribution de la population est rapide : déclin des grandes villes, croissance de certaines villes moyennes (en Brabant wallon, dans certaines parties du territoire le long de la N4 et de l'autoroute des Ardennes), et croissance des noyaux de moins de 10.000 habitants et de la population dispersée, celle-ci se manifestant par la *péri-urbanisation.

Les régions urbaines wallonnes

En fait, on assiste depuis la fin de la seconde guerre mondiale à un changement d'échelle de l'urbanisation, encouragée par l'accroissement de la mobilité quotidienne des habitants. L'ensemble urbain est devenu plus complexe, intensifiant les relations entre la ville principale et sa banlieue, et la zone de migrations alternantes.

C'est ainsi que huit "régions urbaines" ont été identifiées sur le territoire wallon⁽¹⁾ : les deux métropoles économiques, Liège et Charleroi, groupant de 630.000 et 400.000 habitants, et 5 régions urbaines groupant de 90.000 à 230.000 habitants. A celles-ci, il faut encore ajouter la région urbaine de Bruxelles qui couvre à peu près tout le nord du Brabant wallon. Leur évolution spatiale depuis 1981 est décrite par la carte 2. Le tableau 4 donne l'évolution démographique, entre 1991 et 1995, des sept d'entre elles qui sont entièrement localisées dans le territoire wallon.

Depuis les années 80, les régions urbaines wallonnes sont de plus en plus mises en compétition avec des régions urbaines extérieures, plus proches des éléments qui structurent les grands courants économiques européens. Elles-mêmes voient leur rôle économique s'affaiblir mais restent néanmoins les principaux fournisseurs d'emplois et de services de la Wallonie.

(1) Ce point est basé sur le travail de H. Van der Haegen et al. : Les régions urbaines belges, INS, Etudes statistiques n°63,89, 104 et sur celui de B. Merenne-Schoumaker et al. : La Belgique, diversité territoriale, Crédit communal, 1998.

Tableau 4 - Evolution de la population des régions urbaines en Wallonie de 1991 à 1995

	Pop 1991	Pop 1995	Variation 91-95 (en%)	Superficie (km²)	Densité 95 hab/km²
BRUXELLES					
Agglomération en RW	60.318	62.060	1.742 (2,9)	73	850
Banlieue en RW	190.460	199.348	8.888 (4,7)	556	358
Région urbaine en RW	250.778	261.408	10.630 (4,2)	629	415
LIEGE					
Agglomération	482.155	482.811	656 (0,1)	367	1.316
Banlieue	142.009	146.625	4.616 (3,3)	688	213
Région urbaine	624.164	629.436	5.272 (0,8)	1.055	597
CHARLEROI					
Agglomération	294.390	294.493	103 (0,0)	199	1.480
Banlieue	95.673	97.490	1.817 (1,9)	416	234
Région urbaine	390.063	391.983	1.920 (0,5)	615	637
MONS					
Agglomération	192.115	192.076	- 39 (-0,0)	251	765
Banlieue	37.698	38.359	661 (1,8)	193	199
Région urbaine	229.813	230.435	622 (0,3)	444	519
NAMUR					
Agglomération	103.443	105.014	1.571 (1,5)	176	597
Banlieue	28.921	30.232	1.311 (4,5)	220	137
Région urbaine	132.364	135.246	2.882 (2,2)	396	341
LA LOUVIERE					
Agglomération	130.126	131.332	1.206 (0,9)	122	1.076
Banlieue	-	-	-	-	-
Région urbaine	130.126	131.332	1.206 (0,9)	122	1.076
VERVIERS					
Agglomération	76.399	77.351	952 (1,2)	72	1.074
Banlieue	16.377	17.245	868 (5,3)	30	575
Région urbaine	92.776	94.596	1.820 (2,0)	102	927
TOURNAI					
Agglomération	67.732	68.086	354 (0,5)	214	318
Banlieue	20.369	20.311	- 58(-0,3)	101	201
Région urbaine	88.101	88.397	296 (0,3)	315	281
TOTAL GENERAL					
Agglomérations	1.406.678	1.413.223	6.545 (0,4)	1.474	958
Banlieues	531.507	549.610	18.103 (3,4)	2.204	571
Régions urbaines	1.938.185	1.962.833	24.648 (2,7)	3.678	973
Pop wallonne	3.255.711	3.312.888	57.177 (1,8)		196
Régions urbaines en %	59,5	59,2			

Source : INS

Elles sont attractives et leurs relations avec leurs arrière-pays se sont en général intensifiées par la croissance des navettes quotidiennes. Cependant leur propre population va souvent chercher son emploi à l'extérieur. Des systèmes de doubles navettes se sont ainsi développés. Les autres villes wallonnes ont connu des évolutions variées, mais nombreuses sont celles qui se développent à la faveur de la déconcentration des grandes agglomérations. Elles aussi ont vu leur rôle se modifier. Les banlieues et les zones de migrations alternantes s'étendent davantage.

Le tissu urbain

Les régions urbaines connaissent à peu près toutes les mêmes problèmes.

Le départ ou la disparition des activités industrielles laisse des friches. Le vieillissement de la population, le départ de familles en périphérie, l'abandon de logements et l'arrivée de ménages plus jeunes réduisent parfois considérablement le pouvoir d'achat de la population locale et fragilisent le commerce des centres-villes. De plus en plus souvent, ceux-ci s'appauvrissent.

**Carte 2 :
Régions urbaines
en wallonie**

sent et ne sont plus soutenus par leur périphérie mais sont au contraire mis en concurrence avec elle, surtout dans le domaine du commerce et du logement. A l'heure actuelle, le tissu dense des villes wallonnes souffre de la trop grande rapidité des changements qui l'affectent. Ceci est particulièrement vrai pour les centres-villes.

Ce sont les couronnes agglomérées et les banlieues qui profitent le mieux de cette évolution. Cependant la dédensification de l'urbanisation amène aussi de multiples nuisances : difficulté d'organiser des transports en commun dans ces conditions, prolifération de l'usage de la voiture, congestion du trafic et pollution. L'habitat subit aussi des modifications importantes. Les nouveaux venus, qui construisent souvent leur maison, superposent à la trame traditionnelle de l'habitat un habitat neuf parfois mal intégré, souvent effiloché le long des voies de communication parce que les déplacements ont pris de plus en plus d'importance dans la vie quotidienne.

Les redistributions spatiales dont on parle - déclin démographique des centres, croissance forte des banlieues et croissance plus modérée des zones rurales - sont mises en évidence par la carte 3.

Les causes : migrations des ménages et des activités

Les migrations de population

L'évolution de la population est essentiellement due aux migrations des ménages. Chaque année, 10 % des habitants déménagent⁽¹⁾ pour choisir un nouveau logement; ils ont le plus souvent entre 15 et 45 ans. A peu près la moitié des déménagements se passent à l'intérieur même de la commune, un quart à l'intérieur du même arrondissement, le dernier quart étant une migration à plus longue portée : un autre arrondissement de la région, une autre région du pays, voire un autre pays.

Le lieu de résidence choisi correspond aux besoins du ménage, qui évoluent au cours du cycle de vie de celui-ci. On peut ainsi reconnaître au moins deux tendances de localisation résidentielle.

- *Une tendance centripète contribue à maintenir la population dans les villes.*

Elle est observée chez les jeunes adultes de moins de 30 ans, très mobiles (jusqu'à 25 % d'entre eux, selon leur âge, déménagent en moyenne par an) qui

⁽¹⁾ Source : statistiques de mouvements migratoires de la population wallonne en 1995 et de caractéristiques de logement en 1991, par commune et type de ménage

vivent souvent seuls ou en couple. Ils sont attirés par les villes de plus de 50.000 habitants où ils trouvent sans doute des conditions de logement et d'accès au travail plus favorables qu'ailleurs. Ils sont majoritairement locataires et vivent souvent dans un appartement.

Les personnes de plus de 65 ans ont également tendance à venir en ville pour se rapprocher des services dont elles ont besoin. Elles abandonnent leur maison pour vivre dans un appartement loué, plus facile à entretenir. En zone rurale, ces personnes migrent vers les villes moyennes.

- *Une tendance centrifuge contribue à dépeupler les villes*

Entre ces deux extrêmes du cycle de vie, les jeunes familles de 30 à 45 ans ont une logique toute autre. C'est l'âge de l'accès à la propriété. Les enfants doivent aller à l'école et les contraintes sont plus fortes. Les familles se stabilisent et vivent la plupart du temps dans une maison qu'elles ont fait construire ou qu'elles rénovent. Elles recherchent des communes peu peuplées ou des petites villes de moins de 35.000 habitants localisées soit en périphérie des agglomérations, soit en zone rurale.

Le bilan de ces mouvements migratoires en sens contraire est éloquent. Les centres urbains perdent leur population depuis longtemps au profit des banlieues qui se développent souvent de façon désordonnée. En outre, de tels mouvements migratoires s'accompagnent d'une diffusion en milieu rural de mentalités et de comportements plus urbains pouvant être à la source de conflits de cohabitation.

Les migrations d'activités

Pour les activités, on observe le même genre de mouvements en sens opposé, résultats de logiques spécifiques⁽²⁾.

- *Certaines activités sont attirées par la ville*

C'est le cas des services aux entreprises, des fonctions administratives qui se localisent volontiers dans les communes centrales des régions urbaines où elles forment le centre des affaires. Elles recherchent souvent des localisations de prestige et la proximité de fonctions semblables.

Le commerce de détail et les services à la population restent attachés aux grandes villes, mais ils sont sensibles aux migrations de population vers

⁽²⁾ Source : statistiques d'évolution de l'emploi ONSS de 1993 à 1996.

Carte 3 :
Noyaux d'habitat :
évolution
de la population

les banlieues et ont tendance à diffuser à l'intérieur des régions urbaines.

▪ *D'autres activités ont tendance à quitter la ville*

Elles sont toutes de grandes consommatrices d'espace, génèrent du trafic de marchandises et sont à la recherche de terrain bon marché très accessible par la route. Leur déménagement contribue à désstructurer l'espace.

Il s'agit d'abord de l'industrie qui a tendance à quitter les communes centrales des agglomérations où le parcellaire trop petit, la congestion de trafic et les conflits dus à la proximité handicapent l'activité économique. Certaines communes wallonnes attirent cependant ces activités; elles sont localisées à proximité des grandes villes et en deviennent des "satellites industriels".

Le mouvement est identique pour le tertiaire lourd (commerce de gros et transport de marchandises), plus sensible encore à la qualité des réseaux de transport. C'est principalement la périphérie bruxelloise qui attire ces activités.

Les créations, disparitions et migrations d'activités modifient complètement l'économie urbaine et en déstructurent souvent le tissu, tant dans les zones anciennes qu'elles quittent que dans les zones nouvelles où elles s'implantent.

Conclusion

L'évolution du tissu urbain est violente et l'urbanisation progresse en Wallonie de 16 km² par an. Ceci risque de s'accroître encore si l'on n'y prend garde, notamment avec la construction de contournements routiers des agglomérations, très attracteurs d'activités et de lotissements. L'accroissement des superficies consacrées au logement, au rythme de 9 logements à l'hectare en moyenne, est un des principaux responsables de cette évolution dont le coût collectif, en viabilisation et en équipement, est considérable.

Deux constats, débouchant sur un questionnement, se posent à ce propos.

- L'évolution relevée de la consommation d'espace dénote une amplification du phénomène qui est inquiétante. Le sol est un bien rare, la gestion de l'urbanisation diffuse est très onéreuse, alors que les ressources de la Wallonie ne sont pas infinies. Va-t-on laisser s'affaiblir davantage les centres-villes, se disperser encore le logement ? L'organisation de l'espace qui se dessine est-elle la plus apte à générer la créativité, l'innovation, le développement économique et social que l'on espère, et ce de façon durable ?

La seconde question corollaire est plus pointue. Ce sont les migrations individuelles de ménages et d'activités qui provoquent de tels effets spatiaux. Comment maîtriser ou ne serait-ce que gérer ces migrations, de façon à ce qu'elles génèrent le moins possible de nuisances ?

Enjeux

Les principaux enjeux dégagés de l'analyse ci-dessus sont au nombre de trois.

1. L'urbanisation s'est diluée et la péri-urbanisation touche les villes et les villages.
 2. Le rôle économique des villes les plus importantes s'est affaibli.
 3. Les centres des villes sont mis en péril aussi bien sur le plan formel que fonctionnel.
-

2.2. CARACTERISTIQUES DE L'HABITAT

Dans cette section, on abordera tout d'abord l'habitat pris dans son sens général (les occupations du sol propres à l'urbanisation), puis les caractéristiques et les besoins de ses principales composantes : le logement, les commerces et services privés, les équipements et services publics.

Les mutations de l'habitat trouvent leur origine dans les besoins de la population : le logement, la consommation de biens (commerces) et de services (équipements), les loisirs. L'étude de ces composantes permet de montrer comment des logiques sectorielles font évoluer l'habitat.

Les problèmes qui se présentent dans ces domaines sont pour une bonne part liés à la dispersion de l'habitat et à ses conséquences négatives en termes d'accessibilité, d'augmentation de la circulation routière, de déséconomie en réseaux d'approvisionnement et d'équipement et de viabilité des centres urbains. Des carences apparaissent également dans la programmation des logements et des équipements et services publics.

L'HABITAT

Les premiers établissements humains en Wallonie sont dispersés et comportent des villages à vocation agricole et défensive. Les premières villes, compactes, présentent un caractère de mixité : logements, lieux de travail et d'échange, édifices civils ou religieux et dispositifs militaires y sont étroitement imbriqués.

Au moyen âge, l'habitat urbain se complexifie et s'étend : apparition de quartiers de métiers spécialisés (corporations), premiers développements commerciaux et industriels (houille, fer, textile, cuir, etc.). La structure de la ville est radio-concentrique autour du marché et du palais; elle se caractérise par une densification intra-muros et une mixité des fonctions. Les centres souffrent de maux chroniques : surpopulation, insalu-

brité, incendies, épidémies... L'habitat rural, quant à lui, évolue peu.

L'habitat industriel du 19e siècle se diffuse sous l'effet de l'évolution des techniques de production et de transport ainsi que de l'accroissement démographique. Des structures nouvelles se développent, combinant les équipements industriels (usines, sites d'extraction, transports ferroviaires et fluviaux), le logement (logements d'ouvriers, corons, quartiers d'employés), le commerce et les équipements. Simultanément, les centres conservent leurs fonctions économiques (finance et commerce) et se développent en se densifiant. Les enceintes disparaissent, les faubourgs envahissent la périphérie des noyaux industriels et les nouveaux moyens de communication (train, tram, voiture) orientent la structure de l'habitat : quartiers des gares, boulevards urbains. Les communications entre noyaux ruraux et urbains permettent de maintenir une partie de la main-d'œuvre industrielle dans les villages.

Les deux guerres du 20e siècle provoquent dans les centres urbains des démolitions et des reconstructions souvent à l'identique. Les centres anciens posent des problèmes d'extension, de congestion et de pollution. D'autre part, les conceptions hygiénistes et fonctionnalistes amènent la constitution de zones fonctionnellement spécialisées. L'extension de l'habitat se poursuit sous l'effet de la croissance économique et des facilités de transport. De nouvelles formes d'habitat apparaissent : ensembles de logements à étages multiples, cités sociales, lotissements.

Une évolution mal maîtrisée

Durant la seconde moitié du 20e siècle, diverses mutations économiques et sociales font éclater l'habitat de l'ère industrielle : mutations technologiques et changement de ressources énergétiques, mondialisation de l'économie, crise des secteurs traditionnels (charbon, textile, acier, etc.), développement du secteur tertiaire. La prépondérance croissante de la voiture est soutenue par le développement du réseau routier et autoroutier.

On assiste à la multiplication et à l'extension des zones fonctionnellement spécialisées. Certaines activités urbaines sont attirées par une meilleure localisation et

un cadre nouveau : parcs industriels et artisanaux, entreprises de commerce de grande ou moyenne surface, sites de stockage et de distribution, vastes espaces de loisirs (complexes sportifs, parcs d'attraction, golfs, etc.), grandes infrastructures.

Certains centres se dévitalisent ou stagnent : déclin de l'activité économique, exode ou paupérisation des d'habitants, congestion croissante du trafic et du parking. Certaines activités se trouvent "fragilisées" en milieu urbain (logement, industrie, petits commerces, équipements).

On enregistre une multiplication de bâtiments et de *sites désaffectés de toutes tailles, touchant différents secteurs.

Enjeux

En ce qui concerne l'habitat, deux enjeux majeurs peuvent être dégagés.

1. Dans les zones urbanisées, l'implantation anarchique de certaines activités provoque un affaiblissement de la structure, des extensions mal contrôlées et la présence de friches urbaines.
 2. L'intégration urbanistique des différents éléments de l'habitat n'est pas toujours correctement assurée, ce qui tend à banaliser et à dévaloriser le tissu bâti.
-

LE LOGEMENT

Des besoins en croissance en raison de l'augmentation du nombre de ménages

La demande de logements

La demande de logements résulte de l'évolution démographique et des mutations socio-économiques que subit la société wallonne ainsi que du vieillissement du parc. Deux facteurs permettent d'appréhender la croissance de la demande : l'évolution du nombre et de la taille des ménages.

▪ *L'évolution du nombre de ménages et de leur taille de 1997 à 2010*

Du fait de l'allongement de l'espérance de vie, la population wallonne tend à vieillir. L'éclatement de la famille traditionnelle ainsi que la décohabitation des générations et des conjoints se traduisent par une augmentation du nombre de petits ménages d'une ou deux personnes qui représentent aujourd'hui quasiment 60 % de l'ensemble. Différents scénarios d'évolution de la taille des ménages sont possibles, l'un d'entre eux considère que la taille d'un ménage passera de 2,47 personnes en 1997 à 2,43 en 2010 en prolongeant l'évolution de la population de façon amortie. Il y aurait ainsi 65.000 ménages de plus en 13 ans, ce qui correspond à une demande de 5.000 logements par an dans cette hypothèse.

▪ *Les besoins en logements*

Les besoins en logements englobent la demande des ménages mais aussi les nécessités résultant du remplacement de logements qui deviendront inadaptés ou insalubres au cours de la période 1997-2010. Pour y répondre, la création de logements peut être réalisée de trois façons : par la construction, par la division de logements devenus trop grands et par la récupération de logements inoccupés.

L'offre de logements

On dénombre en Wallonie quelque 870.000 logements occupés par leurs propriétaires contre 430.000 logements loués. Cette proportion distingue la Wallonie des régions voisines où le marché locatif est nettement plus important.

En outre, le prix des logements est en moyenne moins élevé en Wallonie que dans les régions voisines. C'est ainsi que par rapport à la référence belge (indice 100),

le coût du logement wallon s'élevait en 1998 à l'indice 84 contre 105 en Flandre et 116 à Bruxelles. Pour les habitants de ces deux dernières régions, le coût relativement bas du logement en Wallonie peut être un attrait. Cependant, compte tenu du niveau de vie de la population wallonne, ce coût demeure important.

Le parc de logements sociaux (géré par la SRWL et les sociétés agréées) s'élève à 100.000 unités, soit un quart du parc locatif et 8 % du parc total. En outre, on recense environ 1.400 habitations mobiles.

L'offre de logements se présente sous des formes très diversifiées : maisons groupées, jumelées, isolées, villas, appartements. La nette prédominance des maisons individuelles (77 %) sur les autres logements (appartements, studios, logements mobiles, soit 23 %) est également une des caractéristiques du parc wallon.

En moyenne, quatre maisons sur cinq sont occupées par un seul ménage. Quatre logements sur dix sont des maisons isolées, c'est-à-dire non mitoyennes et non jumelées, avec des variantes importantes selon les sous-régions : on compte davantage de maisons groupées dans certains arrondissements d'ancienne industrialisation (Mouscron, Mons, Charleroi, Liège) et davantage de maisons isolées dans le sud du sillon sambro-mosan et les régions plus rurales. Le jardin constitue un élément attractif puisque 78 % des logements wallons en possèdent un.

L'offre d'appartements est relativement rare, sauf dans des agglomérations comme Namur (20 %), Liège (29 %) et Verviers (31 %), Charleroi se situant dans la moyenne régionale (17 %).

Dans les localités rurales, on assiste depuis plusieurs dizaines d'années à des mutations du marché du logement. Les zones proches des agglomérations urbaines sont envahies par des citadins; dans les zones plus éloignées, on constate déjà des formes de spéculation immobilière prémonitoires de l'expansion de la *rurbanisation. Parallèlement, certains noyaux à vocation agricole subissent une relative stagnation. Les résidences secondaires se développent quant à elles sans lien avec le cadre rural.

Un parc ancien et améliorable

Le parc de logements wallon apparaît comme fort ancien : 28 % des logements datent d'avant 1919 et 42 % d'avant 1945. Toutefois, le parc est globalement en bon état : selon les estimations réalisées en 1995 par l'Observatoire de l'Habitat de la Région wallonne, 55 % des logements sont salubres et 16 % ne nécessitent qu'un assainissement léger.

Si, au cours de ces dernières années, la qualité moyenne du parc wallon s'est améliorée, 24 % des logements demandent encore un assainissement moyen et 5 % un assainissement lourd; près d'un logement sur trois est donc concerné. Les problèmes se concentrent principalement dans les centres d'ancienne industrialisation (arrondissements de Mons, Charleroi, Mouscron, Liège, Huy et Verviers) alors que les petites et moyennes villes du sud et du nord du sillon sambrosan présentent un parc plus sain.

La desserte en équipements est parfois incomplète, notamment l'égouttage des quartiers périphériques, mais, dans l'ensemble, les équipements indispensables sont présents : eau courante (99,8 % du parc), toilette intérieure (92 %), salle de bains (86 %). Les situations les plus médiocres se concentrent généralement dans les quartiers anciens des villes, dans les zones en déclin économique ou dans les quartiers à forte concentration de population défavorisée.

Nonobstant ces lacunes, la Wallonie présente des attraits importants en matière de logement. La qualité du cadre architectural ancien de certaines agglomérations est un atout certain et l'échelle particulière des petites et moyennes villes est accueillante. La région offre en outre de vastes espaces ruraux et des paysages remarquables, et l'état de son environnement est relativement bon. Les efforts de rénovation et d'assainissement améliorent son image globale.

Une offre trop limitée et inadaptée à la demande

Si l'on ne considère que les besoins en logements, on peut estimer que le rythme actuel de création de logements ne permet que de faire face partiellement à la demande. En effet, la construction de logements neufs et l'occupation de logements vides (estimés à quelques 30.000 aujourd'hui) situent à 11.600 le rythme de croissance annuel de l'offre. Si l'on y ajoute un rythme de division de logements de 2.000 unités supplémentaires, l'offre est de 13.600 unités alors que les besoins sont estimés à 15.000 voire 19.000 unités pour des logements supplémentaires de remplacement afin d'assainir le parc actuel et de rencontrer l'évolution du nombre de ménages.

Des besoins spécifiques sont à rencontrer prioritairement pour les catégories socio-économiques les moins favorisées. Il faut veiller à résorber le déficit de logements acquisitifs pour les ménages à faibles revenus, déficit estimé à environ 1.000 unités par an.

Il est également nécessaire de maintenir le rythme actuel de création de logements locatifs. La demande des ménages à revenus précaires ou modestes n'est

en effet que partiellement rencontrée; le parc de logements sociaux et moyens de la SRWL s'avère largement insuffisant lorsque l'on considère le nombre de demandeurs chômeurs, minimexés, pensionnés, etc. Il importe aussi de fournir une offre suffisante de logements accessibles et adaptés aux personnes âgées et aux personnes handicapées.

D'autre part, et ce n'est pas le moindre des problèmes, il faut remédier aux situations précaires : sans-abri, logement permanent en camping, occupation de taudis.

Pour répondre à l'ensemble des besoins, il sera nécessaire de diviser, des logements devenus trop grands pour faire face à la demande de petits logements (en veillant à ne pas procéder de façon anarchique), d'accroître la rénovation, l'entretien et la modernisation des logements et de favoriser l'auto-rénovation, déjà largement pratiquée. Il faudra aussi veiller à rencontrer les demandes quant au type de logements, à leur taille, à leur niveau de confort, à leur prix, à leur environnement, etc.

Enfin, les zones à forte pression foncière nécessitent des mesures particulières pour éviter l'exclusion des catégories économiquement faibles de la population. De tels déséquilibres apparaissent surtout dans des zones frontalières ou en périphérie des agglomérations, où le coût des terrains et des logements neufs ou anciens est trop élevé pour la demande autochtone. Il s'agit des sous-régions où la demande résidentielle est la plus forte : Brabant wallon, région namuroise, communauté germanophone, Hainaut occidental, sud du Luxembourg.

Une mobilité résidentielle insuffisante

Les droits d'enregistrement des transferts de propriété sont, en Belgique, parmi les plus élevés d'Europe, ce qui contrarie les désirs de changement de ceux qui sont propriétaires de leur logement. Or, une mobilité résidentielle insuffisante a pour conséquence une inadéquation du logement aux besoins de ses occupants, que ce soit en termes de taille ou de localisation. Ce type d'inadéquation a bien entendu des coûts sociaux qui, s'ils sont mal connus, ne doivent pas être sous-estimés :

- l'inadéquation de la taille implique que des ménages de petite taille continuent à occuper des logements devenus trop grands pour eux (cas des retraités par exemple) alors que ces logements pourraient être habités par des familles plus grandes ou subdivisés pour plusieurs ménages;

Carte 4 :
Logement :
Pressions et
opérations

- l'inadéquation de la localisation entraîne des surcoûts importants et augmente les navettes domicile-travail, avec toutes les conséquences négatives évoquées plus haut (voir le chapitre sur la mobilité).

Un cadre qui manque parfois de convivialité

Si le besoin de se loger est globalement rencontré, le besoin d'habiter, c'est-à-dire de s'insérer dans un milieu de vie, n'est pas toujours satisfait même si certaines initiatives (petites infrastructures sociales de quartier, aménagement d'espaces publics conviviaux...) ont été prises. L'effort actuellement initié doit être maintenu en vue de rencontrer le besoin de lieux communautaires, d'équipements d'accueil (crèches ou maisons de jeunes par exemple), d'espaces de rencontre (places publiques, espaces verts à vocation sociale, terrains de jeux), etc. On observe aussi localement des problèmes d'intégration, la formation de ghettos, des processus de marginalisation et de paupérisation, le non-respect des diversités culturelles et sociales.

Des problèmes de sécurité peuvent également se poser. Dans certains quartiers, la pression du trafic automobile est une menace directe pour la quiétude et la sécurité des riverains. Certaines formes d'urbanisation génèrent en outre une réelle insécurité psychologique : il s'agit des vastes immeubles anonymes, des quartiers en déclin, des ensembles regroupant des populations défavorisées. La marginalisation du logement dans des quartiers centraux, en particulier les zones commerciales ou de bureaux, réduit le contrôle social spontané et favorise le développement de la délinquance. Ailleurs, le non-respect des spécificités culturelles de certaines minorités développe des sentiments de frustration et d'agressivité. Enfin, les mutations de l'environnement construit entraînent parfois une menace et

une insécurité latentes pour les habitants : incertitude quant à la réaffectation de sites abandonnés, insécurité juridique résultant de grands projets, rumeurs d'expropriation, spéculation immobilière, etc.

Les options du logement durable

Il importe que la Région s'inscrive dans la mise en place du développement des principes du logement "soutenable".

Le vocable soutenable sous-entend une conception intelligente, évolutive, en respect avec le cadre bâti et naturel d'aujourd'hui tout en permettant l'adaptation aux contraintes des générations de demain notamment :

- l'amélioration de la qualité de la vie dans le respect des contraintes économiques;
- le respect de l'environnement par l'usage économe des ressources culturelles et naturelles;
- la solidarité humaine par la redistribution des ressources du développement et par le respect du patrimoine existant.

Enjeux

Des constats énoncés ci-dessus se dégagent quatre enjeux principaux.

1. Certains habitants ne disposent pas d'un logement décent.
 2. Dans certains quartiers, une partie du parc immobilier présente des carences importantes, des dégradations, voire un équipement inadapté, ce qui entraîne des effets "boule de neige".
 3. L'offre en logement est trop limitée, et n'est pas assez diversifiée pour répondre à l'évolution des besoins.
 4. Les nouveaux logements s'inscrivent insuffisamment dans un tissu d'habitat structuré.
-

LES COMMERCES ET SERVICES

Les activités de commerces et de services privés forment une composante caractéristique de l'habitat. Elles peuvent non seulement constituer un facteur d'animation des quartiers, mais elles sont en outre génératrices d'emplois : il s'agit en effet du seul secteur de l'économie wallonne où l'emploi est en croissance.

Globalement, l'offre de commerces apparaît suffisante pour satisfaire la demande. Cela ne signifie pas nécessairement qu'elle soit toujours localisée de façon optimale pour répondre aux besoins de la population. Des lacunes apparaissent également sur le plan qualitatif : types de commerces et de services, variété de choix, gammes de prix. Il existe d'importantes disparités spatiales quant à la qualité de l'équipement commercial.

Localisation de grandes surfaces hors des villes et disparition des commerces et services de proximité

On observe aujourd'hui un double phénomène : une offre de consommation de masse localisée en périphérie des villes et une offre plus spécialisée au sein de celles-ci.

Traditionnellement, les commerces avaient tendance à se regrouper dans le centre des villes, à proximité de zones à forte densité de clientèle potentielle. Des commerces d'achats courants existaient aussi dans les quartiers et les villages. Le développement des moyens de transport et la possibilité de toucher une clientèle plus large expliquent l'apparition de commerces de moyenne et grande surface en dehors des centres urbains. Si certains d'entre eux restent isolés, on peut aussi observer la constitution de nouveaux pôles excentrés où se regroupent de grandes ou moyennes surfaces d'alimentation, de bricolage, de vêtement, d'ameublement, etc.

Le pouvoir d'achat de la population n'étant pas extensible, ces nouvelles implantations commerciales visent principalement à concurrencer des activités existantes en "captant" une part de la clientèle, soit parce que celle-ci est mal desservie, soit parce qu'elle est attirée par de nouvelles facilités d'accès.

La localisation de ce type de commerces suit donc une logique de concurrence et d'opportunité foncière qui a pour conséquences :

- la dispersion de l'offre sur le territoire;

- l'affaiblissement de la fonction polarisatrice des villes et des noyaux d'habitat;
- l'occupation dispendieuse d'espaces non encore urbanisés;
- l'accroissement de l'usage de la voiture, avec les nuisances qui en résultent;
- une tendance accrue à l'exode de la population vers les périphéries, les activités de commerce et de services pouvant constituer un facteur d'attraction pour certains ménages.

Traditionnellement intégré lui aussi en ville, le commerce de gros (stockage et vente en quantité importante de produits tels que matières premières, engins, denrées alimentaires, etc.) a suivi les mêmes logiques de localisation. Il complète souvent l'équipement des zones commerciales périphériques ou s'implante en ruban le long des voies principales. Grand consommateur d'espace, il recherche plutôt des sites non encore urbanisés, visibles et offrant une bonne accessibilité routière.

Le commerce "de passage" cherche également à se situer près de nœuds routiers, d'axes traditionnels d'accès aux villes, de gares, etc. Il s'agit là d'une dynamique à maîtriser, celle de la constitution de rubans commerciaux le long des grands axes de communication.

Parallèlement à ces localisations hors des villes, d'autres évolutions touchent le commerce en milieu urbain. Les commerces de détail se sont souvent réorientés vers la clientèle des travailleurs du secteur tertiaire et se sont donc installés dans les quartiers de bureaux ou de grandes administrations. Les commerces de luxe, quant à eux, se rassemblent dans certaines rues des centres-villes aménagées en piétonniers ou semi-piétonniers, sans que les effets de ces concentrations sur l'habitat soient toujours bien maîtrisés.

L'ensemble de ces nouvelles logiques de localisation a notamment pour conséquence la disparition des commerces de proximité et des services dans certains quartiers urbains péri-centraux, de même que dans certains villages. La fragilisation de ces activités est également liée aux contextes urbains en mutation, par exemple dans certaines zones piétonnes à forte rotation d'activités ou dans les quartiers déstructurés par de grands travaux. Les zones en déclin économique et les villages où la proportion de secondes résidences est trop élevée sont eux aussi délaissés.

Le retour des commerces vers les lieux d'habitat semble notamment lié à l'amélioration de la qualité des espaces publics, ce qui implique le réaménagement des voiries, la rénovation des quartiers et la création de parkings. La circulation, le parage et les livraisons en

milieu urbain posent problèmes pour le développement des activités de commerces et de services.

Notons enfin que les marchés apparaissent comme des opportunités pour renforcer le commerce local, pour autant que leur insertion soit bien réalisée; le développement de marchés à thèmes génère une animation commerciale non négligeable.

Effets négatifs sur le cadre de vie

Les logiques de localisation énumérées ci-dessus ont un certain nombre d'effets négatifs sur l'accessibilité des commerces et services ainsi que sur la qualité du cadre de vie.

Certains quartiers ou villages ne disposent plus d'équipements de proximité et leurs habitants doivent parfois franchir des distances importantes pour s'approvisionner ou avoir accès aux services dont ils ont besoin. De plus, la desserte des nouvelles implantations commerciales par les transports en commun n'est pas toujours assurée de façon optimale, ce qui pénalise doublement certaines catégories de la population.

La dévitalisation de quartiers traditionnellement commerçants, ou à tout le moins bien équipés de ce point de vue, entraîne la disparition de certaines activités induites (secteur HORECA par exemple). Il peut en résulter un exode de population avec ses effets "boule de neige" sur l'habitat. La mixité sélective des activités apparaît de plus en plus comme une condition nécessaire à l'animation et à la revitalisation des centres urbains.

A l'inverse, si le dynamisme commercial n'est pas maîtrisé, il peut aussi générer des effets négatifs : accroissement de la circulation, congestion, saturation du parcage, dégradation des espaces publics, nuisances pour les habitants, pression foncière accrue, etc. Il faut aussi être attentif à l'inoccupation parfois généralisée des étages des immeubles commerciaux. La compatibilité des activités commerciales et des logements devrait être mieux organisée, en particulier dans les centres-villes.

La qualité architecturale n'est pas toujours prise en compte dans les projets d'implantation ou de trans-

formation commerciale. C'est notamment le cas en ce qui concerne les éléments suivants :

- la flexibilité des aménagements en vue de re-conversions ultérieures;
- l'intégration physique et esthétique des fonctions commerciales dans un patrimoine ancien de qualité;
- l'aspect visuel des enseignes et des procédés de publicité.

Il faut également gérer les problématiques du stationnement et de la livraison en conciliant les intérêts des commerçants et des habitants.

D'autre part, les vastes zones commerciales périphériques sont généralement implantées sans réelle structure et souvent mal aménagées. Il y manque souvent une vision d'ensemble. Les espaces publics, les cheminements et les parkings n'offrent que trop rarement des qualités spatiales et urbanistiques satisfaisantes.

La multiplication des équipements le long des routes n'a pas permis non plus de créer de réelles structures spatiales. Au contraire, ces implantations anarchiques sont de nature à déstructurer les noyaux d'habitat et à accentuer le processus d'exurbanisation.

Enjeux

Deux enjeux majeurs peuvent être énoncés.

1. L'offre de commerces et de services satisfait globalement la demande, mais leur localisation souvent excentrée et la disparition du commerce de proximité posent des problèmes d'accès, notamment pour les personnes à faible mobilité et dans certaines régions rurales.
 2. L'implantation de surfaces commerciales en périphérie multiplie les déplacements et réduit l'attractivité des centres; en outre, les zones commerciales excentrées sont souvent mal aménagées.
-

LES EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

L'habitat se caractérise par la présence d'une grande diversité d'équipements publics, les uns destinés à la population, les autres à l'exercice de la fonction publique.

Des localisations parfois peu adéquates

Les fonctions politiques, administratives et de service public se sont d'abord développées au centre des agglomérations et des localités. Elles y exerçaient un rôle de polarisation et marquaient visuellement et symboliquement le territoire.

Au fil du temps, le nombre des équipements et des services publics s'est accru. Leur implantation a cependant trop souvent été réalisée en ordre dispersé, déformant par le fait même la structure de l'habitat. Des raisons diverses expliquent ces localisations; il apparaît notamment que certains équipements ont été implantés selon les disponibilités foncières, le choix résultant simplement de la propriété d'un terrain appartenant à l'autorité responsable.

La récente semi-privatisation de certains services, comme La Poste, a parfois accentué leur soumission à des logiques de localisation plus proches de celles des entreprises privées que de celles de services publics, moins dépendants des impératifs de rentabilité. Il peut en résulter localement des problèmes de desserte.

On constate aussi que certains équipements ne sont pas situés de manière judicieuse eu égard aux besoins de la population. Ils se sont par exemple excentrés sans que l'on ait tenu compte de leur accessibilité pour le public qui les fréquente. C'est notamment le cas pour des administrations, hôpitaux, équipements culturels, établissements d'enseignement secondaire, etc. De même, la répartition de l'équipement scolaire de base (enseignement fondamental) n'est pas toujours adéquate par rapport à la demande. D'autre part, certains équipements sont en concurrence du fait de leur proximité.

La localisation judicieuse des équipements et services publics implique avant tout de prendre en compte les possibilités d'accès, en particulier en transport public, à pied et à vélo, en fonction de l'aire d'influence prévisible.

Les services d'intervention (incendie, protection civile, gendarmerie, ramassages divers) posent des problèmes particuliers puisqu'ils sont contraints d'implanter leurs installations à proximité d'axes de communication rapide. La dispersion croissante de l'habitat rend par-

fois leur localisation moins optimale et peut à terme la rendre problématique.

Une programmation insuffisante

La demande en équipements et services publics s'est accentuée et continuera à augmenter dans les années à venir sous l'effet conjugué de l'accroissement de la population, de sa dispersion, de son vieillissement, de l'allongement de la scolarité et de la réduction du temps de travail.

Dans ce domaine, les carences sont assez manifestes. Faut-il d'une programmation adéquate, on n'a pas toujours prévu à temps les équipements et services nécessaires, en particulier dans les zones peu denses. Des lacunes apparaissent par rapport aux caractéristiques locales de la population : elles peuvent concerner l'accueil de la petite enfance là où résident de jeunes familles, l'assistance aux populations défavorisées là où se marque l'exclusion sociale, l'aide aux personnes âgées du fait de la croissance des catégories d'âge supérieur.

Ce constat doit inciter les autorités publiques à planifier dans le temps les équipements nécessaires et à répartir au mieux les nouveaux équipements en fonction des besoins prévisibles de la population.

L'organisation de services suffisants se révèle souvent problématique dans les zones d'habitat dispersé. Il s'agit d'être attentif au maintien d'un niveau d'équipements satisfaisant, en particulier dans les zones rurales.

D'autre part, il faut veiller à programmer et réaliser en temps voulu la reconversion de bâtiments (par exemple scolaires ou sportifs) ou de certains sites (par exemple militaires) qui, une fois inutilisés, deviennent rapidement des friches ou des chancres.

Importance de l'intégration dans le cadre de vie

Les équipements et services publics peuvent contribuer à la structuration de l'habitat : ils génèrent des flux de personnes et d'informations, suscitent des complémentarités avec d'autres activités (commerces, HORECA, entreprises privées) et sont porteurs de valeurs sociales et culturelles.

Les écoles et les équipements culturels (salles de quartier, maisons de la culture, lieux de spectacles, etc.) facilitent l'intégration des diverses composantes de la population : ils permettent d'établir des réseaux de connaissance et de solidarité entre les personnes et favorisent la cohabitation de groupes diversifiés.

Les lieux de spectacle et de fête qui sont également porteurs de culture peuvent contribuer à l'expression d'une image positive de la ville, du village ou de la sous-région, et apportent un soutien au développement de l'économie locale (foires, festivals, carnivals, etc.). L'aménagement et la qualité de ces lieux sont cependant parfois insuffisants eu égard au succès rencontré ou espéré, ce qui en atténue les retombées économiques.

Un certain nombre d'équipements comme les hôtels de ville, les musées, les théâtres, etc. ont en outre une valeur patrimoniale au sens du patrimoine collectif ou social. Ils véhiculent aux yeux de la population un sentiment d'appartenance, surtout s'ils occupent des bâtiments remarquables sur le plan architectural. La valorisation de ce patrimoine est un aspect positif de la requalification des villes, des quartiers et des villages. Des actions sont cependant encore souvent nécessaires pour améliorer la qualité et la convivialité des espaces publics proches.

Bien qu'elle soit hautement souhaitable, l'intégration des équipements et services publics dans l'habitat comporte parfois certaines difficultés. Ces activités sont un facteur d'animation, mais il faut en maîtriser les incidences : trafic et parcage induits, zones sans animation le soir et les jours de congé, impact visuel de bâtiments parfois médiocres. Il s'agit donc d'une part d'éviter des concentrations excessives, par exemple sous forme d'îlots ou de quartiers exclusivement administratifs qui nuisent à la mixité urbaine, et d'autre part de veiller à la qualité architecturale et à l'intégration urbanistique des bâtiments publics.

Enjeux

En ce qui concerne les équipements et les services publics, trois enjeux majeurs peuvent être dégagés.

1. La bonne répartition des équipements et services publics sur le territoire et leur accessibilité ne sont pas toujours assurées
 2. La programmation des équipements et services publics prend parfois trop peu en compte les besoins de la population
 3. Les équipements et services publics sont quelquefois mal intégrés dans la structure d'habitat
-

2.3. EXPLOITATION DE L'EAU ET DU SOUS-SOL

L'EXPLOITATION DE L'EAU

Contrairement à une idée généralement répandue, la Wallonie n'est pas le pays de "l'or bleu". En effet, les prélèvements en eau y sont très importants. A l'avenir, les ressources en eau ne seront suffisantes que dans la mesure où elles seront protégées contre la surexploitation locale et la pollution.

Les usages de l'eau

Après une augmentation dans les années 80, on observe une stabilisation de la production d'eau de distribution. En 1994, 400 millions de m³ (sur les 650 captés en Belgique) ont été captés en Wallonie pour l'approvisionnement en eau potable : 80 % provenaient des nappes souterraines et 20 % des eaux de surface. Sur ces 400 Mm³ (millions de m³), 100 Mm³ ont été exportés vers la Flandre et 60 Mm³ vers Bruxelles, tandis que 160 Mm³ ont été consommés par les Wallons et 80 Mm³ n'ont pas été enregistrés (fuites, prélèvements non facturés).

La contribution des eaux de surface à la production totale est en augmentation depuis les années 90. Cette compensation est rendue nécessaire par la baisse importante du niveau de certaines nappes en raison des périodes de sécheresse que l'on a connues ces dernières années.

Le secteur industriel prélève annuellement 85 Mm³ d'eau dans les nappes souterraines, auxquels il faut ajouter 22 Mm³ provenant de l'eau de distribution. Il prélève en outre 2.720 Mm³ par an dans les eaux de surface. Cette quantité n'est pas réellement consommée, mais bien utilisée pour le refroidissement et restituée dans les eaux de surface.

D'autre part, la demande récréative et de loisirs par rapport aux milieux aquatiques est grandissante. Plusieurs sites font l'objet de promotions : la Meuse namuroise, la Semois, l'Ourthe, l'Amblève et certains barrages (l'Eau d'Heure, la Gileppe, Ry de Rome et Nisramont).

Les principales activités de loisirs rattachées à l'eau sont la navigation de plaisance, les sports nautiques motorisés et non motorisés (surtout le kayak, qui connaît un développement très important) et la pêche (en diminution).

Les menaces :

pollution des eaux souterraines et de surface, surexploitation de certaines nappes

Eaux souterraines

Les principales nappes souterraines sont le Calcaire carbonifère du Tournaisis, le Calcaire carbonifère du bassin de Dinant, le Crétacé du bassin de Mons, le Crétacé de Hesbaye et les sables bruxelliens.

Deux aquifères sont particulièrement menacés de surexploitation (déséquilibre entre les volumes captés et les possibilités de réalimentation naturelle de la nappe). Il s'agit du Crétacé de Mons qui retrouve l'équilibre après plusieurs années de surexploitation, et du Calcaire carbonifère du Tournaisis. Une des réponses apportées au problème de la surexploitation de cette nappe est le projet de Transhennuyère.

Les principaux polluants reconnus sont dus aux infiltrations en provenance de dépôts d'immondices, de rejets (hydrocarbures), de fuites d'égouts et d'épandages excessifs d'engrais et d'effluents d'élevages provoquant une pollution par les nitrates, et de pesticides qui percolent. Les nappes les plus touchées par les pollutions sont les sables bruxelliens ainsi que les Crétacés de Hesbaye et de la Haine.

Ajoutons que les quelque 10.000 puits de mines et les quelques centaines d'hectares de carrières souterraines abandonnées constituent, tout comme les sites karstiques, des points possibles de déversement et donc de pollution des nappes souterraines.

Eaux de surface

Certaines parties de la Wallonie sont dépourvues d'aquifères importants; on y prélève donc dans les eaux de surface, soit directement dans les rivières, soit dans les lacs. Les principaux captages d'eau de surface sont celui de la Meuse à Tailfer et ceux des barrages de la Vesdre et de la Gileppe.

Les types de rejets susceptibles de polluer les eaux de surface sont essentiellement :

- les rejets domestiques (25 à 30 % seulement des eaux domestiques sont épurées);
- les rejets industriels (90 % de la pollution industrielle est sous contrôle par l'intermédiaire des autorisations de déversement accordées aux entreprises);

- les rejets agricoles, soit ponctuels, soit diffus (lessivage);
- les rejets routiers (hydrocarbures, métaux lourds, sels de déneigement);
- les pluies contaminées, les rejets accidentels.

Les mesures de protection et d'assainissement

Les objectifs de qualité

Les objectifs de qualité correspondent à des normes à atteindre. Les normes de base sont applicables à l'ensemble des eaux. Certains objectifs sont différenciés spatialement et ne s'appliquent donc que dans certaines zones. Ils correspondent à des paramètres auxquels doit satisfaire l'eau d'un cours d'eau afin qu'on puisse lui attribuer une vocation, c'est-à-dire un potentiel d'utilisation. Trois usages de l'eau sont ainsi déterminés par des directives européennes : les eaux alimentaires, les eaux de baignade et les eaux piscicoles. Le Gouvernement régional est habilité à fixer des normes pour ces différents usages.

En application de ces directives, la Région wallonne a défini des zones de protection :

- 8 zones d'eau potabilisable : le Ry de Rome, l'Ourthe occidentale et orientale, la Warche supérieure et la Vesdre supérieure, la Gileppe, le ruisseau de Mouhet, le ruisseau du Laid Trou et la Meuse à Tailfer;
- 10 zones de baignade et 5 zones d'amont;
- 32 zones d'eau piscicole (salmonicoles et cyprinicoles);
- 5 zones d'eaux naturelles : la Ronde jusque la Salm, la Vesdre et la Helle jusqu'à Eupen, la Gileppe jusqu'au lac, le Rœ.

La protection des captages

La mise en place de zones de protection pour les captages a été décidée en 1991. Des mesures de protection devront être réalisées dans les zones à désigner. Vu le nombre impressionnant de captages publics et privés qu'il convient de protéger (1.700 captages recensés), une méthode de délimitation rapide des zones a été mise au point; elle consiste à fixer des distances minimales selon la situation géologique. Au fur et à mesure que les études hydrogéologiques seront réalisées, ces distances fixes pourront être revues. On estime que les surfaces des zones de protection définitives seront généralement moins étendues que celles des zones provisoires.

Trois types de zones ont été définis :

- zone I ou de prise d'eau (10 m autour du captage);

- zone II ou de prévention se subdivisant en :
 - . zone II a ou zone de prévention rapprochée (35 m minimum),
 - . zone II b ou zone de prévention éloignée dont la distance varie selon le type d'aquifère :
 - 100 m pour les aquifères sableux,
 - 500 m pour les aquifères de graviers;
 - 1.000 m pour les aquifères de calcaire;
- zone III ou de surveillance.

La protection contre les nitrates

La protection contre les nitrates d'origine agricole est réglementée par une directive européenne qui vise à limiter, à terme, l'épandage annuel d'azote organique à 170 kg par hectare. En regard de cette directive et en raison du risque de dépassement de la norme de potabilité de 50 mg de nitrate par litre, deux zones vulnérables à la pollution par les nitrates d'origine agricole ont été désignées : la nappe du Crétacé de Hesbaye (couvrant une partie de la Hesbaye liégeoise) et la nappe des sables bruxelliens (couvrant une partie de la Hesbaye namuroise, brabançonne et hennuyère). Un programme d'action spécifique est en cours d'élaboration pour ces zones.

L'agriculture est sans conteste l'une des responsables de la pollution des nappes d'eau souterraines par les nitrates; l'urbanisation en est une autre. Or, les deux zones vulnérables correspondent à des territoires qui connaissent une pression croissante de l'urbanisation.

Cette évolution spatiale est susceptible de fragiliser les espaces agricoles et de mettre en danger le rôle productif des exploitations.

Par conséquent, ces pressions menacent également un certain nombre de rôles que l'on entend faire jouer à l'agriculture, que ce soit en termes de paysages, de fonctions sociales ou par rapport à des considérations environnementales, comme c'est le cas en ce qui concerne la protection des eaux souterraines.

L'assainissement des eaux usées

L'assainissement des eaux usées fait lui aussi l'objet d'une directive européenne qui a été transcrite dans la législation wallonne en 1994. Cette directive porte sur la détermination de zones sensibles, l'équipement des agglomérations en systèmes de collecte des eaux urbaines, le traitement des eaux usées et l'élimination des boues. Selon le calendrier prévu, l'ensemble de l'assainissement des eaux usées devrait être en principe terminé pour 2005. Quatorze zones sensibles ont été définies par arrêté en 1995. Les zones sensibles correspondent à des situations où les masses d'eau ont un faible courant ou ne bénéficient pas de grands échanges, ce qui les rend très sensibles au phénomène d'eutrophisation. Elles ne recouvrent pas exac-

Carte 5 :
ressources en eau

Tableau 5 - Taux d'égouttage et taux d'épuration

Taille en EH	Taux d'égouttage	Taux d'épuration
+ 15.000	90 %	33 %
2.000 – 15.000	70 %	20 %
- 2.000	50 %	8 %

Source : DGRNE, 1995.

tement les zones de protection des eaux de surface liées aux objectifs de qualité. Elles correspondent à certains lacs naturels ou d'eau douce, à des masses d'eau potabilisable et à des masses d'eau de surface pour lesquelles un traitement tertiaire est nécessaire.

En 1995, la Wallonie comptait 212 stations d'épuration pour une capacité totale de 1.611.000 équivalents-habitants (traitant effectivement 1.000.000 EH).

La capacité théorique à atteindre est estimée à 3.700.000 EH.

Les communes ont l'obligation de planifier leur égouttage en élaborant un plan communal général d'égouttage. Ce plan doit répondre aux problèmes importants de pollution des eaux de surface, mais aussi des eaux souterraines, et doit permettre de rationaliser les frais liés aux implantations des équipements techniques. Il doit également intégrer les contraintes géotechniques des zones inondables et de démergement, ce qui dans certaines situations demande le déclassement de zones d'habitat. Le plan d'égouttage délimite des zones égouttables et des zones non égouttables reprises en zones d'épuration individuelle et ce, principalement, sur base d'un coût jugé acceptable pour la collectivité.

Le taux d'égouttage est estimé à 70 % et le taux d'épuration à environ 25 %. Ces taux varient suivant les agglomérations.

Des investissements importants à financer

A l'avenir, les investissements à consentir pour protéger et valoriser les ressources en eau devront tenir compte à la fois de la protection des captages et des eaux de surface potabilisables, de la sécurisation des alimentations en eau, de l'adaptation de l'infrastructure publique aux futures normes relatives au plomb, de la réalisation de collecteurs et d'égouts et de leur réhabilitation éventuelle, de l'épuration publique des eaux usées et du renouvellement des infrastructures de production et de distribution de l'eau.

Le coût de l'ensemble est estimé à 200 milliards, dont 40 milliards pour la réhabilitation du réseau de distribution. Pour le poste de l'épuration, les estimations financières varient dans une fourchette se situant entre 70 et 100 milliards d'investissements. Or, actuellement, le produit des taxes et redevances destinées à

financer la protection des eaux est estimé à 4 milliards par an.

Face à cette situation, la Région met en place une double politique : d'une part, l'adaptation du prix de l'eau à son véritable coût et d'autre part, une utilisation plus rationnelle de l'eau. La détermination du prix-vérité voudrait que les usagers soient amenés à payer l'ensemble des coûts, logique qui se heurte au risque de dualisation de la société et au principe d'accessibilité pour tous. C'est l'un des enjeux majeurs auquel devra répondre la Société publique de gestion de l'eau dont le Gouvernement a approuvé le décret fixant les missions.

Enjeux

En cohérence avec le *Plan d'environnement pour le développement durable*, quatre enjeux principaux peuvent être énoncés.

1. Les ressources en eau souterraines étant largement exploitées, voire menacées par la surexploitation de certaines nappes aquifères et captages, il est nécessaire de mettre en place des réseaux de sécurisation et d'utiliser davantage les eaux de surface.
2. La définition des zones de protection des captages et des zones vulnérables à la pollution par les nitrates aura pour effet de limiter certaines activités polluantes dans ces zones, y compris au niveau des habitations privées.
3. La construction nécessaire dans les dix prochaines années d'un nombre très important de stations d'épuration des eaux usées devra inévitablement se conjuguer avec la proximité des zones urbanisées et avec d'autres intérêts de conservation de la nature et du patrimoine.
4. L'affectation des territoires riverains des cours d'eau doit tenir compte des vocations et utilisations de ces cours d'eau à des fins récréatives et de conservation de la nature et des paysages.

L'EXPLOITATION DU SOUS-SOL

L'exploitation du sous-sol présente un intérêt économique important en Wallonie, et le savoir-faire wallon dans ce domaine est reconnu. Sa coexistence avec d'autres occupations du sol est cependant parfois difficile à gérer.

Aspects économiques de l'exploitation du sous-sol

Les carrières fournissent la matière première de diverses industries et emploient un peu moins de 5.000 personnes (en baisse). Le chiffre d'affaires du secteur est estimé à 32 milliards de francs; 80 % de la production wallonne sont consommés sur le territoire belge. Les exploitations ont aussi un impact économique en amont (bureau d'études, ingénierie) et en aval (transport).

La valeur ajoutée reste relativement faible, excepté pour certaines pierres ornementales, le ciment blanc, la chaux, la brique et certaines argiles particulières. Pour être rentable, l'exploitation des roches à destination des infrastructures et de l'industrie nécessite des économies d'échelle et donc l'exploitation de gisements relativement importants. Toutefois, les matériaux à faible valeur ajoutée issus de petits gisements demeurent intéressants s'ils n'ont pas à subir les coûts de longs transports. Cette situation peut être rencontrée lorsque ces matériaux tels que les sables sont utilisés localement dans la construction et les travaux publics.

Le secteur est soumis à la logique de la concentration industrielle. Les principales filiales qui maîtrisent l'exploitation du sous-sol wallon dépendent de groupes aux capitaux internationaux. Pour des impératifs économiques, ces groupes se concentrent sur des gisements possédant des réserves importantes. La concentration des exploitations peut provoquer un accroissement des nuisances. Elle permet cependant la mise en place de programmes de gestion adaptés, ce qui atténue fortement les effets négatifs causés par la taille de ces activités. Pour assurer à moyen terme leur capacité d'exploitation, les grands groupes mettent en place différentes stratégies visant la maîtrise foncière de gisements potentiels, la protection des gisements les plus stratégiques et l'exploitation prioritaire des gisements soumis à forte pression urbaine.

A côté des grands groupes subsistent une multitude de petites sociétés. Elles sont peu à peu intégrées

aux grands groupes ou se maintiennent parce qu'elles se situent dans des "niches" économiques qui les rendent compétitives. C'est le cas par exemple des entreprises qui procurent de la haute valeur ajoutée ou qui subsistent grâce à l'économie locale.

Des ressources variées

Les roches industrielles

Les roches carbonatées (calcaires, craies et dolomies) concernent près de 65 % de l'activité des industries extractives.

Le calcaire trouve divers débouchés : concassé (à faible plus-value), industries chimiques, fabrication de chaux ou de ciment et applications particulières dans la sidérurgie, la peinture et la sucrerie. Les sites les plus importants sont localisés dans la bande calcaire du sillon Sambre et Meuse et dans la région du Tournaisis.

Les craies sont exploitées principalement pour la fabrication de ciments dans des carrières de dimensions importantes. Les principaux gisements sont situés à proximité du bassin de la Haine et le long de la Meuse en aval de Liège.

Les dolomies sont utilisées dans la fabrication de réfractaires et d'engrais ainsi qu'en verrerie. Les principaux gisements sont localisés dans la vallée de la Meuse entre Namur et Andenne.

Pour les roches siliceuses, on peut citer le porphyre (d'origine endogène) qui sert à la fabrication de concassé de qualité (ballast), extrait dans le massif du Brabant (Lessines et Quenast).

Les principaux sites d'extraction du grès (exploité comme granulats) sont localisés au sud du sillon Sambre et Meuse.

Le sable fait l'objet d'exploitations locales dans le Bruxellien.

Comme produit à haute valeur ajoutée, citons le silex exploité dans la région de Lanaye, Eben-Emael et Bassenge, le kaolin dans les régions de Libin-Transinne et d'Oret et la "Meulière" à Saint-Denis (Havré) destinée à la fabrication de réfractaires.

Les argiles et les limons sont utilisés en briqueterie (Wanlin, Gaurain-Ramecroix, Comines-Warneton).

On trouve les arkoses et les quartzites à l'est du pays.

Les roches ornementales

Des réserves importantes de certaines pierres ornementales permettent théoriquement de garantir à long

terme l'autonomie dans l'approvisionnement de ces matériaux de construction. Leur exploitation n'est cependant pas toujours optimale car les roches, bien qu'accessibles, ne présentent pas toujours la qualité requise, les coûts restent prohibitifs et certaines roches comme le petit-granit subissent la concurrence de produits très semblables venant de l'étranger. Dans d'autres cas, les gisements sont devenus inaccessibles parce que les zones ont été urbanisées.

La dimension des entreprises wallonnes du secteur constitue également un handicap face à la concurrence étrangère. On soulignera en outre l'insuffisance de main-d'œuvre spécialisée dans le travail de la pierre. L'importance des pierres et marbres dans la restauration du patrimoine bâti est cependant à relever.

Le petit-granit (pierre bleue) constitue une importante ressource du sous-sol wallon. Il est exploité dans quatre régions : la zone d'Ecaussinnes-Neufvilles-Soignies, l'Ourthe-Amblève, la région du Hoyoux et la vallée du Bocq.

Citons également les marbres rouges et gris de Philippeville, le marbre noir de Golzinne et de Denée, les pierres blanches du Brabant (Gobertange) et de Gaume et la pierre de Vinalmont (Wanze). Certains de ces gisements sont loin d'être épuisés. Ils sont peu mis en valeur et loin d'être économiquement rentabilisables.

Le grès, le quartzite et l'arkose sont également utilisés comme roches ornementales (confection de moulons, dalles, pavés). Les carrières de grès de la vallée de l'Ourthe sont assez connues dans le domaine architectural. Le schiste est exploité notamment dans les vallées de la Liègne et de la Warche.

Dans l'ensemble, la gamme des matériaux proposés s'est sensiblement réduite et s'est concentrée sur les roches les plus durables ou extraites des gisements les plus accessibles.

Outre le fait qu'il est malaisé d'imposer l'origine géographique d'une pierre ornementale, il faut noter que, malgré les efforts entrepris pour promouvoir les pierres ornementales locales, les auteurs de projets wallons et étrangers suivent des modes et des tendances architecturales qui ne privilégient pas toujours les produits wallons.

A certains endroits des pressions importantes sur le milieu local

L'exploitation du sous-sol entraîne certaines nuisances : poussières provenant des processus de fabrica-

tion et des traitements mécaniques de la roche, bruit provoqué par les engins de chantiers, le charroi interne et les machines, nuisances engendrées par le transport, rejets d'eaux usées, exhaure des eaux de carrières pouvant entraîner un abaissement de la nappe aquifère et l'apparition d'effondrements karstiques, projections de roches, vibrations et bruit engendrés par les tirs de mines, impact au niveau paysager.

C'est principalement dans les zones fortement urbanisées que se posent les problèmes de cohabitation. Le triangle Antoing-Vaulx-Gaurain-Ramecroix dans le Tournais ainsi que la région montoise sont particulièrement concernés. La vallée de la Meuse connaît des situations similaires. De Namur jusqu'à Engis, la cohabitation est particulièrement délicate du fait de la traversée de villes et de villages par le trafic lourd. Dans la province de Liège, signalons l'importance de l'industrie extractive dans la région de Visé et à la confluence de l'Ourthe et de l'Amblève. C'est donc principalement dans le sillon que les pressions de l'industrie extractive sur la vie locale se font ressentir. Dans le reste de la Wallonie, les problèmes sont plus ponctuels et concernent dans la plupart des cas des sites d'extension limitée. Des mesures ont été prises pour mieux prendre en compte ces aspects.

Par ailleurs, on peut constater que certains biens immobiliers ont été localisés mal à propos à proximité de sites d'extraction.

Les anciennes carrières et anciens terrils peuvent constituer une contrainte mais aussi un potentiel écologique

En ce qui concerne les nouvelles exploitations, leur réaménagement est imposé par le décret du 27 octobre 1988. Un nouvel arrêté va en préciser les conditions d'exploitation et de réaménagement. De nombreux dossiers de permis d'extraction sont actuellement en cours de régularisation et c'est donc progressivement que ces dispositions sont rendues effectives.

Les anciennes carrières et dépôts de stériles (terrils) ont souvent été abandonnés et laissés à eux-mêmes. Certaines carrières ont fait l'objet de remblaiements ou de dépôts sauvages et sont dès lors difficiles à réhabiliter.

De nombreuses carrières et terrils sont abandonnés depuis plusieurs années et ont retrouvé au fil du temps un intérêt écologique lié à la richesse faunistique et floristique de leurs milieux. Ils pourraient donc constituer des éléments importants du réseau écologique. Cette approche, qui suppose leur non-réaménagement, n'est cependant pas toujours à même de régler les éven-

Carte 6 :
Exploitation du sous-sol

tuels problèmes paysagers, les impératifs liés à la protection des nappes aquifères et la prévention des risques. A l'inverse, si l'on généralise l'exploitation des terrils, on risque de mettre en péril ce patrimoine et de déstructurer des paysages qui se sont progressivement verdurisés.

Enjeux

En termes d'enjeux, on peut énoncer les quatre éléments suivants.

1. Certains modes d'exploitation des ressources du sous-sol déprécient la valeur foncière des biens immobiliers situés à proximité des sites d'extraction, causent des nuisances au voisinage et mettent en péril l'environnement et le patrimoine naturel.
 2. Des occupations inadéquates du sol peuvent compromettre l'exploitation future de gisements de roches qui constituent des réserves stratégiques.
 3. Les dépôts de stériles (terrils) et les anciennes carrières posent des problèmes paysagers, environnementaux et de sécurité, et donnent parfois une image négative de la Wallonie; dans certains cas ils présentent par contre des potentialités sur les plans écologique ou paysager, voire touristique.
 4. La valorisation des roches ornementales n'est pas assurée de manière optimale.
-

2.4. CONTRAINTES PHYSIQUES ET RISQUES MAJEURS

Les progrès techniques intervenus ces dernières décennies ont parfois fait oublier l'importance de prendre en compte les risques naturels tels que les inondations ou les mouvements du sol ou du sous-sol. Les risques majeurs comprennent également les catastrophes technologiques. Si certaines menaces sont aujourd'hui mieux maîtrisées, inversement, certaines pratiques peuvent créer des risques nouveaux.

Les inondations

La Wallonie a connu épisodiquement des crues importantes au cours des deux dernières décennies, principalement en 1980, 1988, 1993 et 1995. La plupart des vallées ont subi des inondations mais ce sont surtout les vallées de la Haute-Meuse et de l'Ourthe-Ambève qui ont exigé la mise en place de plans d'urgence et l'évacuation des populations. A titre d'exemple, les inondations de 1995 en Haute-Meuse ont vu 2.366 familles sinistrées et ont occasionné un demi-milliard de francs de dégâts; un débit de quelque 2.100 m³/sec a pu être mesuré (contre 120 m³/sec en temps normal). Ces phénomènes ne sont pas propres à la Wallonie, mais se multiplient en Europe : qu'on pense par exemple aux crues de la Meuse et du Rhin aux Pays-Bas et du Rhin en Allemagne en 1995.

Une zone peut être inondée par le débordement d'un cours d'eau suite à une crue, par la remontée d'une nappe ou par des ruissellements en provenance des versants. Les facteurs naturels ou artificiels influençant l'amplitude des inondations sont multiples, mais leur importance respective reste difficile à déterminer.

La cause essentielle des phénomènes catastrophiques intervenus récemment en Wallonie reste le caractère exceptionnel des précipitations, notamment leur durée. Les effets produits par des facteurs artificiels tels que l'urbanisation ou certains aménagements sont difficilement quantifiables. Ils peuvent sans conteste accentuer les phénomènes, surtout localement. A un niveau plus global, cependant, ils ont vraisemblablement des conséquences limitées pour les bassins versants de grande superficie.

La fréquence plus élevée des inondations a entraîné une prise de conscience des décideurs et des populations. En ce qui concerne l'aménagement du territoire,

elle a posé avec une acuité nouvelle le problème des constructions dans les zones inondables et particulièrement celui des nombreuses infrastructures touristiques qui y sont situées, notamment certains campings occupés de manière permanente par des populations en situation précaire (voir les chapitres Habitat et Tourisme).

L'éclatement des compétences administratives constitue un handicap pour gérer la complexité des paramètres qui interviennent en cas d'inondation, que ce soit au niveau du bassin versant, du lit majeur et du cours d'eau proprement dit. Les différentes mesures appliquées concernent principalement des travaux touchant le cours d'eau même; une gestion globale est dans les faits peu pratiquée. Ce type d'approche est cependant de plus en plus préconisé notamment à travers la pratique des contrats de rivière.

A une tout autre échelle, la concertation internationale se développe entre la France, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas en vue d'assurer une gestion coordonnée des cours d'eau dans le cadre du programme *INTERREG II C (voir le chapitre Inscription de la Wallonie au niveau suprarégional).

Les phénomènes karstiques et les mouvements du sol et du sous-sol

C'est dans les roches calcaires et dolomitiques que l'on peut observer les phénomènes karstiques. En circulant dans ces roches, l'eau de pluie peut élargir des fissures et créer des cavités, voire même provoquer des effondrements. Le karst wallon concerne près de 30 % du territoire. Les phénomènes karstiques sont inégalement répartis en Wallonie. La plupart des sites se trouvent dans les provinces de Namur (55 %) et de Liège (30 %) ainsi qu'en Hainaut (14 %).

L'Atlas du Karst wallon réalisé par la Commission wallonne d'études et de protection des sites souterrains met en évidence l'intérêt scientifique, socio-économique, touristique et paysager des sites karstiques et fait des propositions pour une meilleure gestion de la région calcaire. Il signale notamment certains phénomènes repérés dans les zones d'habitat et attire l'attention sur le risque d'instabilité du sol à ces endroits.

Il faut également souligner les risques et les contraintes liés aux mouvements du sol et du sous-sol : les éboulements de parois rocheuses (Dinant, Bas-Oha),

les glissements de terrain (Mont de l'Enclus), les affaissements miniers et karstiques, le ruissellement linéaire et la rupture de canalisations.

Par ailleurs, la Wallonie n'est pas à l'abri des secousses sismiques. Elle a connu une activité sismique au cours des 16^e et 17^e siècles. Plus récemment, en 1983, la région liégeoise a été touchée par un tremblement de terre. Les zones sismiques connaissant des risques plus élevés sont le bassin de la Haine, le massif du Brabant et la région de Liège - Verviers.

Les catastrophes technologiques et les incendies

Les accidents technologiques, dont les conséquences atteignent toujours l'environnement et peuvent également frapper la population, nécessitent des mesures de prévention telles qu'un contrôle permanent, la mise en place d'infrastructures et de procédures permettant de circonscrire la catastrophe ou d'évacuer le périmètre touché.

La directive européenne dite SEVESO⁽¹⁾ impose que les activités industrielles présentant un risque majeur soient soumises à des obligations permettant d'éviter, dès l'origine, les possibilités d'accident, de pollution ou de nuisances. De nombreuses dispositions ont été prises pour assurer l'exécution de cette directive. Citons notamment un arrêté royal du 13 juin 1991 définissant les critères permettant d'établir les zones géographiques susceptibles d'être affectées par un accident majeur. Cet arrêté prévoit la délimitation d'une zone de vigilance, large périmètre dans lequel des effets négatifs sont prévisibles, et d'une zone de risque, à l'intérieur de laquelle des mesures spécifiques doivent être prises.

En 1998, la Wallonie compte 21 entreprises soumises à la législation SEVESO. Elles se situent dans les provinces de Hainaut (9 installations), de Liège (6), de Namur (5) et de Luxembourg (1).

Les incendies dans les sites industriels et autres accidents technologiques majeurs font l'objet de projets de recherches européennes. La Région, via l'Institut scientifique de service public (ISSeP), prend ainsi part à des programmes tels STEP et Environnement.

Il faut signaler également les incendies de forêts ou de broussailles qui, à plusieurs reprises ces dernières années, ont atteint des réserves naturelles (notamment dans les Fagnes). Outre les dangers potentiels pour l'homme, ces incendies causent la destruction de certains biotopes, ou plus largement, de parcelles naturelles de plus ou moins grand intérêt.

Enjeu

L'enjeu en matière de risques naturels peut s'exprimer comme suit.

Certains phénomènes naturels et certaines catastrophes technologiques ou incendies peuvent porter atteinte à l'intégrité physique des habitants, à leurs biens, aux infrastructures et au cadre de vie en général.

⁽¹⁾ La Directive SEVESO : Dir. 82/501 remplacée par en 1997 par la Dir. 96/82.

2.5. AGRICULTURE ET SYLVICULTURE

L'AGRICULTURE

La superficie agricole utilisée par l'agriculture wallonne (SAU) correspond à 750.000 ha soit 45 % du territoire. En Wallonie, le secteur agricole emploie directement 38.000 personnes (soit 3,5 % de la population active) et génère plus de 100.000 emplois indirects, dont 20.000 dans l'agro-alimentaire. Sa valeur ajoutée brute est de l'ordre de 40 milliards, ce qui représente 2,3 % de la valeur ajoutée régionale.

Tant par la superficie occupée que par son économie directe et induite, l'agriculture joue un rôle important dans l'aménagement et le développement du territoire wallon. Cependant, depuis le début des années 90, la politique agricole européenne (PAC) connaît de profondes modifications. Ces évolutions font peser de nombreuses incertitudes sur l'avenir du secteur.

Spécialisation des exploitations

Depuis plus de quarante ans, l'agriculture wallonne s'est progressivement centrée vers les productions viandeuses, laitières, céréalières et sucrières. Les réglementations et les droits de production prévus par la Communauté européenne de même que l'évolution générale des techniques ont entraîné l'abandon des productions auxiliaires et une spécialisation des exploitations, qui se répartissent aujourd'hui comme suit :

- pour 66 % selon une orientation bovine (20 % lait, 30 % lait-viande, 16 % viande);
- pour 16 % selon une orientation grandes cultures;
- pour 13 % selon une orientation grandes cultures et bovins viandeux;
- pour 5 % selon une orientation grandes cultures et lait.

Concentration des productions, agrandissement des exploitations et diversification des activités

En 1995, malgré la spécialisation continue, les 24.500 exploitations wallonnes ont une taille fort variable puisque :

- 25 % ont moins de 20 ha et exploitent ensemble 7 % de la SAU;
- 46 % ont de 20 à 50 ha et exploitent 37 % de la SAU;
- 18 % ont de 50 à 80 ha et exploitent 28 % de la SAU;
- 11 % ont plus de 80 ha et exploitent 28 % de la SAU.

Au cours de ces dernières années, le nombre d'exploitations a diminué d'environ 1.000 unités par an. Les petites exploitations ont été les plus touchées, tandis que les exploitations qui ont assuré leur pérennité se sont agrandies. Ainsi, parmi les exploitations spécialisées détenues par les jeunes agriculteurs, on constate que les fermes de cultures augmentent leurs superficies de près de 35 % alors que le nombre de bêtes passe de 141 à 201 dans les fermes d'élevage, soit une croissance de 43 %. Le secteur laitier, qui avait pu maintenir des unités de production de taille moyenne, voit les étables de moins de 30 vaches disparaître progressivement et se développer des exploitations de 60 à 100 vaches.

L'agrandissement et la concentration de la production permettent de renforcer la compétitivité des exploitations. En effet, pour compenser la diminution constante des rendements financiers à l'hectare, les exploitants cherchent à réduire leurs coûts de production en rationalisant l'emploi d'intrants, le travail et les équipements.

Ces phénomènes se doublent d'une diversification des productions et des activités. Face à la concentration des productions, certaines exploitations s'essayaient à de nouveaux créneaux. De nouvelles cultures sont introduites, des poulaillers, des élevages atypiques (autruches, bisons...) et des unités d'engraissement de poulets ou de porcs apparaissent ici et là. L'inscription dans des filières spécifiques de transformation et de commercialisation, notamment pour des productions locales ou régionales, se multiplie. Enfin, certains agriculteurs répondent aux demandes nouvelles comme le tourisme et les loisirs à la ferme.

L'évolution des structures d'exploitations selon l'orientation technico-économique amène à des constats de rendements économiques très contrastés.

Dans ce contexte général, les petites exploitations qui arrêtent leurs activités font l'objet de spéculations les plus variées : les meilleures terres peuvent être reprises par des exploitants souhaitant s'agrandir, les parcelles situées en zone à bâtir seront vendues selon les opportunités d'urbanisation et enfin les autres seront boisées ou utilisées à des fins de loisirs. Un même processus touche les anciens bâtiments agricoles.

Les effets de la concentration et de la diversification sont d'autant plus importants que la majorité des exploitations sont de petite taille et qu'elles sont détenues par des exploitants âgés. Ces différents phénomènes remettent en cause le caractère tradition-

nellement familial des exploitations et la liaison au sol des productions wallonnes.

Réduction des superficies agricoles et diversification des occupations

La Wallonie est couverte à 58 % par des prairies et des cultures. La SAU telle que recensée par l'INS équivaut à 45 % du territoire soit 77 % de l'ensemble des étendues agraires. L'urbanisation et le boisement ont fait reculer la SAU de 20 % depuis 1950, soit une perte annuelle moyenne de 3.600 ha.

Réduction des prairies et développement des cultures fourragères

En 1995, la SAU était composée à 50 % de prairies. Au cours des quinze dernières années, les prairies ont globalement été amputées de quelque 30.000 ha, soit une réduction de 7,4 %. Un profond contraste apparaît entre la région limoneuse où les prairies sont confinées à 30 % de la SAU et la Haute-Ardenne où elles en couvrent près de 96 %.

La modification des rations alimentaires a permis de réduire les besoins en pâturage. Outre leur transfert vers d'autres affectations telles que l'urbanisation, les prairies ont été labourées pour les cultures traditionnelles et pour la culture de maïs et d'herbe sous forme de prairie temporaire.

Réduction des superficies céréalières et betteravières et diversification des cultures

Essentiellement cultivées au nord de la Famenne, les céréales occupent encore 24 % de la SAU. La Wallonie assure les deux tiers de la production belge, et ses rendements sont parmi les plus élevés de l'Europe. En 15 ans, ils ont augmenté de 65 % mais les superficies ont été réduites de 36.000 ha.

La production de céréales est particulièrement visée par la réforme de la PAC. Les aides compensatoires instaurées suite à la réduction des prix sont octroyées moyennant la mise en jachère pour les grandes exploitations. Pratiquement, le "gel de terre" a surtout pris la forme de jachères vertes (engrais vert) ou de jachères énergétiques (colza). Le boisement réalisé dans le cadre des incitants de la PAC s'est limité à moins de 100 ha (1995-1998).

Les contraintes imposées à la production de céréales ont provoqué une substitution des cultures, phénomène déjà observé suite aux quotas betteraviers. La réduction globale des superficies fut partiellement compensée par d'autres cultures : chicorée, lin, colza et pommes de terre. Si l'industrie sucrière demeure un pilier de l'économie agricole, les autres cultures appellent des alternatives.

La "chimie verte" (biocarburant, lubrifiant, peinture...), la production de semences et de plants, de même que l'horticulture et l'agriculture biologique sont sans doute des créneaux pour l'avenir.

La production de légumes a doublé ces dernières années. Elle reste cependant fort marginale.

Réorganisation et redéploiement de la production de la viande

La race Blanc-Bleu-Belge apparaît comme un atout pour la production de viande en Wallonie. L'engraissement et la commercialisation sont cependant concentrés dans le nord de la région et en Flandre, la Wallonie s'étant spécialisée dans l'élevage (vache nourrice et veau au pis).

Dans ce secteur, la charge de bétail à l'hectare a globalement progressé de 15 % en dix ans. Une dualisation apparaît entre les régions où la charge de bétail est élevée et les régions où elle reste relativement faible. Les orientations émises dans le cadre de l'Agenda 2000 auront un impact particulièrement négatif sur le secteur de la viande bovine.

La Région wallonne soutient diverses actions en vue de développer la production et la transformation de la viande bovine et d'accroître ainsi la plus-value régionale : aides à la transformation et à la commercialisation par une amélioration des circuits de distribution et la création de groupements de producteurs, diversification des productions animales dans le cadre du Programme de Développement des Zones Rurales par la mise en place d'un réseau de centres d'engraissement et subsidiation des abattoirs publics. L'abattoir constitue un outil-clé dans la filière de la viande, et depuis 1986 la Région poursuit un programme de restructuration des abattoirs publics qui aura finalement doté la Wallonie d'un réseau d'abattoirs performants, agréés pour l'exportation et capables de valoriser la production locale d'animaux de boucherie.

Depuis 1977, la production porcine diminue en Wallonie alors qu'elle se développe en Flandre, mais un redéploiement de l'élevage-engraissement s'opère en Wallonie. Ce renversement fait suite aux problèmes sanitaires et la saturation de la production d'effluents en Flandre et aux Pays-Bas, la prise de conscience par la profession de l'intérêt de diversifications rentables et les importants outils de transformation que compte la région.

La production avicole est marginale mais connaît un grand regain d'intérêt pour les mêmes raisons que celles rencontrées dans le secteur porcin.

Le développement du secteur de la viande en Wallonie peut s'appuyer sur ses filières de transformation et peut également compter sur la politique de labellisation des produits qui a été mise en place.

Carte 7 :
Agriculture

Qu'il s'agisse des labels du Blanc Bleu Fermier, du Porc Fermier ou du Poulet de Chair, des filières de labellisation se sont organisées et peuvent espérer un développement plus important en fonction de l'intérêt croissant des consommateurs. Ces filières ont été les pionnières de la politique de traçabilité⁽¹⁾ qui constitue un élément essentiel de la confiance du consommateur.

Pressions sur l'évolution du secteur agricole

Possible accentuation

des contraintes de compétitivité

dans le cadre des nouvelles orientations de la PAC

La réforme de la *Politique agricole commune de 1992 avait pour but de réduire la production et de rapprocher les prix de la viande et des céréales des cours mondiaux, les aides compensatoires étant octroyées en respect de certaines conditions, notamment environnementales. Dans ce but des *mesures agri-environnementales spécifiques furent adoptées afin de rencontrer les problématiques de la conservation de la nature et de la protection des paysages. Leur mise en œuvre est en augmentation constante depuis 1994. Toutefois, afin d'étendre leur application et d'accroître leurs impacts, la Région wallonne les a rendu plus attractives notamment en permettant une plus grande accessibilité à certaines d'entre elles (tournières de conservation, entretien des haies...).

L'Agenda 2000 confirme l'orientation prise par la réforme de 1992 en rapprochant davantage les prix des cours mondiaux et en conservant une possibilité de recours à la jachère en fonction de l'offre de céréales sur le marché. Il prévoit également de renforcer les aides financières directes en fonction de contraintes et d'actions environnementales et paysagères. Enfin la mise en œuvre de ces nouvelles orientations conduira à redéfinir le cadre des *fonds structurels européens. Cette nouvelle politique interpelle donc l'ensemble des responsables régionaux et locaux, d'autant que le sud-est de la région bénéficie des fonds du programme européen de l'Objectif 5b. L'agriculture et le développement rural wallon sont particulièrement concernés par les nouvelles orientations.

Multipliation des pressions urbaines

L'accroissement de la population non active, la réduction du temps de travail, la meilleure accessibilité et l'équipement croissant des régions rurales vont y stimuler la résidence, le tourisme et les loisirs. Plus particulièrement, l'urbanisation en ruban le long des voiries

(1) La traçabilité est un système permettant d'assurer le suivi et l'identification des produits à chaque étape de la filière de production, de transformation et de commercialisation entre le producteur et le consommateur.

ries a provoqué une consommation importante d'espace agricole. Par ailleurs, l'espace rural apparaît comme un milieu favorable à l'implantation d'entreprises.

Ces pressions d'urbanisation sur l'espace rural augmentent alors que l'agriculture est confrontée à une nouvelle mutation. La reconversion des activités agricoles et l'occupation des terres agricoles deviennent dès lors un problème majeur pour assurer la diversité des espaces ruraux.

Multipliation des pressions environnementales

Outre le maintien de la bonne qualité des sols dont bénéficient certaines parties de la Wallonie, les terres agricoles doivent faire l'objet d'une attention particulière car elles constituent, tout comme les vastes étendues boisées, les bases des ressources en eau, de la biodiversité et de la diversité des paysages. Ces atouts, issus généralement de pratiques agricoles ancestrales, appellent de plus en plus des mesures environnementales. Cette tendance entraîne la multiplication des contraintes (périmètres visés par la législation sur la protection de la nature, périmètre de captage, périmètre d'intérêt paysager...).

Enjeux

Trois enjeux majeurs se dégagent de l'analyse.

1. Face aux changements d'orientation de la PAC, les agriculteurs cherchent à améliorer leur compétitivité en réduisant leurs coûts de production, en introduisant de nouvelles spéculations et en développant de nouveaux créneaux de valorisation de leurs produits. A cette évolution générale s'ajoute le choix d'activités complémentaires notamment dans le domaine de l'environnement, des loisirs et du tourisme. A côté des spécificités sous-régionales, cette évolution contribue à la grande variété des types d'exploitations agricoles à l'échelon local.
2. Les atouts dont dispose l'agriculture pour répondre aux exigences des dispositions européennes sont très inégaux en fonction de la structure des entreprises. La prise en compte des potentialités et des contraintes locales et régionales devient de plus en plus déterminante pour le maintien et la consolidation de l'agriculture.
3. En maintenant son caractère familial et de proximité, l'agriculture doit rester le premier partenaire du développement rural, dont toutes les composantes professionnelles, publiques et associatives déterminent ensemble l'évolution.

LA SYLVICULTURE

En 1996, la forêt s'étendait sur 529.000 ha, soit 31,4 % du territoire de la région. Les ventes des bois s'élèvent annuellement à près de 4,7 milliards de francs et fournissent 87 % des revenus de la forêt. La forêt génère environ 13.000 emplois directs (production et première transformation du bois) et quelque 30.000 personnes travaillent dans plus de 6.000 entreprises de transformation et de valorisation. Cela représente 2,3 % de la population active.

Composition et superficie de la forêt en mutation

La superficie de la forêt wallonne a progressé de quelque 170.000 ha entre 1866 et 1984. Outre l'effet de la comptabilisation des communes germanophones après 1919 (+41.000 ha), l'accroissement fut provoqué par le boisement de landes et de terres délaissées par l'agriculture. Ces dernières années, la conversion semble toutefois s'être inversée ou à tout le moins stabilisée. En effet, selon l'Inventaire des massifs forestiers, la superficie totale de la forêt s'est réduite de 10.550 ha depuis 1984. De plus, la part non productive a augmenté de 11.500 ha et représente 10,4 % de la superficie forestière.

Outre ces zones non plantées, la forêt wallonne est composée à 45 % de feuillus et à 44 % de résineux. L'évolution indique que les résineux perdent plus que les feuillus en superficie. Les conditions économiques, le mode de gestion et les mesures prises par la Région wallonne ces dernières années influencent ce mouvement.

Sur le plan de la production, les résineux ont un rôle dominant. En forêt publique (forêt soumise), alors qu'ils ne représentent que 46 % de la surface productive, ils produisent 70 % des volumes vendus et 60 % des revenus; 90 % des volumes résineux vendus sont de l'épicéa. En forêt soumise feuillue, le hêtre et le chêne se partagent la majorité des volumes vendus.

En forêt privée, la prédominance du résineux est encore plus marquée, ce qui s'explique par une rentabilité plus élevée.

Par rapport à 1984, le capital sur pied s'est accru de 22 %, ce qui s'explique, pour les feuillus, par un mouvement des taillis et taillis sous futaie vers la futaie, et pour les résineux par une capitalisation dans de jeunes peuplements.

Evolution différenciée entre bois publics et bois privés

La Région gère 251.750 ha de bois soumis, soit 47 % de la superficie forestière wallonne, qui sont pour les trois quarts propriété des communes et pour un cinquième propriété de la Région, le reste se partageant entre les CPAS, les Provinces et les fabriques d'églises. Ils se composent en majorité de feuillus. La taille moyenne des blocs est de 400 ha. Dans 98 % des cas, elle est supérieure à 100 ha. Les zones improductives couvrent 8 %.

La forêt privée est composée pour 53 % de résineux et est très morcelée. En 1993, on estimait à un peu plus de 100.000 le nombre de propriétaires. Si la taille moyenne des propriétés privées est de 2,5 ha, quelque 2.000 propriétaires détiennent des bois de plus de 20 ha. Bien qu'ils ne représentent que 2 % des propriétaires, ils possèdent près de 50 % des bois privés. Une vingtaine de propriétés privées s'étendent sur plus de 500 ha. Ce morcellement explique en partie l'importance de la superficie improductive, qui s'étend sur 12 %.

Ces constatés résultent en partie des effets causés par la perturbation du marché du bois qui sont naturellement plus marqués dans les bois privés.

La différenciation entre les deux types de propriétaires se marque aussi par des pratiques plus intégrées et une gestion plus écologique dans les bois soumis.

Suite au 10e Congrès forestier mondial et aux directives relatives au *développement durable, les autorités souhaitent mettre davantage l'accent sur les aspects de protection et de conservation. Des pratiques intégrées, des plantations diversifiées et une gestion différenciée des bois soumis au régime forestier concrétisent progressivement les objectifs fixés pour une gestion durable de la forêt.

Certains de ces aspects sont également soutenus par les associations privées dans la mesure des impératifs de rentabilité. Des subventions aux particuliers sont octroyées moyennant le respect de critères écologiques portant notamment sur le choix d'essences, la diversification des peuplements et l'amélioration des pratiques sylvicoles.

Mutation économique de la filière bois

La production wallonne est à 80 % utilisée en Belgique. Elle ne couvre qu'environ 50 % des besoins du pays et la balance des paiements présentait un déficit de l'ordre de 25 milliards de francs en 1989. Depuis, cette tendance s'est encore aggravée.

Des modifications importantes affectent l'organisation de la filière bois. L'industrialisation de la seconde

transformation et la mondialisation des produits impliquent une standardisation des produits alors que la majorité des scieries wallonnes restent artisanales et que seules les plus grandes s'adaptent aux exigences du marché international.

L'avenir du secteur est fondamentalement lié à la valorisation et à la transformation. Dans cette optique, un redéploiement économique a été opéré dans la production des pâtes à papier. Pour des bois de meilleure qualité, la fabrication du lamellé-collé, les hourdis, panneaux et ossatures en bois, l'aménagement intérieur, le mobilier urbain notamment sont considérés comme des secteurs d'avenir. D'autre part, l'utilisation du bois dans la construction est actuellement encouragée par la Région wallonne.

Affirmation

des autres fonctions de la forêt

Outre sa fonction économique, la forêt a également un rôle écologique, social, cynégétique et paysager.

Sur le plan écologique, la forêt constitue tout d'abord un réservoir de biodiversité. Elle se compose de :

- 40.000 ha de futaies proches de la forêt naturelle et composées d'essences indigènes;
- 60.000 ha de futaies transformées ou issues de plantations;
- 140.000 ha de forêts traitées sous le régime du taillis et du taillis sous futaie;
- 250.000 ha de forêts cultivées, issues de plantations d'essences introduites.

Elle joue également un rôle essentiel dans la protection des sols (183.000 ha de forêts recouvrent des pentes de plus de 5°) et des eaux souterraines (105.000 ha sont situés sur des zones d'approvisionnement des principales nappes exploitées) ainsi que dans la régulation des débits des eaux de surface (la superficie boisée facilite la percolation).

Le développement des loisirs a conduit à une fréquentation plus intensive des bois par le public. Les forêts situées à proximité des agglomérations ou de lieux touristiques, tout comme celles qui en sont plus éloignées, connaissent l'intrusion de plus en plus régulière de randonneurs. L'ouverture au public, c'est-à-dire la fonction sociale de la forêt, est organisée autour de 82 aires d'accueil et sur 10 % des bois soumis, soit 25.000 ha en zones périurbaines. Cette fonction est assurée également dans une moindre mesure dans l'ensemble des massifs. Le balisage d'itinéraires procure cette fonction.

Quant à la fonction cynégétique, elle peut s'apprécier notamment par le biais des revenus de l'acti-

tivité de chasse. En raison de l'état des marchés du bois, les chasses fournissent un complément croissant au revenu. En 1996, les locations et la vente du gibier auraient rapporté plus d'1 milliard de francs. Globalement, la chasse génère des dépenses directes et indirectes estimées à 4 milliards de francs.

Par leur composition, leur localisation et leur étendue, les boisements structurent les espaces en offrant des ouvertures ou des fermetures, une accentuation du relief ou une intégration des éléments bâtis (routes, bâtiments...). L'évolution des massifs, des alignements et des arbres isolés à court terme (lors des coupes) et à long terme (lorsque l'affectation du sol change) a un impact souvent conséquent sur l'aménagement du territoire. Comme le confirme l'analyse sous-régionale détaillée ci-dessous, un contraste très marqué apparaît entre les contrées boisées d'Ardenne ou de Fagne-Famenne et celles où demeurent quelques peuplements au sein de vastes zones agricoles.

Fonction, composition et gestion

très contrastées à travers la Wallonie

Les modes de gestion et les peuplements se différencient très nettement au sein de la Wallonie.

En région limoneuse, les bois sont confinés sur 6 % du territoire alors qu'en région sablo-limoneuse, ils s'étendent sur 16 %. Dans ces régions, les bois sont massivement composés de feuillus très diversifiés. Les bois publics ont une vocation sociale affirmée; ils ne constituent cependant que 20 % des peuplements. Les surfaces privées se répartissent entre les domaines boisés sur les pentes ou les terres sablonneuses et les peupleraies sur les terrains agricoles humides. Ces étendues représentent moins de 7 % de la forêt wallonne et sont en régression alors que les bois publics se maintiennent globalement.

En Condroz, la forêt est aux deux tiers détenue par des privés. Bien qu'en réduction ces dernières années, elle y occupe 22 % du territoire. Les feuillus composent plus de 70 % des bois où prédominent les chênes et les frênes. Ils sont généralement implantés sur les crêtes ou sur les versants en forte pente. La plantation de résineux, qui s'était développée depuis la seconde moitié du siècle, semble être en recul.

Près de 44 % de la Fagne et Famenne sont plantés. Comme en Condroz, les bois privés sont majoritaires et le feuillu compose près de 70 % des forêts avec près de la moitié de chênaies. Contrairement au Condroz, on y est confronté à un enrésinement.

Avec plus de la moitié de son territoire boisé, l'Ardenne détient près des deux tiers de la forêt wallonne.

Les bois y sont majoritairement propriété des pouvoirs publics. Dans ce cas, les peuplements sont composés pour près de la moitié de feuillus. A l'inverse, la quasi-totalité des bois privés sont formés de résineux implantés de manière éparse au sein des terres agricoles et en prolongement des massifs forestiers de feuillus traditionnels. La prédominance des résineux fait de cette région la réserve de 88 % des épicéas wallons. Outre les pessières, les résineux sont également présents sous la forme de culture de sapins de Noël sur quelque 330 ha, ce qui équivaut à 50 % de ces cultures en Wallonie.

Enfin, la forêt lorraine s'étend sur plus de 40 % de la région. Tout comme en Ardenne, elle est principalement détenue par les pouvoirs publics mais elle est composée aux deux tiers de feuillus. On y plante traditionnellement des hêtres et des chênes; les peupliers s'y sont ajoutés lors de la dernière décennie.

Dans certaines sous-régions de l'Ardenne et de la Fagne-Famenne, le contexte général de l'agriculture se traduit par un abandon de terres au profit du boisement. Ailleurs, ce contexte provoque au contraire la recherche de terres par les agriculteurs, ce qui induit la réduction des superficies forestières.

Dégradations et risques

Les tempêtes constituent la cause la plus importante de dégâts forestiers. Les tempêtes survenues en 1984 et 1990 ont endommagé près de 12 % de la superficie boisée. Les peuplements âgés de plus de 30 ans ont été les plus touchés. Les dégâts les plus importants se sont localisés au sud d'une ligne Verviers-Gedinne.

Le dépérissement, qui se marque par les symptômes de défoliation et de décoloration, est dû aux dépôts atmosphériques (soufre et azote essentiellement), à la pauvreté des sols et aux événements climatiques. Une défoliation anormale (> 25 %) touchait en 1997 22 % des résineux et 9 % des feuillus.

Dans plusieurs régions, la densité excessive de sangliers, de cerfs et chevreuils cause des dégâts et des difficultés pour les régénérations.

Le développement du tourisme et des loisirs se traduit par la multiplication des équipements à proximité directe des bois et l'accroissement des intrusions en forêt. C'est ainsi que 10 % des équipements touristiques sont situés en forêt et que 62 % d'entre eux sont implantés à moins de 250m d'une lisière. A cette pression s'ajoute celles des randonneurs. Lorsque la circulation est motorisée, la régénération naturelle est altérée par l'érosion et la dégradation du milieu.

La Région wallonne a pris ces dernières années différentes mesures pour réduire la dégradation des peuplements. Ainsi, dans le cadre du programme de gestion durable de la forêt, des mesures ont été adoptées pour réorganiser les plantations et le choix des essences afin notamment de réduire les risques de chablis. De même, la recherche génétique et des mesures sylvicoles devraient permettre d'améliorer la résistance des plants face aux pollutions. Enfin, des mesures ont été adoptées pour mieux gérer les populations de gibier et une réglementation spécifique organise les circulations en forêt.

Enjeux

Cinq enjeux peuvent être dégagés de l'analyse :

1. La pérennité de la forêt et sa régénération doivent être assurées dans le respect de ses différentes fonctions : production du bois, conservation de la biodiversité, rôles culturels et sociaux.
 2. Le boisement a provoqué le mitage et la fermeture des paysages dans certaines sous-régions; à l'inverse, la réduction des espaces boisés accentue la monotonie des paysages dans d'autres zones.
 3. La valorisation des terrains privés est généralement confrontée à l'incertitude de l'avenir de l'agriculture et aux problèmes fiscaux et de rentabilité des boisements.
 4. La transformation et la valorisation du bois sont peu ou mal assurées en Wallonie.
 5. Les fonctions économique, écologique, culturelle et sociale de la forêt doivent être rencontrées sur l'ensemble de la forêt wallonne.
-

2.6. ACTIVITES INDUSTRIELLES ET DE SERVICES

L'approche adoptée ici se concentre sur l'évolution des besoins spatiaux des entreprises et ne prétend pas dresser un diagnostic économique de la Wallonie. On traitera des activités dites "de base", c'est à dire l'industrie, le tertiaire lourd et le tertiaire moteur. Ce sont des activités branchées sur le monde extérieur, très multiplicatrices dans l'économie parce que génératrices d'effets induits mais susceptibles de se délocaliser. Elles représentent actuellement environ 42 % de l'emploi de la Wallonie.

L'industrie et le tertiaire lourd

L'industrie de transformation et le tertiaire lourd (commerce de gros et transport de marchandises) représentent aujourd'hui 25 % de l'emploi de la Wallonie. Grandes consommatrices d'espace bon marché, ces activités produisent ou transportent des biens et sont donc des générateurs de trafic de marchandises. Branchées en général sur un vaste marché, elles recherchent des lieux où elles pourront bénéficier d'une excellente accessibilité le plus souvent par la route. Plus ces activités se trouvent en aval dans la filière à laquelle elles appartiennent, plus grande est leur liberté de choix de localisation. Aujourd'hui, leur emploi est globalement en perte de vitesse de plus de 2 % par an.

L'industrie et les grandes évolutions de la production

L'industrie de transformation wallonne a accusé une perte globale d'emploi de 8,6 % de 1992 et 1996⁽¹⁾. La diminution touche autant la grosse industrie que l'industrie plus légère, traditionnellement urbaine, ou encore l'industrie de transformation des produits agricoles. Sont affectées autant les PME que les entreprises plus grandes car les premières sont pour partie des sous-traitantes des secondes. Les pôles les plus touchés par les pertes d'emploi sont Charleroi, le Borinage et la région de Liège, ce qui est logique eu égard à leur structure économique.

⁽¹⁾ Voir tableau 3 dans la section relative aux tendances socio-économiques ci-avant.

Pourtant certaines entreprises remportent de vifs succès. Elles se localisent en général dans des sites neufs au sein des pôles économiques traditionnels mais également sur des friches industrielles assainies (par exemple le Pôle Européen de Développement) ou dans des pôles relativement moins marqués par un passé de lourde industrialisation comme par exemple le Brabant wallon. Elles expérimentent des technologies de pointe, de nouvelles organisations du travail, de nouveaux marchés. Ainsi voit-on certains secteurs accroître leur part dans la valeur ajoutée industrielle totale de la Wallonie : la chimie (industrie pharmaceutique et pétrochimie) et les matériaux de construction par exemple. En revanche, les fabrications métalliques et électriques, la métallurgie et l'industrie agro-alimentaire (dans une moindre mesure) diminuent en importance⁽²⁾. On constate aussi que l'industrie wallonne se renouvelle et attendance à se spécialiser davantage.

▪ *Evolutions de la production*

Les processus de production ont subi de profondes mutations. De plus en plus orientée vers une clientèle exigeante dont elle cherche à satisfaire les spécificités, la production se tourne vers la fabrication de biens de haute valeur et s'accompagne de services divers de commercialisation, de maintenance, d'informatisation, etc. Le système de production devient de plus en plus flexible et se concentre sur sa compétence principale, sous-traitant de nombreuses tâches à des spécialistes qui offrent des équipements et des services à des coûts plus intéressants que si ces activités étaient pratiquées au sein même de l'entreprise. De plus, la demande se diversifiant considérablement, il n'est plus possible de conserver les stocks dispersés comme on le faisait précédemment. On assiste dès lors à un double mouvement : d'une part, la concentration des stocks indispensables en un nombre très limité de lieux et d'autre part la mise en œuvre de processus synchronisés "juste à temps" réduisant les stocks intermédiaires à zéro; la livraison de la sous-traitance à la production et de la production au client s'effectue sans rupture de phase.

⁽²⁾ Sources : SES : Le marché du travail en Wallonie (1998) et Les cahiers du CESRW : 1990-1996, Les modifications structurelles de l'économie wallonne (1998).

Carte : 8
Activités
économiques

Aujourd'hui, les grandes entreprises externalisent certaines activités connexes et travaillent désormais en réseau avec tous leurs sous-traitants. C'est une des raisons pour lesquelles elles perdent souvent de l'emploi, alors que les PME en créent.

▪ *Rôle des nœuds de transport*

Toute l'organisation de ce système de production et d'acheminement des biens jusqu'à la clientèle est dénommée la *logistique. Un tel système de production n'est possible que si l'on dispose d'un système de transport rapide, à très haute fiabilité et à coût relativement modeste. La tendance est donc de rassembler les produits de moins en moins standardisés dans des processus de transport qui le sont, eux, au contraire de plus en plus, regroupant des produits différents dans des conteneurs ayant une même destination et les acheminant en masse pour en réduire le coût. Les infrastructures offertes - si possible *multimodales - jouent dès lors un rôle fondamental dans la localisation de certaines activités de production, de commerce de gros et de transport de marchandises.

Le tertiaire lourd

En raison de l'évolution dans le domaine de la production, le tertiaire lourd est en pleine expansion actuellement en Europe. La Wallonie ne semble cependant pas faire partie de ce mouvement puisque l'emploi dans le secteur y a diminué de 2,5 % de 1992 à 1994. Pourtant les évolutions récentes de l'emploi montrent que certaines zones de Wallonie attirent de nouvelles activités et qu'il existe un potentiel de développement qu'il faut absolument exploiter.

La Wallonie compte à la fois des points forts et des points faibles en matière de potentialités logistiques. L'analyse de ses infrastructures de transport indique une bonne desserte de la région par différents modes qui s'inscrivent bien dans les schémas de réseaux européens. Certains goulets d'étranglement subsistent mais leur élimination est prévue. La région dispose aujourd'hui d'une série de nœuds intermodaux qu'elle devrait mieux mettre en valeur.

Le tertiaire "moteur"

Le tertiaire moteur comprend l'ensemble des organisations et administrations internationales, nationales et régionales, les services privés nécessaires à la gestion de l'économie et de la société, les services aux entreprises, c'est-à-dire l'essentiel du pouvoir décisionnel qui ne relève ni de la production proprement dite de biens, ni du service à la population. Il traite de l'information à

laquelle il confère une valeur ajoutée parfois très importante, et est souvent en contact avec un grand marché, sans commune mesure toutefois avec celui, parfois mondial, de la production. On le dit "moteur" parce qu'il attire souvent d'autres activités ayant besoin de ses services.

Ce type d'activités, qui représente aujourd'hui 16 % de l'emploi de la Wallonie, est en croissance d'environ 1,5 % par an, c'est-à-dire une croissance relativement modérée par rapport à ce que l'on peut observer dans des zones plus urbanisées⁽³⁾.

Assez hétérogène puisqu'il est constitué d'organismes publics et privés, le tertiaire moteur est néanmoins assez cohérent en termes d'impact sur le territoire. Il consomme peu d'espace (de l'ordre de 25 à 30 m² bruts de surface bâtie par emploi) et s'accommode de densités très élevées. Très attiré par les villes où il recherche souvent des localisations de prestige dont l'accessibilité en voiture est bonne, il y occupe les espaces de bureau.

Le rayonnement des universités et l'innovation technologique

Jusqu'il y a peu, il était traditionnellement admis que les universités jouent un double rôle dans notre société. Elles offrent en effet un certain nombre de formations aux étudiants et elles développent également des activités de recherches. Il y a cependant une conversion des mentalités. L'université considère désormais clairement qu'outre l'enseignement et la recherche fondamentale, l'une de ses missions essentielles est de participer au développement actif de la société et de l'économie en particulier. Dans cette perspective, les universités sont de plus en plus amenées à jouer un rôle moteur dans la création de valeur ajoutée, un rôle central dans une économie dont la matière première principale devient le savoir et ses retombées particulièrement en matière d'innovation technologique.

Doté de 7 institutions universitaires dont 2 universités complètes, l'université de Liège et celle de Louvain-la-Neuve, auxquelles s'ajoutent les implantations wallonnes de l'université de Bruxelles à Charleroi et Nivelles, le territoire wallon doit tirer parti des possibilités de développement économique que représente ce potentiel scientifique.

Pour valoriser les résultats de leur recherche, les universités sont devenues, avec l'adoption du décret de décembre 1997, propriétaires des résultats de recherches financées par la Région wallonne. Elles devien-

⁽³⁾ Voir tableau 3 dans la section relative aux tendances socio-économiques ci-avant.

nent ainsi directement bénéficiaires des retombées économiques de la valorisation de ces recherches. La mise en place de cellules de valorisation au sein de chaque université renforce les effets de cette mesure. Bien que les universités agissent trop souvent isolément et que leurs efforts demeurent fort dispersés, elles peuvent donc jouer leur rôle d'acteur innovant au sein de l'économie. Ce rôle devrait les conduire à déposer ou vendre des brevets et être prêtes à créer de nouvelles sociétés ou à créer des liens étroits entre elles et avec des entreprises pour valoriser les résultats des recherches. Le rôle d'acteur économique des universités doit conforter le renouveau du tissu industriel et technologique de la région.

Confirmant ce rôle de dynamisme de redéploiement, certaines universités se sont impliquées dans les programmes de reconversion économique initiés par l'Union européenne. Ainsi en est-il de l'appui des unités décentralisées de l'université de Louvain-la-Neuve et de l'université de Bruxelles de même que la participation de l'université Mons-Hainaut à l'Objectif 1 et d'autre part de l'université de Liège particulièrement active dans le cadre du programme de l'Objectif 2 Meuse-Vesdre. Certaines Hautes écoles dont les unités de recherches sont spécialisées suivent aussi cette tendance et s'impliquent progressivement dans le processus de redéploiement économique.

Certaines entreprises montrent aussi progressivement la voie en conjuguant recherche et innovation. Il en est ainsi d'Alcatel, d'Amos, de Biocode, d'IBA, de Siemens Nixdorf, de Smithkline Beecham, de Techspace Aero, d'UCB... pour n'en citer que quelques-unes. Toutefois l'investissement immatériel est encore fort timide puisque plus de la moitié des entreprises et des PME sont peu, ou ne sont pas, innovantes.

Dès lors et face aux défis économiques, ce rôle nouveau des universités doit être encore renforcé : l'interaction entre universités et les relations plus étroites entre universités et entreprises en matière de recherche et développement doivent être un des facteurs concrets de reconversion et d'attractivité à valoriser en Wallonie⁽⁴⁾.

▪ *Services moteurs privés*

Les services moteurs privés (essentiellement les services aux entreprises) sont eux aussi de plus en plus soumis à l'internationalisation des marchés et aux mutations technologiques de l'information et de la communication. Ces deux tendances contribuent à leur croissance non seulement à l'intérieur des en-

⁽⁴⁾ Cette tendance est particulièrement affirmée dans le SDEC : Option politique reprise sous le point 3.3.4.; "Diffusion de l'innovation et du savoir" repris notamment à l'action 38.

treprises mais surtout à l'extérieur par la multiplication de PME et de multiples professionnels indépendants travaillant en sous-traitance. Très attirés par les grands marchés urbains parce que c'est là qu'ils bénéficient au maximum des économies d'agglomération (notamment l'accès à l'information), ils ont tendance à se reconcentrer dans les villes les plus importantes dont ils deviennent un des facteurs les plus attractifs. Dans ce domaine, les grandes villes wallonnes se trouvent défavorisées par rapport à Bruxelles.

L'économie wallonne se tertiarise. Les services marchands ont augmenté leur part dans la valeur ajoutée totale de la Wallonie au cours des 10 dernières années et représentent aujourd'hui plus de 36 % de l'ensemble; une bonne partie de ceux-ci sont des services moteurs. On observe une spécialisation croissante dans les domaines des analyses, des conseils techniques, de la publicité et un certain repli dans les activités immobilières, le nettoyage industriel, les banques et les assurances⁽⁵⁾. La croissance du PIB dans les services moteurs privés étant forte, la croissance annuelle de l'emploi atteint environ 1 %.

Sur le plan spatial, alors que les activités de production manifestent une nette tendance à sortir des villes, le tertiaire moteur privé s'y concentre. Lorsque la ville atteint une taille respectable, on constate tout de même une tendance à la déconcentration vers les périphéries proches. Au cours de la dernière période quinquennale, les évolutions ont été très claires en Wallonie. Les zones les plus attractives de services aux entreprises ont été de loin Liège et Charleroi, puis Mons, Mouscron, Tournai et Verviers, contrairement à La Louvière et surtout Namur où l'importante création d'emplois administratifs ne semble pas avoir généré beaucoup de services privés. Par ailleurs, un mouvement de déconcentration vers la périphérie est net dans le cas de Liège et surtout dans celui de la banlieue bruxelloise vers le Brabant wallon. Enfin, la zone d'Arlon-Virton semble marquer le pas, alors que Marche montre une certaine croissance.

▪ *Services moteurs publics*

Peu sensible au processus d'internationalisation, le tertiaire moteur public (essentiellement les administrations) est évidemment moins mobile dans l'espace que le tertiaire moteur privé. Ses besoins spatiaux sont comparables, tout en étant sans doute plus axés sur l'accessibilité en train (on y vient sou-

⁽⁵⁾ Sources : SES : Le marché du travail en Wallonie (1998) et Les cahiers du CESRW : 1990-1996, Les modifications structurelles de l'économie wallonne (1998).

vent travailler de loin) et moins exigeants sur le plan du prestige de la localisation. Récemment, de très nombreux emplois administratifs ont été créés dans les niveaux supérieurs du maillage urbain wallon : surtout à Namur, capitale de la Wallonie, mais aussi à Liège, Charleroi et Mons. Signalons aussi Ottignies-Louvain-la-Neuve, Marche et Arlon.

En termes de valeur ajoutée, la Wallonie apparaît assez spécialisée dans les services non marchands, parmi lesquels se trouvent les administrations. La croissance annuelle de l'emploi dans ce secteur atteint aujourd'hui environ 1,5 %.

Exigences pour le développement des activités de base

Les activités de base sont particulièrement intéressantes en matière de développement car ce sont elles qui génèrent le plus d'effets multiplicateurs. En Wallonie, une part significative de ces activités est le fait de filiales d'entreprises multinationales.

Certaines entreprises cherchent avant tout à minimiser leurs coûts de fonctionnement et souvent à valoriser leur image de marque; à cette fin, elles se localisent en des lieux qui leur offrent le plus de possibilités à ce point de vue. Elles mettent donc les espaces en compétition et s'implantent là où l'offre est la meilleure, une relocalisation ultérieure de leur activité n'étant jamais à exclure. D'autres firmes, par contre, recherchent avant tout la qualité de la main-d'œuvre, sa productivité, la proximité de pôles d'excellence de recherche. Dans ce cas, les risques de délocalisation sont moindres, pour autant que le territoire d'accueil entretienne et développe ses avantages compétitifs.

La production et le tertiaire lourd

■ *Besoin de parcs logistiques multimodaux*

L'évolution très rapide des besoins de la production a pour conséquence la recherche active, dans l'ensemble de l'Europe communautaire, de lieux favorables à l'implantation de centres de distribution et de grandes unités de production ou d'assemblage. Dans cette recherche, la Flandre et la Wallonie arrivent respectivement en première et en cinquième positions, entourant trois régions néerlandaises et suivies de près par le Nord - Pas-de-Calais, l'Est français, le Rhénanie du Nord, la Westphalie et le Sud-Est de l'Angleterre. Ceci dénote la grande vitalité de l'axe Amsterdam-Paris⁽⁶⁾.

Dans ce contexte pourtant favorable, la Wallonie se trouve trop marginalisée: les stratégies qui se développent à ses frontières tentent d'attirer un maximum de trafic de marchandises sur les territoires extérieurs, ce qui aura pour conséquence d'y attirer aussi un maximum d'effets induits. Les restructurations spatiales qui ne manqueront pas de se produire risquent de faire migrer bon nombre d'entreprises wallonnes vers d'autres régions mieux équipées. Il est donc indispensable que la Wallonie se positionne dans ce débat, c'est-à-dire qu'elle définisse des objectifs clairs et qu'elle élabore une stratégie prenant en compte celles menées dans les pays voisins.

Les parcs logistiques actuels sont de vastes zones industrielles, raccordées aux réseaux de transmission de données, particulièrement bien équipées en services de transports, et non de simples lieux de transbordement d'un mode de transport à l'autre comme le sont les plates-formes *intermodales. Ils se situent en des lieux différents de l'industrie traditionnelle, en général en rase campagne, à proximité des nœuds de transport intermodaux, mais ont de nombreux effets induits économiques sur les villes situées dans un rayon de quelques dizaines de km, car ils fonctionnent avec de nombreux sous-traitants. Une concentration des moyens financiers sur un nombre limité de parcs logistiques serait plus productive qu'une politique de saupoudrage des investissements; un choix s'impose donc, en coordination avec le développement des réseaux de transport mais aussi en coordination avec le renforcement du maillage urbain wallon.

■ *Besoin de sites industriels urbains*

Cependant, le parc logistique est loin de résoudre tous les problèmes qui se posent à la production. Certaines activités industrielles ont intérêt à se localiser dans ou à proximité d'un milieu urbain dense. Elles y trouvent un bassin de main d'œuvre, des services divers, des locaux à bon prix, soit un ensemble d'économies externes d'agglomération qui les aident à se développer. D'autres recherchent en plus des contacts spécifiques quotidiens avec des agents innovateurs : universités, centres de recherche, services de pointe. La ville, surtout lorsqu'elle est importante, est un milieu favorable à l'innovation. Toutes ces activités ne devraient pas être expulsées du tissu urbain, pour autant qu'elles adoptent des technologies propres et soient compatibles avec l'habitat voisin, notamment du point de vue du trafic qu'elles génèrent.

⁽⁶⁾ Enquête réalisée par Buck Consultants International, publiée en février 1998 par la revue Corporate Location.

Les services moteurs

Les services moteurs privés constituent un élément attractif important pour les activités industrielles et logistiques. Ils se développent surtout dans les villes importantes vu leurs liaisons fréquentes avec les centres décisionnels politiques ou économiques.

Les perspectives tendanciennes à l'horizon 2010 évaluent les besoins en espaces de bureau à 918.000 m² environ (à raison de 30 m² bruts par emploi), pour l'ensemble de la Wallonie et pour la période 1997-2010.

Les demandes actuelles sont de plus en plus exigeantes sur le plan de la qualité de l'environnement et du prestige de la localisation; elles se portent aussi vers des bâtiments "intelligents", particulièrement bien desservis sur le plan de la transmission des données.

L'intégration du tertiaire moteur à la ville n'est pas exempte de problèmes. Dans les centres-villes, ces activités ont tendance à devenir dominantes à cause de leur valeur foncière élevée et sont alors responsables de la perte d'animation des centres urbains le soir. Si au contraire elles se dispersent dans la ville ou se concentrent vers la périphérie, elles génèrent des flux de voitures importants et du stationnement sauvage.

Analyse de l'offre de terrains destinés aux activités économiques

Les plans de secteur définissent deux types de zones susceptibles d'accueillir les activités industrielles et le tertiaire lourd : les sites destinés aux grandes entreprises (mais certaines d'entre elles ont disparu depuis l'entrée en vigueur des plans) et les zones industrielles ou artisanales à créer. Le second type concerne fréquemment des terrains situés le long de routes à grand gabarit, le plus souvent à proximité des centres urbains.

L'absence de révision des plans de secteur a figé ces zones et n'a pas favorisé leur adaptation aux changements économiques. Certains sites désaffectés ou peu accessibles ont été délaissés notamment en raison des obstacles juridiques et environnementaux qui ont empêché leur exploitation, les agents économiques, en particulier les intercommunales de développement, préférant le plus souvent une implantation dans des parcs industriels en site neuf. Le nouveau CWATUP adopté par le Parlement wallon en 1997 facilite les procédures et encourage de nouvelles pratiques.

Les zones d'activité économique sont aujourd'hui fortement remplies en périphérie des villes (c'est le cas de Liège, de Charleroi ou du nord du Brabant wallon).

On voit aussi se remplir rapidement les zones situées le long de l'E411, entre Wavre et Marche. De même, les régions frontalières (régions de Verviers et d'Eupen, sud de la province du Luxembourg, région de Mouscron) montrent un taux d'occupation important. Malgré des prix de terrains relativement élevés, la plupart de ces zones arrivent à saturation et les intercommunales envisagent presque systématiquement leur extension sur des terrains contigus, souvent agricoles. On enregistre aussi la demande d'ouverture de nouveaux sites à proximité des sorties d'autoroute.

L'occupation des zones d'activité économique est nettement plus faible dans les régions rurales éloignées des grandes agglomérations et mal desservies par le réseau routier. C'est le cas du nord et du centre de la province de Luxembourg ou du nord de l'arrondissement de Thuin; les régions de Tournai, de Mons-Borinage. A l'exception de Feluy, Seneffe, Soignies et du nord de La Louvière, la région du Centre montre aussi un taux moindre d'occupation. Ce constat pourrait être expliqué dans certains cas par la plus faible dynamique économique locale ou par la création récente des zones d'activité concernées.

A côté des parcs industriels traditionnels, on observe un processus de spécialisation qui amène la constitution de *parcs d'activités spécifiques* :

- les parcs technologiques ou scientifiques spécialisés dans des secteurs tels que la recherche environnementale, l'aéronautique, les télécommunications et les matériaux nouveaux;
- les parcs dont la spécialisation est orientée par les intercommunales qui sélectionnent les entreprises (par exemple celles des secteurs du transport, du fret, des sports moteurs);
- les parcs spécialisés à partir d'une grande entreprise ou du regroupement d'entreprises d'un même secteur d'activité (chimie, agro-alimentaire, automobile...).

Les évolutions récentes des législations en matière de prévention des risques d'accidents majeurs pour certaines activités industrielles exigent un haut niveau d'information et de formation des autorités locales, des services de secours et des populations susceptibles d'être affectées par ce type d'accident. Il convient donc de prendre en compte ces caractéristiques externes aux entreprises dans les critères de choix de localisation.

Enfin, depuis quelques années, on constate le développement de *parcs tertiaires* (parcs de services ou d'affaires) ainsi qu'une tertiarisation poussée de certains parcs industriels. On y trouve un ensemble de commerces et d'équipements complémentaires aux activités de base.

Les logiques sous-jacentes aux parcs d'activités et d'affaires procèdent d'un souci de complémentarité et d'utilisation collective d'équipements et de services spécialisés. Elles mettent l'accent sur une image cohérente et valorisante (effet de vitrine).

Deux autres types d'offres de terrains sont aujourd'hui encore trop peu utilisés. Les *friches industrielles* constituent un potentiel d'accueil important mais posent un problème d'image tant par leurs bâtiments dégradés que par leur environnement. L'expérience de reconversion du Sud-Luxembourg (programme PED) illustre à cet égard comment une action volontariste d'éradication des friches industrielles peut contribuer de façon décisive au redéveloppement d'une sous-région sinistrée sur le plan économique, social et environnemental. C'est pourquoi, afin de revaloriser les friches industrielles et d'améliorer l'attractivité de la Wallonie, le Gouvernement wallon a déterminé une première liste de sites d'intérêt régional qui font l'objet d'un assainissement.

La *zone d'habitat* permet aussi d'accueillir des activités économiques des secteurs secondaire et tertiaire pour autant qu'elles ne compromettent pas la destination principale de la zone et qu'elles soient compatibles avec le voisinage.

L'offre de terrains destinés aux activités économiques ne semble pas toujours rencontrer les besoins. Le plan de secteur a figé des situations devenues inadaptées aux changements économiques, alors que des zones d'activité bien localisées et équipées arrivent à saturation. Les zones peu accessibles sont souvent sous-occupées, ce critère restant prioritaire pour la localisation des entreprises.

D'autre part, l'environnement dégradé de certains sites ne favorise par leur réoccupation et repousse les acquéreurs potentiels qui recherchent une image valorisante pour leur entreprise.

Enfin, la complémentarité des activités, la qualité des services et la composition urbanistique des parcs d'activités ne répondent pas pleinement aux attentes des entreprises.

Enjeux

Dans le domaine des activités industrielles et de services, six enjeux principaux peuvent être dégagés.

1. L'emploi industriel a subi un net recul mais des potentialités de redéploiement existent dans ce secteur.
 2. Les structures d'accueil pour le développement des activités logistiques sont insuffisantes.
 3. Le tertiaire moteur privé progresse trop lentement.
 4. La recherche industrielle et le rayonnement des universités pourraient davantage soutenir la reconversion économique et l'attractivité de la région par une meilleure valorisation économique des innovations.
 5. L'offre de terrains pour le développement des activités économiques n'est pas toujours bien adaptée à la demande des entreprises.
 6. L'éradication des friches industrielles et urbaines constitue une condition nécessaire à l'amélioration de l'attractivité et du climat entrepreneurial.
-

2.7. TOURISME ET LOISIRS

Les perspectives de développement du secteur touristique et des activités de loisirs sont favorables en raison de l'évolution des comportements et de l'allongement du temps libre. Pour rencontrer cette demande croissante, le secteur du tourisme s'adapte progressivement, surtout depuis sa régionalisation en 1994. Certaines actions récentes, notamment en matière d'infrastructures, d'aménagements et de promotion, préfigurent le redéploiement d'un secteur porteur pour le développement régional.

L'importance du secteur

Le secteur touristique au sens large représente plus de 40.000 emplois directs (surtout liés à la restauration, à l'hébergement et aux attractions touristiques) et plus de 71 milliards de chiffre d'affaires. Il s'agit essentiellement d'un tourisme de proximité puisque 66 % des clients sont des Belges et 20 % des Néerlandais, fréquentant surtout l'Ardenne-Meuse.

L'offre totale d'hébergement comporte environ 219.000 lits répartis dans quelque 600 hôtels, 400 campings et une centaine d'établissements de tourisme social de dimensions très diverses, auxquels il faut encore ajouter les villages de vacances et les parcs résidentiels de week-end. Le tourisme de terroir, tel qu'il est officiellement reconnu (gîtes ruraux, gîtes et campings à la ferme, meublés de tourisme et chambres d'hôtes) compte quant à lui près de 2.000 lieux d'hébergement, auxquels il faut encore ajouter l'important segment du logement chez l'habitant.

La fréquentation de ces infrastructures est de moins en moins saisonnière; elle tend en effet à s'étaler sur l'ensemble de l'année (principalement les week-end). A côté des séjours de type traditionnel continuent à se développer le tourisme d'affaires et le tourisme gastronomique; par ailleurs apparaissent de nouvelles formes de tourisme liées à de nouveaux types d'activités : événements sportifs, culturels, folkloriques...

De manière générale, on trouve en Wallonie un grand nombre d'attractions et de curiosités pour des excursions ou des séjours. Il s'agit principalement de parcs d'attraction, centres récréatifs, villes touristiques, sites

culturels et historiques, sites naturels, équipements de loisirs, infrastructures ou sites pour la pratique de sports et de loisirs de plein air, etc.

A côté du tourisme traditionnel, de nouveaux produits se développent

Le tourisme traditionnel, caractérisé notamment par ses infrastructures d'hébergement de grandes dimensions, est essentiellement localisé dans les vallées (fonds et versants de l'Ourthe-Amblève, de la Semois, de la Haute-Meuse). Les zones boisées bordant l'Ardenne (Han-sur-Lesse, Rochefort, etc.) et la Haute-Ardenne connaissent également une fréquentation importante liée au tourisme et aux loisirs. Des hôtels se localisent dans ces mêmes zones, tout comme en milieu urbain.

Face à un déficit d'accueil parfois marqué, les organisations professionnelles ont encouragé ces dernières années la modernisation du secteur. De plus, de nouveaux hôtels se sont ouverts en s'adressant à des clientèles spécifiques telles que le tourisme d'affaires ou de passage.

Les gîtes ruraux et le tourisme à la ferme sont géographiquement plus dispersés car ils se développent en fonction du dynamisme local ou d'initiatives de ruraux et d'agriculteurs. De même, le phénomène des secondes résidences est disséminé sur toute la Wallonie : on en trouve aussi en Hainaut et en Brabant wallon.

Certaines villes constituent également des pôles intéressants sur le plan du tourisme et des loisirs. De nombreuses villes et petites bourgades présentent des attraits sur les plans historique, culturel ou artistique. On peut par exemple citer Liège, Namur, Mons, Tournai, Huy, Dinant, Durbuy, Spa, Bastogne, La Roche, Waterloo, etc. Certaines villes de renom peuvent constituer des points de départ pour la découverte du "pays" qui les entoure. Des petits centres bien équipés en commerces et services et bien situés peuvent remplir un rôle de soutien à l'activité touristique des régions proches; tel est le cas notamment de Marche-en-Famenne, Chimay ou Virton.

Des attractions touristiques et de loisirs sont présentes sur l'ensemble de la Wallonie. Certains grands parcs d'attractions constituent une forme de tourisme "hors-sol", indépendant du contexte, mais nécessitant

une bonne accessibilité, soit à proximité des zones urbanisées, soit dans des régions très fréquentées. Les sites fondés sur l'environnement naturel se rencontrent davantage – mais pas uniquement – au sud de la région, tandis que les attractions culturelles sont plus dispersées, notamment en fonction des villes.

Des atouts et des faiblesses

Nombreuses ressources touristiques wallonnes

La Wallonie dispose d'atouts importants en matière de tourisme et de loisirs : paysages et milieux naturels de qualité, grands espaces peu peuplés permettant le développement d'un tourisme vert, patrimoine historique et culturel abondant, nombreux témoins d'un passé industriel dotés eux aussi de potentialités à exploiter, gastronomie et produits régionaux, accueil et ambiance agréable et cordiale, bonne accessibilité...

Complexité et diversité de l'offre

En ce qui concerne les infrastructures d'hébergement, la modernisation, la classification et la sécurisation des établissements hôteliers sont en voie d'achèvement. Des problèmes subsistent cependant à propos des campings-caravanings, qui trop souvent ont pris un caractère permanent et dont certains sont localisés dans des zones inondables. Dans les villages de vacances, il est parfois difficile de rentabiliser les équipements (restaurant, bar, piscine) car les clients se cantonnent de plus en plus à une simple location. Des formules intégrées combinant l'hébergement, le couvert, l'animation et l'encadrement se mettent en place.

L'individualisme caractérise encore souvent le secteur touristique. La diversité des initiatives et des projets constitue un atout pour la région, qui – ne serait-ce que pour des raisons climatiques – ne peut s'appuyer sur un produit touristique unique. Un professionnalisme accru est cependant nécessaire pour améliorer notamment l'intégration et la promotion de cette offre.

Si le tourisme est source de retombées positives toujours plus importantes pour les collectivités locales comme pour l'ensemble de la Wallonie, il faut cependant reconnaître qu'il peut entraîner des problèmes tels que la pression foncière et l'exclusion de populations locales.

La pratique d'activités de loisirs, surtout dans les sites naturels, peut occasionner des dommages à l'environnement. Certaines formes de tourisme diffus mal intégrées (équipements ou "logements" mal localisés) peuvent porter préjudice à l'harmonie d'un village.

Un secteur en évolution et l'apparition de nouveaux concepts

Les évolutions les plus significatives de ces dernières années sont la réduction de la durée des séjours et l'accroissement du tourisme d'un jour. Les déplacements sont plus courts, moins coûteux mais plus fréquents. En parallèle, on constate le développement d'attractions touristiques et de parcs à thèmes, le succès d'"événements" (comme les Journées du patrimoine) et de façon plus générale, un regain d'intérêt pour le tourisme en Wallonie.

La diversification des demandes constitue également une caractéristique importante. Au tourisme "de détente" viennent s'ajouter le tourisme culturel, le tourisme d'affaires, les stages sportifs ou créatifs, etc. L'attrait pour la nature reste très prégnant.

Le tourisme diffus et intégré, dont le tourisme de terroir, se développe en alternative au tourisme de masse et concerne non seulement le milieu rural, mais aussi les villes touristiques. Ce développement prend différentes formes : gîtes ruraux et à la ferme, chambres d'hôtes, tables d'hôtes et petits campings à la ferme, voire également petits hôtels ou restaurants ou petits villages de vacances, stages de découverte, de formation, séminaires, visites "alternatives" avec recherche de contacts locaux plus nombreux, etc.

Du point de vue de l'offre, cette nouvelle forme de tourisme peut permettre la diversification de l'activité agricole et la réutilisation de certains bâtiments et ouvrir un marché aux produits fermiers. Du point de vue de la demande, elle reflète une perception différente de la campagne qui intéresse notamment une clientèle à la recherche de vacances interactives et actives. Ce type de diversifications, pris en charge notamment par le monde agricole, aura plus de chances de succès dans des zones proches des lieux touristiques ou de passage où l'objectif n'est pas la haute production agricole ou, pour la vente de produits fermiers, en bordure des agglomérations.

La création de *parcs naturels (voir le chapitre Patrimoine naturel) peut également constituer un facteur favorable.

D'autre part, les responsables du tourisme wallon manifestent la volonté de revoir la conception des promenades en traitant les itinéraires dans leur globalité. Outre des circuits balisés, il s'agit d'organiser l'information des promeneurs et la réalisation d'aménagements appropriés, etc. La mise en place du réseau RAVeL ou les circuits thématiques tels que ceux des routes touristiques en sont des illustrations parmi d'autres.

Carte : 9
Tourisme et loisirs

De nouveaux produits apparaissent également en ce qui concerne les attractions.

Le tourisme culturel se développe; le concept de "centre d'interprétation" est préféré à celui de musée. De même, la mise en valeur du patrimoine industriel et l'inscription des ascenseurs du Canal du Centre comme élément du patrimoine mondial de l'UNESCO offrent des perspectives intéressantes pour les régions d'ancienne industrialisation. Des projets envisagés depuis plus ou moins longtemps sont réexaminés, notamment grâce aux aides européennes (lacs de l'Eau d'Heure, parc scientifique du Crachet à Frameries, etc.) ou sur d'autres sites (Waterloo, Spa, Villers-la-Ville, etc.).

Les préoccupations dans d'autres domaines sont mieux intégrées, notamment l'environnement (par les *études d'incidences, le tourisme vert) et le patrimoine (promotion des villes d'art, réaffectation de bâtiments classés en infrastructures de tourisme grâce à des financements conjoints, etc.).

Des formations de guides touristiques locaux sont organisées de manière à permettre une meilleure valorisation du patrimoine culturel, historique ou autre par des personnes ayant une bonne connaissance du terrain.

Enjeux

Cinq enjeux peuvent être dégagés en matière de tourisme et de loisirs.

1. Source d'emplois et de développement économique, le secteur du tourisme et des loisirs bénéficie de nombreuses initiatives individuelles, qui nécessitent d'être organisées et structurées en filières. Sa valorisation sur le plan international constitue également un enjeu d'avenir.
2. Certains équipements touristiques (campings, villages de vacances...) et certaines infrastructures de loisirs mal intégrés sur le plan paysager et environnemental peuvent poser des problèmes de relations avec la population locale.
3. Les formules mal intégrées de tourisme de masse ont fortement dégradé certaines zones; par ailleurs, diverses formules de tourisme diffus, mieux intégrées, se développent.
4. Le patrimoine monumental et urbanistique constitue un potentiel important de développement touristique.
5. La qualité des infrastructures touristiques et de loisirs doit répondre à l'évolution d'une demande diversifiée et toujours plus exigeante.

3. SYSTEME DE TRANSPORT ET EQUIPEMENTS TECHNIQUES

3.1. SYSTEME DE TRANSPORT

LE SYSTEME DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE PERSONNES

Les tendances d'évolution de la demande de déplacement

Au cours des dernières décennies, la mobilité des personnes et des marchandises s'est considérablement accrue sous l'effet de nombreux facteurs tels que l'accroissement de la motorisation de la population, la dispersion des fonctions d'habitat et d'emploi, la réduction du coût du transport, les progrès technologiques en matière de véhicules de transport, la mondialisation de l'économie.

Les citoyens réclament sans cesse une plus grande mobilité

Les personnes se déplacent plus souvent (le nombre moyen de déplacements par jour augmente) et plus loin (la distance moyenne de déplacement augmente). Ces phénomènes s'observent pour les différents déplacements : domicile-emploi, domicile-école, loisirs, achats, etc.

Dans ce contexte, la voiture est devenue le moyen de transport privilégié pour les déplacements de personnes. Pour les déplacements à longue distance, l'avion et le TGV connaissent aussi une augmentation importante de leur clientèle.

A l'avenir, la mobilité moyenne des habitants, exprimée en nombre de km par personne et par unité de temps, devrait continuer à croître de façon soutenue (près de

5 % par an) et l'utilisation de la voiture particulière ne diminuerait pas, sauf vers les grandes villes dont les accès par la route sont saturés.

*L'extension des aires de marché
confronte les entreprises à une concurrence
de plus en plus forte en termes d'accessibilité*

La bonne accessibilité des territoires pour les flux de marchandises et de personnes est devenue un facteur de croissance économique : on investit dans la réduction des coûts de transport en mettant en place des structures logistiques de plus en plus complexes. Les marchandises transportées en Europe le sont cependant encore majoritairement sur de courtes distances (inférieures à 150 km). Les entreprises industrielles et de distribution recourent à des services en transport possédant une grande flexibilité et une grande fiabilité, et assurent un suivi des marchandises en cours d'acheminement. Ces facteurs expliquent qu'à l'heure actuelle la route demeure le mode de transport privilégié pour le transport de marchandises (environ 75 % des échanges au sein de l'Union européenne).

Cependant, les distances d'acheminement des marchandises augmentent régulièrement depuis 15 ans (+4 % en moyenne par an en Belgique) et elles devraient encore augmenter à l'avenir de façon accélérée. Par ailleurs, la qualité des services offerts par les chemins de fer devrait s'améliorer sous l'effet de la libéralisation du marché ferroviaire que l'Union européenne met progressivement en place. On verra donc s'organiser de nouvelles structures de transport mieux ajustées aux nouvelles dimensions des marchés et aux performances particulières des différents modes de transport. Un schéma tend à se répandre tant en France qu'en Allemagne : la distribution de marchandises comme le secteur de l'assemblage industriel se

structurent en pôles couvrant des aires de marché d'environ 10 millions d'habitants et ne dépassant pas 300 km de rayon; les pôles sont reliés entre eux par des services de navigation ou des services ferroviaires très performants qui assurent la plus grande part des transports "inter-pôles", massifiés au préalable sur des plates-formes logistiques ad hoc, tandis que les transports internes dans les aires d'influence des pôles se font par camion.

Comme pour les déplacements de personnes, les experts prévoient de très fortes hausses du trafic de marchandises en Europe, dues principalement à l'allongement des distances de transport et conduisant à un doublement de densité en moins de 15 ans. Les prévisions font la part belle à la route qu'aux autres modes, notamment parce que l'allongement des distances de transport est favorable à ces derniers.

Les tendances d'évolution de l'offre de déplacement et de la fréquentation des réseaux

En Belgique, la route assure près de 75 % du transport des marchandises et près de 80 % du transport de personnes et connaît depuis ces dernières décennies, tant pour le transport de personnes que pour le transport de biens, une progression constante de ses parts de marché. Face à cette évolution, comment se présente le réseau et quelle en est l'utilisation?

Jusqu'au milieu des années 80, un consensus existait pour considérer que les infrastructures de transport et de communication devaient suivre la demande de déplacement de personnes et de marchandises, voire même précéder son évolution spontanée. Les politiques de déplacements visaient essentiellement à satisfaire la demande en augmentant l'offre de transport, en particulier l'offre de transport routier individuel.

La politique adoptée en matière de route conduisit, sur base de critères de fluidité du trafic et de sécurité, à accroître considérablement le réseau routier. Ainsi, entre 1970 et 1990, la longueur du réseau autoroutier belge était multipliée par quatre et l'ensemble du réseau principal augmentait de 4.000 km environ⁽¹⁾.

Parallèlement à ce développement du mode routier individuel, les transports en commun ont perdu du terrain. Cette baisse de fréquentation des transports en commun est à mettre en parallèle avec l'évolution à la hausse du taux de motorisation des ménages. Celui-ci, qui était de 20 voitures pour 100 habitants au début des années 70, atteint aujourd'hui 40 et devrait atteindre

⁽¹⁾ Soit, au début des années 90, quelque 16.000 km de voiries principales (dont 54 % sur le territoire wallon) auxquelles s'ajoutent 100.000 km de routes communales.

50 dans les 10 ans qui viennent, à politique inchangée. En Belgique, durant ces 20 dernières années, le nombre de véhicules (motos exclues) est ainsi passé de 2.435.000 véhicules en 1970 à 4.738.000 en 1993, soit un taux de croissance annuel de 2,3 %.

L'accroissement du trafic routier engendre des effets négatifs

Les politiques de transport ont tenté de répondre aux besoins accrus de mobilité par diverses méthodes : la suppression des goulets d'étranglement du trafic, l'accroissement de la capacité du réseau routier principal, la création de nouveaux parkings ou la mise en œuvre de techniques sophistiquées de gestion du trafic. Ce faisant, la demande était encouragée à s'accroître et l'offre à nouveau tenue d'y répondre.

La politique des transports et des communications ne fut pas la seule à contribuer à ce cercle vicieux. La politique d'aménagement du territoire, en suivant les demandes de localisation de plus en plus dispersées pour l'habitat ou l'emploi, a renforcé l'augmentation de déplacement routier.

Aujourd'hui, cette croissance de la mobilité conduit à d'importants conflits opposant les transports et l'environnement. Le développement du trafic présente en effet un ensemble d'effets négatifs particulièrement dommageables :

- problèmes de congestion, accroissement du temps passé à se déplacer et accroissement important des coûts directs du transport en raison de l'engorgement des infrastructures existantes;
- réduction de la vitesse commerciale, de l'efficacité des transports publics et accroissement des coûts d'exploitation;
- pollution atmosphérique menaçant les équilibres climatiques et biologiques de la planète;
- consommation d'énergie non renouvelable;
- nuisances acoustiques du trafic routier difficilement supportables pour les riverains;
- insécurité routière.

Ces effets négatifs sur l'environnement hypothèquent la qualité de vie des générations futures et présentent d'importants coûts à charge de la collectivité.

Face à la mobilité accrue des personnes et des marchandises, les pouvoirs publics doivent se doter d'une politique de contrôle de la demande de transport et mettre en place des réseaux de transport susceptibles de répondre aux besoins, tout en concourant au développement durable. A cet égard, la Commission européenne se prépare à promouvoir une planification

Carte 10 :
Voiries régionales

Carte 11 :
transports en
commun

Carte 12 :
Transports des
marchandises

intégrée des transports visant notamment à grouper sur des sites desservis par le chemin de fer ou la voie d'eau les activités économiques génératrices de flux. La Commission prévoit aussi une plus grande internalisation des coûts externes du transport⁽²⁾. Ces projets auront de profondes conséquences sur l'organisation des transports routiers et le développement territorial.

Diagnostic de la situation

Principaux points forts

La situation géographique de la Wallonie et la qualité de ses réseaux de communication sont des atouts importants pour son développement.

- La Wallonie est traversée par les axes des principaux flux économiques en Europe ou située à leur proximité immédiate, aussi bien pour les trafics nord-sud que pour les trafics est-ouest.
- Elle dispose de plusieurs ports autonomes dont celui de Liège. Classé second port fluvial européen, il est en connexion avec Anvers et Rotterdam et est situé au centre d'un important nœud multimodal.
- Elle dispose d'un excellent réseau de communications multimodal interne (route, rail, eau) nettement moins congestionné que ceux des territoires concurrents.
- Elle possède à Liège et Charleroi deux aéroports en plein développement.
- Elle dispose enfin d'un important système de transport public par bus (et par tramways à Charleroi) qui pourrait être mieux mis à profit pour revaloriser les centres de villes.

Principaux points faibles

L'intégration insuffisante des réseaux interurbains wallons avec les réseaux voisins et un manque de contrôle du trafic urbain sont ses principaux points faibles. Certains de ceux-ci sont cependant en voie de résolution et d'autres font l'objet de projets.

- La Wallonie ne constitue pas à elle seule un marché support suffisant pour constituer une unité de distribution.
- Elle ne compte pas de pôle économique significatif à l'échelle européenne, ni industriel, ni tertiaire, dont le poids soit suffisant, à lui seul, pour structurer

en sa faveur les réseaux de transport européens.

- Hormis Liège, les nœuds de communication majeurs sont situés en dehors de son territoire.
- Ses réseaux de transport ne sont pas idéalement connectés aux réseaux des territoires voisins ou présentent des goulets d'étranglement :
 - . les liaisons vers le bassin de l'Escaut et vers le bassin de la Seine par la voie d'eau ne sont pas au gabarit adéquat, notamment la liaison fluviale entre Strépy et le futur canal Seine-nord;
 - . la liaison par la voie d'eau entre le bassin de la Meuse et Rotterdam a encore momentanément une capacité insuffisante à laquelle la construction de la 4e écluse de Lanaye portera remède;
 - . la liaison par le canal Albert entre Liège et Anvers n'est pas entre Wijnegem et Anvers au gabarit de 9.000 tonnes;
 - . la liaison par la voie d'eau entre le bassin de la Meuse et le Rhin est trop longue;
 - . la liaison ferroviaire vers le bassin méditerranéen est améliorable;
 - . les liaisons routières vers Bruxelles et Anvers sont saturées, celles vers l'Ardenne-Champagne sont insuffisantes; la modernisation de la RN5, maillon sur l'axe Rotterdam-Bruxelles-Charleroi-Reims-Marseille, est programmée eu égard aux potentialités des liaisons de Charleroi d'une part vers Saint-Quentin, Amiens et l'autoroute des estuaires et d'autre part vers Troyes, la vallée du Rhône et le bassin méditerranéen;
 - . certaines connexions entre autoroutes ne sont pas satisfaisantes;
 - . l'achèvement de la route N54 entre Charleroi et la frontière française en direction de Maubeuge et de la route N55 entre la région du Centre et la frontière française, présentent des retards importants;
- La partie wallonne de la périphérie bruxelloise ne dispose pas d'un réseau de communications adéquat :
 - . les relations ferrées avec la capitale sont insuffisantes, alors que les liaisons routières sont complètement saturées pendant plusieurs heures par jour; à cet égard, on mentionnera la décision du Gouvernement wallon exigeant le doublement de la capacité ferroviaire des axes Nivelles-Bruxelles et Ot-

(2) Livre vert : "Vers une tarification efficace et équitable dans les transports", COM (95) 691;
Livre blanc : "Une tarification efficace de l'usage des infrastructures", COM (98) 466.

tignies-Bruxelles dans le cadre du RER et, pour ce dernier, le renforcement de la ligne Bruxelles-Luxembourg-Strasbourg;

· dans le Brabant wallon, il manque de bonnes liaisons est-ouest notamment par chemin de fer entre Wavre-Ottignies-Nivelles et Manage.

- Les centres des villes wallonnes souffrent de la congestion créée par le trafic automobile.

Opportunités

L'intégration européenne offre un contexte favorable dont la Wallonie peut tirer parti.

- Les réseaux trans-européens sont en cours de structuration, en particulier les axes de transport ferroviaire de marchandises; dans le même temps, la mise en application de la directive européenne 91/440 peut être favorable pour le développement d'un nœud de communication multimodal (marchandises) majeur sur le territoire wallon; la plate-forme multimodale de Charleroi-Châtelet (rail-route-eau) et la plate-forme de Garocentre déjà cofinancées par les *fonds structurels européens représentent à cet égard un pôle porteur à développer.
- En outre, la Wallonie doit profiter des nœuds multimodaux voisins et somme toute très proches, tels que Anvers, Rotterdam, Bruxelles, Cologne, Luxembourg, Metz ou Lille, en concevant sa stratégie de localisation et d'équipement de plates-formes multimodales dans une approche intégrée par rapports à ces nœuds, et en tirant parti de ses avantages spécifiques.
- La congestion du nœud de Bruxelles ainsi que du réseau de Flandre va créer un besoin de contournement de la capitale fédérale par le sud pour des parts de plus en plus importantes du trafic est-ouest, notamment pour les trafics avec les îles britanniques et le bassin parisien.
- Le réseau ferroviaire reliant la Wallonie à Bruxelles doit être développé (RER) pour améliorer les conditions de déplacement des navetteurs vers leur emploi tout en en réduisant l'impact sur

l'environnement. L'ancienne voie de chemin de fer Ottignies-Nivelles-Manage, aujourd'hui désaffectée, pourrait être classée dans le réseau RA-VeL afin de ne pas compromettre les possibilités de sa réaffectation dans le cadre du RER.

- L'achèvement en 2000 de la liaison E25-E40 résoudra le problème de la traversée de Liège et fera de l'autoroute E25 un axe majeur du trafic routier entre l'Europe du nord-ouest et l'Europe du sud, en passant par les aires métropolitaines de Liège et de Sarre-Lor-Lux.

Menaces

Si la Wallonie ne parvient pas à maintenir à un niveau compétitif l'accessibilité de son territoire à partir des pays voisins et du reste du monde, elle risque de manquer certaines opportunités offertes par les évolutions en cours et de perdre des positions acquises.

L'utilisation intensive de la voiture pour les navettes domicile-travail vers les grands pôles tertiaires menace l'attractivité des centres des villes et leur développement durable.

Enjeux

En ce qui concerne la mobilité, les enjeux qui suivent peuvent être énoncés.

1. Le système de transport n'assure pas toujours une bonne accessibilité aux habitants et aux entreprises.
 2. Les déplacements motorisés entraînent des nuisances pour l'environnement et la qualité de la vie.
 3. Le système de transport ne contribue pas toujours à structurer le territoire.
 4. La priorité a été accordée à la voiture au détriment des autres modes de déplacements.
-

LE TRANSPORT DE L'INFORMATION

Tendances d'évolution

Influence des télécommunications sur les entreprises privées

Au cours des dernières décennies, l'accroissement de l'utilisation de nouvelles technologies de communication et d'information a contribué à l'intégration mondiale des économies nationales et régionales. Les entreprises ont ainsi réorganisé certaines de leurs activités administratives à travers le monde. Certains travaux de bureautique peuvent être délocalisés afin de réduire les coûts salariaux. Cette multiplication des connexions implique la création de nouveaux secteurs d'activités, notamment sous la forme de centres mondiaux de gestion des échanges électroniques.

L'ingénierie des transports des marchandises est également en pleine mutation. Grâce aux systèmes électroniques, les échanges gagnent en efficacité et en rapidité. En effet les transporteurs (véhicules, bateaux) sont désormais dotés de systèmes de repérage, ce qui permet une gestion en temps réel des flottes. De plus, grâce aux codes barres, les marchandises et les containers sont enregistrés et triés électroniquement.

Influence des télécommunications sur les entreprises publiques

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication peuvent également contribuer à rendre les services publics plus efficaces. C'est notamment le cas pour la gestion des infrastructures routières, qui bénéficie grâce à elles d'une information plus précise et plus rapide en cas d'accident, de congestion ou d'évolution des conditions météorologiques.

Grâce aux nouvelles technologies, les citoyens peuvent également entrer plus facilement et plus rapidement en contact avec les administrations publiques. Dans certains cas, ces réseaux pourraient favoriser la consultation et la participation de la population à la gestion des collectivités.

Influence des télécommunications sur les ménages

Les nouvelles technologies de télécommunication ont également une influence sur les ménages par l'accès aisé à de nouveaux services et par l'élargissement de leurs choix potentiels.

Un effet possible de la télématique est l'accroissement du travail à domicile, qu'il s'agisse de tâches simples

ou routinières ou de tâches complexes. Bien qu'actuellement, le télétravail ne semble rencontrer que peu de succès, cette solution pourrait à l'avenir être particulièrement appréciée par certaines tranches d'âge de la population, notamment celles qui sont soumises à de fortes contraintes d'utilisation du temps (familles avec enfants en bas âge par exemple).

Par contre, les connexions télématiques se développent plus rapidement pour l'accès des ménages à des services autrefois lointains : activités bancaires, téléshopping, banques de données, réservations de tickets d'avions ou de trains, etc.

Diagnostic de la situation en Wallonie

Les pouvoirs publics et l'industrie de la Wallonie sont fortement impliqués dans le développement des télécommunications

En Wallonie, la gestion du trafic et l'exploitation du réseau de voiries à grand gabarit (RGG) utilisent des technologies et techniques de télécommunication. Le centre PEREX gèrera divers équipements (comptage, vidéo, panneaux à message variable, téléphonie, bornes télématiques, informations sur le Web, radio RDS/TMC...) faisant appel aux nouvelles techniques de communication et d'information.

La Wallonie dispose en outre d'un vaste réseau de câbles de télécommunication. Certains d'entre eux, comme ceux qui sont gérés par les télé distributeurs, peuvent être utilisés conjointement pour établir des connexions électroniques. La région est également couverte par plusieurs réseaux de téléphonie mobile. Enfin, le réseau WIN – acronyme de "Wallonie Intranet" –, récemment constitué, permettra aux administrations, écoles, entreprises et citoyens d'avoir rapidement accès aux réseaux informatiques de télécommunication. Les entreprises wallonnes bénéficieront ainsi d'un accès aisé aux marchés mondiaux.

L'industrie wallonne est fortement impliquée dans les techniques de pointe liées aux télécommunications et ce, notamment, grâce aux programmes spatiaux européens.

Des opportunités à saisir et un revers à la médaille

Le développement du télétravail pourrait permettre aux actifs occupés dans les services immatériels et résidant en Wallonie de postuler pour des emplois auprès d'employeurs situés dans le monde entier sans avoir à se déplacer pour fournir leurs prestations. Le développement du télétravail est encore assez timide à ce jour; néanmoins, ce type de prestation pourrait devenir un facteur de prospérité pour certaines catégories de la

population active wallonne, indépendamment de leur localisation sur le territoire.

Par ailleurs, les mutations dans les secteurs de la logistique et des transports nécessitent la maîtrise de l'ingénierie et un personnel spécialisé dans ce domaine. Grâce à la qualité de son équipement et au niveau de formation de sa population, la Wallonie est susceptible d'offrir des services de pointe aux entreprises.

Le revers de la médaille est la concurrence sur les prix et sur la qualité des prestations. A l'avenir, les employés des secteurs immatériels établis en Wallonie seront en concurrence avec du personnel établi à travers le monde.

Le développement des télécommunications peut également avoir des conséquences sur le plan social. L'accroissement des relations immatérielles pourrait accroître certaines formes d'individualisme. De même, l'accès à ces techniques risque à court et moyen termes de provoquer de nouvelles formes d'exclusion sociale en raison de disparités au sein de la population sur le plan de la formation, de la possibilité et de la qualité de raccordements, des coûts d'équipement et de connexion.

Les implications spatiales du développement des télécommunications

L'équipement du territoire en infrastructures de télécommunication peut avoir des effets de différenciation spatiale. En effet, certaines zones peuvent disposer de plus de facilités et d'une meilleure qualité de communication. Les télécommunications contribuent avec d'autres phénomènes à des différenciations spatiales. Ainsi, plus elles échappent aux supports matériels (câble, antenne, téléport, etc.), plus l'espace devient indifférencié. Son isotropie mettra chaque territoire en concurrence avec tous les autres, faisant disparaître les contraintes de distance. C'est désormais la personnalité propre de chacun et les qualités intrinsèques des espaces qui deviendront le principal facteur d'attractivité. Certains territoires dégradés physiquement et socialement seront fortement handicapés. Ils risquent d'être délaissés par les ménages et les entreprises de plus en plus exigeants sur le plan de la qualité des espaces. Ces phénomènes renforceront la ségrégation spatiale, confinant davantage les ménages de bas revenu aux zones les moins favorisées. A moyen et long termes, l'évolution des techniques et la concurrence dans ce domaine laissent cependant peser des incertitudes quant à ces phénomènes.

L'implantation des infrastructures de télécommunication, notamment les relais et antennes hertziennes, aura des conséquences paysagères assez importantes; les conséquences de ces équipements sur la santé des riverains sont à l'étude.

D'autre part, le développement des télécommunications risque d'accentuer les besoins en moyens de transport présentant une grande souplesse, ce qui est une caractéristique des transports routiers; ceux-ci risquent donc de s'accroître. Inversement, un développement significatif du télétravail permettrait une certaine réduction des phénomènes de navette et des effets négatifs externes qu'ils engendrent.

La facilité de connexion conduira à moyen terme à une redistribution des activités immatérielles qui affectera plus particulièrement le secteur tertiaire.

Cette même facilité de connexion aura aussi des conséquences sur les activités et l'équipement des ménages. La dispersion dans l'espace des lieux de travail et de résidence risque d'augmenter. De plus, l'aménagement des espaces habitables pourrait être modifié pour répondre aux nouveaux besoins d'équipement et par la création d'un bureau à domicile.

L'utilisation de la télématique transforme également l'affectation du temps. Elle tend à accroître la part des activités de loisir et de détente, notamment en raison de la suppression des temps de navettes et de la rapidité de mise en communication avec des serveurs de loisirs.

Enjeu

Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication est un secteur en pleine évolution tant du point de vue technique que du point de vue juridique et réglementaire. De nombreuses incertitudes demeurent quant au développement de leur utilisation.

La Wallonie doit veiller à s'intégrer dans les réseaux mondiaux de télécommunications. L'ensemble du territoire wallon doit pouvoir accéder à des services de communication de qualité à un prix modeste.

3.2. EQUIPEMENTS ET RESEAUX TECHNIQUES

LES RESEAUX D'ENERGIE

L'approvisionnement énergétique en Wallonie

L'énergie primaire

La Wallonie est dépendante de l'extérieur pour son approvisionnement en énergie primaire (97 % d'importations). La production intérieure représente moins de 1 % de la consommation intérieure brute, et provient essentiellement du bois et des petites centrales hydroélectriques.

La Wallonie opère aussi certaines récupérations d'énergie, surtout au départ des terrils, des déchets et des énergies renouvelables. Développée dans les années 70, la valorisation des terrils est fortement en baisse depuis 1992. Les énergies renouvelables représentent en 1996 1,8 % de la consommation intérieure brute wallonne.

L'électricité

La production d'énergie électrique est basée principalement sur le nucléaire.

En 1994, près de 76 % de la production d'électricité alimentant le réseau de distribution en Wallonie provenaient de la centrale nucléaire de Tihange, alors qu'en 1992, l'énergie nucléaire ne fournissait que 60 % de la production totale d'électricité. Le reste de la production d'énergie électrique est assuré par des centrales thermiques ou hydrauliques.

Depuis 1995, une centrale TGV (turbine gaz vapeur) de 460 MW est en service à Seraing.

La production d'électricité est ainsi concentrée en province de Liège (soit 88 % de la production totale en Wallonie) tandis que la consommation est répartie sur l'ensemble du territoire avec une certaine concentration autour de Liège et de Charleroi : il y a donc un déséquilibre spatial entre production et consommation,

qui rend nécessaire des flux d'approvisionnement. L'énergie électrique est transportée grâce à un réseau qui intègre des lignes de transport et des postes de transformation et qui amène l'électricité jusqu'aux réseaux de distribution locaux. Le réseau de transport est fortement maillé de manière à assurer une bonne interconnexion des centrales et à éviter l'isolement d'un poste de transformation suite à un accident ou une défaillance. Le grand transport se fait de préférence par des lignes à très haute tension (THT) de 380 kV. Le réseau est en outre relié aux réseaux voisins afin de permettre les importations et exportations et sert également pour le transit d'électricité entre pays. Les flux ne sont donc pas entièrement maîtrisés par le gestionnaire du réseau national.

Les lignes électriques à haute tension sont pour la plupart aériennes. Elles provoquent par leur présence marquée dans le paysage d'importantes gênes visuelles. Leurs effets sur la santé restent aujourd'hui encore une matière controversée.

Le gaz

Le gaz consommé en Belgique provient d'importations des Pays-Bas, d'Algérie et de Norvège. Le transport du gaz à l'intérieur du pays se fait par des canalisations à haute pression. La distribution se fait à moyenne ou à basse pression.

En 1996, la consommation de gaz naturel se répartit entre l'industrie (44 %), le chauffage domestique et tertiaire (33 %) et la production d'électricité (23 %).

L'évolution de la consommation de gaz selon les secteurs indique une tendance à la hausse essentiellement pour les livraisons aux grosses industries, y compris les centrales électriques. Par contre, les livraisons aux particuliers ont subi peu de modifications au cours de ces 15 dernières années, du fait d'un rapport "consommation/coût d'installation et de contrôle" moins avantageux pour la distribution aux particuliers.

Aujourd'hui, les trois quarts de la population wallonne, mais seulement 40 % des logements, ont accès au gaz naturel. Les zones non desservies sont principalement situées au sud de la Wallonie, où la densité de population est plus faible.

Les tendances d'évolution

La libéralisation du marché européen

La libéralisation des marchés du gaz et de l'électricité est en cours à l'échelle européenne. Elle augmentera certainement les besoins en grand transport d'énergie. Son impact sur le transport régional est plus difficile à prévoir.

La directive européenne 96/92/CE prévoit que les Etats membres désignent un gestionnaire du réseau de transport responsable de l'exploitation, de l'entretien et du développement du réseau dans une zone donnée. Il en ira de même pour le réseau de distribution.

A moyen terme, au niveau local, le monopole des communes reste intact. Ce monopole n'existe en Wallonie que chez les clients raccordés avec une puissance inférieure à 10 MW. Pour la distribution aux plus gros clients, la concurrence pourrait engendrer une augmentation des besoins en liaisons à moyenne tension (1kV à 30kV) ou à HT (36kV à 220kV).

Les procédures d'autorisation d'implantation des moyens de production d'électricité comportent des critères tels que, notamment, la protection de l'environnement, l'occupation des sols et le choix des sites, l'utilisation du domaine public, l'efficacité énergétique.

L'évolution de la consommation

L'évolution de la consommation finale en Wallonie ces dix dernières années est contrastée :

- électricité + 29 %;
- gaz naturel + 26 %;
- pétrole + 19 %;
- combustibles solides (charbon, bois...) – 22 %.

La croissance globale étant relativement stable, on constate combien une substitution à l'énergie du charbon a été opérée, avec, tout particulièrement depuis 1993, une progression spectaculaire du gaz naturel.

Le transport et la distribution d'électricité et de gaz s'effectuent par câbles et canalisations, tandis que le charbon et les produits pétroliers utilisent la route, la voie d'eau et le chemin de fer. En plus de leurs spécificités intrinsèques (notamment d'un point de vue environnemental), les diverses sources énergétiques ont donc des incidences propres en terme d'organisation spatiale.

Les accords de Rio et Kyoto

Les accords de Rio, confirmés à Kyoto en décembre 1997, engagent l'ensemble des Etats à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans ce cadre, la Belgique s'est engagée à limiter sa production de CO₂ à 126,6 millions de tonnes à l'horizon 2010. Cet objectif nécessite la mise en place d'un programme radical puisque les émissions de CO₂ sont en croissance et qu'elles atteignaient déjà 146,8 millions de tonnes en 1996, soit 16 % de plus que le niveau à ne pas dépasser.

Outre les réflexions liées à l'établissement d'une taxe sur la production de CO₂ dont les effets sur les pratiques quotidiennes pourraient être significatifs notamment en matière de transports routiers, les moyens proposés sont :

- la cogénération;
- l'utilisation des énergies renouvelables;
- l'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle de l'énergie (URE).

■ La cogénération

La cogénération est la valorisation conjointe de l'électricité et de la chaleur générée par le processus de production d'électricité. Dans de bonnes conditions de dimensionnement et d'exploitation, ce moyen de production d'énergie offre un rendement global supérieur par rapport aux centrales thermiques et nucléaires. C'est un élément important de la stratégie de réduction des émissions de CO₂.

L'énergie primaire pour la cogénération est, de préférence mais pas nécessairement, le gaz naturel ou le biogaz.

L'implantation d'unités de cogénération est surtout envisageable là où il y a de gros consommateurs de chaleur. Elle devient cependant de plus en plus facilement réalisable à petite échelle. Globalement les producteurs d'électricité se sont engagés à produire 1.000 MW par cogénération en 2005. La principale nuisance à contrôler est le bruit, surtout lorsque l'installation est située dans l'enceinte même d'un immeuble résidentiel ou tertiaire.

La libéralisation du marché de l'énergie devrait favoriser la cogénération en Wallonie. Dans ce cas, les besoins en transport de gaz augmenteraient, tandis que les besoins en transport d'électricité seraient peu affectés.

■ Les énergies renouvelables

De par leurs caractéristiques topographiques et hydrographiques, certaines vallées permettent l'installation de petites unités de production d'électricité au fil de l'eau et de réservoirs de stockage. Cette production est notamment encouragée par les distributeurs d'électricité sous la forme d'un accord de rachat de la production.

L'exploitation de la biomasse (sylviculture, agriculture, déchets ménagers) pour en tirer directement de l'énergie électrique par combustion ou pour produire des biocarburants est également envisageable.

Signalons enfin le développement d'expériences en architecture bioclimatique et l'utilisation de manière expérimentale de l'énergie éolienne. Ces expériences conduisent à l'emploi de matériaux et de techniques nouvelles en architecture de même qu'à l'apparition d'équipements qui nécessitent des localisations spécifiques notamment en fonction des conditions climatiques.

▪ *L'efficacité énergétique
et l'utilisation rationnelle de l'énergie (URE)*

L'efficacité énergétique a pour but essentiel un étalement de la demande au cours de la journée.

L'utilisation rationnelle de l'énergie (URE) poursuit l'amélioration de l'efficacité énergétique et la diminution des consommations spécifiques, laquelle doit mener à une diminution globale de la masse consommée.

Eu égard aux évolutions de consommation relevées ci-dessus pour la Wallonie, un renversement des tendances serait indispensable. A cette fin, la Région soutient ou finance déjà divers programmes et actions d'URE, s'adressant tant aux privés qu'aux pouvoirs locaux.

Enjeux

En ce qui concerne les réseaux énergétiques, trois enjeux peuvent être mis en évidence.

1. La production d'énergie électrique pourrait de plus en plus se réaliser de façon dispersée, soit par cogénération chez les gros consommateurs de chaleur, soit par de petites unités de production ou par l'exploitation de la biomasse.
 2. La libéralisation du marché de l'énergie risque d'induire une prolifération de lignes de distribution à haute tension. De par sa situation géographique, l'infrastructure wallonne sera sollicitée pour le transit d'électricité mais également de gaz.
 3. La promotion de l'économie d'énergie dans l'habitat aura des conséquences sur les formes et les modes de construction
-

LE TRAITEMENT DES DECHETS

Le plan wallon des déchets "Horizon 2010"

Adopté par le Gouvernement wallon en janvier 1998, le Plan wallon des déchets "Horizon 2010" concrétise les mesures du **Plan d'environnement pour le développement durable* spécifiques aux déchets ainsi que le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets. Le Gouvernement wallon a adopté le 1^{er} avril 1999 le plan des Centres d'Enfouissement Technique (CET).

En matière d'enfouissement technique, ces deux documents développent notamment les principes suivants :

- la réduction ou l'interdiction programmée de mise en CET par catégorie de déchets;
- l'autosuffisance wallonne en capacité d'enfouissement de déchets pour l'an 2002;
- l'utilisation optimale des espaces destinés à l'élimination des déchets industriels non dangereux, en synergie avec les déchets ménagers;
- le renforcement de la sûreté des opérations de mise en CET.

Le Plan wallon recommande notamment les mesures suivantes :

- le refus de CET à usage collectif réservés aux déchets dangereux non stabilisés;
- la fixation des besoins en matière d'élimination;
- la planification de la mise en exploitation des sites retenus par le Plan des CET en fonction des besoins et en évitant les situations de rupture;
- la définition de la zone d'appel des déchets pour toute demande d'autorisation d'exploiter une installation d'élimination;
- la suppression de toute forme de subvention aux gestionnaires des CET.

Les différents types de CET sont les suivants :

- déchets industriels dangereux;
- déchets non dangereux dont les déchets ménagers;
- déchets inertes;
- autres déchets industriels (CET à usage exclusif du producteur des déchets).

Les impositions relatives aux CET sont de plus en plus rigoureuses. Dans le triple objectif d'assurer un meilleur contrôle de ces installations, de garantir une meilleure accessibilité à tous les citoyens et d'éviter une spéculation dans un domaine d'intérêt général, le décret précité prévoit d'en réserver la gestion au secteur public, à l'exception des CET pour déchets industriels dont la gestion peut être assurée par une personne morale de droit privé ou une personne morale de droit public sur base de contrats de gestion.

Parallèlement à la mise en CET, des déchets ménagers sont brûlés dans les quatre incinérateurs implantés sur le territoire de la région (Thumaide, Virginal, Aiseau-Presles, Herstal).

Enfin, certains déchets (piles, peintures, huiles, aérosols, médicaments, etc.) présentent un risque pour la qualité de l'environnement et pour la santé. Ils requièrent une collecte spécifiquement gérée. Ils sont déposés dans des parcs à conteneurs (quelque 160 en activité) ou ramassés lors de collectes sélectives par des organismes publics ou privés. Des efforts importants ont été consentis afin de développer une attitude plus responsable de la part du citoyen.

Les besoins actuels

Le Plan wallon des déchets "Horizon 2010" établit un état de la situation pour l'année 1995 en matière de production et de gestion de tous les déchets sur le territoire wallon.

Les déchets industriels dangereux non valorisables

En 1995, la quantité régionale de déchets dangereux répertoriés s'élevait à 773.370 tonnes, dont 419.081 tonnes générées par les industries, 12.641 tonnes de déchets spéciaux des ménages et 341.648 tonnes importées. Ces déchets ont suivi des filières diverses : 129.212 tonnes ont été exportées pour valorisation et 60.851 tonnes pour élimination, 366.701 tonnes ont été valorisées en Wallonie, 216.606 tonnes ont été éliminées dans des installations wallonnes (dont 108.480 tonnes dans des CET de classe 5).

Les déchets industriels non dangereux, ménagers et les matières enlevées des cours d'eau

La production et le traitement des déchets industriels non dangereux et des déchets ménagers sont décrits dans les tableaux 6 et 7.

Tableau 6 - Production de déchets non dangereux

Production de déchets industriels non dangereux en Wallonie (en tonnes) - Situation 1995	
COLLECTE	
Valorisation/recyclage	6.672.900
Stockage temporaire	1.414.600
Incinération	90.000
Enfouissement	1.073.400
GESTION NON CONNUE	353.500
TOTAL	9.603.400

Source : Plan des CET adopté provisoirement par le Gouvernement wallon le 30/04/98

Tableau 7 - Production de déchets ménagers

Production de déchets ménagers en Wallonie (en tonnes) - Situation 1995	
COLLECTE	
Valorisation/recyclage	215.800
Incinération	339.400
Enfouissement	1.045.000
TOTAL	1.600.200

Source : Plan des CET adopté provisoirement par le Gouvernement wallon le 30/04/98

Tableau 8 - Quantité de déchets à enfouir jusqu'en 2020

Type de déchets	Volume en m3	Sécurité x 0,3	Volume total	
			m ³	m ³ /hab.
Déchets non dangereux (industriels + ménagers)	14.795.000	4.438.500	19.233.500	5,6
Déchets inertes	6.076.923	1.823.077	7.900.000	2,3
Matières issues des cours d'eau	9.900.000	2.970.000	12.870.000	

Source : Plan des CET adopté provisoirement par le Gouvernement wallon le 30/04/98

La quantité des matières enlevées des cours d'eau varie d'une année à l'autre en fonction des budgets alloués, des crues et de l'état d'envasement.

Des problèmes spécifiques, dont un passif estimé à quelque 1.300.000 m³ de matières à draguer dans le canal Charleroi-Bruxelles, provenant du fait qu'aucun dragage n'y a été exécuté pendant de nombreuses années, entraînent des pointes annuelles importantes.

Les besoins futurs

Sur base de la situation actuelle, des prévisions ont été établies permettant d'estimer la quantité de déchets à enfouir durant les 20 prochaines années. En tenant compte d'une marge de sécurité de 30 % en cas de non réalisation des objectifs du plan "Horizon 2010" ou en cas d'arrêts momentanés de certaines unités de traitement, il a été considéré que les volumes présentés dans le tableau 8 pouvaient être prévus à l'horizon 2020.

Face à ces prévisions, on a parallèlement estimé quelles sont les capacités actuelles afin de définir à terme les capacités supplémentaires à mettre en œuvre.

Les sites de classe 2 ont une capacité d'enfouissement de quelque 13.165.000 m³ et les sites de classe 3 présentent 13.002.400 m³.

En ce qui concerne les CET pour les matières enlevées des cours d'eau, il n'existe aujourd'hui aucun centre en activité. Les capacités des sites proposés pour les matières enlevées des cours d'eau de catégorie B ne permettent pas de satisfaire aux besoins. Actuellement, les matières draguées ou curées sont soit stockées dans des bassins de décantation, soit utilisées en renforcement des berges. Par ailleurs, les potentialités d'utilisation offertes pour les boues de catégorie A enlevées des cours d'eau nécessitent le recours à la mise en CET Deux sites ont été retenus dans le cadre du premier plan des CET. Leurs capacités ne permettent cependant pas de rencontrer tous les besoins

en enfouissement. Un plan complémentaire devra donc être mis en œuvre. Par ailleurs, une part des matières de catégorie B pourra être orientée vers des installations industrielles, vers des centres de regroupement ou vers des sites de classe 2 après décantation voire stabilisation.

Conclusions

La recherche du déchet minimal passe par une action coordonnée aux différents stades de production et de consommation et implique les différents acteurs. Les efforts de prévention et de valorisation des déchets accomplis et programmés pour l'avenir dans le cadre du plan "Horizon 2010" auront pour effet d'intégrer dans les prix des marchandises et des services les coûts de prévention, de valorisation, de traitement et d'élimination des déchets produits.

La mise en place d'infrastructures nouvelles de recyclage et de traitement continuera à être encouragée et nécessitera de nouveaux espaces. Par ailleurs, les sites retenus dans le cadre du Plan des centres d'enfouissement technique sont inscrits aux plans de secteur de façon à assurer une disponibilité suffisante de volumes à long terme.

Enjeux

En ce qui concerne la gestion des déchets, on peut énoncer les enjeux suivants.

1. Des espaces importants sont réservés pour les centres d'enfouissement technique. Toutefois il y a encore un déficit en matière de sites pour le dépôt des boues de dragage et de curage des cours d'eau.
 2. En amont de l'élimination définitive, des centres de regroupement et de valorisation seront créés. Leur localisation adéquate devra être assurée en tenant compte des besoins de proximité de traitement mais aussi de rationalisation et d'intégration des infrastructures (collecte, démantèlement, dépollution, tri, recyclage, valorisation et élimination).
-

4. PATRIMOINE NATUREL ET BATI PAYSAGES

4.1. PATRIMOINE NATUREL

Erosion de la biodiversité

Le rôle de la Wallonie en tant que réservoir de *biodiversité est loin d'être négligeable. Elle se situe en effet à la limite de plusieurs régions naturelles aux caractéristiques différentes, ce qui permet d'y observer des processus biologiques essentiels tels que l'adaptation ou la différenciation des espèces. En outre, de nombreuses espèces trouvent dans les effectifs présents dans la région une fraction significative de l'ensemble de leur population et de nombreux migrateurs (oiseaux et chauves-souris) y hivernent.

Les milieux forestiers abritent 25 % des espèces. L'espace rural ouvert et les milieux urbains en totalisent 30 %. Quant aux milieux aquatiques, aux marais, aux carrières abandonnées, aux escarpements rocheux, aux pelouses et aux landes sèches, ils contiennent 44 % des espèces alors qu'ils n'occupent que des surfaces réduites du territoire.

Depuis plusieurs années, le constat général est l'érosion constante de la biodiversité en Wallonie : on estime que 5 à 15 % des espèces ont disparu et que 30 à 50 % sont en régression. On observe globalement une uniformisation et une banalisation des communautés végétales et animales.

Les principales causes de l'érosion de la biodiversité ont été maintes fois décrites. Il s'agit d'une part de l'évolution rapide des modes d'occupation et d'utilisation du sol et surtout de l'intensification des pratiques, principalement celles liées aux activités agricoles et sylvicoles. D'autre part, cette érosion est liée à la fragmentation et à la disparition des habitats naturels et semi-naturels, qui se traduit par une perte nette de

surface utile pour la faune et la flore et par un isolement progressif des espaces préservés.

Le rétablissement de populations de plusieurs espèces a cependant été possible suite à des mesures de conservation ou de restauration des biotopes, ce qui tend à montrer que, dans certains cas, les situations ne sont pas irréversibles.

Conservation, restauration et valorisation du patrimoine naturel

Faible proportion de sites protégés

L'acquisition, la protection et la gestion de sites de très grand intérêt biologique est historiquement la principale préoccupation des politiques de conservation de la nature. L'objectif est d'assurer à ces sites une vocation unique de conservation et de développement du patrimoine naturel. La mise sous statut de protection se fait principalement par l'intermédiaire des outils propres à la conservation de la nature (réserves naturelles domaniales, réserves naturelles agréées, réserves forestières, zones humides d'intérêt biologique et cavités souterraines d'intérêt scientifique).

Actuellement, seule une faible proportion de sites de très grand intérêt biologique ont reçu un statut légal de protection (environ 0,6 % du territoire).

Regain d'intérêt pour les parcs naturels

Instaurés par un décret de 1985, les parcs naturels sont des territoires ruraux d'un haut intérêt biologique et géographique soumis à des mesures destinées à en protéger le milieu en harmonie avec les aspirations

de la population et le développement économique et social. Ils couvrent une superficie minimum de 5.000 ha d'un seul tenant.

Les parcs les plus anciens sont les Hautes-Fagnes-Eifel, les vallées de la Burdinale et de la Mehaigne, la vallée de l'Attert, les Plaines de l'Escaut. Il faut y ajouter le parc du pays des Collines et celui de l'Entre-Sambre-et-Meuse, récemment créés. Les parcs naturels des Hautes-Fagnes, de la vallée de l'Attert et des Plaines de l'Escaut sont transfrontaliers. La dynamique "parc naturel" connaît actuellement un regain d'intérêt avec une vocation orientée de plus en plus vers le tourisme. Le parc naturel de la Haute-Sûre est en voie de finalisation. Signalons également le projet de la Haute-Sambre et celui de la région du Haut-Pays hennuyer.

Mise en place d'un réseau écologique européen

Le *réseau écologique est un concept plus récent et qui n'est pas propre à la Wallonie; on le retrouve dans des pays limitrophes et au niveau européen.

L'objectif de la mise en place d'un réseau écologique est, tout en protégeant les zones de grand intérêt biologique, de développer des milieux permettant les échanges entre populations animales et végétales, de garantir ainsi leur maintien à long terme et d'assurer globalement une plus grande diversité biologique. Un réseau écologique concerne nécessairement l'ensemble d'un territoire.

Le réseau Natura 2000 découle de la directive 92/43/CEE dite "Habitats" désignant les zones spéciales de conservation auxquelles il faut adjoindre les zones de protection spéciale déterminées par la directive 79/409/CEE dite "Oiseaux".

La création d'un réseau de zones spéciales de conservation est destinée à assurer "un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces d'intérêt communautaire qui y vivent". Chaque Etat membre est appelé à désigner les zones de son territoire qui feront partie de ce réseau.

La détermination des périmètres des zones "Habitats" par la Région wallonne est en cours. Comme les zones "Oiseaux", elles comporteront un périmètre-cadre et, à l'intérieur de celui-ci, des habitats sensibles méritant un statut de protection intégral. La logique poursuivie est d'une part de protéger les zones de très grand intérêt biologique et d'autre part de veiller à ce que le contexte dans lequel elles se situent ne s'altère pas au point de remettre en cause le maintien des sites protégés.

La Région wallonne a déjà partiellement concrétisé la directive "Oiseaux" qui vise spécifiquement la protection de l'avifaune. Treize zones de protection spéciale

(ZPS) ont été désignées. Celles-ci sont constituées de périmètres-cadres (représentent une superficie totale de 331.500 ha soit 1/6 du territoire wallon) au sein desquels la protection porte plus particulièrement sur des habitats de grand intérêt pour l'avifaune appelés "habitats sensibles", les sites les plus sensibles ayant été désignés comme "zones noyaux". De nombreux sites repris dans ces périmètres n'ont pas encore reçu les statuts de protection adéquats.

Au niveau wallon, le *Plan d'environnement pour le développement durable* retient la mise en place du réseau écologique parmi ses options. Des recherches méthodologiques et des travaux d'inventaire ont déjà eu lieu. La poursuite de la constitution de ce réseau sera l'un des volets du Plan Nature actuellement en préparation (ce plan constitue l'un des programmes sectoriels traduisant le Plan d'environnement).

La détermination des zones spéciales de conservation par la Région wallonne en application de la directive "Habitats" est en cours. Ces zones concernent non seulement les habitats sensibles des zones de protection spéciale mais aussi des habitats dont l'intérêt biologique justifie la protection soit en tant qu'habitats naturels, soit pour les espèces animales et végétales qu'ils contiennent. Certaines de ces zones justifieront d'être contenues dans des périmètres-cadres à l'instar des périmètres-cadres des ZPS, ce afin d'éviter leur altération par des phénomènes extérieurs.

La mise en place d'outils de type contractuel, c'est-à-dire se fondant sur une démarche volontariste des acteurs, est une tendance affirmée de ces dernières années. Elle trouve ses premières applications dans la mise en place des contrats de rivière et des expériences-pilotes de *plans communaux de développement de la nature reprenant le concept de réseau écologique. Ces derniers ont trouvé un cadre légal depuis janvier 1998, par leur intégration dans les Plans communaux d'environnement et de développement de la nature.

Des menaces et des potentialités diverses selon les parties du territoire

En tenant compte des différents éléments mis en évidence dans les autres approches sectorielles, il est possible de souligner de manière générale les principales tendances qui se dégagent au niveau sous-régional. Il est évident que des nuances existent au niveau local. L'objet est ici de donner une vision d'ensemble en termes de menaces et de potentialités.

Au nord du sillon Sambre et Meuse et plus précisément dans les zones soumises à une forte pression due à l'urbanisation, comme le Brabant wallon, le prin

Carte 13 :
Patrimoine naturel

principal enjeu est de conserver des zones d'intérêt biologique de superficie suffisante et bien reliées entre elles, de façon à ce qu'elles puissent jouer leur rôle dans le réseau écologique; cela concerne la vallée de la Dyle et de la Lasne ainsi que celle de la Senne.

L'agriculture familiale traditionnelle devra notamment faire face au défi de la reconversion de l'agriculture dont une des évolutions possibles serait une intensification des pratiques. Cette adaptation peut également être perçue comme une opportunité à saisir pour tenter de diversifier les activités liées communément à l'agriculture (activités de loisirs, touristiques, produits d'appellation d'origine contrôlée, etc.). Cette tendance se dessine dans le Hainaut occidental notamment à travers la mise en place de deux parcs naturels.

La nécessaire reconversion du tissu industriel du sillon ne peut se faire sans tenir compte de la richesse existante ou potentielle des sites d'intérêt biologique qu'il recèle. Signalons notamment la plaine marécageuse de la dépression de la Haine, liée au bassin de l'Escaut pour lequel un projet de valorisation existe dans le cadre de l'objectif 1, et la vallée de la Haute-Sambre en voie d'être constituée en parc naturel.

La vallée de la Haute-Meuse constitue également un important maillon du réseau. Si, globalement, la valeur du patrimoine naturel y est élevée, les pressions y sont importantes. Elles sont notamment dues à l'expansion des activités de loisirs et plus généralement à la pression touristique qui est particulièrement importante dans des communes comme Dinant et Hastière. Les vallées de la Lesse inférieure et de la Semois inférieure connaissent une situation semblable. La reconversion de ces régions vers des vocations touristiques ou de loisirs est l'une des voies permettant de faire face au déclin économique qu'elles connaissent. Dans certains cas, cette reconversion se fait au détriment des milieux naturels, support pourtant essentiel du tourisme dit "vert".

Le cas de l'Entre-Sambre-et-Meuse, qui abrite un patrimoine naturel exceptionnel, est relativement similaire, bien que cette région soit soumise à des pressions moins importantes. La valorisation du patrimoine naturel y est également vue comme une opportunité en termes de reconversion, comme en témoigne le parc naturel qui se met en place.

Sur le plateau condruzien, région mixte culture-élevage, le secteur agricole suivra la tendance lourde qui se dessine, à savoir l'agrandissement des exploitations et la diversification des activités. Cette région connaissait déjà cette tendance et abrite globalement des ensembles naturels de moindre valeur. Son attractivité et sa bonne accessibilité par rapport aux pôles urbains induiront d'autre part une pression urbaine.

Dans les bordures forestières de l'Ardenne centrale, les enjeux de conservation de la nature se posent principalement par rapport aux pratiques sylvicoles qui, bien qu'en évolution, ne peuvent assurer les conditions nécessaires au maintien de nombreuses espèces. Plus globalement, à l'échelle de la Wallonie, la sauvegarde de la diversité des milieux forestiers est l'un des défis à relever en matière de protection de ce type de milieu.

Les domaines militaires tels que ceux de Marche-en-Famenne, de Lagland (abritant le marais de Landbruch, patrimoine majeur wallon) et d'Elsenborn occupent des surfaces importantes permettant le développement des cycles biologiques. Ils constituent des éléments essentiels du réseau écologique.

Ils sont actuellement affectés en zone de services publics et d'équipements communautaires destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général, ce qui autorise potentiellement leur urbanisation.

Les hauts plateaux ardennais tels que la Croix Scaille, le plateau de Saint-Hubert, le plateau des Tailles et les fonds de vallons qui y sont associés constituent, par la richesse et la diversité des milieux qu'ils abritent, des éléments fondamentaux du réseau écologique. De nombreuses réserves y ont été créées. Les pressions y sont relativement peu importantes. L'enjeu est de compléter ce réseau, d'assurer de bonnes relations entre ses différents éléments et de veiller à ce que l'évolution du contexte dans lequel ils se situent ne les mette pas en péril.

Il convient de prendre toutes les mesures pour maintenir l'élevage dans l'Ardenne centrale, car l'agriculture est le garant du maintien d'espaces ouverts face aux pressions de l'urbanisation et du boisement.

La vallée de la Haute-Sûre constitue un autre élément important. Un projet de parc naturel transfrontalier y est en voie de finalisation. Il devrait permettre de tirer parti de la pression touristique émergeant dans cette région, tout en ne mettant pas en péril la richesse du patrimoine naturel.

La région des Deux-Ourthe connaît une pression touristique croissante, induite notamment par le développement des activités sportives de plein air. Le cours inférieur de l'Ourthe, la région de Marche-en-Famenne et le cours inférieur de l'Amblève connaissent cette situation de concentration touristique depuis de nombreuses années. Tous les types de milieux sont touchés : cours d'eau, milieux forestiers, cavités souterraines, escarpements rocheux. Ces espaces abritent cependant toujours des milieux naturels de grande valeur; s'ils sont de moindre étendue que ceux que l'on retrouve sur les hauts plateaux, ils restent importants dans la constitution du réseau écologique.

Plus généralement, on peut penser que les régions au sud-est de Liège connaîtront une pression urbaine induite par la polarisation de plus en plus importante de cette ville et que le redéploiement économique de cette région aura des incidences sur les milieux naturels qu'elle abrite.

La région Hautes-Fagnes-Eifel fait partie historiquement des régions économiquement et structurellement faibles. Sa reconversion vers le tourisme et la culture s'appuie en grande partie sur la beauté et la valeur de ses milieux naturels.

La Lorraine belge, caractérisée par la richesse et la diversité de ses milieux naturels, connaîtra comme les autres régions herbagères une reconversion du secteur agricole susceptible, suivant les modalités développées, de porter plus ou moins atteinte au patrimoine naturel. Certaines parties de son territoire font également l'objet d'une pression urbaine ou liée au développement des activités économiques. Étant donné sa position dans l'aire de polarisation du Luxembourg et de la Lorraine française, ces tendances devraient se voir confortées.

Enjeu

Sur le plan du patrimoine naturel, l'enjeu principal peut être résumé comme suit.

Les conditions du maintien, du développement et de la mise en valeur des milieux naturels et des espèces protégées ou sensibles qu'ils abritent doivent être assurées dans l'optique du développement durable.

4.2. PATRIMOINE BATI

Le patrimoine bâti de la Wallonie est constitué de l'ensemble des constructions, monuments, installations, ouvrages d'art ou vestiges qui en raison de leur intérêt collectif contribuent à l'identité régionale. Parmi ceux-ci, certains ont une valeur historique, archéologique, scientifique, artistique, sociale ou technique spécifique; reconnus par les autorités, ils constituent le patrimoine classé de la Région.

Des qualités certaines, mais une conservation problématique

L'évolution des espaces urbanisés a laissé de nombreuses traces qui témoignent des modes de vie, des techniques et des rapports sociaux des époques antérieures. Au fil du temps, certaines de ces traces s'altèrent ou disparaissent pour faire place à un nouveau bâti; d'autres sont conservées et acquièrent une valeur collective. Partout en Wallonie subsistent des éléments d'un riche passé, substrat patrimonial qui conditionne le développement futur.

Le patrimoine bâti au sens large du terme marque le territoire à l'échelle locale (une rue, une place, un quartier) tout comme à l'échelle régionale. On a ainsi identifié un certain nombre d'aires remarquables.

- Les "centres anciens protégés" de certaines agglomérations et huit terroirs agro-géographiques dont le bâti et la structure d'habitat sont caractéristiques de l'habitat rural ont été identifiés. Le label "Plus beaux villages de Wallonie" a été accordé à des noyaux ruraux.
- Par l'ingéniosité de ses bâtiments et ses mécanismes, le patrimoine industriel non négligeable au sein de nombreuses vallées, dont particulièrement le sillon Haine-Sambre-Meuse, représente un atout valorisable et spécifique à la Wallonie. Largement inventorié et mis en valeur ces dernières années, il constitue par sa densité et sa diversité une originalité au cœur de l'Europe. Il est à cet égard un atout valorisable tant pour l'identité wallonne que pour le secteur touristique.
- Les petites et moyennes villes axées présentent elles aussi un riche patrimoine bâti et les quartiers qui se sont développés autour de noyaux de com-

munication, en particulier les gares, conservent souvent des éléments traditionnels remarquables.

A l'échelle locale, cet héritage commun de la collectivité peut prendre de multiples formes : grands édifices civils ou religieux, fermes, bâtiments ou installations industrielles, équipements techniques marquants par leur grande taille, espaces publics concentrant de nombreux éléments de patrimoine et structurant l'habitat, parcs et sites aménagés (citadelles, plans d'eau, rivières, etc.) qui constituent des repères dans l'espace bâti, maisons de tous types ou ensembles architecturaux d'intérêt marquant les perspectives urbaines, édifices mineurs ponctuant l'habitat.

Malgré des qualités certaines, le patrimoine bâti présente aussi des faiblesses. Ces dernières tiennent aux difficultés techniques et économiques inhérentes à la conservation d'ouvrages d'un autre âge et à l'inadaptation des bâtiments aux besoins actuels.

Le milieu urbain subit des pollutions qui altèrent parfois gravement l'aspect du patrimoine bâti, voire sa durabilité, en raison de l'air chargé de polluants à effets chimiques (en particulier le dioxyde de soufre), de dépôts acides, de gaz d'échappements, de poussières...

L'érosion du patrimoine trouve aussi son origine dans la négligence, le manque d'entretien, l'abandon volontaire, ou encore dans une réoccupation peu respectueuse des qualités du bâti. Les propriétaires de biens patrimoniaux sont chaque jour plus conscientisés des responsabilités qui leur incombent.

La présence d'éléments anciens dans certaines perspectives est parfois ignorée et le patrimoine subit alors les nuisances visuelles des constructions et aménagements voisins. Des places, des rues, des boulevards présentant de grandes qualités architecturales peuvent ainsi être dégradés par une intervention mal intégrée. On n'a pas encore développé le réflexe d'une réelle prise en compte de cette problématique dans tout acte d'aménagement.

Outils de conservation et de valorisation

La conscience de l'enjeu patrimonial est apparue au début de ce siècle par le biais d'une loi sur la protection des paysages qui visait surtout à combattre les dégâts de l'industrialisation. Il fallut cependant attendre

Carte 14 :
Patrimoine bâti

la loi du 7 août 1931 pour que soit créé le cadre légal d'une politique de protection du patrimoine par le classement de monuments et de sites.

Les changements de mentalité de la seconde moitié du vingtième siècle ont amené à élargir fortement la notion de patrimoine et à l'appliquer à de petites constructions modestes, à des installations techniques ou utilitaires, à des sites présentant un intérêt plus symbolique ou social qu'historique ou scientifique. La conservation intégrée, c'est-à-dire visant une réinsertion durable du patrimoine dans la vie économique et sociale, est apparue comme une nécessité pour assurer le maintien à long terme des éléments du passé.

Intégrées à la législation de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire depuis le décret du 18 juillet 1991, la protection et la conservation du patrimoine se définissent comme l'ensemble des mesures permettant l'identification, l'étude, la sauvegarde ou le classement du patrimoine immobilier. Par une approche intégrée de la conservation et de l'aménagement, elle vise à assurer la pérennité du patrimoine immobilier, son maintien dans le cadre d'un environnement approprié, bâti ou naturel, son affectation et son adaptation aux besoins de la société.

Cette législation a permis de protéger environ 2.670 édifices, 25 ensembles architecturaux, et 1.150 sites. Parmi ces biens protégés, une hiérarchie a été établie : 133 biens ou ensembles de caractère exceptionnel ont été choisis pour constituer le patrimoine majeur de la Wallonie et 6 d'entre eux ont été présentés par la Région wallonne pour être reconnus comme patrimoine mondial, conformément à la convention établie par l'UNESCO. Parmi ces derniers, les ascenseurs à bateaux du canal du Centre bénéficient de cette reconnaissance.

En outre, depuis la régionalisation de la protection du patrimoine, la Région wallonne a entrepris une profonde réforme de la politique de classement. L'ampleur de cette action se traduit notamment par une modification progressive des critères de classement, ce qui a permis de mieux cibler les actions de protection. De plus, l'effort financier consenti a connu une très forte croissance permettant la protection et la restauration des édifices et sites concernés. Les efforts publics et privés d'entretien et de conservation ont permis de sauver des témoins essentiels du patrimoine wallon : on trouve maintes restaurations exemplaires ou réaffectations remarquables qui attestent des possibilités d'intégration du patrimoine dans la vie contemporaine. Trop souvent, ces efforts sont méconnus et restent peu valorisés sur les plans économique et culturel.

On a pris conscience du danger d'un classement qui ne se limite parfois qu'à l'enveloppe extérieure du bâtiment, autorisant des modifications substantielles de

la structure ou du décor internes des constructions qui risquent de les dénaturer.

D'autre part, les travaux d'inventaire se poursuivent : inventaire cartographique des monuments et sites classés, inventaire du patrimoine monumental, atlas du patrimoine archéologique, etc. Ces inventaires sont à actualiser en permanence.

D'autres outils, ne relevant pas directement de la politique du patrimoine, permettent la protection du patrimoine immobilier. Les atlas des centres anciens, publiés dans la mouvance du règlement général sur les bâtisses applicable aux zones protégées de certaines communes en matière d'urbanisme, ont suscité une prise de conscience de la nécessité de préserver globalement la structure ancienne des centres urbains.

Le règlement général sur les bâtisses en site rural a poursuivi cette orientation en visant à préserver certaines typologies rurales caractéristiques des villages wallons, différenciés par sous-aire géographiques. Les *règlements communaux d'urbanisme peuvent s'inspirer de ces règlements régionaux en les précisant.

Un potentiel menacé et peu valorisé

Parmi les menaces qui pèsent sur le patrimoine immobilier, la désaffectation constitue certes un risque pour le maintien d'édifices ou de sites remarquables. Mais il faut souligner qu'une exploitation irréfléchie du patrimoine peut amener à une perte irréversible des valeurs que l'on souhaite préserver.

C'est par une réaffectation adéquate et durable qu'il faut valoriser les éléments patrimoniaux : on pense notamment à des fonctions culturelles et sociales, à l'accueil d'entreprises, à l'utilisation à des fins de tourisme et de loisirs, etc.

L'absence d'information constitue également une menace : combien d'altérations auraient pu être évitées si l'ensemble des acteurs publics et privés s'étaient sentis responsables de la valorisation du patrimoine collectif. Des moyens de sensibilisation, d'assistance et de conseils seraient à développer sur ce plan.

Un autre écueil est l'ampleur de la tâche à accomplir eu égard à la modestie des moyens. Des priorités doivent être dégagées pour la gestion du patrimoine et sa restauration. Il s'agit de protéger avec économie pour ne pas épuiser en vain les moyens disponibles.

D'autre part, en tant que potentiel de développement, le patrimoine est encore largement sous-exploité.

Il constitue pourtant un support indéniable pour le développement du tourisme. Les grandes villes, tout comme les entités plus petites riches en histoire et en tradition, peuvent articuler des activités économiques

autour des attraits touristiques ou culturels de leur patrimoine et en faire des vecteurs du développement de l'emploi.

La conservation et la mise en valeur du patrimoine impliquent aussi le recours à des savoir-faire spécialisés et permettent l'utilisation de matériaux locaux. Différentes filières du secteur de la construction (matériaux, rénovation, aménagement urbain, génie civil) sont dès lors directement concernées par cet enjeu. Dans cette perspective, le Gouvernement wallon a initié ces dernières années différents projets de formation et de valorisation des savoir-faire en matière de restauration, de conservation et de mise en valeur du patrimoine bâti.

Enfin, la réaffectation et la rénovation du patrimoine apparaissent non seulement comme une nécessité, mais aussi comme une opportunité pour la redynamisation des zones en déclin. Les politiques de rénovation des *sites d'activité économique désaffectés, de *revitalisation ou de *rénovation urbaines ainsi que de *développement rural contribuent à rendre au patrimoine bâti sa place dans la dynamique de développement régional.

De même, la sensibilisation et la responsabilisation des habitants vis-à-vis du patrimoine permettent d'introduire l'idée d'une gestion plus large du cadre de vie : le succès rencontré par les Journées du patrimoine et par les publications officielles montre la réceptivité de la population à cette problématique.

Enjeux

Trois enjeux majeurs peuvent être énoncés.

1. Le patrimoine bâti de qualité est parfois dénaturé; sa mise en valeur peut contribuer au renforcement de l'identité wallonne.
 2. Le patrimoine ancien et contemporain contribue de manière importante à la qualité de l'habitat; sa valorisation représente également un potentiel économique et culturel pour la collectivité.
 3. Le potentiel patrimonial de la Wallonie implique d'une part une politique de classement pour son maintien, d'autre part une programmation de travaux d'entretien modulée selon les moyens budgétaires et une stratégie de revitalisation prioritaire des bâtiments classés.
-

4.3. PAYSAGES

Les paysages témoignent de l'occupation du sol par la nature et par l'homme. Selon les caractéristiques du sous-sol et du sol, de l'hydrographie, du relief, etc., une végétation spécifique se développe et, plus largement, un biotope particulier apparaît. De même, les hommes modèlent leurs territoires en fonction des réseaux de communication, des gisements de ressources naturelles et des technologies dont ils disposent.

Si les paysages naturels se modifient selon les saisons, leurs structures évoluent assez lentement. À l'inverse, l'homme transforme de plus en plus rapidement et de plus en plus radicalement le cadre de vie. La tendance générale au remodelage de l'espace s'opère donc selon des formes et des rythmes différents, les dynamiques de modification paysagère étant largement tributaires de la présence ou non des pressions humaines.

Reconnaître comme tel un "paysage" dépend d'une part du constat objectif de la présence d'un certain nombre d'éléments spécifiques et d'autre part, d'une perception subjective. L'angle de vue, la position et éventuellement le mouvement influencent l'unité paysagère perçue. On peut ainsi reconnaître des unités en fonction du relief, des écrans végétaux ou bâtis mais aussi à partir d'un parcours à travers l'espace.

L'identification des unités paysagères spécifiques telles qu'une rue, un quartier, un centre-ville, un lotissement, la banlieue, la campagne... se double d'une appréciation esthétique qui conduit à reconnaître des unités paysagères comme cohérentes et harmonieuses, alors que d'autres seront qualifiées de banales, voire chaotiques.

Variété des paysages wallons

La grande variété de ses contextes physiques et naturels et un développement humain très contrasté font de la Wallonie une région de grande diversité de paysages urbains et ruraux. Cette richesse paysagère est d'autant plus significative que certaines régions limitrophes possèdent des paysages plus uniformes. Plusieurs études ont permis d'identifier et de décrire près d'une trentaine de régions paysagères agro-géographiques. Ces régions ont connu de profondes

transformations au cours de l'histoire suite à l'évolution de l'agriculture et de l'exploitation des massifs forestiers. On peut toutefois les regrouper en une dizaine de grands paysages ruraux : la Région hennuyère, la Région brabançonne, la Hesbaye, l'Ardenne condrusienne, le Condroz, la Fagne, la Famenne, le Pays de Herve, l'Ardenne herbagère, l'Ardenne centrale et la Lorraine.

Les occupations agricoles et forestières furent complétées par l'emploi de matériaux et de techniques locales pour le bâti, induisant une homogénéité dans les constructions; notons également que les structures villageoises très spécifiques (groupées ou dispersées) ont pu se maintenir jusqu'au début des années soixante et septante.

Il semble par contre plus difficile d'établir une typologie régionale pour les paysages urbains. Le patrimoine bâti et la structure morphologique, conséquences de leur fonction de polarisation à travers l'histoire, permettent de distinguer des villes dirigeantes (Tournai et Liège), des villes marchandes (Namur, Huy, Dinant, Wavre, Mons, etc.), des villes militaires (Philippeville, Mariembourg), des villes manufacturières (Ath, Malmédy, Couvin, Ciney, Herve, Marche) et des villes industrielles (La Louvière, Charleroi, Verviers, Seraing, Mouscron). Ce classement est cependant assez grossier, d'autant qu'il ne tient pas compte de l'évolution des vocations urbaines et des stades successifs de l'urbanisation. Le plus souvent, seule une approche fragmentée des villes, à l'échelle de la rue ou du quartier, permet d'identifier des unités paysagères spécifiques.

L'évolution technologique, économique et urbaine de ces dernières décennies a conduit à des modifications très conséquentes des occupations et usages du sol. L'ensemble du territoire wallon est concerné par des transformations agricoles, industrielles, commerciales, résidentielles, touristiques, de communication et de transport.

Le résultat de ces évolutions sur le plan paysager est la juxtaposition de formes, de tailles, d'implantations, de matériaux et de plantations atypiques, ou au contraire une banalisation des paysages par la perte de mixité ou la réduction de la biodiversité.

Influence des mutations de l'agriculture

L'évolution de l'agriculture a pour conséquences la diversification des activités et la concentration dans un nombre moins élevé d'exploitations. Les incidences paysagères de ces processus peuvent se constater depuis plusieurs années. Toutefois, l'entrée en vigueur de la réforme de la PAC et les dispositions prises dans le cadre de l'Agenda 2000 peuvent les accentuer ou les freiner.

L'intensification de l'agriculture se marque par la transformation du parcellaire et de l'occupation du sol : agrandissement des parcelles, usage à l'année, développement de cultures fourragères, recours à l'entreprise agricole, etc. Les pratiques en matière de remembrement interviennent dans ce processus. Certaines terres comme les bords de champs, de bois ou de rivières et les anciennes zones drainées pourraient être valorisées dans le cadre des mesures agri-environnementales.

La diversification des activités conduit à la multiplication de nouvelles pratiques comme la production de viande blanche, la vente directe, le développement d'activités touristiques et de loisirs, le boisement, la production de ressources renouvelables pour la chimie, la production de fibres ou d'énergie et l'horticulture. Elles nécessitent l'implantation de structures bâties nouvelles et l'emploi de techniques spécifiques (irrigation, cultures sous plastique, etc.). Le paysage est ainsi modifié par l'apparition de nouveaux aménagements. L'ampleur de l'incidence paysagère dépend de la localisation et de l'intégration de ces éléments dans le site. Afin d'améliorer l'intégration de ces nouveaux aménagements, diverses actions de conscientisation sont menées depuis de nombreuses années par les autorités régionales en concertation avec le secteur agricole. La concentration des activités implique une réduction du nombre d'exploitations et un agrandissement des exploitations qui se maintiennent. La taille requise par les entreprises et les infrastructures peut conduire à préférer des localisations nouvelles, en dehors des villages ou en zone agro-industrielle.

Influence de l'évolution de la forêt

Tout comme l'agriculture, la forêt connaît de profondes mutations en raison du contexte économique et de la prise en compte des impératifs écologiques.

Jusqu'à ces dernières années, l'enrésinement et les peupleraies avaient des conséquences majeures sur le paysage. L'accroissement des superficies s'effectuait généralement par l'occupation de terres en bordure des massifs forestiers mais également par le boisement de

petites parcelles éparses. Comme détaillé dans l'analyse de la forêt, on constate ces dernières années une évolution des peuplements vers plus de diversité et une réduction des superficies.

Si ces tendances se confirment, on pourrait voir réapparaître des landes sur d'anciennes surfaces boisées; à l'inverse, d'anciennes zones défrichées pour l'agriculture pourraient être reboisées. Ce mouvement ne se concrétise que progressivement car les grandes étendues agricoles en fin d'activité ne sont que partiellement occupées par des agriculteurs ou par l'horticulture. Enfin on constate le développement d'initiatives visant à prendre davantage en compte l'intégration paysagère des boisements (essences, types de régime, limitation des coupes, etc.).

Influence des activités humaines

Le paysage subit de profondes transformations dues aux moyens de transport, de façon directe parce que ceux-ci nécessitent des infrastructures et de façon indirecte parce qu'ils favorisent les délocalisations et relocalisations d'activités.

Les activités humaines sont, davantage que par le passé, organisées en fonction d'une spécialisation et d'un zonage de l'espace. Cette perte de mixité a des conséquences directes sur la qualité paysagère puisque les formes et les éléments s'uniformisent assez radicalement selon les activités implantées.

Concrètement, cela se traduit par exemple par l'urbanisation résidentielle de nouvelles étendues sous la forme du lotissement, où prédominent des modèles de constructions et des essences de plantations importés. Sur le plan économique, le développement d'infrastructures commerciales, artisanales et industrielles s'opère dans de nouvelles zones souvent visibles à distance depuis les axes de communication, où la construction occupe une position centrale sur la parcelle et est entourée d'un parking. Enfin, en ce qui concerne les infrastructures de transport, on observe le recours systématique aux tracés linéaires et la présence de vastes étendues-soldes (talus et échangeurs autoroutiers, perte des superficies situées sous un passage supérieur, zones de transfert, etc.).

À l'inverse, la mixité des activités est souvent mal organisée sur le plan paysager. Les modes de construction et les nouveaux matériaux n'ont pas toujours été correctement intégrés au contexte bâti : immeubles à étages multiples et à façade-rideau, constructions et éléments préfabriqués, enseignes et procédés de publicité, équipements techniques comme les antennes ou le mobilier urbain, matériaux de revêtement de voirie et d'aires de parcage...

L'inadaptation de la production en série rend certains de ces éléments difficilement intégrables dans les paysages bâtis.

En dehors des entités bâties, les principaux phénomènes observés sont le mitage de l'espace rural par les constructions (habitations, industries, équipements touristiques et de services), la subdivision de l'espace par la multiplication des réseaux de transport, l'artificialisation des cours et plans d'eau, la multiplication des activités de loisirs de plein air, etc.

Ces phénomènes, qu'ils soient ou non liés à des localisations dans des sites nouveaux, sont causés par la modification des règles d'implantation et du parcellaire, par l'utilisation de matériaux, de formes, de gabarits et de couleurs hétéroclites, par le non-respect du relief et par la méconnaissance des échelles et des hiérarchies entre les éléments constitutifs.

La gestion des pressions sur les paysages

Pour répondre à ces transformations du paysage, diverses mesures ont été prises ces dernières années afin d'atténuer les impacts négatifs des nouveaux projets et de proposer des approches d'aménagement plus intégrées sur le plan paysager.

Après avoir décidé une série de mesures de protection dans les plans d'aménagement et par le classement de certains sites, les autorités ont voulu réorienter les projets d'urbanisme grâce notamment aux règlements (centres anciens protégés, règlement régional sur la bâtisse en site rural, règlements communaux d'urbanisme). Des mesures d'aménagement ont également été prévues dans le cadre des *schémas de structure communaux. D'autre part, des actions concrètes ont

été développées : reconstitution de voiries et d'espaces publics, rénovation de certains quartiers et villages, évaluation des sites et plans d'aménagement dans le cadre des remembrements des biens ruraux, adoption d'un nouveau plan de gestion des bois soumis, etc. Enfin, les *études d'incidences sur l'environnement permettent d'évaluer l'impact paysager de certains projets et de proposer des améliorations visant soit la protection, soit la reconstitution du paysage.

Les dispositions contenues dans le nouveau CWATUP conduiront à améliorer la définition des périmètres d'intérêt paysager. Leur délimitation, de même que celle des points de vue remarquable, nécessitera l'adoption de critères.

Certaines directives et recommandations administratives permettent d'induire de nouvelles approches qui prennent davantage en compte les aspects paysagers, en milieu urbain comme en milieu rural, dans l'élaboration des projets. La sensibilisation et l'information des acteurs sont de nature à développer de nouvelles pratiques dans la problématique paysagère.

Enjeu

Un enjeu majeur caractérise la problématique du paysage.

Les paysages urbains et ruraux, dans leur diversité, contribuent à la qualité du cadre de vie et à l'affirmation culturelle et territoriale, et constituent une base potentielle de redéveloppement économique; ce potentiel est cependant parfois dévalorisé par des éléments mal intégrés ou sans qualité urbanistique et des zones dégradées qui nuisent à l'image de la Wallonie.

5. INSCRIPTION DE LA WALLONIE AU NIVEAU SUPRAREGIONAL

Comme on l'a précisé dans l'introduction, l'une des fonctions du SDER est d'assurer, dans les matières relevant de la gestion de l'espace, la position de la Wallonie dans les contextes territoriaux qui l'incluent.

Les implications croissantes du contexte spatial suprarégional

Le contexte spatial suprarégional dans lequel doit s'inscrire le SDER se caractérisera très probablement, au cours des prochaines années, par la poursuite des tendances observées actuellement et même par leur amplification.

Deux évolutions caractérisent principalement ce contexte : les processus qui concrétisent l'intégration européenne (ouverture des frontières et monnaie unique notamment) et la perspective de l'élargissement de l'Union européenne vers les pays d'Europe centrale et orientale. Ces évolutions, d'échelle continentale, se répercutent en cascade sur les niveaux inférieurs et se conjuguent avec d'autres changements (organisation spatiale de l'activité économique, mobilité, télécommunications) pour modifier en profondeur le contexte spatial.

La question qui se pose ici est de savoir comment s'inscrire de façon optimale dans ce contexte spatial, c'est-à-dire concilier le mieux possible les opportunités et les contraintes qu'il représente avec le potentiel de la Wallonie et ses objectifs.

L'inscription de la Wallonie dans le contexte suprarégional touche pratiquement tous les domaines et dépasse très largement les compétences spécifiques de l'aménagement du territoire. Certains de ces domaines n'ont pas d'implications spatiales directes mais contribuent au positionnement, à l'image de marque, à la crédibilité de la Région : songeons par exemple à la recherche scientifique et technologique et à l'activité culturelle. La participation optimale de la Wallonie à son contexte suppose bien sûr une politique globale cohérente.

Participer au contexte suprarégional, et donc être en mesure de profiter de ses retombées positives, implique tout d'abord d'articuler la *structure spatiale régionale avec celles des régions et pays voisins. Mais cela ne suffit pas : il s'agit aussi de participer activement à l'élaboration des politiques spatiales suprarégionales - sans quoi on n'y retrouve pas nécessairement ses intérêts - et de les intégrer ensuite dans la stratégie spatiale régionale. Ces politiques n'ont d'ailleurs pas nécessairement une dimension spatiale transfrontalière, comme le montrent les objectifs et les options proposés dans le *Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) adopté à Potsdam le 10 mai 1999.

Les types de contextes suprarégionaux

On peut distinguer quatre niveaux de contextes suprarégionaux, tout en gardant à l'esprit que ces niveaux ne correspondent pas à un découpage strict, mais qu'il y a des recouvrements entre eux, tant du point de vue spatial que du point de vue des matières. Il semble donc plus correct de parler de "types" de contextes que de niveaux.

Dans le cadre de cette partie du SDER, on s'intéressera surtout aux facteurs et aux enjeux qui ont des implications spatiales directes à l'échelle régionale, c'est-à-dire à une échelle qui dépasse les niveaux de décision locaux. Ces facteurs et enjeux relèvent essentiellement du contexte européen et du contexte interrégional / transnational, mais ils ont des répercussions au niveau transfrontalier ainsi qu'au niveau du pays.

Pour aboutir à un véritable projet, à une ligne de conduite cohérente qui soit susceptible d'entraîner l'adhésion des multiples acteurs et des divers secteurs concernés, une cohérence est nécessaire entre les différents niveaux et types de contextes.

Au niveau européen, deux institutions agissent explicitement et directement dans le domaine du développement spatial et de l'aménagement du territoire, à savoir l'Union européenne et le Conseil de l'Europe.

- Bien qu'elle n'ait pas de compétence explicite et officielle dans le domaine de l'aménagement du territoire, l'Union européenne exerce une influence croissante sur le développement territorial par le biais de ses compétences dans des domaines où la dimension spatiale joue un rôle important. C'est dans le cadre de l'Union européenne qu'a été décidée en 1993 l'élaboration du *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire* (SDEC), approuvé en mai 1999. L'Union européenne encourage aussi financièrement la coopération aux niveaux transfrontalier et transnational par le biais des programmes *INTERREG.
- Dans le cadre du Conseil de l'Europe, la Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire (CEMAT) élabore actuellement une *Perspective européenne d'aménagement du territoire*, vision stratégique paneuropéenne de développement régional qui couvre les quarante pays membres (parmi lesquels les quinze de l'Union européenne). Ses articulations avec le SDEC restent encore à préciser.

En ce qui concerne le développement territorial, le niveau interrégional / transnational est une échelle dont la pertinence se précise au fur et à mesure que l'espace "rétrécit", d'autant plus que l'échelle européenne (même réduite à l'Union européenne) est actuellement trop grande pour approfondir l'approche en termes spatialisés. Elle s'impose surtout dans trois types de problématiques : les systèmes urbains, les infrastructures de communication et la gestion de l'eau.

Plusieurs enceintes de ce niveau impliquent à l'heure actuelle la Région wallonne dans des approches de développement spatial :

- Le Benelux, qui a entrepris en 1994 d'élaborer la *Deuxième Esquisse de structure globale*; celle-ci est en instance d'adoption.
- Saar-Lor-Lux, qui réunit le Land de Sarre, la Lorraine, le Grand-Duché de Luxembourg, une partie du Land de Rhénanie-Palatinat, une partie de la Région wallonne et les Communautés française et germanophone, et qui a décidé en 1995 d'établir un *Schéma de développement de l'espace Saar-Lor-Lux*.
- L'Aire métropolitaine du nord-ouest (*AMNO), constituée dans le cadre du programme européen de coopération transnationale en aménagement du territoire INTERREG II C, qui rassemble sept Etats partenaires : la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume-Uni, l'Irlande, la majeure partie des Pays-Bas (sud), une partie importante de la France (notamment le bassin parisien) et plusieurs Länder allemands. L'AMNO fait

l'objet d'un programme opérationnel (1997-1999) axé sur la réalisation de projets transnationaux et sur l'élaboration d'une vision spatiale. Notons enfin que l'AMNO comprend l'*Eurorégion, enceinte interrégionale qui regroupe les trois Régions belges, la Région Nord – Pas-de-Calais et le Comté de Kent; les activités de l'Eurorégion dans le domaine de l'aménagement du territoire sont actuellement limitées.

- L'enceinte constituée dans le cadre du programme IRMA (Interreg Rhine - Meuse Activities) de l'initiative INTERREG II C (aménagement du territoire et prévention des inondations par la coopération transnationale) et qui réunit la Belgique (Régions wallonne et flamande), la France, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse pour faire face à la problématique des inondations dans les bassins de la Meuse et du Rhin.

L'importance de la coopération spatiale au niveau transfrontalier croît avec les progrès de l'intégration européenne. Les frontières, qui perdent peu à peu leur signification tout en restant bien réelles, sont de plus en plus perçues comme des obstacles obsolètes. L'Union européenne encourage la coopération à ce niveau par le biais des programmes INTERREG II (A). Une grande partie de la Wallonie est éligible à ces programmes.

Les enjeux spatiaux transfrontaliers revêtent une importance particulière en Wallonie, notamment en raison de pôles importants à proximité des frontières wallonnes (Lille, Luxembourg, Aachen, Maastricht), qui constituent les foyers d'*aires métropolitaines à caractère transfrontalier.

Les expériences ont montré la difficulté et la complexité auxquelles se heurtent les programmes de coopération transfrontaliers. Dans certains cas néanmoins, la mobilisation et l'intervention des acteurs locaux et régionaux ont permis d'atteindre voire même de dépasser les objectifs qui étaient fixés.

Vu la structure fédérale de la Belgique, le contexte national constitue un type de contexte suprarégional dont il faut également tenir compte. Les trois Régions belges appartiennent à un même système national, avec tout ce que cela implique en termes sociaux et économiques notamment. Elles détiennent entièrement les compétences en matière d'aménagement du territoire, mais il n'y a actuellement pas d'organe ni de mécanisme formel de coordination et de concertation interrégionale dans cette matière. Cela signifie qu'il n'existe pas pour le moment de "lieu" de coordination et de concertation avec le Gouvernement fédéral ou entre Régions belges pour ce qui concerne les matières relevant de la gestion de l'espace. Les implications sont ici d'ordre transfrontalier, mais elles concernent

également la participation de la Belgique à des enceintes comme l'Union européenne où les interlocuteurs sont des Etats.

D'autre part, dans la répartition actuelle des compétences, l'aménagement du territoire apparaît comme le domaine privilégié pour une approche en termes de développement territorial, ce qui implique une coordination non seulement entre les compétences régionales, mais aussi avec les compétences fédérales ou communautaires qui ont des implications spatiales importantes. A l'heure actuelle, quelques accords de coopération et protocoles d'accord lient une ou plusieurs Régions, l'Etat belge et/ou les Communautés sur des points précis. Ces accords concernent essentiellement des matières faisant l'objet de directives européennes (l'environnement surtout).

Les aires métropolitaines et les eurocorridors : des potentiels à valoriser

On distingue deux composantes spatiales interdépendantes, spécifiques de l'échelle continentale, par rapport auxquelles il faut se situer : les *aires métropolitaines et les *eurocorridors. Il s'agit encore, dans une large mesure, de concepts. Autrement dit, il n'y a pas encore de listes ou de cartes officiellement arrêtées, mais on observe une tendance dans ce sens.

Les concepts d'aire métropolitaine et d'eurocorridor sont entrés dans le langage de la planification spatiale avec les études transrégionales réalisées au début des années 90 à l'initiative de la Commission européenne, parmi lesquelles celle relative à l'aire CCC (Central Capital Cities, ou Centre des Capitales).

Les aires (ou régions) métropolitaines sont des ensembles urbains comportant une ou plusieurs métropoles et qui regroupent plus d'un million d'habitants. Elles peuvent être transfrontalières.

Les eurocorridors relient entre elles des aires métropolitaines et constituent des zones de flux importants de déplacements et d'échanges économiques suprarégionaux ou internationaux, sur base d'infrastructures intégrées de plusieurs modes de transport. Dans ces zones, des points névralgiques permettent la localisation d'activités économiques.

Bien que ces concepts ne soient pas clairement définis en fonction de critères quantitatifs précis, des cartes ont été produites à cette occasion, notamment deux cartes de structure spatiale à portée stratégique.

- La carte d'"évolution tendancielle" montre notamment des "eurocorridors en formation" qui forment un arc reliant les aires métropolitaines Paris - (Lille) - Bruxelles - (Liège) - Rhin/Ruhr - Rhin/Main contournant une vaste zone comprenant notamment la Wallonie et la zone Sarre-Lor-Lux. Cette

zone apparaît comme vouée à la forêt, à l'agriculture et au tourisme rural, et est totalement dépourvue d'aires métropolitaines. Dans une perspective de développement, une telle image est très défavorable pour la Wallonie.

- La carte d'"orientation volontariste" ouvre par contre des perspectives nettement plus intéressantes pour la Wallonie :
 - les zones de Lille - Valenciennes, MHAL (Maastricht - Hasselt - Aachen - Liège) et Saar-Lor-Lux (centrée sur Luxembourg) sont mentionnées en tant que zones "à potentialité de développement métropolitain transfrontalier";
 - deux "eurocorridors à développer" sont inscrits afin de désenclaver la zone Saar-Lor-Lux, tant dans la direction nord-sud que dans la direction est-ouest;
 - les villes wallonnes de l'axe Mons - Charleroi - Namur sont englobées dans un "noyau urbain appelant une planification coordonnée" centré sur l'aire métropolitaine dite "A-B-G-L" (Antwerpen - Bruxelles - Gent - Leuven); le concept de Réseau urbain central belge introduit dans le projet de *Deuxième Esquisse de structure Benelux* reprend cette proposition, en articulant le Losange flamand et le Triangle wallon autour du pivot bruxellois⁽¹⁾.

Les éléments propres à la carte d'"orientation volontariste" sont particulièrement intéressants pour la Wallonie puisqu'elle est ainsi en mesure de participer à quatre aires métropolitaines et que l'eurocorridor Bruxelles - Saar-Lor-Lux - (Sud) la draine du nord au sud.

On note cependant que l'eurocorridor (Transmanche/Paris) - Lille - MHAL - (Est) passant par Bruxelles ignore la dorsale wallonne et laisse donc à l'écart les villes du Triangle wallon. La dorsale wallonne est pourtant très bien placée et très bien équipée pour permettre d'éviter les zones congestionnées, aussi bien pour les flux est-ouest (Lille - MHAL) que nord-sud (Lille - Saar-Lor-Lux et MHAL - Saar-Lor-Lux). Il faut s'attendre en effet à une augmentation considérable des flux de toutes natures au cours des prochaines années, notamment suite à la continentalisation résultant de l'élargissement de l'Union européenne vers l'Est.

(1) On peut lire par ailleurs que le rapport 2000+ établi au sein de la zone des Régions du Centre des Capitales une distinction entre les aires métropolitaines intégrant un ou plusieurs centres urbains principaux ou secondaires et les aires métropolitaines transfrontalières. Sur base de cette typologie, quatre villes wallonnes sont reprises :

- Charleroi dans le système métropolitain Anvers-Bruxelles-Gand-Charleroi;
- Liège dans le système métropolitain transfrontalier MHAL.;
- Tournai dans le système métropolitain transfrontalier de Lille;
- Arlon dans le système métropolitain transfrontalier Saar-Lor-Lux.

Le rapport **Europe 2000+* que la Commission européenne a publié en 1994, et qui représente une étape importante dans la prise de conscience spatiale de l'Europe, reprend entre autres la carte de la première *Esquisse de structure globale* des pays du Benelux, fort proche de la carte d'"évolution tendancielle" de l'étude CCC mentionnée plus haut, ainsi que les deux cartes de structure de la même étude.

Bien que le rapport *Europe 2000+* n'ait pas été adopté par les instances politiques - les Ministres de l'aménagement du territoire en l'occurrence -, ces cartes se voient d'une certaine manière consacrées et font figure de référence pour les travaux de planification européenne aujourd'hui en cours, notamment le SDEC et les programmes opérationnels INTERREG II C, parmi lesquels celui qui porte sur l'AMNO.

Le statut des documents mentionnés ci-dessus permet encore de tenter de rectifier certaines orientations, mais il faut surtout exploiter au maximum les éléments positifs qu'ils contiennent. Comme l'indiquent le qualificatif "volontariste" et le contenu de divers documents récents, cela ne va pas de soi.

C'est ainsi que le *Projet de SDEC* mentionne les eurocorridors Amsterdam - Bruxelles - Paris et Bruxelles - Cologne - Hanovre - Berlin - Poznan - Varsovie parmi les exemples d'"eurocorridors multimodaux existants", alors que l'eurocorridor potentiel reliant Bruxelles à Luxembourg n'est pas repris parmi les "exemples d'eurocorridors ayant un potentiel de développement". Le document se réfère donc à la carte d'"évolution tendancielle" plutôt qu'à la carte d'"orientation volontariste", ce qui profite à certaines régions et en désavantage d'autres, notamment la Wallonie.

La vision spatiale du projet de *Deuxième Esquisse de structure Benelux* étant essentiellement axée sur les grands ports du Delta Benelux et leur arrière-pays, la liaison est-ouest de la dorsale wallonne n'y est pas non plus mise en avant. L'accent est mis par contre sur une chaîne nord-sud qui lie la Randstad au Réseau urbain central belge et aboutit à Charleroi. La liaison Bruxelles - Namur - Luxembourg figure parmi les liaisons principales de second rang, sur le même pied que la liaison Liège - Luxembourg.

Certaines caractéristiques des eurocorridors concourent à en faire l'enjeu d'une âpre compétition internationale et interrégionale. En effet, les flux de transports et de déplacements peuvent évoluer et se déplacer, notamment parce que certaines infrastructures peuvent évoluer à court terme, de même que les services qui les exploitent. Il n'y a donc pas de situations acquises à long terme, comme c'est davantage le cas en ce qui concerne les aires métropolitaines.

Compte tenu de la concurrence entre régions et entre villes, qui s'exacerbe avec l'ouverture du territoire eu-

ropéen, il faut une démarche volontaire et décidée, mais aussi crédible et cohérente, pour orienter les processus dans un sens favorable à la Wallonie. Le SDER a à cet égard un rôle primordial à jouer, en donnant une consistance aux éléments que la Wallonie souhaite voir pris en compte à l'échelle transnationale et européenne.

■ Aires métropolitaines

La prise en compte du contexte suprarégional met en évidence la nécessité pour la Wallonie de participer aux quatre aires métropolitaines qui la jouxtent et qui ponctuent les deux eurocorridors qui la traversent ou pourraient la traverser. Le "projet spatial" du projet de *Deuxième Esquisse de structure Benelux* les reprend d'ailleurs comme autant de réseaux urbains (transfrontaliers).

Chacune de ces quatre zones présente des caractéristiques spécifiques.

- A l'ouest, l'aire métropolitaine centrée sur Lille, dont l'extension sur le territoire wallon jusqu'à Tournai n'est pas encore aussi reconnue que son extension sur le territoire flamand, avec Kortrijk; l'entité wallonne de Mouscron y est cependant englobée. Cette zone-carrefour apparaît actuellement comme la plus stratégique des quatre, ce qui explique sans doute qu'elle fasse l'objet d'initiatives multiples, à divers niveaux d'échelle, dont la coordination n'est pas toujours évidente.
- Au sud, l'aire Saar-Lor-Lux déborde sur la province de Luxembourg, mais le rôle de la composante wallonne y paraît encore marginal du fait de l'absence de pôle urbain comparable à Luxembourg, Saarbrücken ou Metz. A l'échelle régionale, cette aire représente surtout un enjeu en tant que pôle d'un axe Bruxelles - Namur - Luxembourg - (Sud) qui pourrait contribuer au développement du sud wallon.
- A l'est, MHAL est la seule aire où, grâce à la présence de Liège, la composante wallonne n'a pas un poids nettement minoritaire. A la différence des trois autres, une *Perspective de développement spatial transfrontalière* a déjà été élaborée pour cette zone, appuyée notamment sur le concept d'agglomération transfrontalière.

Carte 15 :
Rapport Europe 2000+

- Au nord, l'aire métropolitaine bruxelloise dont le Triangle wallon est présenté comme le versant wallon dans le cadre du concept de Réseau urbain central belge du projet de la Deuxième Esquisse de structure Benelux. Cela implique à la fois une coopération accrue entre les villes du Triangle wallon et une coopération renforcée avec Bruxelles et avec les villes flamandes, comme dans le cadre de l'axe A-B-C (Antwerpen-Bruxelles-Charleroi) par exemple.

Il est d'autant plus indispensable de tenir compte de ces concepts que l'Union européenne y met clairement l'accent pour les actions futures. Il s'agit en effet d'un domaine d'intervention tout désigné pour les organes supranationaux et suprarégionaux.

■ Eurocorridors

Le document *Europe 2000+* de 1994 évoquait déjà le corridor Lille-Aix-la-Chapelle dépendant des villes capitales de Paris et Bruxelles et incluait entre autres Lille-Tournai-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Maastricht-Aix-la-Chapelle. Le rapport mentionnait l'intérêt pour ces villes de posséder de bonnes connexions au réseau ferroviaire à grande vitesse. Tenant compte de cette potentialité, Mons et Liège furent connectées au réseau TGV dès 1996 tandis que Charleroi et Namur le furent en décembre 1997.

Toutefois, même s'il y est fait référence en matière de transports (présence d'un faisceau d'infrastructures *multimodales, y compris les liaisons aériennes), le concept d'eurocorridor dépasse largement ce seul aspect. Il importe donc que la planification spatiale se l'approprie pour maîtriser autant que possible l'impact des eurocorridors sur le développement territorial, c'est-à-dire maximiser les retombées positives et minimiser les incidences négatives. Telle est d'ailleurs la tendance au niveau européen, comme l'avait déjà montré le Premier projet officiel de *Schéma de développement de l'espace communautaire* adopté à Noordwijk les 9 et 10 juin 1997.

"Un enjeu territorial important est la tendance persistante au renforcement de la concentration des transports et des activités économiques. Les grands réseaux comportent le danger d'une concentration territoriale accrue, parce que les mailles dessinées par les liaisons à grande vitesse sont beaucoup plus grandes que celles des liaisons classiques. Elles peuvent engendrer l'"effet-tunnel" et l'investisseur peut être découragé de s'établir dans les zones mal reliées aux grands réseaux. Sur le terrain, cela est reflété par l'émergence des couloirs de développement, caractérisés par les flux de transport inten-

ses et un modèle très dynamique de localisation des activités économiques. Ces couloirs, qui se développent surtout dans des zones relativement urbanisées, sont souvent transnationaux ou transfrontaliers, et requièrent dès lors une démarche d'aménagement du territoire intégré qui, du point de vue politique, transcende elle aussi le cadre purement national." (Projet de SDEC, page 28).

"Ceux-ci [les eurocorridors] pourraient être utilisés comme outil conceptuel pour l'intégration des politiques concernant le développement de la multimodalité, la coopération entre villes, l'amélioration des infrastructures et du transport dans les régions plus périphériques, la réduction de l'engorgement du trafic, l'accessibilité intercontinentale, etc. De tels couloirs pourraient contribuer considérablement à la cohérence du territoire européen. De nombreux couloirs sont envisageables. [...] Certains d'entre eux émergent déjà, spécialement dans les zones densément peuplées. Dans d'autres parties du territoire, de tels couloirs peuvent être aménagés et reliés à ceux qui existent. Il faut procéder à l'identification des principaux chaînons et réseaux secondaires manquants." (Projet de SDEC, page 67).

Le développement spatial des eurocorridors implique donc aussi de voir comment les pôles urbains, les zones d'activités économiques, les plateformes multimodales, les centres de recherche, les grands équipements culturels et récréatifs, etc. s'inscrivent dans ce système. Le but est d'éviter l'effet tunnel où seules les aires métropolitaines bénéficieraient des relations, en court-circuitant totalement les territoires traversés. Cela suppose des conditions spatiales, ainsi qu'un savoir-faire local pour valoriser les potentialités.

Dans cette approche suprarégionale, l'accent est mis sur les systèmes urbains et sur les infrastructures de transport et de communication dont la dimension transnationale est évidente et qui requièrent des décisions à long terme et des investissements énormes.

On ne peut cependant ignorer les aspects liés aux zones rurales, à l'environnement et au patrimoine.

La confirmation du rôle moteur des pôles urbains avec l'atténuation du rôle des Etats, la mise en question de la prééminence de l'agri(sylvi)culture comme base économique dans bon nombre de zones rurales et l'attention croissante pour la qualité environnementale et paysagère, ont amené la Commission européenne à considérer la conception de nouveaux partenariats villes - campagnes comme un axe de recherche prioritaire.

Dans le cadre des eurocorridors, les notions de coupure verte entre agglomérations urbaines et pôles d'activités économiques ainsi que de liaison entre zo-

nes naturelles (réseau écologique) prennent toute leur importance. Les composantes environnementale et patrimoniale constituent des facteurs à prendre en compte pour maximiser la valorisation et l'attractivité des eurocorridors et des pôles qui les jalonnent. Il n'y a donc a priori aucune incompatibilité entre les notions d'eurocorridor et de parc naturel, par exemple.

"Le patrimoine culturel et naturel est aussi une ressource économique sans équivalent, dont l'importance ne fait que croître, ce qui rend d'autant plus nécessaires sa protection, sa gestion prudente et son développement. Il est notamment admis que la qualité de l'environnement dans les villes, ainsi qu'à leur périphérie, contribue de plus en plus à attirer l'investissement mobile. Plus fréquemment qu'autrefois, la décision d'implanter de nouvelles activités économiques (surtout celles qui occupent de la main-d'œuvre hautement qualifiée) prend en compte la présence d'un patrimoine naturel et culturel bien préservé et aisément accessible." (Projet de SDEC, page 61).

Enjeux

Du fait de l'absence de projet global de développement territorial, la Wallonie n'a pas toujours su affirmer un projet cohérent de développement de son espace dans les différentes enceintes suprarégionales auxquelles elle participe.

La présence de deux eurocorridors sur le territoire wallon et la possibilité de participer à des aires métropolitaines constituent des atouts pour le développement régional.

CONCLUSION DE L'ANALYSE

En conclusion de l'analyse qui vient d'être détaillée pour chaque domaine, on a repris ci-après, sous forme d'un tableau et de manière synthétique, les principaux atouts, faiblesses, opportunités et menaces (AFOM) de la Wallonie, éléments qui ont été mis en évidence pour chacun des secteurs qui viennent d'être abordés.

Rappelons que chaque analyse sectorielle se termine par la définition des enjeux correspondants, c'est-à-dire des problèmes ou des constats par rapport auxquels il faudra se prononcer dans la suite du document.

Pour conclure cette première partie, on peut à ce stade mettre en évidence une liste des enjeux synthétiques les plus marquants. Notons que la détermination des enjeux prend également référence sur les principes d'ordre philosophique qui ont été énoncés en tout début du présent document.

Enjeux majeurs

1. Le développement économique et les échanges commerciaux tendent à se mondialiser chaque jour davantage, ce qui entraîne des changements d'échelle très importants et une concurrence accrue pour l'attractivité et la compétitivité des villes et des territoires.
2. Le développement planétaire est de plus en plus confronté aux risques écologiques et la sensibilité de la population par rapport à la protection de l'environnement et à la qualité du cadre de vie s'est fortement accrue ces dernières décennies. La Région wallonne doit davantage inscrire dans son territoire les principes fixés dans le cadre du développement durable.
3. L'Europe se développe sur le plan économique et institutionnel. La Wallonie a la capacité juridique d'exercer pleinement ses compétences au niveau international et supranational. Le retard dans l'adaptation des organes européens face aux Régions ne lui permet cependant pas de valoriser de manière optimale ses atouts, dont notamment sa position géostratégique.
4. Les grandes villes se dépeuplent au profit des périphéries et des zones rurales. Certains quartiers proches des centres se dégradent, entraînant délocalisation des activités, dégradation d'ensembles bâtis et paupérisation.
5. Certaines parties du territoire sont fortement touchées par la désindustrialisation. La reconversion en profondeur tarde et les sites de vieille industrialisation à l'abandon confèrent une image négative à la région.
6. Les mutations du secteur agricole, et en particulier celles provoquées par la réforme de la Politique agricole commune européenne, ont des conséquences fondamentales sur l'occupation, l'usage et le développement des espaces ruraux.
7. La mobilité des personnes et le transport de marchandises se sont fortement accrus; la route est le mode de déplacement le plus utilisé au détriment des autres, ce qui a de multiples incidences négatives.
8. La nécessité d'une participation citoyenne se fait de plus en plus ressentir ainsi que la place prépondérante des acteurs locaux.

Tableau A.F.O.M.

	ATOUTS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
POPULATION ET EMPLOI	<ul style="list-style-type: none"> • légère croissance démographique 	<ul style="list-style-type: none"> • vieillissement de la population • emploi déficitaire par rapport à la demande • allongement des navettes • faiblesse de l'emploi marchand 	<ul style="list-style-type: none"> • création d'emplois notamment dans les services aux entreprises et le tourisme 	<ul style="list-style-type: none"> • pertes d'emplois dans certains secteurs en raison de l'ouverture des marchés
URBANISATION	<ul style="list-style-type: none"> • réseau urbain polycentrique • nombreux pôles urbains dans la zone rurale 	<ul style="list-style-type: none"> • dispersion de l'urbanisation • affaiblissement de certains pôles urbains et mitage des espaces ruraux • nombreuses friches industrielles • manque de pôle urbain fort 	<ul style="list-style-type: none"> • attractivité de la région en raison de la qualité du cadre de vie et des coûts peu élevés, en particulier ceux du logement 	<ul style="list-style-type: none"> • poursuite de la désurbanisation et de ses effets néfastes • risques majeurs et contraintes physiques à l'occupation du sol
HABITAT (LOGEMENT, EQUIPEMENTS ET SERVICES DE PROXIMITE)	<ul style="list-style-type: none"> • qualité générale de l'habitat et du cadre de vie 	<ul style="list-style-type: none"> • certains besoins non rencontrés • disparités sous-régionales • quartiers dégradés dans certaines villes • implantation périphérique des équipements et services 	<ul style="list-style-type: none"> • voir ci-dessus 	<ul style="list-style-type: none"> • voir ci-dessus
EXPLOITATION DE L'EAU ET DU SOUS-SOL	<ul style="list-style-type: none"> • abondance des ressources en eau et du sous-sol 	<ul style="list-style-type: none"> • faible valorisation des produits du sous-sol et absence de planification • surexploitation et pollution de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> • intégration des produits d'extraction dans des produits à plus haute valeur ajoutée • gestion concertée des bassins versants • planification de la gestion de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> • poursuite de l'urbanisation • dualisation quant à l'accès à l'eau
AGRICULTURE ET SYLVICULTURE	<ul style="list-style-type: none"> • qualité des productions • bons rendements • compétence professionnelle 	<ul style="list-style-type: none"> • fragilité de l'élevage bovin • faible valeur ajoutée produite 	<ul style="list-style-type: none"> • possibilités de diversification des productions et des activités • accroissement de la production de valeur ajoutée 	<ul style="list-style-type: none"> • effets de l'Agenda 2000 concernant la nouvelle politique agricole européenne et l'élargissement de l'Union européenne

<i>suite du tableau AFOM</i>	ATOUS	FAIBLESSES	OPPORTUNITES	MENACES
INDUSTRIE ET SERVICES	<ul style="list-style-type: none"> développement de certaines industries de pointe, spécialisation en cours bons services de base à la population présence d'un vaste réseau universitaire et de centres de recherche 	<ul style="list-style-type: none"> déclin des industries traditionnelles coordination insuffisante des services aux entreprises faible présence du commerce de gros 	<ul style="list-style-type: none"> développement des secteurs tertiaires liés au marché européen développement des industries de pointe et de la R&D grâce au niveau de formation 	<ul style="list-style-type: none"> concurrence de nombreux pôles métropolitains aux frontières de la région politique peu sélective dans le choix des localisations stratégie logistique des pays voisins
TOURISME ET LOISIRS	<ul style="list-style-type: none"> qualité et diversité des paysages et du patrimoine nombreuses attractions et nombreux équipements de tourisme et de loisirs qualités d'accueil 	<ul style="list-style-type: none"> manque d'organisation et de professionnalisme dans la mise en valeur et la gestion 	<ul style="list-style-type: none"> accroissement de la demande 	<ul style="list-style-type: none"> déstructuration des zones les plus touristiques pressions sur le patrimoine naturel
MOBILITE ET TRANSPORTS	<ul style="list-style-type: none"> très bon réseau routier et autoroutier second port fluvial européen bonne desserte TGV présence de voies navigables deux aéroports carrefour des flux européens de marchandises et de personnes 	<ul style="list-style-type: none"> manque d'organisation de la multimodalité insécurité et nuisances dues au trafic routier dans certaines zones d'habitat marginalisation des déplacements cyclistes et piétons, parcage incontrôlé modernisation trop faible de certains axes ferrés faiblesse des liaisons transfrontalières 	<ul style="list-style-type: none"> complémentarités potentielles entre les réseaux (multimodalité des transports de personnes et de marchandises) possibilité de développer et de créer des plate-formes multimodale en au sein des eurocorridors 	<ul style="list-style-type: none"> détérioration relative de l'accessibilité du territoire à partir des pays et des régions voisins congestion des accès routiers des centres-villes
PATRIMOINE NATUREL, BÂTI ET PAYSAGER	<ul style="list-style-type: none"> diversité, qualité 	<ul style="list-style-type: none"> pressions sur le milieu naturel manque d'entretien du patrimoine bâti, manque de qualité de son contexte 	<ul style="list-style-type: none"> exploitation touristique de ces patrimoines rénovations publiques ou mixtes 	<ul style="list-style-type: none"> pressions et nuisances liées à la dispersion de l'habitat et au tourisme évolution des activités économiques
SITUATION AU NIVEAU SUPRAREGIONAL	<ul style="list-style-type: none"> proximité de pôles importants possibilité de bénéficier de deux eurocorridors 	<ul style="list-style-type: none"> difficulté d'affirmer la Wallonie en raison de l'absence de projet global de développement territorial 	<ul style="list-style-type: none"> retombées des pôles dynamiques et des eurocorridors 	<ul style="list-style-type: none"> forte compétition au niveau international exclusion possible des zones de grand développement absence de maîtrise sur les processus de développement extérieurs

Deuxième partie :

Projet de
développement spatial

INTRODUCTION

*Dans cette deuxième partie,
on exposera les grandes orientations
à donner au développement spatial wallon.*

Huit objectifs et les options qui permettront de les réaliser ont été déterminés sur base des analyses de la première partie, et choisis en référence aux principes philosophiques. Ils représentent des choix fondamentaux pour l'avenir de la Wallonie.

La seconde section de cette partie est consacrée aux structures spatiales nécessaires à la réalisation de ces objectifs. Elle comporte deux volets, tous deux cartographiés, qui abordent respectivement l'inscription de

la Wallonie dans la *structure spatiale au niveau supra-régional et le Projet de structure spatiale pour le territoire wallon.

*Les moyens et mesures
qui permettront de concrétiser
les choix définis
dans cette deuxième partie
seront exposés
dans la troisième partie,
"Mise en œuvre du projet".*

1. OBJECTIFS ET OPTIONS

Les deux premiers objectifs du SDER sont de *"Structurer l'espace wallon"* et d'*"Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie"*. Pour les réaliser, il faudra à la fois mettre en œuvre les options détaillées ci-dessous et agir en concordance avec le Projet de structure spatiale pour la Wallonie.

Il faudra également *"Mettre en place des collaborations transversales"* et de nouvelles pratiques de coopération entre acteurs : c'est le thème de l'objectif III.

Les objectifs IV et V *"Répondre aux besoins primordiaux"* et *"Contribuer à la création d'emplois et de richesses"* visent à rencontrer les besoins de la population dans différents aspects de la vie quotidienne et en matière d'emploi. La satisfaction de ces besoins

constitue bien entendu un aspect essentiel de tout projet de développement territorial.

L'objectif VI *"Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité"* répond lui aussi à une nécessité; il est en effet indispensable d'organiser les liaisons entre les différents éléments des structures spatiales, mais aussi de maîtriser les effets négatifs de la mobilité.

Le septième objectif, *"Valoriser le patrimoine et protéger les ressources"*, précise comment la perspective du *"développement durable"* doit orienter la gestion du patrimoine naturel, bâti et paysager de la Wallonie ainsi que la valorisation des ressources en eau et du sous-sol.

Enfin, l'objectif VIII *"Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs"* est une condition nécessaire à la réalisation de tous les autres objectifs.

I. STRUCTURER L'ESPACE WALLON

L'une des finalités essentielles du SDER est de promouvoir et d'induire à l'échelle de l'ensemble de la Wallonie, mais aussi à des échelles plus restreintes, des structures spatiales équilibrées, c'est-à-dire dans lesquelles les différentes activités et les usages du sol s'harmonisent, se complètent et se renforcent mutuellement.

Le Projet de structure spatiale défini pour la Wallonie est exposé dans la deuxième section de cette partie. Les enjeux et les options ci-dessous concernent sa mise en œuvre ainsi que la nécessité de structurer le territoire à différentes échelles.

Enjeux

Structurer un territoire, c'est y disposer de manière appropriée tous les éléments nécessaires à la réalisation d'un "projet" et organiser les relations entre ces éléments. (Dans le cadre du SDER, toute structure doit contribuer au développement spatial de la Wallonie; dans ce sens, cette structure est orientée vers la réalisation d'un "projet").

Il faut donc :

- identifier les acteurs;
- identifier les éléments nécessaires;
- caractériser leurs logiques de localisation les uns par rapport aux autres;
- organiser les relations utiles entre ces acteurs et entre ces éléments.

Par rapport à ces exigences, quelles conclusions peut-on tirer de l'analyse de la situation actuelle et quels sont les défis à relever pour l'avenir?

Les conséquences de l'absence de structure spatiale

Chaque acteur individuel possède sa logique propre pour utiliser et structurer l'espace en fonction de besoins et de contraintes qui, par ailleurs, évoluent dans le temps. Il en résulte une grande complexité des structures spatiales, de plus en plus souvent non cohérentes, voire contradictoires. Bien qu'elle parte souvent d'une bonne intention, la logique du "localisme" présente les mêmes inconvénients. Elle conduit à rechercher et à privilégier le développement d'une entité restreinte (une ville ou une commune, voire un quartier) sans souci d'inscrire ce développement dans celui de l'ensemble du territoire. De même, les différents secteurs de production et de services, tant privés que publics, ont eux aussi chacun leur logique de localisation et de structuration du territoire.

L'absence de référence commune à un projet de structure spatiale qui orienterait les décisions de l'ensemble des acteurs peut avoir des conséquences catastrophiques sur certaines parties du territoire, et cela à toutes les échelles. Certaines parties de la Wallonie sont ainsi en situation de déclin, voire d'abandon, alors que d'autres font l'objet de pressions foncières et d'usages anarchiques.

Le facteur premier du délabrement et du délaissement progressif à l'échelle d'un quartier est souvent la délocalisation, la faillite ou la fermeture d'une entreprise. L'abandon du site économique provoque la mise en place d'un processus de dégradation de plus en plus large. Dans un tel contexte, une réaction souvent observée est d'accepter sans discernement n'importe quelle proposition d'implantation ou de réaffectation, qu'elle soit ou non adaptée au site et aux caractéristiques du quartier. Les conséquences de telles décisions précipitées peuvent, à terme, s'avérer négatives à la fois pour la nouvelle activité elle-même et pour son cadre.

Par ailleurs, on investit de nouveaux lieux, généralement situés en dehors des agglomérations, considérés comme plus attirants en raison de leur qualité paysagère, de leur bonne accessibilité, de la surface de terrain disponible, du

coût foncier, de l'absence de contraintes dues à des éléments préexistants, etc. Dans ces nouveaux lieux, l'implantation d'activités économiques peut n'être en fait qu'une relocalisation, un transfert d'activités et d'emplois qui se fait au détriment de la vitalité des quartiers urbains. Ce problème est encore plus manifeste en ce qui concerne l'habitat, puisque les zones agglomérées existantes suffisent largement à répondre aux besoins en logement et en équipements et services de proximité, du moins sur le plan quantitatif.

Le manque de structuration de l'espace et de maîtrise concernant les délocalisations et les relocalisations est ainsi source de nombreux problèmes :

- un coût élevé sur le plan humain par l'exclusion économique et sociale, la marginalisation, la formation de "ghettos";
- des difficultés accrues et des coûts de rénovation de plus en plus importants;
- un report de ces coûts sur la collectivité alors que, parallèlement, des aides sont accordées pour certaines relocalisations;
- des phénomènes d'emballement ou d'effondrement des prix immobiliers et de spéculation foncière;
- le gaspillage du patrimoine foncier et immobilier (politique de la "terre brûlée", invasion et usage anarchique des espaces libres);
- la dévalorisation du cadre de vie rural;
- l'accroissement des déplacements;
- des répercussions importantes sur les coûts collectifs liés à l'accroissement des zones urbanisées à gérer;
- la dégradation de l'image de certains quartiers, voire de certaines villes ou sous-régions, et en fin de compte de l'image de la Wallonie elle-même.

Les moyens de structurer l'espace

Le moyen d'action que l'aménagement du territoire a jusqu'à présent privilégié est l'affectation du sol (les plans d'aménagement), qui vise à attribuer ou réserver aux différentes activités les espaces qui leur conviennent le mieux et à séparer les activités incompatibles. A cet égard, le plan de secteur a indubitablement joué un rôle précieux. Il a limité l'urbanisation du territoire et a permis d'éviter sa déstructuration complète, bien que les zones allouées aux différentes activités l'aient été dans une perspective de croissance supérieure à ce que la situation actuelle laisse présager.

L'affectation du sol doit cependant être considérée comme un moyen au service d'une fin, la structuration du territoire. Cela signifie que les plans d'aménagement doivent s'inspirer d'un projet de structure spatiale, et cela à différentes échelles.

Toutefois, malgré leur valeur réglementaire, ils ne peuvent suffire à maîtriser entièrement les logiques et les pratiques multiples et contradictoires des acteurs. D'autres instruments, de caractère volontaire et transversal, doivent être mis en place.

La nécessité de se référer à un projet de structure spatiale pour aménager le territoire est un enjeu essentiel à l'échelle de la Wallonie, mais également à celle d'une agglomération. Le caractère durable des villes et des villages en dépend, et, à travers eux, c'est tout le territoire qui est concerné. Le processus de *désurbanisation, face auquel les instruments d'affectation du sol ont montré leurs limites, ne pourra être efficacement contrôlé que par des projets forts et mobilisateurs fondés sur une vision spatiale cohérente.

A toutes les échelles et de manière constante, chaque acte d'aménagement doit contribuer à renforcer la structure spatiale, ou tout au moins s'y inscrire. Cette préoccupation n'est pas suffisamment présente aujourd'hui dans les décisions des différentes politiques liées à l'espace, et les moyens propres à l'aménagement du territoire sont insuffisamment utilisés pour y parvenir.

Enfin, des opérations plus spécifiques de restructuration, au sens actif du terme, sont nécessaires pour enrayer ou effacer de manière radicale la dégradation de certaines parties du territoire particulièrement touchées. En cette matière, les pratiques actuelles ne sont pas toujours adaptées à l'ampleur des besoins.

Options

1. Aménager en structurant
 2. Définir et mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie
 3. Concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur
 4. Structurer les villes et les villages
 5. Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer
 6. Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées
-

II. INTEGRER LA DIMENSION SUPRAREGIONALE DANS LE DEVELOPPEMENT SPATIAL DE LA WALLONIE

Pour des raisons historiques, géographiques et culturelles, la Belgique - et notamment sa composante wallonne avec ses accents spécifiques - a toujours été sensible à l'évolution du contexte suprarégional. L'intégration de cette dimension dans la pratique ne va cependant pas toujours de soi. La désagrégation des barrières protectrices et le développement d'une compétition entre régions et entre villes à l'échelle européenne et même mondiale rendent cependant aujourd'hui nécessaire un engagement décidé.

Enjeux

L'intégration de la dimension suprarégionale dans la politique spatiale wallonne

La Région wallonne est une institution encore relativement jeune et située dans un cadre national lui-même en cours de redéfinition. Cela ne facilite pas l'insertion dans le contexte suprarégional. La Wallonie doit davantage adopter une attitude volontariste et s'inscrire en co-auteur, voire en leader, dans les courants de développement et les projets transfrontaliers et interrégionaux des différentes enceintes suprarégionales auxquelles elle participe.

Au niveau interne, mises à part les questions transfrontalières de portée locale, tout ce qui concerne les relations extérieures relevait auparavant de l'État. L'intégration de la dimension suprarégionale dans la politique wallonne est donc un enjeu relativement nouveau, et qui paraît encore souvent éloigné des réalités régionales. C'est particulièrement le cas pour l'aménagement du territoire, un domaine traditionnellement centré sur le territoire régional.

Une des difficultés auxquelles est confrontée la Wallonie concerne donc la perception des enjeux liés à l'évolution du contexte suprarégional. La matière est en effet non seulement mouvante, mais aussi très complexe et difficile à appréhender dans sa globalité vu

son caractère multisectoriel. Il s'agit tout d'abord d'apprendre à percevoir clairement les opportunités afin d'en tirer parti, ce qui implique des exigences accrues du point de vue du fonctionnement interne de la Région. Il est nécessaire en particulier d'assurer la coordination entre tous les secteurs et entre tous les acteurs sur base d'un projet spatial global largement accepté.

Il faut aussi pouvoir identifier correctement les priorités spatiales. Le gaspillage des moyens est particulièrement néfaste dans le contexte suprarégional, car il met en cause l'image de la Région vis-à-vis de l'extérieur et compromet la crédibilité qu'elle doit encore acquérir et consolider.

Puisque des choix sont nécessaires, il faut en faire comprendre le bien-fondé aux acteurs directement impliqués. Ceci est souvent malaisé dans un contexte où les réalités locales prennent une grande importance, et ce l'est d'autant plus qu'il s'agit d'enjeux encore souvent perçus comme abstraits et lointains.

Il faut bien entendu sensibiliser les acteurs en faisant apparaître clairement la problématique et la manière dont on peut y faire face, mais il faut aussi les convaincre de l'intérêt global de la politique de développement spatial envisagée et de leur capacité à y participer activement.

Pour peu que l'on s'y investisse sérieusement, une participation active aux enceintes suprarégionales, quelle que soit l'échelle, est de toute façon toujours enrichissante dans la mesure où elle apporte des idées nouvelles, des points de vue différents, oblige à évoluer et incite à relever le niveau de la réflexion et l'efficacité des méthodes et des organisations.

La position de la Wallonie dans le contexte suprarégional

Pour valoriser sa position dans le contexte suprarégional, la Wallonie doit être perçue comme un partenaire constructif, intéressant et fiable.

Il faut donc que tous les acteurs wallons aient une bonne vision des potentialités et des faiblesses de la région, et s'identifient suffisamment à son projet spatial pour pouvoir agir de manière cohérente. Le SDER constitue à cet égard une pièce maîtresse. Il permet d'affirmer le projet régional non seulement vis-à-vis de la population, mais aussi vis-à-vis de l'extérieur, et constitue

un document de référence pour les décisions à prendre à une échelle suprarégionale.

Il faut aussi, pour positionner la Wallonie, donner d'elle une image positive, ce qui ne se limite pas à faire valoir ses atouts (même si c'est une condition indispensable) mais exige également de manifester la volonté de les valoriser.

Mais il est surtout nécessaire de montrer un état d'esprit constructif par rapport aux mécanismes de concertation et de coopération. La participation à une enceinte suprarégionale devrait toujours s'appuyer sur une vision très claire des enjeux territoriaux essentiels pour la région, ce qui suppose une certaine sélectivité.

À côté des initiatives transfrontalières, des dynamiques suprarégionales concernent des parties plus centrales du territoire wallon; ainsi, certains programmes européens permettent à la Wallonie de promouvoir des zones industrielles, urbaines ou rurales non frontalières.

Enfin, une dernière condition est que la Région apparaisse comme cohérente et fiable. Cela suppose une bonne coordination dans les initiatives (y compris entre acteurs appartenant à des domaines différents), des mécanismes de communication efficaces, une cohérence dans la ligne de conduite, et une participation active aux enceintes et aux initiatives suprarégionales qui présentent un réel intérêt.

La participation aux dynamiques suprarégionales

Cet esprit doit se traduire concrètement dans les faits, à travers la participation aux dynamiques suprarégionales de développement territorial.

Pour cela, il s'agit d'abord de disposer des moyens requis. Les moyens humains et matériels sont évidemment importants, mais ils ne suffisent pas. Il faut aussi que les interventions soient coordonnées et qu'elles trouvent un relais efficace aux niveaux décisionnel et opérationnel.

La participation active aux dynamiques suprarégionales nécessite également de mettre en place des contacts avec les partenaires potentiels. Cela concerne au premier chef les deux autres Régions belges, avec lesquelles une concertation est notamment requise pour participer aux enceintes où les partenaires sont des États, telles que le Conseil des ministres de l'aménagement du territoire de l'Union européenne et son organe de niveau administratif, le Comité de développement spatial (CDS).

La coopération avec les autres Régions belges est également au cœur de certaines des problématiques les plus significatives pour l'avenir de la Wallonie, à savoir le développement des aires métropolitaines bruxelloise et lilloise ainsi que de l'aire de Liège (MHAL) (voir le Projet de structure spatiale). On pourrait aussi évoquer à cet égard la coopération interrégionale à propos du projet RER autour de Bruxelles.

Une attitude de vigilance constructive s'impose. Des contacts réguliers avec les partenaires potentiels et la prospection de domaines d'intérêt commun sont de nature à rendre la coopération plus efficace au moment de la décision. L'anticipation permet d'améliorer les conditions de participation.

La participation au contexte suprarégional dépasse cependant largement la participation à des enceintes suprarégionales. Elle suppose aussi d'intégrer dans la politique spatiale régionale des options adoptées en commun, telles que les options contenues dans le **Schéma de développement de l'espace communautaire* (SDEC). Cela se fera naturellement si la Région contribue de manière active et productive à leur élaboration.

Dans le domaine transfrontalier, l'enjeu est surtout de mettre les collectivités territoriales concernées en position de coopérer dans le cadre adopté au niveau régional, le SDER en l'occurrence.

Enfin, il convient d'être attentifs à l'émergence de problématiques spatiales nouvelles susceptibles de faire l'objet de coopérations suprarégionales dans le futur. Il peut s'agir notamment des problématiques résultant de l'atténuation des frontières conjuguée à l'accroissement de la mobilité.

Options

1. Améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial
 2. Affirmer la Wallonie comme partenaire
 3. Assurer une participation active et efficace aux dynamiques suprarégionales de développement territorial
-

III. METTRE EN PLACE DES COLLABORATIONS TRANSVERSALES

La mise en œuvre d'un projet de développement territorial tel que proposé par le SDER nécessite le croisement de plusieurs compétences et la collaboration de divers acteurs. L'efficacité d'un projet, quelle que soit son échelle, dépend en effet souvent d'un ensemble d'actions coordonnées qui peuvent porter sur des domaines très divers.

Une "nouvelle culture" politique et administrative, basée sur l'esprit de coopération et sur la recherche de la transversalité, s'avère nécessaire.

Enjeux

La coopération entre les différents acteurs du développement territorial est insuffisante aujourd'hui en Wallonie. Les attitudes défensives et protectionnistes - individualistes, localistes, sectorielles, voire corporatistes ou sectaires - sont malheureusement trop fréquentes.

A l'échelle régionale comme à celle des projets locaux ou supracommunaux, les moyens sont souvent trop dispersés, ce qui a pour résultat un manque d'efficacité. La logique du "saupoudrage", souvent dénoncée, est la cause principale de cette inefficacité et du gaspillage qui lui est lié. L'allocation des moyens disponibles et leur répartition spatiale ne se font pas toujours avec le discernement nécessaire. Les moyens ne sont pas toujours attribués en fonction des besoins réels ni de la possibilité d'obtenir les effets attendus.

Les logiques de concurrence (entre villes, entre sous-régions, mais aussi entre décideurs politiques, entre tendances, entre administrations, etc.) doivent être dépassées. Elles sont en effet l'une des causes principales du manque d'efficacité de certaines politiques ainsi que de l'image souvent peu satisfaisante de la Wallonie à l'extérieur.

D'autre part, la réalisation de projets d'une certaine envergure s'avère trop souvent difficile à mettre en œuvre. Elle se heurte notamment à la difficulté de mobiliser au bon moment les moyens nécessaires, à l'indisponibilité foncière, à des problèmes d'ordre administratif ou juridique, etc. - et plus fondamentalement au manque de collaboration de certains acteurs.

Options

1. Reconnaître à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles
 2. Renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversale pour réaliser des projets
-

IV. REpondre aux besoins primordiaux

L'un des objectifs essentiels du développement territorial est d'apporter une réponse aux besoins primordiaux des habitants. Cet objectif est dicté par le principe de *cohésion sociale et économique; sa poursuite doit être guidée par la recherche d'un développement durable.

Enjeux

Le cadre de vie - qui s'apprécie notamment en termes d'aménité des espaces publics, de sécurité, de diversité, de possibilités d'appropriation, de qualité paysagère, d'absence de pollution, d'accessibilité problématique du cadre de vie aux personnes à mobilité réduite, etc. - peut présenter des caractéristiques positives ou négatives. Celles-ci résultent pour une bonne part de la manière dont l'aménagement de l'espace a été conçu et géré; elles peuvent avoir une incidence sur la réponse apportée aux besoins des habitants. Ce cadre de vie présente à certains endroits des lacunes : centres, quartiers et périphéries des villes, banlieues résidentielles, etc.

Sur le plan quantitatif, on peut estimer que la situation par rapport aux besoins primordiaux est globalement satisfaisante. Cependant, certains problèmes peuvent encore se poser, comme par exemple dans le domaine du logement, notamment en ce qui concerne les petits logements locatifs.

Sur le plan qualitatif, la situation présente des disparités et des carences évidentes du fait des situations suivantes :

- modification des caractéristiques de la population (vieillesse, évolution de la composition familiale, familles monoparentales, etc.) et des modes de vie (notamment accroissement des temps de loisirs et travail à temps partiel);
- situation économique de plus en plus difficile pour certaines personnes (chômage, endettement, revenus insuffisants pour certains actifs, notamment parmi les agriculteurs);
- problèmes mal vécus de mixité de populations, sentiments d'insécurité et de violence.

Ces évolutions se traduisent par des écarts qui semblent s'accroître au sein de la population. Ils s'expriment notamment par des déséquilibres entre la satisfaction de la demande et l'offre disponible et/ou accessible, en particulier en ce qui concerne :

- le logement : l'offre n'est pas toujours bien adaptée à l'évolution de la demande, que ce soit en termes de possibilité d'accès, de caractéristiques ou de prix;
- les commerces : les délocalisations, les regroupements, les modes de distribution, etc. peuvent poser notamment des problèmes d'accessibilité pour certaines catégories d'habitants;
- les équipements et services divers tels qu'écoles, crèches, sport, culture ou soins de santé ne répondent pas toujours à la demande quant à leur capacité, qualité ou localisation.

A terme, le recours à certains modes de production plus intensifs pourrait altérer la qualité de la nourriture et celle de l'eau potable, qualité qui constitue également une réponse aux besoins primordiaux.

Enfin, la population, les biens et le cadre de vie sont en certains endroits exposés à des risques liés à des phénomènes naturels ou technologiques qu'il convient de maîtriser.

Options

1. Assurer un cadre de vie épanouissant
2. Répondre aux besoins en logement
3. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services
4. Assurer une alimentation de qualité et répondre aux besoins en eau potable
5. Protéger la population contre les risques naturels et technologiques

V. CONTRIBUER A LA CREATION D'EMPLOIS ET DE RICHESSES

Dans un contexte de redressement économique, les pouvoirs publics se doivent de soutenir les activités créatrices d'emplois, d'une part là où des processus de croissance se développent, d'autre part dans les parties de la région et pour les couches de la population les plus défavorisées à cet égard. La participation de l'aménagement du territoire à la création des richesses collectives doit ainsi se concevoir en référence au principe de cohésion économique et sociale; elle doit également, dans un souci de développement durable, prendre en compte le long terme et les besoins futurs.

Enjeux

La croissance d'activités économiques porteuses d'emploi reste insuffisante. La Wallonie rencontre des difficultés pour faire face à l'augmentation de la demande d'emploi émanant de sa population, ce qui a des répercussions sur les mouvements alternants de main-d'œuvre. On a largement évoqué ces faits dans la première partie. On assiste au développement d'industries de pointe performantes et à des redéploiements dans les secteurs traditionnels; toutefois, ces évolutions n'ont pas encore suffisamment effacé les traces de la vieille industrialisation.

Face aux défis liés à la mondialisation des échanges et aux mutations technologiques, les entreprises transformatrices font davantage appel à des prestataires de services externes; ceux-ci contribuant de plus en plus largement au développement économique. Sur un plan économique et spatial, la distinction entre activités industrielles et de services n'est plus aussi nette.

Les théories de la croissance endogène indiquent que la recherche et l'innovation sont des facteurs indispensables à la croissance de l'économie et par conséquent à la création de richesses et d'emplois.

A cet égard, la Wallonie dispose de nombreux atouts qui vont de la qualité des travaux de sa communauté

scientifique au réseau développé d'infrastructures d'aide à la recherche en passant par la diversité et l'exhaustivité des disciplines enseignées par les universités et les Hautes écoles. Cependant, un grand nombre d'entreprises, en particulier de PME, sont peu innovantes et il n'y a pas encore assez de liens entre les institutions universitaires, les centres de recherche et les entreprises pour valoriser économiquement les résultats des recherches et les innovations.

L'avenir de l'agriculture apparaît lui aussi difficile face aux nouvelles orientations prises par l'Union européenne et aux perspectives de mondialisation. Il faudra certainement soutenir cette activité économique, notamment par une stratégie diversifiée d'utilisation du sol, par des aides aux agriculteurs plus ciblées et par l'encouragement à la qualité des productions.

Pour accueillir les entreprises et permettre leur développement, la Wallonie a mis en œuvre ou prévu au plan de secteur des zones d'activité économique caractérisées par la sécurité juridique des décisions et des délais précis. La récente révision du CWATUP a profondément modifié la typologie des zones dévolues à l'accueil des activités économiques pour tenir compte de l'évolution de la demande. Toutefois, leur localisation, leur organisation et leur profil devraient être étudiés davantage.

Par ailleurs, les villes - grandes et petites - sont le premier lieu d'implantation des activités. En effet, c'est là que les économies d'agglomération peuvent être captées par les entreprises. Tout en veillant à assurer des conditions normales d'habitabilité, on devra être attentif à recentrer et à promouvoir la localisation en milieu urbain.

D'autre part, la juxtaposition de différentes législations peut décourager certains investisseurs. La simplification et la rapidité des procédures constituent des facteurs d'attractivité. Les efforts entrepris seront poursuivis pour clarifier les "règles du jeu" et préciser les droits et les obligations de chacun, toujours dans le respect des exigences qu'impliquent la recherche d'un développement durable et la bonne insertion des entreprises dans la structuration du territoire.

Les nouvelles stratégies économiques à mettre en place doivent non seulement viser la reconversion des activités traditionnelles et le développement des potentialités internes existantes, mais aussi s'ouvrir vers l'extérieur et se tourner vers le futur. Quand on situe la

Wallonie dans son contexte suprarégional, on constate en effet qu'elle dispose d'avantages considérables dont la mise en valeur est un enjeu pour l'avenir : espace disponible, proximité de pôles importants qui offrent des potentialités de collaboration et de retombées positives, présence d'eurocorridors, qualité manifeste du patrimoine bâti, naturel et paysager, multiples possibilités de développement dans le domaine touristique, etc.

Options

1. Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional
 2. Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises
 3. Miser sur la recherche et l'innovation
 4. Conforter et développer des filières d'activités économiques
-

VI. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE WALLON ET GERER LA MOBILITE

La réponse aux besoins en mobilité, tant pour le transport des personnes que pour celui des marchandises, doit être assurée en concordance avec les autres objectifs du développement territorial. Elle doit notamment se concevoir de manière complémentaire à la structuration spatiale et dans le respect du principe du développement durable. Cette complémentarité est réciproque : la structuration de l'espace postule de tenir compte des réseaux de transport (notamment transports en commun) existants ou qui pourraient être développés.

Enjeux

La Wallonie détient des atouts importants en matière d'accessibilité : bien située par rapport aux principaux flux de déplacement européens, elle dispose de réseaux de transport de bonne qualité et relativement peu engorgés si on les compare à ceux de certaines régions proches. Toutefois, vu la faible étendue de son territoire, il est assez facile de la contourner. Elle est donc clairement en situation de concurrence avec ses voisins pour la localisation des activités économiques liées à l'extension et l'intégration des marchés. L'amélioration de l'accessibilité du territoire wallon constitue donc un enjeu à finalité économique qu'on ne peut négliger.

Les décisions prises dans ce cadre et, de façon générale, toutes les décisions qui concernent les réseaux de transport doivent être cohérentes avec l'objectif de structuration de l'espace, tant au niveau régional qu'aux échelles plus restreintes. De même, l'accessibilité des différentes parties du territoire doit orienter les usages du sol de manière à faciliter les transferts de modes de la voiture particulière vers les transports collectifs. L'absence de coordination entre les choix en matière de localisation et en matière de transports est un des éléments qui expliquent la déstructuration du territoire dont on a parlé plus haut. La nécessité d'agir en référence à des visions spatiales communes, telles

que celle qui est exposée dans le Projet de structure spatiale pour la Wallonie qui suit cette section, se fait sentir avec une acuité croissante.

Dans le même ordre d'idées, il est nécessaire de structurer le système de transport et d'assurer une meilleure compatibilité intermodale. La répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir - du fédéral au communal - n'a pas toujours permis, jusqu'à présent, une organisation optimale de l'ensemble du système.

Le respect du cadre de vie est l'une des raisons qui imposent une meilleure maîtrise de la mobilité et de ses effets. La demande de mobilité est sans cesse croissante, et répond dans bien des cas à de réels besoins économiques et/ou sociaux. Il s'agit alors d'une mobilité contrainte et non voulue. La possibilité de pouvoir se déplacer ou transporter des biens ne doit pas être considérée comme un but en soi : elle doit être mise en balance avec les principes de gestion qualitative du cadre de vie et de développement durable. Dans ce contexte, il est clair que la primauté accordée dans le passé à l'automobile sur les autres modes de transport doit être corrigée. La voiture et le camion sont en effet sources de nombreuses nuisances : saturation des réseaux routiers, dégradation des cadres de vie (notamment des espaces urbains) et de l'environnement (pollution sonore, pollutions atmosphériques plus élevées que celles produites par l'industrie), insécurité, consommation importante d'énergie non renouvelable. Dans certains contextes, la suprématie de l'automobile peut aussi être une cause d'exclusion sociale pour des populations qui, en raison de leur âge, de leurs capacités physiques ou de leurs revenus, ne peuvent avoir accès à ce mode de déplacement. La marche, le vélo et les transports collectifs, qui sont encore trop souvent aujourd'hui traités comme des "parents pauvres", doivent retrouver une fonction primordiale chaque fois que c'est possible. A cette fin, des projets-pilotes comme les plans communaux de mobilité ou l'aménagement de tronçons cyclables dans certaines villes wallonnes constituent des exemples qu'il convient de multiplier. D'autre part, une attention particulière doit être portée à l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite.

Les enjeux liés à la mobilité concernent aussi la gestion des transports et les localisations. L'expansion démesurée de l'habitat, la dispersion des différentes fonc-

tions sur l'ensemble du territoire et la localisation peu judicieuse de certaines d'entre elles comptent en effet parmi les causes principales de la croissance des déplacements inutiles, et particulièrement des déplacements motorisés. A plus petite échelle, notamment dans les villes, la ségrégation des activités pose le même problème, et présente notamment des conséquences négatives telles que la pollution de l'air et l'envahissement des espaces publics par le stationnement. Le retour à des villes plus habitables passe donc incontestablement par une meilleure maîtrise de la quantité et des modes de déplacement et par une structuration spatiale qui s'appuie sur l'accessibilité par les transports en commun.

En milieu rural, des solutions doivent être trouvées pour permettre une desserte à la fois efficace et rentable par les transports en commun.

Enfin, à côté des modes de déplacements alternatifs à l'automobile, pas toujours praticables, une utilisation plus rationnelle et parcimonieuse de celle-ci devrait être renforcée, notamment par une meilleure organisation du co-voiturage dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école.

Options

Les options qui permettront d'améliorer l'accessibilité du territoire wallon et de maîtriser la mobilité sont les suivantes :

1. Intégrer la région dans les réseaux transeuropéens
 2. Contribuer au renforcement de la structure spatiale de la Wallonie
 3. Maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie
 4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales
-

VII. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTEGER LES RESSOURCES

Les principes philosophiques qui orientent le SDER imposent que le patrimoine naturel, bâti et paysager soit protégé, géré avec prudence et développé. Il constitue en effet un patrimoine commun à tous les Wallons, facteur d'identité collective et d'une image positive de la région. Avec cet autre patrimoine commun que sont les ressources naturelles, il doit être géré de manière à pouvoir répondre aux besoins matériels et immatériels de demain comme à ceux d'aujourd'hui.

Enjeux

Lorsqu'on situe la Wallonie dans son contexte spatial, un de ses atouts est la qualité de son patrimoine pris au sens large du terme : qualité du patrimoine naturel, bâti et paysager, intérêt des ressources naturelles, disponibilité de terrains et d'espace. Malheureusement, ce capital est trop souvent géré sans souci réel de son développement durable.

Bien que des efforts importants de protection et de rénovation soient menés, le patrimoine bâti est encore trop souvent dénaturé par la disparition d'éléments remarquables ou intéressants. On assiste d'autre part à des développements hétéroclites de l'habitat, notamment aux entrées des agglomérations, et à l'envahissement trop fréquent des espaces publics par l'automobile. La qualité du cadre de vie est ainsi altérée au détriment du bien-être de tous.

La *biodiversité est en régression, en raison notamment de l'évolution des modes d'occupation et d'utilisation du sol. Les habitats naturels nécessaires à la survie des espèces végétales et animales sont de plus en plus isolés et menacés de disparition. La sauvegarde et la restauration du *réseau écologique est devenue une priorité.

Résultats de l'action conjointe de l'homme et de la nature, les paysages, tant urbains que ruraux, nécessitent eux aussi une protection. Il faut veiller à sauvegarder leur qualité et leur spécificité, et à restaurer leur cohérence de manière volontariste lorsque c'est nécessaire.

L'analyse a montré notamment que si l'eau constitue une richesse de la Wallonie, certaines nappes sont surexploitées. D'autre part, des mesures devraient être prises pour assurer la qualité de l'eau à moyen et long termes.

Un autre type d'enjeu concerne la disponibilité et la qualité des ressources en eau; il s'agit là d'un enjeu majeur pour la Wallonie. La mise en place de la Société publique de gestion de l'eau (SPGE) vise à répondre aux défis importants que sont la protection des captages, l'épuration et l'amélioration de la gestion du cycle de l'eau.

Les efforts consentis à travers l'instauration des nouvelles conditions du permis d'extraction pour utiliser les ressources du sous-sol de manière plus responsable doivent être poursuivis. Le souci est de réaliser une meilleure valorisation des gisements à court terme et de limiter les nuisances des exploitations.

Options

1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti
2. Protéger et développer le patrimoine naturel dans le cadre de la politique du développement durable de la Région wallonne
3. Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement
4. Protéger et gérer durablement les ressources

VIII. SENSIBILISER ET RESPONSABILISER L'ENSEMBLE DES ACTEURS

De manière générale, l'information, la sensibilisation et la formation à la gestion de l'espace doivent être développées, de façon à faire entrer les principes du bon aménagement du territoire et du bon urbanisme dans la culture collective. La responsabilisation de l'ensemble des acteurs demande aussi que soit encouragée leur participation à la gestion des territoires qui les concernent.

En particulier, la mise en œuvre du projet de développement territorial que constitue le SDER nécessite que toutes les catégories de citoyens, de l'habitant au "spécialiste", puissent s'approprier ce projet. Ils doivent donc en être informés, être sensibilisés à l'importance des enjeux énoncés et être invités à prendre leurs responsabilités dans la mise en œuvre des objectifs.

Enjeux

On peut constater combien les enjeux liés à l'espace sont peu connus ou mal compris du grand public, et même des publics directement concernés. Si les citoyens et les décideurs prennent de plus en plus conscience de l'importance des problèmes environnementaux et de la valeur des patrimoines bâti et naturel, et acceptent de modifier leurs pratiques en conséquence, il n'en va pas encore de même en ce qui concerne l'aménagement du territoire et l'urbanisme.

Les enjeux spatiaux réels sont occultés par la prégnance d'images culturelles (séries télévisées, publicité, etc.) qui mettent en valeur certains types d'usages du territoire, certains modes d'habitat et de mobilité. Le public est trop peu informé des inconvénients de ces "modèles", notamment des coûts individuels et collectifs qu'ils provoquent et de leur incompatibilité avec le principe de développement durable.

Plus fondamentalement, le territoire est souvent perçu comme une réserve de terrains plus ou moins disponibles, sans caractéristiques différenciées, et non comme une structure à laquelle il faut s'intégrer ou qu'on ne peut modifier qu'avec prudence. On retrouve ici le problème de l'addition de logiques sans cohérence entre elles. Une attitude fréquente est de considérer l'aménagement du territoire comme un "guichet" délivrant des permis, alors qu'il devrait être perçu comme le moyen de mettre en œuvre un projet de société auquel participent tous les acteurs individuels ou collectifs.

Par rapport à cette situation, la communication développée en la matière est trop exclusivement orientée vers le commentaire des aspects juridiques et techniques des différents instruments d'aménagement du territoire et d'urbanisme, avec une insistance presque exclusive sur ce qui concerne la délivrance des permis. Les enjeux liés à l'usage de l'espace et les effets positifs des politiques d'aménagement et d'urbanisme sont trop rarement abordés ou ne le sont qu'indirectement, ce qui ne permet pas toujours une véritable prise de conscience.

D'autre part, les instruments de participation et de décentralisation ne sont pas toujours utilisés de manière à stimuler une prise de conscience citoyenne et à permettre une gestion responsable et concertée du territoire.

Il convient donc de sensibiliser les citoyens aux principes du développement durable afin qu'ils agissent de la manière la plus souhaitable pour la collectivité.

Options

1. Amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace
2. Organiser une information et des formations adaptées
3. Développer des actions informatives
4. Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation

2. PROJET DE STRUCTURE SPATIALE POUR LA WALLONIE

La réalisation des objectifs généraux qui viennent d'être exposés nécessite que l'espace soit structuré de manière équilibrée. Cette structuration indispensable concerne aussi bien les échelles restreintes (un quartier, une commune, une agglomération, etc.) que la Wallonie elle-même, vue à la fois comme entité territoriale et comme partie du territoire européen. Ces deux dernières dimensions font l'objet des cartes présentées et explicitées ci-après. La première montre l'insertion de la Wallonie dans la structure européenne; la seconde détaille le projet d'organisation souhaitée pour l'espace wallon

2.1. STRUCTURE SPATIALE AU NIVEAU SUPRAREGIONAL

Deux composantes suprarégionales, toutes deux d'échelle européenne, sont déterminantes pour la structure spatiale régionale : les *aires métropolitaines* et les *eurocorridors*. Ces deux composantes sont interdépendantes, les eurocorridors reliant les aires métropolitaines entre elles (voir définitions p.103).

S'ils s'appuient sur un potentiel existant et reconnu, les concepts dont il est question ici correspondent à une situation projetée. Ils demandent bien sûr à être affinés à l'échelle régionale en tenant compte des objectifs et des caractéristiques locales.

Les aires métropolitaines

Quatre aires métropolitaines centrées sur des pôles urbains proches s'étendent sur le territoire wallon. Parmi celles-ci, seule l'aire centrée sur Bruxelles est

considérée comme une aire métropolitaine existante (au même titre que Londres, Paris, la Randstad, Rhin/Ruhr et Rhin/Main) dans la carte d'Orientation volontariste" reprise dans le rapport **Europe 2000+* de la Commission européenne. Les trois autres aires y sont considérées comme des aires métropolitaines transfrontalières potentielles, ou encore comme des "systèmes métropolitains transfrontaliers qui représentent un enjeu particulièrement crucial pour l'avenir des régions du Centre des capitales".

(La structure spatiale souhaitée du projet de **Deuxième Esquisse de Structure Benelux* reprend ces quatre aires en tant que "réseaux urbains".)

L'aire centrée sur Bruxelles correspond au Triangle wallon qui a pour sommets Bruxelles, Charleroi-Mons et Namur et au Losange flamand formé par Bruxelles, Gent, Antwerpen et Leuven. L'ensemble de cette configuration correspond au "Réseau urbain central

belge" dont il est question dans le projet de *Deuxième Esquisse de Structure Benelux*. La carte du rapport *Europe 2000+*, pour sa part, ne représente en tant qu'aire métropolitaine existante que la zone correspondant au Losange flamand; le versant wallon n'y apparaît que dans le cadre d'une zone plus vaste dite "noyau urbain appelant une planification coordonnée". La Région du Centre des Capitales présentée dans ce même rapport *Europe 2000+* inclut Charleroi dans l'aire métropolitaine Bruxelles.

L'aire centrée sur Lille s'étend jusqu'à Kortrijk en Flandre et pourrait se développer sur l'ouest du Hainaut (Tournai).

L'aire Saar-Lor-Lux, centrée sur Luxembourg, englobe notamment Saarbrücken, Trier, Metz et Nancy et s'étend sur le sud de la province de Luxembourg avec Arlon, et comporte le pôle européen de développement d'Athus-Longwy-Redange.

L'aire MHAL (Maastricht - Hasselt - Aachen - Liège) apparaît comme moins polarisée que les précédentes.

Les eurocorridors

La carte d'"Orientation volontariste" du rapport *Europe 2000+* indique des eurocorridors dont le statut - existant ou potentiel - dépend du statut des aires métropolitaines qu'ils relient. Le maillage est relativement dense, ce qui s'explique par la concentration de zones urbaines et de pôles d'activités importants dans le nord-ouest de l'Europe.

On peut distinguer les eurocorridors suivant leur orientation principale. Ils présentent des caractéristiques spécifiques dont leur aménagement doit tenir compte.

Ouest-est :

Lille - Liège (MHAL)

Si le rapport *Europe 2000+* fait état du corridor Lille-Aix-la-Chapelle intégrant la "dorsale wallonne" (ou sillon Sambre et Meuse), par contre, sur sa carte d'orientation volontariste, l'eurocorridor Lille - Liège (MHAL), en passant par Bruxelles, ignore la "dorsale wallonne". Celle-ci dispose pourtant du potentiel requis pour assurer la liaison Lille - Liège (MHAL) en évitant l'aire métropolitaine bruxelloise congestionnée.

La densité des infrastructures multimodales situées dans la zone comprise entre les axes Lille - Bruxelles - Liège et la dorsale wallonne justifie d'envisager l'ensemble de cette zone comme une "zone d'eurocorridor". Divers pôles secondaires sont susceptibles de tirer parti de cette localisation exceptionnelle. Il est évident que cela ne signifie pas que l'ensemble de la zone soit voué à l'urbanisation, mais bien que son dé-

veloppement spatial peut être organisé en vue de concrétiser les opportunités économiques, tout en y améliorant la qualité. Le Triangle wallon y occupe une position centrale.

Nord-sud :

Bruxelles - Saar-Lor-Lux

Il s'agit d'un maillon d'un eurocorridor potentiel reliant l'eurocorridor (Transmanche/Randstad) - Bruxelles - Saar-Lor-Lux - (Sud). Le désenclavement de l'aire Saar-Lor-Lux dépend largement du développement de cet eurocorridor. Une évolution dynamique est observée depuis plusieurs années sur cet axe, en territoire wallon également.

Le caractère essentiellement rural des territoires traversés n'est pas incompatible avec le concept d'eurocorridor, mais suppose d'envisager le développement de manière spécifique : en effet, tout comme les aires métropolitaines, chaque eurocorridor a ses caractéristiques propres à valoriser.

Combinée à ce maillon nord-sud, la "dorsale wallonne" permet d'assurer les liaisons Transmanche - Lille - Saar-Lor-Lux et Liège (MHAL) - Sarre-Lor-Lux en évitant l'aire métropolitaine bruxelloise, ce qui renforce les raisons déjà évoquées de la considérer comme un eurocorridor. Alors qu'elle tend à être sous-estimée pour le moment dans les schémas suprarégionaux, la dorsale wallonne offre le potentiel d'un maillon-clé du réseau européen, aussi bien pour les liaisons nord-sud que pour les liaisons est-ouest.

La position centrale de Namur, dans le Triangle wallon et à la croisée des eurocorridors nord-sud et ouest-est, permet d'affirmer sa vocation de capitale régionale, y compris à un niveau suprarégional.

Carte 16 :
Inscription de la
Wallonie dans le cadre des aires
métropolitaine et
des eurocorridors

2.2. PROJET DE STRUCTURE SPATIALE POUR LA WALLONIE

ESPRIT ET MISE EN ŒUVRE DE LA STRUCTURE SPATIALE

*Avant d'exposer le contenu du
Projet de structure spatiale,
il convient de préciser l'esprit avec lequel
celui-ci doit être interprété.*

Il importe tout d'abord de rappeler que *le SDER est un schéma et non un plan*. Il doit servir de guide, d'outil d'aide à la décision, d'invitation à conforter ou à modifier un certain nombre de pratiques d'aménagement et de gestion de l'espace.

Le SDER doit être régulièrement évalué et doit pouvoir évoluer pour demeurer un outil de référence efficace pour le développement spatial de la Wallonie. C'est pourquoi la Région a décidé de procéder à une évaluation périodique du Projet de structure spatiale, et de l'adapter si nécessaire. Cette structure ne doit donc pas être considérée comme fixée une fois pour toutes.

La nature évolutive du Projet de structure spatiale concerne notamment les *régions agro-géographiques dont il sera question à la fin de ce chapitre. Si les caractéristiques morphologiques de ces régions peuvent constituer une première base pour structurer la Wallonie, d'autres critères devront être pris en compte, dont notamment les projets élaborés par les acteurs locaux. A ce titre, les aires de coopération supracommunale qui font l'objet d'une réflexion dans la troisième partie (mesure I.2.B.) permettront, lorsqu'elles seront définies, de préciser et d'affermir la structure de l'espace wallon.

Les mutations intervenant dans l'espace sont le résultat d'actes d'aménagement posés par de multiples acteurs publics et privés. Dès lors, la structure spatiale de la Wallonie ne pourra se mettre en place qu'en assurant une cohérence entre ces différents actes. Cette structure risque de ne rester qu'une simple image si les pouvoirs publics responsables, à tous les niveaux, ne participent pas efficacement à sa mise en œuvre et si l'on ne parvient pas à obtenir une adhésion active du secteur privé et de la population pour qu'elle se réalise progressivement. En effet *c'est aux instances locales, sous-régionales et régionales qu'il revient de tirer par-*

ti, de préciser, de déployer et de concrétiser les pistes proposées. Dans cette optique, les autorités régionales encourageront les initiatives qui renforceront la structure spatiale.

COMMENTAIRES DU PROJET DE STRUCTURE SPATIALE DE LA WALLONIE

*La réalisation
du Projet de structure spatiale
suppose que soient mises en œuvre
des politiques adaptées aux différentes
caractéristiques du territoire wallon :*

- les *aires de coopération transrégionale;
- les *pôles;
- les *eurocorridors;
- les *axes majeurs de transport;
- les axes et les nœuds de communication;
- les *points d'appui de développement;
- les *régions agro-géographiques.

Aires de coopération transrégionale

Les aires de coopération transrégionale correspondent à la partie wallonne des aires métropolitaines. Certaines parties de la Wallonie peuvent en effet bénéficier de la présence proche de pôles urbains tels que Bruxelles, Lille et Luxembourg pour soutenir leur développement en tissant des liens de coopération. Pour sa part, Liège se présente comme un pôle capable de focaliser une aire de coopération.

■ *Aire de coopération transrégionale avec Bruxelles*

Toute l'aire comprise dans un triangle ayant pour sommets Bruxelles, Mons-Charleroi et Namur (Triangle wallon) est influencée à des titres divers par la capitale fédérale et européenne : effets positifs pour le développement d'activités économiques, phénomène de suburbanisation, délocalisation d'entreprises, problématique de la circulation induite

notamment par les navettes domicile-travail, rôle de délestage de l'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), retombées pour des activités de détente et de loisirs, etc.

Aujourd'hui, ces divers phénomènes ne sont ni correctement maîtrisés ni traités dans une perspective de collaboration et de concertation avec Bruxelles, ce qui doit être le cas à l'avenir. Sur le plan régional, il faut arriver à mieux dominer ces différents effets et à les valoriser de façon optimale en recherchant la cohérence dans un esprit de solidarité.

- *Aire de coopération transrégionale avec Lille*

Bénéficiant d'une position de carrefour au sein de grands réseaux de communication européens, la métropole lilloise constitue un pôle très dynamique et son aire d'influence déborde sur la Wallonie et sur la Flandre. Jusqu'à présent, c'est surtout cette dernière, ainsi que la zone de Mouscron, qui en ont bénéficié, alors que l'arrondissement de Tournai est resté relativement à l'écart.

A l'instar de la COPIT⁽¹⁾, une dynamique de coopération avec Lille doit se développer de façon à bénéficier davantage des retombées positives qu'offre la présence proche de cette métropole.

- *Aire de coopération transrégionale avec Luxembourg*

Luxembourg étend largement son influence au-delà de la frontière en tant que pôle commercial et d'emploi. Sa présence se marque fortement au sud de la Wallonie, notamment dans l'immobilier.

Manifestement, cette ville dynamique a des retombées positives, et il en va de même pour le pôle européen de développement de la zone de Athus - Longwy - Redange. Cependant, leurs effets ne sont pas toujours correctement canalisés. Une coopération plus active et la mise sur pied de nouveaux projets communs contribueront au développement harmonieux de cette aire.

- *Aire de coopération transrégionale de Liège*

La polarisation de Liège s'étend déjà au-delà des limites de la Wallonie. L'importance de ses activités commerciales, de recherche-industrie et de transport fait de Liège un pôle d'appui pour une région de

près de 3 millions d'habitants située à la charnière entre l'Europe du nord-est et l'Europe occidentale.

En collaboration avec Hasselt, Maastricht et Aachen, Liège devra élaborer un programme de développement plus ambitieux mettant en valeur les ressources culturelles et le vaste arrière-pays de l'Eurégio et développer davantage de projets économiques. L'accentuation de la polarisation de Liège au niveau international s'appuiera sur la concrétisation des projets liés au TGV, sur la modernisation des infrastructures de congrès et de foires et sur la rénovation de l'environnement urbain. Ces projets doivent permettre à Liège de rassembler les activités de décision de l'aire de coopération et de développement qu'elle polarise.

Pôles

La Wallonie se caractérise par un maillage de pôles qui peuvent servir d'appui pour structurer la région et pour organiser les relations ville / campagne. Ces pôles ont à assurer des rôles spécifiques (pôles transfrontaliers, pôles ruraux, etc.). Quatre pôles importants se dégagent : Liège, Charleroi, Mons et Namur. Ils présentent des atouts notables et diversifiés qu'il s'agira de valoriser pour soutenir le développement de la région

Le terme de pôle a été retenu car il exprime la présence et la complémentarité de fonctions pouvant servir d'appui pour structurer et développer l'espace régional. Ces pôles sont de taille variable et ont à jouer des rôles très différents.

Pour certains d'entre eux, les écarts sont importants entre la situation actuelle et les performances à atteindre en termes d'aménagement et de gestion de l'espace afin qu'ils exercent pleinement leur rôle. Pour d'autres, par contre, il s'agit de poursuivre ce qui a été commencé ou de mener des actions d'aménagement plus cohérentes.

Une large initiative est laissée aux instances locales pour structurer et faire croître ces pôles. Un instrument à privilégier à cette fin est le *schéma de structure communal qui fournit l'occasion de mener une réflexion approfondie sur la manière d'aménager et de gérer l'espace communal et permet d'identifier les mesures à prendre. Pour les pôles qui couvrent plusieurs communes, le *schéma d'agglomération est l'instrument approprié puisqu'il permet de promouvoir une gestion planologique coordonnée du territoire de communes contiguës dont les tissus agglomérés s'interpénètrent.

⁽¹⁾ Conférence permanente des intercommunales transfrontalières dont font partie les intercommunales wallonnes IEG et IDETA.

Namur, capitale régionale

Namur bénéficie d'une bonne localisation sur le plan régional; elle se situe à la croisée de deux eurocorridors et est bien desservie en moyens de communication. La ville s'inscrit dans un contexte spatial valorisant marqué notamment par la présence des vallées de la Meuse et de la Sambre; elle possède un centre de grande qualité.

Ses potentialités de développement sont dès lors importantes, mais il faudra veiller à ce que chaque acte d'aménagement contribue à structurer la ville et à valoriser ses caractéristiques. La maîtrise de la circulation doit également y être assurée.

Liège et Charleroi, pôles majeurs

Liège, pôle majeur, possède des atouts fort importants : vaste zone de polarisation, très bonne desserte en moyens de transport, présence d'une université complète, bonne structure urbaine de base.

Cette ville a certainement un rôle prépondérant à jouer pour toute la zone qu'elle polarise ainsi que sur le plan transfrontalier, notamment dans le contexte de l'aire de Liège (MHAL). Elle est cependant confrontée à plusieurs défis tels que la nécessité de maîtriser les problèmes de circulation, la recomposition de la structure urbaine à certains endroits, la requalification de plusieurs quartiers. Les décisions à prendre doivent contribuer à concrétiser sa vocation métropolitaine et transfrontalière.

Charleroi s'est affirmée au cours de la dernière décennie comme l'autre pôle majeur, notamment sur le plan économique et des technologies nouvelles. La ville possède des atouts importants, notamment de grandes disponibilités en terrains industriels, ainsi qu'une bonne accessibilité par différents modes de transports et un potentiel important en recherche-développement.

Ce pôle a également de nombreux défis à relever. Il s'agira de poursuivre les actions permettant l'affirmation d'une nouvelle image urbaine, notamment en assainissant et en réaffectant les friches industrielles, en restructurant certaines parties de la ville et en renforçant la diversité des activités économiques, sociales et culturelles.

Les aéroports des deux pôles régionaux majeurs jouent un rôle moteur dans leur dynamique de développement.

Mons, pôle régional

Mons s'affirmera davantage comme pôle régional car la ville a de nombreuses potentialités pour soutenir son développement : centre-ville de qualité, institutions uni-

versitaires, atouts sur les plans culturel et touristique, bonne accessibilité, etc.

Des initiatives devraient être prises pour mieux assurer les articulations entre le centre de la ville et sa périphérie, pour insuffler une dynamique sur le plan économique et pour assurer un développement sur les plans culturel et touristique.

Pôles

Les autres pôles, qui sont d'importance assez différente, possèdent en commun l'exercice d'un rôle de polarisation dépassant largement l'échelle communale et présentent un caractère urbain plus ou moins affirmé. Le choix de ces pôles ne résulte pas d'une typologie stricte. *L'important est que ces différents pôles soient progressivement structurés et aménagés pour répondre au mieux aux rôles diversifiés qu'ils ont à jouer; les autorités locales ont bien entendu une mission primordiale à remplir en cette matière.*

Les situations à gérer sont très diverses. *A titre d'exemple et sans apporter toutes les nuances nécessaires*, on peut relever quelques types de problématiques auxquelles ces pôles peuvent être confrontés.

Dans certains cas, il s'agit de *gérer une conjoncture de croissance parfois complexe à maîtriser*. Cette situation se présente notamment dans le Brabant wallon où des pôles tels que Braine-l'Alleud, Waterloo, Wavre et Ottignies - Louvain-la-Neuve doivent faire face à des problèmes de programmation adéquate des équipements et des services, de localisation des activités économiques et commerciales, de trafic et de parcage, de maîtrise de l'extension de l'urbanisation, de coût des logements.

D'autres pôles sont confrontés à des *problèmes de restructuration du tissu urbain et économique* suite au déclin ou à l'abandon de certaines activités économiques. On peut citer à titre d'exemple La Louvière, Verviers et Tubize. Il s'agit cette fois de mener à certains endroits des opérations d'envergure pour éliminer les traces du passé et rendre le pôle attractif afin de relancer une dynamique de développement.

Pour d'autres pôles, il s'agit de *bien assurer leur rôle de centre par rapport à la zone qu'ils drainent*. On peut mentionner à ce titre Waremme, Braine-le-Comte, Senneffe, Marche et Gembloux. Ce qui importe ici, c'est de rendre ces pôles attractifs notamment par une valorisation des espaces publics, par la présence d'équipements, de services et de commerces de qualité ainsi que par des possibilités offertes sur le plan de l'emploi. Dans certains pôles, des réalisations allant dans ce sens ont été entreprises et ont porté des fruits; il faut donc poursuivre dans cette direction. Ailleurs, il faut

Carte 17 :
Projet de structure
spatiale pour
la Wallonie

plutôt se mobiliser pour enclencher ou dynamiser la relance.

Certains pôles pourraient exercer leur rôle plus pleinement qu'aujourd'hui car ils possèdent incontestablement des potentialités importantes, notamment en raison des qualités de leur structure urbaine de base; il s'agit par exemple de Tournai, Nivelles et Stavelot. Ces entités possèdent un patrimoine à valoriser pour les rendre vraiment attirantes et susciter par ce biais une dynamique de développement.

On peut enfin évoquer à titre d'exemple la situation de *pôles possédant un réel pouvoir attractif sur les plans commercial et touristique, dont on pourrait parfois mieux tirer parti*; c'est le cas entre autres de Dinant ou de Huy. Par des opérations bien ciblées et de grande qualité, de tels pôles pourront de manière bénéfique accroître les effets de leur potentiel d'attraction.

Pôles d'appui en milieu rural

Les pôles classés dans cette catégorie doivent davantage jouer le rôle de centre pour les communes rurales qu'ils polarisent. Il faut dès lors y assurer la présence de commerces, de services et d'équipements répondant à cette fonction. Il faut également y promouvoir des emplois adaptés aux spécificités locales.

Pôles d'appui transfrontaliers

En plus des rôles qu'ils ont à jouer sur le plan régional, un certain nombre de pôles occupent une position qui leur permet de tirer parti d'une dynamique de développement transfrontalière. C'est le cas par exemple de Liège, de Tournai, de Mouscron, de Mons, d'Arlon, de Verviers et d'Eupen. Ces pôles poursuivront le dialogue pour rechercher des complémentarités avec les villes étrangères proches et mener des projets en commun permettant d'en retirer des enrichissements mutuels.

Pôles d'appui sur le plan touristique

Un certain nombre de pôles ont manifestement un rôle à jouer sur le plan touristique en raison de leurs caractéristiques propres sur le plan culturel et patrimonial et de leur situation au sein d'une zone touristique. Il en est ainsi de Binche, Rochefort, Durbuy, Spa ou Chimay. Il s'agit dans ce cas de valoriser cet atout par des équipements, des services et des activités de qualité destinés aux touristes, tout en se souciant des attentes et des besoins des habitants.

Eurocorridors

Pour rappel, un eurocorridor relie des aires métropolitaines et représente une zone caractérisée par des courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international, pouvant servir d'appui à des dynamiques de développement sur le plan local. Ces zones sont irriguées par des axes majeurs de communication et ont un caractère multimodal. Elles offrent la possibilité de développer en des endroits bien précis, selon les caractéristiques et les potentialités locales, des activités diverses de type industriel, de services, de formation, de tourisme, de valorisation des productions locales, etc.

Les quatre eurocorridors proposés ici se fondent sur la place que la Wallonie peut occuper dans une structure d'échelle suprarégionale. Il s'agit de :

- dans le sens est-ouest :
 - *l'eurocorridor Lille-Bruxelles*, maillon de l'eurocorridor qui relie les aires métropolitaines de Londres et de Paris à Anvers et à la Randstad (Rotterdam, La Haye, Amsterdam);
 - *l'eurocorridor Bruxelles-Liège (MHAL)*, maillon de l'eurocorridor qui va d'Anvers vers les aires métropolitaines de Cologne ou de Francfort et les Pays de l'Est;
 - *l'eurocorridor Lille-Liège (MHAL)*, maillon de l'eurocorridor qui relie Londres et Paris à l'Allemagne et aux Pays de l'Est;
- dans le sens nord-sud : *l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg*, maillon de l'eurocorridor qui relie Londres, Paris ou la Randstad à l'aire métropolitaine Saar-Lor-Lux.

On signalera plus loin la potentialité de développer des *points d'ancrage sur ces eurocorridors. Le fait de choisir de tels points d'ancrage a pour but d'éviter une urbanisation résidentielle et économique continue et anarchique. En fonction de la structure spatiale locale, ces points d'ancrage s'appuieront sur des potentialités existantes.

Axes majeurs de transport

À côté des eurocorridors, la région dispose également d'axes majeurs de transport inscrits dans le réseau routier européen :

- l'E25 reliant Rotterdam à Milan via Liège et Luxembourg;

- la liaison Anvers-Bruxelles-Charleroi-Reims-Lyon-Marseille.

On signalera également les possibilités de développer des points d'ancrages sur ces axes.

Axes et nœuds de communication

Axes de communication

La sélection des axes de communication a été opérée sur base de la fonction qu'ils occupent au niveau des relations suprarégionales et du **rôle structurant** qu'ils possèdent au niveau régional.

La majorité de ces axes possèdent les qualités requises pour remplir leur mission; quelques maillons manquants, goulets d'étranglement ou améliorations sont cependant à éliminer ou à réaliser.

Pour ce qui concerne le réseau routier, il s'agit :

- de finaliser les travaux de liaison entre l'E25 et l'E40 à Liège;
- d'achever les autoroutes A8 et A28;
- d'améliorer la N5 entre Charleroi et la frontière française afin de l'insérer dans le réseau RGG1;
- d'élargir à certains endroits l'autoroute de Wallonie.

Pour ce qui touche les voies d'eau, il y a lieu :

- de réaliser telle que prévue la 4^e écluse à Lanaye;
- de terminer le canal du Centre;
- d'améliorer la liaison entre la Seine et l'Escaut.

Pour les voies de chemin de fer, il convient :

- de réaliser la liaison Athus-Meuse;
- d'améliorer la ligne Bruxelles-Arlon-Luxembourg;
- de rénover la ligne Charleroi-Erquennes;
- de moderniser la dorsale wallonne.

Nœuds de communication

▪ *Aéroports*

La Wallonie comporte deux aéroports aux vocations bien affirmées. Il faut mener à leur terme toutes les investigations nécessaires pour poursuivre leur développement.

- L'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) est surtout destiné au trafic des voyageurs. Pour qu'il puisse remplir pleinement son rôle, il est nécessaire d'assurer une bonne liaison ferroviaire avec l'agglomération bruxelloise et l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport) et de pour-

suivre les projets d'allongement des pistes et d'aménagement de l'aérogare.

- L'aéroport de Bierset (Liège Airport) est principalement dévolu au trafic de fret. Son déploiement nécessite une liaison ferroviaire avec le TGV dans la perspective du TGV-fret, et le développement de zones d'activités économiques connexes.

Face aux nuisances des activités aéroportuaires, il faut prendre les dispositions les plus adéquates pour assurer le développement des infrastructures tout en réduisant les impacts sur la population et l'environnement.

▪ *Ports fluviaux*

- La Wallonie possède, avec le port de Liège, le second port fluvial européen. En forte croissance ces dernières années, il assure non seulement le mouvement de plus de 21 millions de tonnes de marchandises par an mais aussi un apport de valeur ajoutée par la multiplication des opérations de logistique réalisées notamment à la plate-forme de Renory.
- Le port de Charleroi représente une infrastructure importante notamment pour le développement de la plate-forme multimodale de Charleroi-Châtelet.
- Pour le port de La Louvière, la viabilisation des infrastructures existantes, la création d'installations et la constitution de réserves de terrains sont projetées.
- Le développement des installations du port de Namur est à poursuivre.

▪ *Gare et points d'arrêt de TGV*

- Les gares de Mons, Charleroi, Namur et Liège sont desservies aujourd'hui par TGV, ce qui doit entraîner une adaptation des infrastructures.
- Prochainement, Liège possédera une gare TGV. La réalisation de celle-ci doit se traduire par un projet urbanistique complet qui prenne en compte les effets de la nouvelle implantation et assure tant son intégration que la dynamisation du tissu urbain.

▪ *Nœuds multimodaux*

Les plates-formes multimodales sont des nœuds de transport où le passage des marchandises d'un mode à l'autre peut s'opérer aisément et où des services aux véhicules et aux marchandises peuvent être fournis.

Les plates-formes actuelles ou en voie de réalisation sont de trois types :

- . rail / route : Athus, Liège (Bressoux), Mouscron;
- . eau / rail / route : Liège (Renory), Charleroi-Châtelet, La Louvière;
- . air / rail / route : Liège (Liège Airport).

Points d'ancrage et points d'appui

▪ Points d'ancrage dans un eurocorridor

Le fait d'être situé dans un eurocorridor permet de développer des activités basées sur des potentialités locales latentes ou de les amplifier. La carte de la structure spatiale souhaitée mentionne à **titre d'exemple** un certain nombre de ces points d'ancrage possibles. Ils ont été retenus en fonction des caractéristiques et des potentialités locales, mais d'autres pourraient être développés.

- sur l'eurocorridor Lille-Liège (MHAL) :

- . Tournai : en raison de ses qualités et potentialités sur le plan urbanistique et de la proximité de la frontière, cette ville a l'opportunité de développer un parc d'affaires et une infrastructure d'accueil touristique de qualité.
- . Mons : la valeur de son patrimoine bâti, la présence de plusieurs universités et la qualité de son centre-ville sont trois données positives à mettre à profit pour amplifier un point d'ancrage sur le plan culturel.
- . Charleroi : en raison des activités industrielles qui y sont déjà implantées, la ville dispose des atouts pour développer un centre d'activités de haute technologie s'appuyant sur les trois centres de recherche sectoriels universitaires en cours d'installation.
- . La Louvière : par sa situation au carrefour de plusieurs axes de communication multimodaux, la ville et la région du Centre peuvent renforcer le développement des nouvelles activités industrielles, notamment dans le secteur de la pétrochimie et des activités de stockage et de distribution.
- . Namur : point d'ancrage au croisement de deux eurocorridors permettant, par exemple, la présence d'un parc d'affaires et d'un centre de colloques et de congrès prenant appui sur son université et sur son rôle de capitale et le valorisant.
- . Huy : en se basant sur sa localisation et ses qualités intrinsèques, la ville peut miser sur

des infrastructures d'accueil pour les touristes de passage.

- . Liège : la ville possède de nombreux atouts pour développer des parcs d'affaires et son parc scientifique en s'appuyant notamment sur la présence de l'université et des nombreuses écoles supérieures.
 - . Verviers : au carrefour de deux voies de communication importantes (E40 et E42) et proche de l'Allemagne, la ville peut trouver dans sa situation un potentiel de développement.
 - . Eupen-Welkenraedt : en raison d'une très bonne accessibilité par route et de la présence de la gare de Montzen, on peut continuer à développer des activités basées sur le transport et les exportations.
- sur l'eurocorridor Bruxelles-Saar-Lor-Lux :
- . Wavre, Ottignies - Louvain-la-Neuve : développement d'un parc d'affaires et d'un parc scientifique justifiés notamment par la proximité de Bruxelles, une très bonne accessibilité et la présence d'une université.
 - . Gembloux : développement d'un agrobiopôle motivé par la présence de centres de recherche en agriculture et l'existence d'une faculté d'agronomie.
 - . Namur : cfr. eurocorridor Lille-Liège.
 - . Marche, Ciney et Rochefort : ces villes définiront ensemble un point d'ancrage commun.
 - . Libramont, Bertrix et Neufchâteau : ces villes s'associeront pour développer un point d'ancrage pour des activités de production dont certaines en complémentarité avec celles qui existent aujourd'hui.
 - . Arlon : sa position de ville-étape et de porte de la Wallonie sera renforcée par une infrastructure d'accueil de qualité et un centre d'information sur le plan touristique. La présence d'un centre universitaire spécialisé est un atout pour développer des technologies dans le domaine de l'environnement.
- sur les eurocorridors Lille-Bruxelles et Bruxelles-Liège (MHAL) :
- . Ath, Enghien et Waremme pourraient être retenus comme points d'ancrage en raison de leur situation. Les mesures prises en faveur du développement économique devront être cohérentes avec la structure spatiale de ces pôles.

▪ *Points d'ancrage sur un axe de liaison*

Tout comme pour les eurocorridors, il est souhaitable que l'on plante des points d'ancrage sur certains axes de liaison en s'appuyant sur des caractéristiques et des potentialités locales pour soutenir le développement de zones à caractère rural. Un tel point d'ancrage pourrait se localiser par exemple à Couvin sur l'axe de la N5. Sur l'axe de l'E25, Bastogne pourrait en constituer un autre, tout comme Stavelot-Malmédy sur l'axe de l'E42 (Verviers-Prüm).

▪ *Points d'appui touristique*

Il s'agit de lieux tels que le site de la bataille de Waterloo, les ruines de l'abbaye de Villers-la-Ville, les barrages de l'Eau d'Heure, le complexe du canal du Centre ou le lac de Butgenbach, dont certains ont déjà actuellement une renommée internationale. Ils peuvent servir de point d'appui à un développement touristique d'envergure et de renom international. Ils requièrent dès lors des aménagements et infrastructures d'accueil de très grande qualité.

Régions agro-géographiques

Les caractéristiques morphologiques des *régions agro-géographiques (géographie physique, architecture, paysages) et les conséquences qui en découlent (occupations du sol, activités économiques, voire modes de vie) constituent une des bases pour la définition de projets de développement différenciés.

Ces régions agro-géographiques se distinguent aussi par les enjeux auxquels elles sont confrontées :

- pression plus ou moins importante de l'urbanisation, du tourisme, du boisement, etc.;
- évolution économique et démographique des secteurs agricole et sylvicole, recherche de nouvelles activités et leurs conséquences sur les paysages.

Pour répondre de manière positive et intégrée à ces différents enjeux, il est nécessaire de promouvoir des projets qui viseront à :

- . recréer de nouvelles solidarités de développement entre la ville et la campagne;
- . valoriser les spécificités sous-régionales liées à l'agriculture, aux ressources naturelles, au patrimoine, etc.;
- . maîtriser les potentialités d'apports exogènes en les inscrivant dans les filières locales (tourisme et loisirs, agro-alimentaire, transformation du bois, etc.).

Ces projets pourront se redéfinir territorialement au

sein d'*aires de coopération.

C'est ainsi que les problématiques des territoires ruraux inclus dans des aires métropolitaines seront prises en compte dans les schémas de développement des aires de collaboration transrégionale (voir plus haut), ce qui permettra le mieux d'assurer la transversalité nécessaire au développement de ce type d'espaces. Les enjeux des autres régions agro-géographiques, qui constituent l'essentiel du territoire wallon, seront rencontrés à l'échelle d'aires de coopération supra-communale encore à définir.

La politique de *développement rural sera adaptée à cette évolution.

Pour le secteur agricole, les évolutions démographiques et économiques qui l'influencent supposent une attention particulière en termes de priorité afin de convenir d'un développement harmonieux des activités de production et de transformation des produits, et ce dans la perspective d'un développement durable.

Dans le cadre des diversifications et du développement de l'agriculture, des synergies importantes seront également établies entre les différentes administrations gérant les problématiques rurales (agriculture, sylviculture, environnement et urbanisme). Outre ses quatre productions de base, l'agriculture wallonne doit continuer à investiguer dans d'autres filières de diversification. Dans ce cadre, elle continuera à développer des productions de qualité, à informer les consommateurs sur l'origine des produits, leur mode de transformation et de commercialisation.

L'agriculture wallonne est une agriculture de proximité que l'on peut aller voir, que l'on peut aller visiter.

Des problèmes spécifiques devront être rencontrés dans certaines aires de coopération (pression de l'urbanisation, boisement des terres agricoles, ...).

La terre est pour les agriculteurs un outil de travail nécessaire à leur activité économique.

L'agriculture et la sylviculture sont des partenaires privilégiés de la politique d'aménagement du territoire quant à l'utilisation parcimonieuse du sol. Des synergies doivent donc être mises en place entre ces deux politiques, notamment pour organiser l'implantation des exploitations et activités agricoles.

Si le maintien et le soutien d'une agriculture partenaire sont essentiels, l'avenir du milieu rural passe aussi par le renforcement de la diversité de son tissu économique local et de sa capacité de développement endogène.

L'espace rural doit donc être considéré comme une composante de l'espace économique global.

Dès lors, dans chaque aire, il s'agira de tenir compte des spécificités des espaces ruraux en maintenant des équipements suffisants en matière de transports en commun et de télécommunications, en soutenant le

maintien, la création et la croissance de petites entreprises articulées au tissu aggloméré villageois et disposant d'une infrastructure d'accueil de taille adaptée, en accueillant des entreprises extérieures au tissu local dont l'importance dépasse l'intérêt du voisinage.

▪ *Région agro-géographique hennuyère*

Insérée entre plusieurs zones urbaines dont certaines sont en forte croissance, la région hennuyère apparaît comme une vaste et riche étendue rurale. La gestion parcimonieuse de l'espace rural s'y accompagnera d'actions concertées afin de préserver et de mettre en valeur la diversité et la qualité des paysages et de la biodiversité dans une perspective générale d'amélioration du cadre de vie. Dans cette optique, différentes actions de recomposition des paysages seront envisagées à grande échelle, notamment en ce qui concerne le réaménagement des sites carriers. De même, une protection et une valorisation de la vallée de la Haine, d'un grand intérêt écologique, constitueront des atouts supplémentaires pour le développement territorial de cette région. Les initiatives menées dans le cadre des *parcs naturels constituent également une réelle dynamique de développement territorial.

▪ *Région agro-géographique brabançonne*

Au cœur de l'aire de coopération avec Bruxelles, la région brabançonne est fortement soumise aux pressions de l'urbanisation sous la forme tant d'habitat, d'infrastructures ou d'industries que de développement d'activités de loisirs de plein air. L'avenir de cette région est lié à une densification des zones urbanisées et à la conservation d'espaces ruraux diversifiés comprenant de nombreux espaces interstitiels non bâtis et des espaces boisés à vocation sociale. Outre ses richesses paysagères et d'espaces ouverts, la région brabançonne doit mettre en valeur ses atouts notamment sur le plan de l'exploitation des aquifères ainsi qu'un vaste patrimoine historique et culturel.

▪ *Région agro-géographique de Hesbaye*

La Hesbaye est relativement homogène sur le plan paysager. Le maintien de vastes étendues ouvertes nécessite de prendre des mesures afin d'éviter le mitage de l'espace rural. Les activités de loisirs de plein air seront localisées à proximité des zones urbanisées ou des grands axes de communication. Plus largement et dans une perspective de développement durable, la structuration de l'espace rural

renforcera les éléments naturels au sein de réseaux écologiques. L'exploitation des aquifères de cette région nécessite de poursuivre la mise en œuvre des dispositions de protection.

▪ *Région agro-géographique du Pays de Herve*

Le Pays de Herve bénéficie d'une très forte identité paysagère. Il est toutefois soumis à des pressions de plus en plus importantes (périurbanisation des pôles liégeois, attrait très vif de la part des frontaliers, etc.). L'urbanisation linéaire tend de plus en plus à enfermer l'espace rural. Ces pressions altèrent en outre toujours davantage la structure bocagère typique de cette région. Le maintien et la recomposition du paysage tout comme la valorisation du patrimoine bâti et des pôles touristiques ainsi que la restructuration de certains pôles traditionnels contribueront à son développement. L'image du Pays de Herve sera également valorisée par le développement d'une production agro-alimentaire spécifique. L'insertion de ces projets dans un schéma de renforcement de l'aire de coopération transrégionale de Liège, voire d'un programme transfrontalier tel que celui du Parc des trois Pays, pourrait être envisagée.

▪ *Région agro-géographique condruzienne*

La présence d'un relief vallonné, la diversité des occupations agraires et forestières ainsi que la richesse du patrimoine bâti et naturel confèrent au Condroz une qualité souvent remarquable. Le développement du tourisme intégré et le renforcement de la qualité du cadre de vie pourront être soutenus au travers d'un *projet de Pays condruzien. Quelques pôles pourraient servir de points d'appui pour l'ensemble de cette région.

▪ *Région agro-géographique de Fagne-Famenne*

La Fagne-Famenne offre un intérêt certain grâce à ses territoires écologiques riches et contrastés. Dans cette optique, certains sites doivent être protégés alors que d'autres ont, depuis plusieurs années déjà acquis une vocation touristique toute particulière. La valorisation intégrée de la présence de nombreux cours d'eau, de richesses géologiques et géomorphologiques, de sites historiques et de bourgades dont certaines ont entamé depuis quelques années une restructuration interne peut renforcer l'intérêt de cette région. Les atouts les plus prometteurs de la Fagne-Famenne résident sans doute dans la bonne desserte de certains pôles où se dé-

veloppent progressivement des activités artisanales et industrielles.

- *Région agro-géographique ardennaise*

L'Ardenne est généralement présentée comme emblématique de l'espace rural wallon. Elle offre une faible densité d'urbanisation, de vastes superficies de pâturages et de bois, des sites d'intérêt écologique et des paysages spécifiques. La vocation touristique de cette région n'est plus à démontrer. La richesse et les contrastes du milieu naturel, la présence de pôles historiques et de loisirs doivent pouvoir s'appuyer sur quelques pôles ruraux pour lesquels il convient de poursuivre l'amélioration de la qualité du cadre de vie et des espaces publics.

- *Région agro-géographique de Lorraine belge*

Après avoir connu une profonde reconversion industrielle, la Lorraine belge est désormais dotée

d'un dynamisme nouveau s'appuyant sur des initiatives locales, les effets du développement de l'aire luxembourgeoise et l'extension de la *rurbanisation. L'accroissement de la fonction résidentielle ne doit cependant pas compromettre la structuration traditionnelle et très caractéristique des noyaux d'habitat. Les pressions urbaines doivent en outre s'écarter résolument des sites de grand intérêt écologique qui ponctuent la vallée de la Haute Semois. L'élargissement des parcs naturels, l'adoption d'un projet de Pays lorrain voire même l'affirmation d'un projet spatial de coopération avec le Grand-Duché de Luxembourg pourront contribuer à mieux structurer cette région en pleine mutation.

Troisième partie :

Mise en œuvre du projet

INTRODUCTION

Cette troisième partie concerne la mise en œuvre du projet de développement territorial exposé dans la partie précédente. Elle énumère les mesures d'aménagement qui permettront de concrétiser les objectifs et les options.

Il paraît utile de rappeler tout d'abord que le SDER, comme l'indique l'article 2 du CWATUP, est un document de "conception" de l'aménagement du territoire; il n'a donc ni force obligatoire, ni valeur réglementaire. Les mesures proposées ci-dessous ne fixent pas des conditions d'octroi de permis, mais expliquent

comment mettre en œuvre les orientations définies pour les politiques spatiales de la Région.

Certaines de ces mesures précisent comment les instruments d'aménagement existants pourraient être utilisés pour réaliser les objectifs et les options. D'autres suggèrent la mise en place de nouvelles pratiques ou la création de nouveaux outils. D'autres encore exposent quelle est la direction à suivre, sans cependant détailler de façon précise les moyens à mettre en œuvre.

On rappellera également que le SDER est un document évolutif, qui doit être mis à jour régulièrement en fonction de l'évolution de la situation et des nouveaux enjeux qui se présentent. Les mesures d'orientation proposées aujourd'hui pourront donc être adaptées ultérieurement, et recevront un contenu plus concret si cela est estimé nécessaire.

I. STRUCTURER L'ESPACE WALLON

Ce premier objectif a déjà trouvé une traduction dans le Projet de structure spatiale pour la Wallonie exposé dans la deuxième section de la partie précédente.

Six options ont en outre été retenues en vue de mieux organiser l'espace wallon :

- I.1. aménager en structurant;*
 - I.2. définir et mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie;*
 - I.3. concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur;*
 - I.4. structurer les villes et les villages;*
 - I.5. gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer;*
 - I.6. apporter des solutions aux situations dégradées.*
-

I.1. AMENAGER EN STRUCTURANT

La pratique montre que les outils réglementant l'affectation du sol, en particulier les plans de secteur, n'ont permis que très partiellement de structurer l'espace, alors que de nombreuses décisions et actes d'aménagement ont eu un effet inverse.

Désormais, chaque acte d'aménagement devra contribuer au renforcement de la structuration spatiale, ce qui représente un défi de taille comparé aux pratiques actuelles.

Rappelons que structurer un territoire ou un espace, c'est y disposer de manière appropriée tous les éléments (logements, équipements, commerces, entreprises, exploitations agricoles, parcs publics, etc.) nécessaires à la réalisation d'un "projet", et organiser les relations entre ces éléments (réseaux de communication, réseaux techniques, échange d'informations, etc.).

Dans toute démarche visant à organiser l'espace, il faudra dès lors *identifier les éléments de la structure, définir les localisations optimales de ces éléments les uns par rapport aux autres et établir les relations nécessaires.*

La structure doit se référer à différentes échelles spatiales allant de la plus vaste, celle de l'insertion de la Wallonie dans son contexte suprarégional, à la plus petite, celle du quartier.

D'autre part, toutes les structures spatiales ne s'organisent pas uniquement suivant des territoires institutionnalisés tels que les communes, les secteurs d'aménagement, la Région; elles peuvent transcender des limites administratives et s'envisager, par exemple, au niveau transfrontalier ou transcommunal.

La structuration du territoire nécessite que ces aires soient identifiées, reconnues et gérées en tant que telles, de façon à ce que le développement y soit organisé et se fasse en cohérence avec la structure régionale. Cette prise en compte appelle des solutions nouvelles.

A. Renforcer la structure de l'espace par tous les actes d'aménagement

Actes posés par les pouvoirs publics

Désormais, pour montrer l'exemple, *tous les actes d'aménagement posés par les pouvoirs publics veilleront à renforcer la structure spatiale* présentée dans la seconde partie du SDER, ce dernier étant bien entendu évolutif. Cette résolution implique une modification de certaines pratiques.

Au niveau des instances régionales, elle suppose - dans la ligne de l'objectif III ci-après, qui consiste à "mettre en place des collaborations transversales" - de reconnaître à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles avec un maximum de cohérence.

Au niveau communal, le schéma de structure doit servir de référence pour les décisions à caractère spatial de tous les services.

Les autres instances publiques ou parapubliques, telles que les Intercommunales, les Investis, la Société régionale d'investissement de Wallonie, la Société wallonne du logement, la Société régionale wallonne du transport, l'Office de promotion du tourisme, etc., devront également, dans leurs décisions à caractère spatial, apporter leur contribution à la structuration de l'espace.

Actes posés par le secteur privé et les particuliers

L'objectif de structuration spatiale vaut également pour les actes d'aménagement posés par le privé; les modalités de son application sont cependant différentes.

Jusqu'à présent, c'est essentiellement par le biais des *permis* et en référence aux outils d'aménagement normatif que les pouvoirs publics ont exercé un contrôle sur les actes d'aménagement.

S'il est certes nécessaire de se référer à de tels outils pour orienter l'usage du sol, il faut cependant que les autorités adoptent des attitudes plus actives *en conseillant, en suscitant des réalisations, en établissant des partenariats avec le privé* pour renforcer la structure par des actes d'aménagement.

I.2. DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE LE PROJET DE STRUCTURE SPATIALE POUR LA WALLONIE

Trois pistes permettront de concrétiser cette option :

- A. utiliser des outils pour structurer les *pôles et les *aires de coopération transrégionale;
- B. encourager la création d'*aires de coopération supracommunales;
- C. développer et dynamiser les *parcs naturels.

La participation de l'ensemble des acteurs est un élément essentiel, nécessaire à la réussite de chacun de ces projets.

A. Utiliser des outils pour structurer les pôles et les aires de coopération transrégionale

Le Projet de structure spatiale défini pour la Wallonie (voir la deuxième section de la partie précédente) repose notamment sur des pôles de développement et sur des aires de coopération transrégionales.

Les pôles

Dans la description du Projet de structure spatiale, on a expliqué la nécessité pour chaque pôle de se structurer en vue d'assurer les rôles qu'il doit jouer.

L'élaboration d'un *schéma de structure communal* ou d'un **schéma d'agglomération* est la démarche qui permettra de répondre à cette nécessité.

Rappelons qu'un schéma d'agglomération couvre des communes urbaines dont les tissus s'interpénètrent; il est destiné à gérer l'ensemble d'un territoire aggloméré. Il s'agit en quelque sorte d'un schéma de structure communal étendu à un ensemble de communes morphologiquement liées. Actuellement, ce type de schéma est en voie d'élaboration pour Liège et Charleroi. La même démarche sera entreprise pour Namur et Mons. Les quatre pôles principaux du Projet de structure spatiale doivent en effet être couverts par un schéma d'agglomération dont la portée juridique sera définie au plus tôt.

Notons aussi que certains pôles peuvent développer une vocation suprarégionale, notamment sur le plan économique. Ces pôles pourront améliorer leur structure en s'inscrivant dans des réseaux urbains thématiques comme celui des Eurocités.

Les aires de coopération transrégionales

L'intégration de la Wallonie dans l'Europe passe notamment par la prise en compte des *aires métropolitaines, ensembles de plus d'un million d'habitants dans lesquels sont comprises certaines parties du territoire wallon. Pour l'organisation spatiale des aires de coopération transrégionales qui correspondent à ces parties du territoire, il y a lieu de distinguer trois situations.

- Pour les aires de coopération avec Lille et Luxembourg, des schémas d'aménagement sont en chantier : le schéma directeur de l'agglomération lilloise et le schéma de développement de l'espace Saar-Lor-Lux (SDE). Dans ces deux cas, il s'agit pour la Wallonie de se positionner en partenaire à part entière de la démarche et de *collaborer activement à l'élaboration de ces outils*. A cette fin, il faudra définir, pour la zone concernée du territoire wallon et avec l'aide de la Région, un projet cohérent s'inscrivant dans le cadre du SDER, projet qui devrait s'articuler avec ces futurs schémas.
- En ce qui concerne l'aire de coopération transrégionale de Liège, un cadre de concertation existe pour la zone MHAL et un schéma de référence a été élaboré. Le projet spatial du SDER prévoit que Liège occupe un rôle moteur au sein de cette association, ainsi que pour toute la zone de Wallonie sur laquelle elle exerce une polarisation. Dans cette optique, il paraît indispensable qu'un *"schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transfrontalière de Liège"* soit dressé. Ce dernier, établi en étroite collaboration avec les acteurs concernés, devra déboucher sur un projet de développement définissant la manière optimale de structurer cet espace (répartition des fonctions et organisation des modes de communication). Ce schéma sera élaboré avec l'aide de la Région wallonne.
- Pour le Triangle wallon, soit l'aire de coopération avec Bruxelles, il n'y a actuellement aucun outil ou enceinte de réflexion. Il est également nécessaire de dresser un *"schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles"* qui traitera de tous les aspects des relations à établir avec la capitale

fédérale, notamment sur le plan socio-économique et sur celui des transports. Ce schéma aboutira à un projet de développement spatial définissant la manière optimale de structurer cet espace. Soutenu par la Région, il devra être dressé en collaboration étroite avec la Région de Bruxelles-Capitale et les divers partenaires de la zone concernée. Une priorité sera donnée à la réalisation de ce schéma.

Ces différents schémas serviront de référence pour la révision des plans de secteur.

B. Encourager la création d'aires de coopération supracommunale⁽¹⁾

Comme on l'a rappelé plus haut, la structuration de l'espace est un objectif complexe puisqu'il faut se référer à différentes échelles spatiales qui ne correspondent pas nécessairement à des territoires institutionnalisés, ni même à des territoires aux limites bien définies.

On soulignera en outre que cette structuration demande la cohérence des actes d'aménagement posés par les différents acteurs, ce qui s'obtiendra d'autant plus aisément que ces acteurs auront défini ensemble un "projet" soutenant la structure souhaitée.

La nécessité de doter de schémas (de structure, d'agglomération, de développement transrégional) les pôles et les aires de coopération transrégionale définies par le SDER a été évoquée ci-dessus. La mise en œuvre de la structure spatiale régionale pourra s'appuyer également sur d'autres aires de coopération disposant elles aussi d'outils du type "schémas".

Certaines initiatives volontaires de collaboration entre communes ont vu le jour récemment, notamment celles de Charleroi et du Centre ou l'association de quatre communes de l'ouest du Brabant wallon. L'expérience des pays voisins montre que les initiatives de ce type, qu'elles prennent ou non une forme institutionnelle, permettent de rencontrer plus efficacement un certain nombre de problèmes, et notamment d'assurer une meilleure structuration de l'espace.

De manière générale, les aires de coopération regroupant plusieurs communes doivent donc être encouragées et soutenues.

Parallèlement à la mise en place de ces collaborations volontaires, qui peuvent prendre des formes diverses et ont actuellement un caractère expérimental, il est nécessaire de ***mener une réflexion*** sur :

⁽¹⁾ De nombreux avis et commentaires sur le Projet de SDER, reçus dans le cadre de l'information publique et des consultations ont émis le souhait que la Wallonie se dote rapidement de structures supracommunales.

- l'aspect territorial des aires de coopération (les dimensions les plus adéquates, la nécessaire cohérence et/ou complémentarité spatiale, économique, sociale et culturelle à l'intérieur de l'aire);
- les missions et les compétences que les aires de coopération sont les plus aptes de prendre en charge;
- les formes juridiques possibles ou envisageables.

Un principe à appliquer ici est celui de la *subsidiarité : chaque compétence doit être exercée à l'échelon le plus pertinent en termes d'efficacité et de coûts et, en cas d'équivalence, à l'échelon le plus proche du citoyen.

Parmi les enjeux que ces aires de coopération supracommunale devront rencontrer, on trouve notamment celui de la complémentarité entre ville et campagne et celui, souvent lié, d'un rééquilibrage nécessaire entre les charges et les ressources des communes (*péréquation financière; voir à ce sujet la mesure I.5.F.).

Les critères qui serviront à définir les limites de ces aires seront multiples et pourront varier d'un cas à l'autre. L'adhésion des collectivités locales concernées constituera un élément décisif. On recherchera d'autre part une combinaison harmonieuse, au sein de chaque aire, entre les fonctions de production-transformation, de services collectifs et de patrimoine naturel et culturel.

Ces aires de coopération supracommunale pourraient correspondre :

- soit à une agglomération (grande ville et sa périphérie);
- soit à une ville petite ou moyenne avec les communes qui l'entourent;
- soit à plusieurs communes constituant un espace homogène (non polarisé).

Au schéma d'agglomération correspondrait ainsi, en milieu rural, le *projet de Pays.

Les tâches de ces aires de coopération seraient notamment d'assurer l'organisation de services de proximité et de mettre en place des synergies entre différents types d'acteurs. Ces missions seront d'autant mieux rencontrées que les aires correspondront à des territoires vécus et à des identités culturelles partagées, s'exprimant dans un projet commun.

Les aires de coopération supracommunale devront notamment, pour être reconnues par la Région, se doter d'un schéma territorial qui sera en cohérence avec les principes du SDER et avec le Projet de structure spatiale. Ces schémas serviront de documents de référence lors des révisions du plan de secteur.

D'autre part, la Région mettra en place une politique de soutien financier de façon à permettre le financement des projets de ces aires de coopération supracommunale.

C. Développer et dynamiser les parcs naturels

Si les aires de coopération transrégionale ou supracommunale sont encore à créer, les parcs naturels représentent une forme de coopération qui existe depuis une quinzaine d'années. Ils constituent eux aussi l'un des moyens de concrétiser le *Projet de structure spatiale* proposé. A l'échelle sous-régionale, leur mise en œuvre permettra de *conforter les spécificités des régions agro-géographiques*. Ils peuvent également être l'occasion de mettre en place un *projet touristique coordonné* en relation avec les pôles et les *points d'appui touristiques identifiés dans la structure spatiale.

Les instruments de l'aménagement réglementaire et d'orientation veilleront à ce que le développement des activités et l'installation d'infrastructures ne mettent pas en péril les potentialités de développement du parc. Le statut de parc naturel ne confère cependant pas à ces territoires un régime de protection particulier. Une information complète doit être donnée à ce propos à tous les acteurs concernés par un projet de parc naturel.

Dans un autre registre, le *contrat de rivière* intervenant à l'échelle du bassin versant peut également être vu comme une possibilité d'organiser et de structurer une vallée. Cette dynamique sera encouragée sur l'ensemble du territoire.

I.3. CONCRETISER LES OBJECTIFS DU SDER GRACE AUX INSTRUMENTS D'AMENAGEMENT, EN PARTICULIER LES REVISIONS DU PLAN DE SECTEUR

L'article 46 du CWATUP précise en substance qu'un certain nombre de conditions doivent être respectées lors des révisions du plan de secteur :

1. L'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation doit être attenante à une zone existante destinée à l'urbanisation; seule l'inscription d'une zone de services publics et d'équipements communautaires, de loisirs destinée à des activités récréatives présentant un caractère dangereux, insalubre ou incommode, d'activité économique industrielle, d'extraction ou d'aménagement différé à caractère industriel peut déroger à ce principe.
2. L'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation ne peut prendre la forme d'un développement linéaire le long de la voirie.
3. L'inscription de nouvelles zones d'activité économique mixte ou industrielle en zone non urbanisable est globalement compensée par la réaffectation de *sites d'activité économique désaffectés dans les cinq ans de l'adoption définitive du plan de secteur. Cette compensation s'effectue à l'échelle de la Wallonie.
4. L'inscription d'une nouvelle zone destinée à l'urbanisation est incompatible avec le maintien d'un périmètre :
 - de remembrement légal de biens ruraux en cours;
 - de prévention de captage;
 - de bien immobilier classé;
 - de protection visé par la législation sur la protection de la nature;
 - de risque naturel prévisible ou de contrainte géotechnique majeure.

On rappellera aussi que, suivant l'article 42 du CWATUP, lorsque la révision du plan de secteur comporte une ou plusieurs zones destinées à l'urbani-

sation⁽¹⁾, il y a lieu de réaliser une *étude d'incidences. Les conditions à respecter pour procéder aux révisions des plans de secteur sont ainsi déjà balisées.

A. Réviser les plans de secteur en s'inscrivant dans la perspective du SDER

Toute révision d'un plan de secteur doit tendre à renforcer la structure de l'espace régional. Elle doit également s'inscrire dans la philosophie qui a guidé l'élaboration du SDER et traduire au mieux les objectifs et les options qu'il contient. Le CWATUP précise d'ailleurs que "le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le schéma de développement de l'espace régional" (art. 22).

Dans cette optique, il convient de rappeler quelques grands principes à respecter pour la révision des plans.

Renforcer la structure spatiale lors de toute révision d'un plan de secteur

Le premier niveau de référence pour la révision des plans de secteur est la structure spatiale définie par le SDER pour l'ensemble de la région.

A un second niveau, ces révisions s'inscriront dans le renforcement de la structure spatiale définie pour les pôles et les aires de coopération transrégionales. Il en sera de même pour les parcs naturels ainsi que pour les aires de coopération dont le développement est préconisé à la mesure I.2.B. Les projets élaborés dans ces cadres constitueront un apport important lors de la révision des plans de secteur.

Quelle que soit l'échelle, les modifications décidées contribueront à renforcer la structure spatiale, ce qui implique de localiser de manière optimale les éléments qui composent cette structure et d'assurer de bonnes relations entre ces éléments.

Gérer le territoire avec parcimonie

Ce principe signifie notamment que les révisions du plan de secteur doivent éviter la dispersion de l'habitat,

⁽¹⁾ Les zones destinées à l'urbanisation sont les zones d'habitat, d'habitat à caractère rural, de services publics et d'équipements communautaires, de loisirs, d'activité économique, d'extraction et d'aménagement différé.

viser à recycler des terrains actuellement à l'abandon (friches urbaines, sites d'activité économique désaffectés, etc.) et veiller à la protection des ressources naturelles du sol et du sous-sol.

Gérer avec parcimonie le patrimoine territorial ne signifie cependant pas qu'il faut adopter une attitude statique et passéiste. Le projet wallon de développement que constitue le SDER propose au contraire d'aller de l'avant, d'accepter le changement et de s'y adapter tout en préservant les spécificités positives de la Wallonie. Ces principes doivent s'appliquer aussi en matière de révision des plans de secteur.

Revoir certaines affectations du plan de secteur

Des situations aujourd'hui dépassées ou inadaptées et des projets non réalisés ont été inscrits au plan de secteur : c'est le cas de certains projets de villages de vacances non aboutis, pour lesquels des zones de loisirs ont été réservées, ou de certains campings implantés en zone inondable ou sensible sur le plan paysager et que l'on envisage aujourd'hui de déplacer. Il en va de même pour certaines entreprises industrielles insérées dans un tissu d'habitat qui ont aujourd'hui cessé leurs activités et risquent d'être remplacées par de nouvelles activités plus dommageables pour les riverains et pour l'environnement.

Les plans de secteur seront révisés de manière à rectifier ces situations. En ce qui concerne les zones de loisirs, il est nécessaire de mener une réflexion globale sur le potentiel d'espace disponible et, le cas échéant, de reprendre en zone non constructible les localisations inadaptées et sensibles sur les plans paysager et environnemental. Pour les zones d'activité économique particulièrement mal localisées, il s'agira soit d'orienter strictement leur réaffectation en autorisant uniquement des activités artisanales ou des PME non polluantes et bien intégrées, soit de prévoir une destination mieux adaptée au contexte : selon le cas, de l'habitat ou, si nécessaire, le retour à une zone non constructible.

Viser un développement durable

Le principe du *développement durable, qui vise à répondre aux besoins actuels sans compromettre les possibilités pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins, est également l'une des valeurs qui doit guider la révision des plans de secteur.

Ainsi faudra-t-il se préoccuper de la *réversibilité de l'usage du sol*, d'aménager le territoire en *régulant le cycle de l'eau* pour garantir un approvisionnement de qualité, de *programmer l'exploitation des ressources naturelles dans le cadre d'un développement durable* et de *protéger et améliorer la qualité des paysages, du patrimoine bâti et du patrimoine naturel*.

Intégrer la dimension environnementale dans la démarche d'aménagement

Dans la procédure de révision des plans de secteur, les études d'incidences prévues par le CWATUP ont précisément pour but d'intégrer la préoccupation environnementale et la recherche d'un cadre de vie épanouissant dans la démarche d'aménagement.

L'élaboration de l'étude d'incidences ne doit pas être considérée comme une simple étape de la procédure de révision. Elle doit au contraire *être étroitement associée à l'élaboration du nouveau plan*.

Au point de départ, l'étude d'incidences devra contribuer, par une analyse de tous les aspects du territoire concerné, à la conception de l'avant-projet de plan. Au stade de cet avant-projet, elle devra procéder à une évaluation des effets ainsi que des incidences probables de la révision proposée et émettre des recommandations pour éliminer ou réduire les incidences négatives décelées. Sur cette base, le projet de révision du plan pourra être amendé.

B. Elaborer et réviser les autres instruments d'aménagement du territoire

Qu'il s'agisse d'élaborer ou de réviser des outils tels que le schéma de structure, le *plan communal d'aménagement, les opérations de rénovation de sites d'activité économique désaffectés, de *rénovation urbaine, de *revitalisation urbaine, etc., il faudra, comme pour les révisions de plans de secteur, viser à conforter la structure spatiale, gérer le territoire avec parcimonie, rechercher un développement durable et intégrer la dimension environnementale afin de procurer aux habitants un cadre de vie épanouissant.

I.4. STRUCTURER LES VILLES ET LES VILLAGES

Du fait de la concentration de personnes et d'activités, les noyaux centraux des villes et des villages jouent un rôle essentiel dans la structuration du territoire. Or, depuis quelques décennies, différents facteurs ont contribué à les déstructurer :

- la dilution de l'urbanisation et son effilochage le long d'axes routiers;
- l'incrustation d'équipements hors échelle dans le tissu d'habitat;
- l'abandon de certains quartiers centraux par une population aisée, partiellement remplacée par une population plus pauvre;
- la dégradation due à la congestion du trafic de voitures.

Aujourd'hui, restructurer ces espaces est devenu une nécessité; les cinq mesures suivantes y contribueront.

A. Renforcer la centralité

Il faut freiner la délocalisation de certaines activités polarisatrices (entre autres les commerces, les services à la population et aux entreprises, les équipements collectifs) vers les périphéries, et au contraire créer les conditions favorables au maintien, voire au redéploiement de ces fonctions dans les cœurs des villes et des villages.

Parmi ces conditions, il faut en souligner trois.

*Protéger les fonctions faibles
par rapport aux fonctions fortes*

Des problèmes naissent parfois entre fonctions lorsque l'une d'entre elles devient dominante au point de déstabiliser les autres. Il peut s'ensuivre des mécanismes d'exclusion et une évolution vers la monofonctionnalité. En cette matière, les autorités locales et régionales ont à prévoir les moyens pour maîtriser ces processus d'exclusion et doivent anticiper les risques de déstabilisation qui affaiblissent l'attractivité du centre. On veillera notamment à protéger les fonctions faibles telles que le logement ou le commerce de proximité, susceptibles d'être exclues par la spéculation immobilière, et à empêcher la formation de quartiers monofonctionnels.

Assurer de bonnes conditions d'accessibilité

Bon nombre de fonctions centrales réclament une excellente accessibilité. Pour éviter leur exode en dehors des villes, il faut assurer de bonnes conditions d'accès en ciblant les modes de transport les plus appropriés. Les études de circulation et de déplacement devront comprendre des mesures pour optimiser l'accessibilité depuis l'extérieur, mais également pour organiser une mobilité interne compatible avec la qualité de vie des usagers et habitants. **Les différents plans de mobilité et de déplacement constituent à cette fin des instruments privilégiés.** Le centre étant d'abord un lieu de rencontre et d'échange, on y privilégiera la marche à pied, le vélo et les transports en commun; la circulation automobile et le parcage seront organisés et gérés pour soutenir la vitalité du centre. La structuration de l'espace et des modes de transport devra assurer une accessibilité réelle des personnes à mobilité réduite de manière à favoriser leur intégration sociale.

Améliorer l'aménité des espaces publics

La qualité de l'aménagement des rues et des places, tant dans les villages que dans les villes, contribue au maintien et au développement des fonctions des centres. Il s'agit de poursuivre les efforts de rénovation et de revitalisation déjà réalisés et d'optimiser les expériences de management des centres des villes initiées par le Gouvernement wallon afin de rendre une nouvelle attractivité aux noyaux centraux.

Les obstacles aux déplacements des personnes à mobilité réduite seront progressivement supprimés et des cheminements accessibles seront réalisés.

B. Densifier l'urbanisation

Pour éviter la dispersion de l'habitat et renforcer les villes et les villages, il est nécessaire d'accroître la densité de l'urbanisation et particulièrement autour de lieux centraux : ceux-ci permettent en effet d'offrir une variété d'activités dans un espace restreint, facilitent l'organisation de services et de moyens de transports performants, économisent l'espace et réduisent les coûts d'équipement.

Promouvoir une densification équilibrée

Le territoire doit donc être structuré de manière à concentrer les activités et les logements dans les lieux

suffisamment denses, tout en respectant les caractéristiques urbanistiques des centres anciens.

La densification concerne aussi la fonction résidentielle. Différents moyens seront mis en œuvre pour accroître les possibilités de logement dans les centres, entre autres la construction sur des terrains non encore bâtis, la réduction de la taille des parcelles, la réoccupation de logements vides, la réaffectation de bâtiments désaffectés, la requalification des chancres et des friches urbaines. Cette densification ne peut cependant nuire à la qualité de vie, notamment en ce qui concerne les intérieurs d'îlots. Il est indispensable d'améliorer en même temps la qualité et la diversité des logements et la convivialité des espaces publics et privatifs pour attirer de nouveaux habitants.

Dans les villages, on évitera l'urbanisation en ruban le long des routes; on lui préférera l'organisation d'ensembles structurés autour du centre ainsi qu'une densification de celui-ci en harmonie avec les caractéristiques locales.

C. Articuler le centre et les quartiers tout en structurant ceux-ci

La structuration du territoire appelle aussi des actions différenciées dans les quartiers péricentraux.

Les quartiers entourant le noyau central seront structurés en complémentarité avec celui-ci, sans entrer en concurrence mais en affirmant le rôle spécifique de chacun. Les réseaux de communication, avenues, rues et places, itinéraires piétonniers et cyclables participeront à la structuration des quartiers ainsi qu'à leur articulation avec le centre.

Sur le plan spatial, les quartiers doivent être conçus comme des ensembles cohérents qui apparaissent comme tels lorsque l'on parcourt l'habitat.

Les pôles en formation dans les banlieues des grandes villes devront être renforcés. On sera toutefois attentif à ce qu'ils ne provoquent pas une déconcentration du noyau central mais développent plutôt des spécificités complémentaires à celui-ci.

Dans les quartiers périphériques, on concentrera les équipements de base (commerces, services et équipements de proximité) autour d'un espace central de façon à créer des pôles locaux d'animation. Il s'agit de veiller à ce que chaque quartier dispose des équipements essentiels.

D. Encourager la mixité raisonnée des activités

La mixité se trouve au centre de la réflexion sur la structuration de l'espace parce qu'elle apparaît comme une condition nécessaire à la vitalité des noyaux d'habitat tout en n'étant pas exempte de nuisances.

Dans les centres, on privilégiera une mixité sélective des activités en assurant leur compatibilité et, de préférence, leur complémentarité. En particulier, on favorisera la mixité des activités économiques et des logements tant publics que privés en veillant à assurer à chacune de ces fonctions des conditions de développement satisfaisantes. On favorisera aussi la présence d'équipements culturels de proximité (salles de quartier, maisons de village, foyers culturels, etc.) au sein de l'habitat.

Dans certains cas, on préférera la constitution de petites zones spécialisées pour éviter les nuisances (quartiers de bureaux, d'administration, d'activité économique, etc.); mais celles-ci resteront de petite taille et seront intégrées dans la structure afin qu'une mixité soit recréée à une échelle spatiale supérieure au sein de secteurs urbains.

Là où de vastes zones urbaines sont à restructurer fondamentalement, une réflexion globale sera menée afin d'y promouvoir les fonctions adéquates et complémentaires avec les activités existantes.

E. Rendre la *structure spatiale plus lisible

L'aménagement des espaces publics contribuera à différencier les zones centrales et périphériques; une hiérarchisation fonctionnelle et visuelle des voiries peut en effet contribuer à une meilleure lisibilité de la structure. Il s'agit aussi de rechercher un agencement spatial convivial et de ponctuer certaines perspectives par des repères visuels.

Les entrées d'agglomération constituent elles aussi des éléments significatifs de l'espace bâti; à ce titre, elles doivent être requalifiées. On marquera également les entrées de villes et de villages par des éléments visuels permettant l'orientation; on recomposera progressivement les principaux axes du réseau par un traitement du bâti et des plantations.

Les limites entre les quartiers devront être davantage marquées, aussi bien par des espaces publics différenciant les ambiances urbaines que par les caractéristiques du bâti. On veillera à composer la frange de l'urbanisation en la distinguant de l'espace ouvert; les limites d'agglomération devront être traitées dans un souci d'inscription de l'habitat dans le paysage.

I.5. GERER LE TERRITOIRE AU QUOTIDIEN DE MANIERE A LE STRUCTURER

La structuration du territoire se réalisera par la mise en œuvre du Projet de structure spatiale du SDER, mais elle dépend aussi de décisions appropriées et cohérentes prises au quotidien.

Six mesures seront prises à cet effet :

- A. mettre en place des instruments d'observation des mutations spatiales;
- B. évaluer régulièrement les outils;
- C. définir des modes d'intervention appropriés;
- D. développer une politique foncière;
- E. cibler l'attribution des moyens publics pour réduire les inégalités spatiales;
- F. mettre en place des mécanismes de péréquation financière.

A. Mettre en place des instruments d'observation des mutations spatiales

Indépendamment de l'évaluation de la mise en œuvre du SDER, il est nécessaire de rassembler et de tenir à jour de manière systématique un certain nombre de données qui permettront d'appréhender correctement les phénomènes spatiaux, d'analyser les évolutions qui se produisent et de déceler l'émergence de besoins nouveaux et de nouvelles pratiques.

La collecte et la gestion de ces données s'inscrivent naturellement dans les missions de l'Observatoire de l'habitat. Celui-ci aura notamment pour tâches :

- **d'identifier les données nécessaires** pour évaluer l'état de l'aménagement du territoire, de générer et collecter ces données et d'organiser leur mise à jour régulière;
- **d'analyser l'évolution de la situation** sur base de ces données et d'investigations spécifiques, afin de mettre en évidence les problèmes qui se posent et de suggérer des remèdes appropriés;
- d'observer et de mettre en évidence de **nouveaux besoins** et de **nouvelles pratiques** afin d'envisager la manière d'y apporter des réponses ou de procéder aux correctifs nécessaires.

Les résultats de ces investigations seront largement **diffusés** pour sensibiliser tous les acteurs intervenant sur l'espace.

B. Evaluer régulièrement les outils

Une évaluation régulière des différents outils d'aménagement normatif et opérationnel, ainsi que d'autres instruments ayant des retombées spatiales (règlement rural, *développement rural, plans de mobilité, contrats de rivière, etc.), permettra d'estimer leurs effets sur l'aménagement et la gestion du territoire.

Suivant le bilan que cette évaluation permettra de dresser, il conviendra, le cas échéant, d'apporter des correctifs à ces outils, d'en supprimer ou d'en créer de nouveaux.

C. Définir des modes d'intervention appropriés

Aménager le territoire au quotidien en ayant pour objectif que chaque acte renforce sa structure implique notamment de prendre des décisions appropriées en matière de permis et d'adopter une attitude de gestionnaire actif.

Prendre des décisions appropriées en matière de permis

Trop souvent, dans l'examen des permis d'urbanisme et de lotir, on se limite à une analyse administrative et juridique des dossiers. Cette étape, qui consiste à prendre des décisions conformes à la réglementation et aux procédures en vigueur, est bien entendu indispensable.

Dans bien des cas cependant, on ne peut se contenter de ce type de traitement. Il faut **procéder à un examen approfondi du projet sur les plans planologique et urbanistique, de manière à évaluer son adéquation avec le contexte et la structure dans lesquels il s'inscrit.**

L'examen d'un dossier portera notamment sur :

- l'adéquation de la localisation de la fonction par rapport à la structure dans laquelle elle s'insère;
- l'accessibilité du lieu, notamment des équipements publics et des activités engendrant de

nombreux déplacements de personnes ou de marchandises;

- l'inscription correcte de la construction ou du lotissement dans le tissu bâti et dans le paysage;
- l'articulation des voiries (pour le trafic automobile et le trafic lent) prévues dans les projets de lotissement par rapport au réseau et au système de circulation;
- les incidences du projet sur l'environnement.

Pour faciliter l'examen de ces demandes, on précisera le contenu de la notice des incidences sur l'environnement.

Au niveau communal, l'existence d'un schéma de structure constitue un outil efficace d'aide à la décision en cette matière.

Contrôler et orienter les implantations d'équipements de grande envergure

L'examen des demandes d'implantation d'infrastructures de grande envergure telles que des complexes commerciaux, des équipements de loisirs de grande taille, des infrastructures de "tourisme de masse", etc. se fera en regard des principes énoncés ci-avant.

En ce qui concerne les projets commerciaux, de services, d'équipements ou de loisirs, il convient d'assurer leur bonne insertion dans la structure urbaine afin de ne pas déformer les pôles. On privilégiera en outre l'implantation de ces équipements dans les sites bénéficiant d'une bonne accessibilité en transport en commun. On veillera enfin à une bonne intégration des bâtiments sur les plans urbanistique et paysager.

Les grands équipements de tourisme se localiseront à proximité des zones déjà fréquentées (vallées et pôles d'appui touristiques) jouissant d'une bonne accessibilité afin d'éviter leur dispersion sur tout le territoire. On choisira de manière préférentielle des sites bien desservis par les transports en commun pour encourager d'autres modes de déplacements que l'automobile.

Pour les infrastructures de tourisme comme pour les équipements de loisirs de plein air, il s'agira d'être attentif à ne pas autoriser de nouvelles implantations ou des extensions d'infrastructures dans les zones sensibles du point de vue naturel, paysager et patrimonial, sur des terres agricoles de grande valeur, dans des zones de protection de captages, à des endroits présentant des risques naturels ou technologiques majeurs, etc. Les implantations nouvelles seront correctement intégrées dans le contexte tant du point environnemental que par rapport aux habitants et aux activités locales.

Adopter une attitude de gestionnaire actif

Gérer un patrimoine territorial nécessite de définir une stratégie pour son aménagement.

A cette fin, et à toutes les échelles spatiales, un certain nombre de principes seront respectés pour mieux aménager et structurer le territoire :

- **renforcer l'attractivité des villes** les plus touchées par la *désurbanisation;
- **éviter la dispersion des activités** et le mitage des zones rurales;
- établir une **programmation de l'urbanisation dans le temps et dans l'espace**, en particulier pour les zones d'aménagement différé;
- organiser une **mixité adéquate des fonctions** de manière à assurer leurs complémentarités et à réduire les déplacements;
- **éviter les doubles emplois** et les concurrences stériles;
- gérer le sol avec une **parcimonie** réfléchie et assurer autant que possible la **flexibilité** d'usage des bâtiments et la **réversibilité** des affectations du sol;
- rechercher partout la **qualité des espaces publics** et l'harmonie des espaces bâtis;
- éviter ou réduire le plus possible les **incidences négatives pour l'environnement**.

En ce qui concerne en particulier la problématique des déplacements, il faut :

- **intégrer cette problématique dans les choix de localisation**, notamment en fonction d'une bonne accessibilité par les transports en commun aux équipements, services et activités économiques générant d'importants flux de circulation;
- **hiérarchiser les voiries** en tenant compte de leur fonction pour l'écoulement du trafic et en fonction des activités riveraines;
- privilégier systématiquement la possibilité de se déplacer **à pied et à vélo** dans de bonnes conditions de sécurité;
- **organiser le système de transport** en attribuant à chaque mode de déplacement la place qui lui revient et en favorisant leur accès aux personnes handicapées.

Pour gérer ainsi le territoire, on aura recours avec discernement aux différents outils disponibles : outils d'aménagement normatif et opérationnel, plans de circulation et de mobilité, programme communal de développement rural, *plan communal d'environnement et de développement de la nature, etc.

Les gestionnaires des territoires mettront en œuvre cette stratégie à travers tous les actes d'aménagement et inciteront les pouvoirs publics et privés ainsi que les particuliers à y participer.

D. Développer une politique foncière

Certaines communes wallonnes font l'objet d'une pression foncière telle que l'acquisition de terrains à bâtir ou la location de logements est désormais hors de portée des revenus modestes.

Loin de résulter de la rareté des terrains à bâtir, cette situation est généralement la conséquence de la rétention foncière, phénomène spéculatif qui consiste pour un propriétaire à garder en portefeuille ses biens immobiliers dans l'attente d'une augmentation des prix.

Pour combattre la spéculation, diverses mesures existantes devront être mises en œuvre :

- les communes, les sociétés de logement de service public et les régies foncières seront encouragées à *agir massivement sur l'offre de terrains à bâtir*;
- le recours au **droit de préemption* et aux dispositions foncières prévues pour les **zones d'initiales privilégiées de type 1* sera également encouragé;
- les contraintes administratives des *régies foncières* seront allégées en sorte qu'elles puissent jouer un rôle plus actif et plus dynamique dans la régulation des marchés.

Un autre problème se pose dans les zones d'activité économique où des terrains sont "gelés" dans un but spéculatif, ce qui oblige à prévoir l'extension des zones existantes ou la mise en œuvre de nouvelles zones.

Ces zones d'activité économique étant le plus souvent gérées par des instances publiques, ces dernières assortiront la vente de terrains de l'*obligation de réaliser les constructions dans un délai donné*, sous peine de devoir restituer le terrain.

D'autres formules permettant un meilleur contrôle de l'usage du sol, comme le bail emphytéotique ou la vente à **réméré*, seront appliquées. Ces techniques peuvent d'ailleurs être étendues à d'autres situations lorsque des instances publiques sont propriétaires du sol.

Un autre problème foncier se rencontre également lorsqu'on est en présence d'un parcellaire fort découpé et entremêlé dans un tissu bâti, ce qui rend l'élaboration d'un projet urbanistique de qualité particulièrement complexe, voire impossible. Le *remembrement des biens* peut s'avérer dans ce cas une technique appropriée; elle est pratiquement inusitée, alors que les dispositions prévues pour les plans communaux d'aménagement envisagent explicitement cette possibilité. Cette technique doit être bien maîtrisée et la Région aidera les communes à la mettre en œuvre.

Par ailleurs, les pouvoirs publics mèneront une stratégie sur le plan foncier en vue d'*acquérir, à des en-*

droits propices, des terrains destinés à réaliser des équipements publics. Cette pratique permettra d'éviter d'édifier ces équipements dans des endroits inappropriés par rapport à la structure spatiale. Le *droit de préemption* est une technique particulièrement adaptée à cet objectif d'acquisition de terrains.

De manière plus générale, on constate que la disponibilité foncière constitue très fréquemment un problème majeur lorsqu'il s'agit de mener des opérations de restructuration, même d'une envergure réduite. Des techniques particulières (expropriation, relotissement, remembrement, exercice du droit de préemption, bail emphytéotique, vente à *réméré*, etc.) ou d'autres à définir seront mises au point et appliquées pour apporter une solution rapide à ce type de situation.

Enfin, une réflexion sera menée en collaboration avec le niveau fédéral sur la possibilité de mettre en œuvre de nouveaux mécanismes permettant de pratiquer une politique foncière à l'échelle régionale, notamment dans le cadre des révisions des plans de secteur.

E. Cibler l'attribution des moyens publics pour réduire les inégalités spatiales

Actuellement, l'attribution des aides apportées par la Région pour des travaux ou des opérations d'aménagement s'effectue souvent en ordre dispersé et ne produit pas toujours les résultats escomptés ou les effets d'entraînement attendus. De plus, les aides ne sont pas nécessairement accordées de manière à réduire les inégalités spatiales, précepte préconisé dans la philosophie du SDER.

D'autre part, lorsqu'il s'agit de réaliser des projets quelque peu complexes qui nécessitent l'appel à plusieurs sources de financement, le montage financier s'avère très laborieux et occasionne parfois des retards considérables, ou rend le projet irréalisable.

L'attribution des moyens publics doit donc prendre d'autres formes, plus efficaces qu'actuellement.

Ainsi, une partie des moyens dont dispose la Région doit être dévolue à des *opérations prioritaires d'aménagement ou de protection de l'environnement dans le cadre du développement durable*, impliquant dans certains cas l'intervention de plusieurs sources de financement.

Ces opérations prioritaires et leurs financements devront *viser le renforcement de la structure spatiale*. Elles porteront par exemple sur des zones défavorisées à restructurer (voir la mesure I.6.A.), mais concerneront aussi des projets particulièrement porteurs pour le développement régional ou des projets-pilotes pouvant servir d'exemple.

Des aides seront attribuées de manière prioritaire, sous forme contractuelle ou de partenariat, lorsque plusieurs acteurs se seront mobilisés pour mettre en œuvre des projets rencontrant les objectifs définis dans le SDER.

F. Mettre en place des mécanismes de péréquation financière

La recherche de formules de *péréquation financière entre collectivités locales s'impose en vertu du principe de cohésion économique et sociale, conformément à la philosophie du SDER.

En effet, les mécanismes de redistribution des ressources entre les collectivités locales ne correspondent pas nécessairement aux charges que celles-ci doivent supporter et ne permettent pas le partage des retombées des initiatives communes. Certaines communes-centres d'agglomération, par exemple, sont confrontées à la diminution et à la paupérisation de leur popu-

lation, donc à l'amoindrissement de leurs ressources. Parallèlement, elles doivent faire face à un accroissement des missions liées à leur rôle central au bénéfice non seulement de leurs habitants mais aussi, et parfois surtout, de ceux de la périphérie.

Ces déséquilibres dont les conséquences nuisent à la structure spatiale peuvent être combattus par la mise en place de nouveaux dispositifs de péréquation financière à une échelle sous-régionale. Des dispositifs de ce type existent depuis longtemps déjà dans certains pays voisins. Ils peuvent s'appuyer sur une base légale ou être de type volontaire et contractuel.

De tels mécanismes de péréquation locale permettront aux communes associées au sein d'une même aire de coopération (voir la mesure 1.2.B.) de mettre en commun certaines de leurs ressources et d'en répartir le produit en fonction des charges et des capacités de chacune.

I.6. APPORTER DES SOLUTIONS ADAPTEES AUX SITUATIONS DEGRADEES

Cette option stratégique concerne les interventions dans des zones dégradées et l'élimination des sites d'activité économique désaffectés et des chancres.

A. Restructurer les zones fortement dégradées

On vise ici les quartiers urbains fortement dégradés et les grandes zones d'activité économique désaffectées nécessitant une restructuration en profondeur.

Zones urbaines fortement dégradées

Une **priorité sera accordée aux zones d'initiatives privilégiées** de types 2, 3 et 4 visées par le § 3 de l'article 174 du CWATUP.

Il s'agit :

- des zones nécessitant une requalification des noyaux d'habitat. Elles concernent les quartiers dont la dégradation progressive entraîne la désertion des lieux par la population;
- des zones nécessitant un développement global du quartier, où doivent être menées des politiques intégrées de revitalisation. Sont concernés des quartiers où la composition de la population, associée à une faible qualité de l'habitat, génère des problèmes sociaux;
- des zones de cités sociales à requalifier abritant une population posant des problèmes sur le plan social.

Les critères de définition de ces zones d'initiatives privilégiées seront régulièrement revus et adaptés afin de répondre à l'évolution du contexte local.

Les opérations de réhabilitation et de restructuration entamées depuis quelques années seront poursuivies et intensifiées en fonction des possibilités financières de la Région; une **programmation dans le temps** sera établie.

D'autres zones urbaines ou noyaux d'habitat, qui n'entrent pas dans les critères de définition des zones d'initiatives privilégiées, présentent un aspect fortement dégradé ou sont pratiquement à l'état d'abandon (rue commerçante délaissée, îlot coupé ou entouré par de grandes infrastructures routières, quartier proche de sources de forte pollution, etc.).

Des actions appropriées seront menées dans ces quartiers, en tenant compte de leur localisation et de leur état de dégradation. Il pourra s'agir d'un arasement et de la réalisation de plantations, d'une démolition suivie d'une reconstruction, d'une opération de rénovation ou de revitalisation urbaine, etc.

On établira un inventaire de ces zones dégradées ou presque abandonnées et on définira une stratégie globale d'assainissement et une programmation des opérations dans le temps. Priorité sera donnée aux zones insérées dans le tissu urbain et entraînant des effets néfastes sur la structure urbaine.

Sites d'activité économique désaffectés

L'assainissement et la rénovation des sites d'activité économique désaffectés doivent être poursuivis, notamment par le biais des *sites d'intérêt régional tel que prévu à l'article 182 du CWATUP. Dans ce cadre, le Gouvernement wallon a reconnu une soixantaine de sites pour lesquels des opérations d'assainissement et de reverdurisation sont entreprises. Les mesures d'intervention prévues dans ce cas représentent un progrès notable par rapport à la législation antérieure.

A certains endroits, l'abandon d'un site d'activité économique a entraîné, par un effet "boule de neige", le déclin de zones d'habitat qui s'étaient édifiées à proximité et le départ d'activités telles que commerces, HORECA, activités économiques et services divers. Cela s'est produit par exemple lors de la fermeture de certains charbonnages ou d'entreprises occupant une main-d'œuvre nombreuse. Certaines zones sont ainsi fortement sinistrées et doivent faire l'objet d'une restructuration profonde.

Une fois ces zones identifiées, les opérations d'assainissement et de rénovation des sites d'activité économique doivent largement déborder leur périmètre. Après avoir bien cerné les différents problèmes qui se posent et défini un projet de restructuration global, il faudra **mener des opérations de grande ampleur**, comme cela se pratique dans certains pays, **visant à remodeler complètement la zone et à la revaloriser**. De telles opérations nécessitent la collaboration de nombreux acteurs publics et privés et des interventions transversales. C'est une manière d'enrayer la pratique de la "terre brûlée" et de rehausser l'image de certaines parties de la Wallonie.

A court terme, une ou plusieurs **opérations-pilotes** seront menées pour mettre au point la meilleure ma-

nière de pratiquer, notamment sur le plan foncier et pour ce qui concerne la mobilisation des moyens humains et financiers.

B. Eliminer systématiquement les chancres pour valoriser l'image de la Wallonie

La Wallonie se caractérise à certains endroits par des chancres de nature diversifiée : petits sites d'activité économique désaffectés, carrières abandonnées, immeubles vides ou délabrés, caravanes et cabanons délaissés, installations techniques inutilisées, etc. Ces chancres altèrent considérablement le cadre de vie des habitants et donnent une image particulièrement négative de la région.

Des actions radicales seront menées pour les éliminer ou les réaffecter. **Les pouvoirs publics ont à donner l'exemple** en s'occupant tout d'abord des sites dont ils sont propriétaires et en exigeant la même attitude des organismes sur lesquels ils ont autorité.

Différents moyens seront mis en œuvre pour éliminer ces sites lorsqu'ils appartiennent à des propriétaires privés :

- après une mise en demeure d'éliminer ces chancres, recourir aux mécanismes de taxation prévus à cet effet par les dispositions décrétales;
- faire procéder davantage à des démolitions pour cause d'insalubrité;
- procéder à des expropriations pour cause d'utilité publique;
- faire appliquer les dispositions de remise en état prévues dans les permis d'exploiter;
- appliquer les différentes réglementations avec plus de fermeté;
- mener des actions de sensibilisation auprès des propriétaires.

Les revenus provenant de taxes qui seront levées par la Région wallonne alimenteront le fonds d'aménagement opérationnel prévu par l'article 183 du CWATUP.

C. Adapter les interventions à la nature des problèmes rencontrés

Différentes situations nécessitent des mesures adaptées.

Entrées d'agglomérations

De nombreuses entrées de villes ou de villages, particulièrement le long de routes fortement fréquentées, présentent un aspect hétéroclite en raison de la multiplication de bâtiments banalisés abritant des commer-

ces, des garages, de l'artisanat, etc., de la présence d'entrepôts, voire de l'existence de dépôts à ciel ouvert; de plus, la publicité y est souvent envahissante.

A court terme, des mesures seront prises pour améliorer l'aspect visuel de ces entrées d'agglomération par des plantations, par un traitement uniforme des abords, par l'application du règlement régional d'urbanisme relatif aux enseignes et dispositifs de publicité, etc.

A l'avenir, il faudra manifester plus d'exigences en ce qui concerne l'aspect des constructions et de leurs abords et la publicité aux entrées des agglomérations. Il est préférable de regrouper ces divers équipements et services dans des zones bien aménagées et correctement intégrées dans le paysage.

Sites touristiques dégradés

Certaines zones à grande fréquentation touristique et de loisirs présentent un aspect dégradé notamment du fait de la vétusté des infrastructures ou de l'incohérence de leur aménagement en fonction de leur attrait. D'autres sont particulièrement mal intégrées dans leur contexte : certains sites de vallées touristiques ou d'autres régions à grande fréquentation ont été peu dénaturés sur le plan paysager par la présence d'équipements et d'installations touristiques mal intégrés et particulièrement visibles depuis des points de vue remarquables. Ces implantations ont parfois été réalisées dans les fonds de vallées en zone inondable. Par ailleurs, des zones de loisirs et de tourisme se sont progressivement dégradées suite à une occupation permanente par des populations défavorisées.

En concertation avec les différents acteurs concernés, diverses mesures seront prises notamment pour les installations mal intégrées sur le plan paysager ou implantées dans des zones inadéquates. Ainsi, il sera indispensable de coordonner les politiques régionales concernées pour prévoir des mesures en vue d'assurer le relogement des personnes installées de manière permanente dans les campings ou les parcs résidentiels.

Vallées à requalifier

Certaines parties de vallées (Meuse, Vesdre...) ont malheureusement été dénaturées par des interventions inappropriées (certains ouvrages routiers, des constructions mal intégrées, un mobilier urbain inadapté, etc.) ou sont marquées par la présence de sites et de bâtiments industriels désaffectés ou délabrés. Dans les zones à forte pression touristique, on trouve aussi, comme on vient de l'évoquer, des campings ou des villages de vacances mal implantés et mal intégrés qui participent à la dégradation paysagère de ces sites.

Des plans d'ensemble de requalification seront dressés afin d'apporter des solutions satisfaisantes et cohérentes aux problèmes rencontrés. Ces opérations seront menées avec un souci de dialogue constructif entre les acteurs concernés; on recourra par exemple à un outil du type "contrat de rivière". Après avoir établi un plan d'ensemble pour revaloriser la vallée, on éliminera les chancre et on procédera à des plantations visant à améliorer de façon cohérente le paysage. On définira des règles urbanistiques pour l'ensemble de la vallée et les aménagements futurs devront être de grande qualité.

II. INTEGRER LA DIMENSION SUPRAREGIONALE DANS LE DEVELOPPEMENT SPATIAL DE LA WALLONIE

*Trois options ont été retenues
pour intégrer la dimension suprarégionale
dans le développement spatial de la
Wallonie.*

Il s'agit :

- II. 1. d'améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial;*
 - II. 2. d'affirmer la Wallonie comme partenaire;*
 - II. 3. d'assurer une participation active et efficace aux dynamiques suprarégionales de développement territorial.*
-

II.1. AMELIORER L'OUVERTURE DE LA WALLONIE SUR SON CONTEXTE SPATIAL

A. Améliorer la perception des enjeux territoriaux d'échelle suprarégionale

Une bonne perception des enjeux suprarégionaux est d'autant plus nécessaire que les initiatives de coopération se multiplient, et qu'elles associent parfois de nombreux partenaires ayant des motivations différentes.

L'intérêt croissant pour le concept de développement territorial permet d'espérer une évolution favorable dans ce domaine. Le gouvernement wallon a par exemple mis sur pied une "conférence permanente du développement territorial". Présentée comme un outil d'évaluation et de prévision, cette "conférence" regroupe des centres de recherches et d'études spécialisés en aménagement du territoire des universités et des représentants de plusieurs services administratifs dont les compétences ont un caractère spatial. Cette initiative se justifie bien sûr d'abord à l'échelle régionale, mais elle s'inscrit aussi dans une perspective plus large, celle de la mise en place de l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen (*ORATE). L'ORATE, en voie de constitution, est un organe technique associant les Etats membres de l'Union européenne et appelé à jouer un rôle important dans l'élaboration de la politique spatiale européenne. Sa composante belge, et en particulier wallonne, permettra d'*assurer un suivi permanent de l'évolution du contexte suprarégional et de mieux percevoir les implications de ce contexte pour la Région*. Elle permettra aussi une participation plus active et plus constante de la Wallonie à ce contexte.

B. Etendre la dynamique spatiale suprarégionale à l'ensemble de la Wallonie

Les choix faits en faveur du développement des composantes spatiales de portée suprarégionale - comme les *aires métropolitaines (transfrontalières) et les zones d'*eurocorridors évoquées dans le *Projet de structure spatiale - doivent, pour être acceptés, avoir un impact positif pour l'ensemble de la Wallonie. Cette exigence implique de *redistribuer équitablement les retombées positives* des efforts qui seront consentis,

de façon à en faire profiter l'ensemble de la population. Il est donc nécessaire d'imaginer des mécanismes de diffusion de la dynamique suprarégionale sur l'ensemble du territoire (voir la mesure I.2.B.).

Cette diffusion nécessite d'envisager non seulement le développement des zones qui jouent un rôle direct au niveau suprarégional, mais aussi de chercher à valoriser les ressources humaines et les potentialités du reste du territoire dans une optique de complémentarité. La définition d'un nouveau partenariat villes - campagnes, considérée comme un thème de réflexion au niveau européen, s'inscrit notamment dans cette perspective.

Un autre moyen de favoriser la diffusion de la dynamique est d'améliorer la "capillarité" des réseaux de transports et de télécommunications.

On peut songer également à la mise en œuvre de mécanismes financiers compensatoires.

Ce type d'approche, basée sur la sélectivité et la complémentarité, devra notamment inspirer les actions d'aménagement du territoire inscrites dans les programmes de politique régionale qui seront élaborés dans le cadre des *Fonds structurels; il convient de noter que le projet de règlement relatif à la programmation des Fonds structurels pour la période 2000-2006 accorde, au sein de l'initiative communautaire cofinancée par le FEDER, une place prépondérante aux actions d'aménagement du territoire.

C. Appliquer le principe de *subsidiarité

La participation des acteurs de tous les niveaux à la mise en œuvre des choix spatiaux opérés doit être prévue et encouragée. Il est donc nécessaire de *proposer au niveau régional un cadre clair et bien défini, à l'intérieur duquel les collectivités locales disposeront d'une marge de manœuvre adéquate* pour ce qui concerne la concrétisation. Il s'agit ici d'appliquer le principe de *subsidiarité, qui constitue l'un des fondements des démarches européennes.

En outre, il faut bien entendu que les *moyens* correspondants soient alloués à ces collectivités locales.

II.2. AFFIRMER LA WALLONIE COMME PARTENAIRE

A. Identifier les domaines d'intérêt commun avec les partenaires possibles au niveau suprarégional

Du fait de sa position quelque peu marginale (absence de grand *pôle de niveau européen), la Région wallonne est exposée au risque de voir le contexte suprarégional uniquement comme une opportunité à exploiter, une source d'avantages à capter. Cette attitude passive apparaît de plus en plus irréaliste dans le contexte de concurrence actuel, d'autant plus que la Wallonie n'est pas incontournable, comme le montrent certains développements récents en matière d'axes de communications ou de ressources en eau potable.

Pour s'affirmer davantage comme partenaire, la Région doit analyser précisément ce que le contexte suprarégional peut lui procurer mais aussi *ce qu'elle peut lui apporter*, l'objectif étant que la coopération territoriale apporte une plus-value à chacun des partenaires.

La Région wallonne peut également, comme le font ses voisins, prendre l'initiative de susciter ou de solliciter des coopérations suprarégionales lorsque cela s'avère judicieux.

B. Traduire la volonté de participer au contexte suprarégional dans la structure spatiale régionale

Prendre en compte les facteurs suprarégionaux dans la structure spatiale régionale, comme cela a été proposé dans la deuxième partie, ne signifie pas se soumettre à des schémas imposés de l'extérieur. Il s'agit au contraire de développer une attitude active et constructive visant tout d'abord - et c'est bien là l'objet du SDER - à *disposer d'un projet spatial wallon* clair, crédible et tenant compte des données suprarégionales, et ensuite à *faire accepter ce projet dans les enceintes suprarégionales* (y compris au niveau fédéral). Jusqu'à présent, la Wallonie a sans doute été

trop passive dans ce domaine, ce qui a pu donner l'impression qu'elle ne voit pas l'avantage de s'impliquer et qu'elle n'a pas d'intérêts à faire valoir à l'échelle suprarégionale.

C. Concentrer les moyens sur les enjeux essentiels

Il est indispensable, compte tenu des moyens disponibles, de se concentrer en priorité sur ce qui est essentiel dans une perspective d'avenir. Il s'agit notamment des *grandes orientations du développement spatial au niveau européen*, et tout particulièrement du *SDEC (Schéma de développement de l'espace communautaire européen), étant donné que ce document aura une influence sur plusieurs politiques européennes, notamment les Fonds structurels.

La participation au programme *INTERREG II C relatif à l'Aire métropolitaine nord-ouest (*AMNO) représente également une opportunité majeure à saisir, d'autant plus que la Wallonie y est un des partenaires dont la quote-part financière est la plus élevée. L'élaboration d'une "vision spatiale" pour l'ensemble de l'AMNO constitue une occasion unique de faire valoir le point de vue wallon, qui doit être solidement fondé. Le SDER constitue à cet égard une pièce indispensable qui servira de base pour soutenir les positions de la Région wallonne notamment en ce qui concerne les problématiques des eurocorridors et des aires métropolitaines.

On notera également que la portée réelle des enjeux suprarégionaux n'apparaît pas toujours immédiatement. Par exemple, alors que les enjeux de la coopération Sarre-Lor-Lux en aménagement du territoire pourraient de prime abord apparaître comme des enjeux transfrontaliers d'échelle locale (organisation des transports, *parcs naturels, etc.), on peut y voir aussi un enjeu de portée régionale, à savoir la constitution d'une aire métropolitaine qui conditionne elle-même le développement de l'eurocorridor nord-sud. Dans une perspective à long terme, les implications d'une telle coopération concernent donc l'ensemble de la Wallonie.

II.3. ASSURER UNE PARTICIPATION ACTIVE ET EFFICACE AUX DYNAMIQUES SUPRAREGIONALES DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

A. Mobiliser des moyens pour participer aux initiatives sur le plan suprarégional

Même si les moyens financiers constituent toujours une contrainte importante, les moyens envisagés ici concernent surtout les ressources humaines. Il s'agit, dans les services s'occupant des questions liées au développement spatial, de *définir une ligne de conduite claire et ferme et des priorités*, et de *mettre en place des mécanismes et des procédures assurant une bonne communication et une bonne coordination*.

Ces aspects sont d'autant plus importants que la cohérence joue un rôle primordial dans le contexte suprarégional. Les positions prises dans les différentes enceintes doivent être cohérentes entre elles, de même que les décisions des différents niveaux d'intervention et des différents secteurs (cohérence entre les choix d'aménagement et les programmes élaborés dans le cadre des Fonds structurels européens par exemple). L'ensemble des décisions doit également être cohérent dans le temps.

Cette démarche peut se concrétiser pour les pôles majeurs par une participation plus active aux réseaux de villes européennes dont certains offrent des échanges d'informations et d'expertises.

B. Renforcer les contacts avec les autres Régions belges

Des *contacts réguliers avec les Régions flamande et bruxelloise*, centrés sur la problématique du développement spatial, permettront de faire face dans de meilleures conditions et avec davantage de pertinence aux attentes et aux exigences du contexte suprarégional. Ils permettront en même temps de progresser dans certains domaines où les intérêts des trois Régions sont liés (en matière de mobilité ou de gestion des eaux par exemple).

La future composante belge de l'*ORATE pourrait être vue comme l'embryon d'un cadre permanent plus polyvalent favorisant les contacts entre les Régions belges sur les questions de développement territorial.

C. Promouvoir les coopérations associant tous les partenaires concernés par la même problématique

Bien qu'il paraisse souvent plus facile de coopérer avec un seul autre partenaire, sur le mode bipartite, la plupart des enjeux nécessitent de *développer des méthodes de travail et des coopérations associant tous les partenaires concernés*.

On peut citer à cet égard le cas de la coopération dans le cadre de l'aire métropolitaine lilloise, partagée entre deux programmes INTERREG distincts. Le même genre de problème pourrait se poser dans l'aire métropolitaine bruxelloise ou de Liège (MHAL).

Si, pour des raisons administratives, les programmes doivent être présentés et adoptés distinctement, il faut les concevoir et en assurer le suivi en commun.

D. Participer activement à l'élaboration des politiques spatiales suprarégionales

La participation au contexte suprarégional suppose de prendre une part active et constructive à l'élaboration des politiques spatiales suprarégionales. Cela signifie une *attitude productive* débouchant sur des apports "ascendants" (ou "bottom-up") appropriés, et associant autant que possible tous les secteurs et acteurs concernés.

A cet égard, on songe tout particulièrement aux décisions essentielles de la Deuxième Esquisse de Structure Benelux et aux objectifs et options du SDEC. La participation de la Région wallonne à l'élaboration de ces documents est indispensable.

E. Favoriser la participation des collectivités locales et des autres acteurs de terrain aux coopérations transfrontalières

La sélectivité qui s'impose au niveau régional ne signifie certainement pas qu'il faut mettre fin à la dynamique de coopération qui se développe au niveau des collectivités locales; elle présente d'ailleurs souvent des caractéristiques intéressantes par rapport à la ri-

gidité des cadres administratifs traditionnels. Il faut prendre en compte ici non seulement les démarches spécifiques de l'aménagement du territoire, mais aussi *l'ensemble des programmes de coopération trans-frontalière* tels que ceux qui sont mis en œuvre dans le cadre d'INTERREG (I ou II A).

Il faut toutefois que ces initiatives locales s'inscrivent dans un cadre régional clair et ferme, dont le SDER constitue une pièce maîtresse.

Le cas échéant, il faudra adapter le cadre juridique de manière à supprimer les obstacles inutiles.

F. Approfondir la réflexion sur les problématiques de portée suprarégionale

Les thèmes et les problématiques abordés à une échelle suprarégionale sont de plus en plus nombreux, soit parce que les concepts et les méthodes d'approche évoluent (voir notamment la gestion des bassins hydrographiques et de l'eau ou le *réseau écologique), soit parce que le changement d'échelle confère une dimension nouvelle à certaines activités (par exemple, le sujet des centres commerciaux frontaliers et des "magasins d'usine" est à présent proposé à la réflexion dans des enceintes suprarégionales telles que le Comité de développement spatial de l'Union européenne).

Il faut donc *être prêt à participer dès le début aux réflexions, études ou discussions*, voire éventuellement à les initier, même si les thèmes ne s'inscrivent pas dans le cadre d'enceintes déjà constituées. Cela implique de réfléchir en permanence dans une perspective suprarégionale à tous les thèmes ayant une dimension spatiale.

III. METTRE EN PLACE DES COLLABORATIONS TRANSVERSALES

Le développement de l'espace régional est encore trop souvent marqué par le cloisonnement entre les acteurs publics et privés comme entre les secteurs. Il importe pour y remédier de développer un esprit et des espaces de dialogue ainsi que des pratiques de collaboration.

Il faudrait pour cela :

- III.1. reconnaître à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles;*
 - III.2. renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversale pour réaliser des projets.*
-

III.1. RECONNAITRE A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE LA MISSION DE TRANSDOSER ET D'INTEGRER LES ASPECTS SPATIAUX DES POLITIQUES SECTORIELLES

La répartition des compétences au sein de la Région wallonne est certainement nécessaire car les matières sont complexes et touchent à des problématiques très diversifiées. Suivant les compétences, l'aspect spatial des décisions peut avoir une importance variable; il est cependant toujours présent, qu'il s'agisse par exemple de transport, de tourisme ou de logement.

Si une politique commune n'est pas mise en place, chacune de ces compétences appliquera sa propre logique de décision, ce qui entraînera des situations incohérentes, voire antagonistes, sur le plan spatial.

Il faut donc reconnaître à l'aménagement du territoire un rôle de transcription et d'intégration des aspects spatiaux des politiques sectorielles. Pour renforcer l'aménagement cohérent de l'espace et tendre à un meilleur développement territorial, il convient d'approfondir l'approche transversale.

Deux pistes sont proposées pour concrétiser cette nouvelle orientation.

A. *Montrer l'importance de l'aménagement du territoire pour le développement de la Wallonie*

L'aménagement du territoire est un savoir-faire - qui implique des choix de société et nécessite des méthodes - dont l'objet est d'organiser de manière cohérente l'espace du point de vue des activités et des équipements comme de celui des réseaux. Ce savoir-faire s'appuie sur une vision prospective et stratégique qui tient compte des potentialités et des contraintes physiques, sociales, économiques et environnementales du territoire concerné.

Cette définition indique bien qu'on ne peut se contenter d'une attitude passive qui se limiterait à assurer un usage correct du territoire par le biais de zonages et de permis, même si cet aspect est évidemment nécessaire. Il faut adopter un comportement plus dynamique pour véritablement gérer le territoire.

Des conceptions novatrices et des pratiques renouvelées doivent donc émerger. Cette nouvelle attitude est indispensable en particulier pour concrétiser le Schéma de développement de l'espace régional.

Dans cette optique, il faut notamment :

- que désormais le SDER figure parmi les références pour les autorités politiques régionales en ce qui concerne les décisions touchant à la localisation de fonctions, à l'attribution d'aides publiques, à l'organisation du système de transport, etc., de même que dans les négociations à mener sur le plan fédéral et suprarégional;
- concrétiser des collaborations entre les différentes administrations régionales chargées de la gestion du cadre de vie, notamment à travers les travaux de la Conférence permanente pour le développement territorial;
- assurer une coordination entre les différents départements œuvrant sur le plan suprarégional lorsqu'il s'agit de prendre des positions concernant l'aménagement du territoire.

B. *Monter des opérations exemplaires et d'envergure pour structurer l'espace et valoriser le potentiel de la Wallonie*

La nécessité de mettre sur pied des opérations importantes de requalification a été évoquée plus haut (voir la mesure I.6.A.). Pour mener à bien de tels projets, il faut bien entendu dépasser un cloisonnement trop strict des compétences et parvenir à *mobiliser les énergies d'un grand nombre d'acteurs*.

III.2. RENFORCER LES NOUVELLES PRATIQUES DE COLLABORATION TRANSVERSALE POUR REALISER DES PROJETS

En raison de la diversité des compétences et des législations qui les organisent, des procédures et des moyens budgétaires qui y sont consacrés, la concrétisation de certains projets nécessite une nouvelle culture administrative.

Plusieurs pistes sont à suivre.

A. Favoriser au sein de la Région des pratiques de concertation et d'aide à la décision

La première mission de l'administration est d'assumer davantage un *rôle de conseiller* auprès des différents pouvoirs et des organismes publics et parapublics. Les agents peuvent aussi servir de relais et de catalyseurs entre les différents acteurs concernés par un même projet spatial.

Parallèlement, il s'agit de *rassembler, de synthétiser et de tenir à jour une information complète* sur les législations en vigueur, sur les procédures administratives à suivre, sur les différents intervenants dans les décisions, etc.

B. Développer des méthodes et des pratiques de collaboration

Le montage de projets d'aménagement impliquant plusieurs acteurs publics relève parfois aujourd'hui de la prouesse. Dans le prolongement de ce qui vient d'être développé, on mettra *au point des méthodes ou des protocoles*, réalisés en concertation avec les acteurs concernés (au niveau régional et communal par exemple), *indiquant clairement les "règles du jeu" et les procédures à suivre* pour un certain nombre de projets-types, comme le réaménagement d'une traversée d'agglomération impliquant une voirie régionale, la rénovation d'une place publique, la réalisation d'un espace vert par la commune sur un terrain régional, etc.

Dans le montage de projets, il faut également *prendre en compte tous les aspects du dossier*, depuis l'examen de l'opportunité du programme jusqu'à la prévision des coûts de fonctionnement et d'entretien en passant par la conception, le montage juridique et fi-

nancier et la réalisation. Le fait d'ignorer l'un ou l'autre de ces aspects peut en effet conduire à n'obtenir que des résultats médiocres en regard des moyens investis. La Région doit donc manifester de nouvelles exigences à cet égard envers ses partenaires.

D'une manière plus générale, les objectifs assignés aux projets et aux services publics seront évalués notamment sur base de critères de qualité.

C. Inciter les différents acteurs à coopérer

La Région doit *susciter, soutenir et animer des collaborations* visant à créer des synergies entre les diverses politiques liées à l'espace (aménagement du territoire, patrimoine, logement, environnement, agriculture, tourisme, équipements et services, mobilité et transport, énergie, etc.). Ces collaborations rassembleront sur une base volontaire les acteurs politiques, administratifs, parapublics, privés et associatifs. Elles pourront concerner aussi bien une seule commune que plusieurs, et seront notamment mises en place à travers les aires de coopération dont il est question au chapitre I.2.

Ces acteurs élaboreront ensemble des projets territoriaux qui viseront notamment à :

- permettre une meilleure réponse aux besoins primordiaux par la programmation, la bonne répartition spatiale et l'accessibilité de certains équipements et services publics;
- coordonner les initiatives privées, parapubliques et publiques, notamment concernant les services à la population et les déplacements;
- favoriser les synergies entre politiques promotionnelles ayant des intérêts communs, entre autres l'agriculture, le tourisme, le patrimoine et les activités culturelles;
- gérer les aspects environnementaux qui dépassent le cadre communal.

D. Diversifier les pratiques de partenariat

Comme cela se pratique dans les opérations de *revitalisation urbaine, il faut *développer des formules de partenariat de type contractuel associant les pouvoirs publics et le privé*, chacun apportant sa contri-

bution pour la réalisation de projets. Il est certain en effet que les pouvoirs publics ne disposent pas de moyens suffisants pour réaliser tous les aménagements et projets nécessaires pour constituer un cadre de vie valorisant pour les habitants.

Cette pratique peut également se développer *entre la Région et des instances locales* (en ce compris les régions communales autonomes), *les Intercommunales ou autres instances parapubliques*. Si les pro-

jets envisagés correspondent aux objectifs du SDER et aux dynamiques de développement spatial qu'il préconise, des engagements réciproques pourront être conclus. Des aides particulières pourront être accordées pour la réalisation d'études ou le montage de projets concernant plusieurs communes.

On rejoint ici le souci de structurer l'espace, d'améliorer la collaboration entre les acteurs et de dynamiser la gestion en commun du patrimoine territorial.

IV. REpondre AUX BESOINS PRIMORDIAUX

*L'aménagement du territoire
cherche à répondre aux besoins de
la collectivité par une gestion
qualitative du cadre de vie.*

*Pour rencontrer les besoins primordiaux, cinq
options ont été déterminées :*

- IV. 1. assurer un cadre de vie épanouissant;*
 - IV. 2. répondre aux besoins en logements;*
 - IV. 3. répondre aux besoins en commerces,
équipements et services.*
 - IV. 4. assurer une alimentation de qualité et
répondre aux besoins en eau potable;*
 - IV. 5. protéger la population contre les risques
naturels et technologiques.*
-

IV.1. ASSURER UN CADRE DE VIE EPANOUISSANT

Quotidiennement, des actes d'aménagement et des travaux (entretenir, construire, transformer, démolir, etc.) font évoluer l'environnement bâti. La Région et les pouvoirs locaux entendent contribuer, dans la mesure de leurs compétences, à l'amélioration du cadre de vie, principalement par les mesures suivantes :

- A. en menant des actions d'envergure dans certaines zones dégradées;
- B. en aménageant des lieux de socialisation dans les zones qui en sont dépourvues;
- C. en mettant en place des mesures visant à constituer à l'avenir de réels quartiers;
- D. en développant une culture architecturale;
- E. en apportant des améliorations dans des lieux soumis à trafic intense;
- F. en prenant des mesures pour accroître la sécurité des habitants.

A. Mener des actions d'envergure dans les zones les plus dégradées pour améliorer les situations matérielles et sociales

Comme l'a déjà évoqué la mesure I.6.A., l'exode de la population et le déclin économique qui affectent certains quartiers appellent une politique de réhabilitation qui doit être menée dans des zones d'intervention définies comme prioritaires et limitées en nombre, ceci afin d'atteindre une efficacité optimale. Il faut donc :

- identifier les zones concernées au sein des villes et des zones rurales, sur base de critères objectifs (dans l'esprit de ceux qui ont servi à la définition des ZIP). La définition de ces zones est une des tâches de l'Observatoire de l'habitat, mais elle doit s'appuyer sur la participation des pouvoirs locaux qui sont plus proches des problèmes de terrain;
- mettre en place des *programmes d'intervention intégrant de manière transversale différentes politiques* (urbanisme, logement, environnement, aide sociale, action culturelle, etc.). Par des actions de *rénovation urbaine ou de *développement rural, on favorisera surtout *l'initiative et la participation des habitants* en misant sur le *dynamisme communal*;

- favoriser *l'intégration* entre les diverses composantes de la population et développer les *solidarités locales*. Il s'agit en effet de remédier aux situations de diversité sociale mal vécues, d'éviter la formation de ghettos, de lutter contre les processus de marginalisation de certaines catégories d'habitants et de favoriser le respect des diversités culturelles et sociales.

B. Développer des lieux de socialisation dans les zones qui en sont dépourvues

Il n'est pas rare que de vastes zones se soient urbanisées sans que des lieux de rencontre et d'échange aient été aménagés pour les habitants. Les actions de restructuration et de rénovation sont l'occasion d'y remédier. On visera notamment à :

- créer *des espaces ou des équipements de rencontre* destinés aux habitants dans le cadre d'opérations de revitalisation et de rénovation urbaines ou d'aménagement d'espaces de convivialité. La création d'équipements pour les jeunes et les personnes âgées est à réaliser prioritairement (maisons et espaces de plein air);
- construire ou rénover des *maisons de quartier et de village* en recourant aux diverses subventions proposées, notamment dans les périmètres des *ZIP et dans le cadre d'opérations de développement rural;
- aménager et ouvrir au public des *espaces verts* dans les quartiers denses qui en sont dépourvus;
- susciter et soutenir les *initiatives privées* tendant à créer des lieux communautaires au sein des quartiers où ils n'existent pas.

C. Aménager de réels quartiers d'habitat

Trop souvent, les nouveaux quartiers d'habitation sont de simples zones de résidence. Il faut au contraire susciter des formes d'habitat présentant une ambiance urbanistique où peut se tisser un réseau de relations sociales. Les mesures qui suivent pourront y contribuer :

- viser la constitution de quartiers structurés; il s'agit notamment de réaliser des *espaces publics* de qualité, de constituer des *lieux de référence* (places, aires de jeux, espaces verts pu-

blics, etc.) et de bien structurer les *réseaux et voies de communication*;

- éviter au maximum l'implantation de l'habitat en ruban le long des routes ou sa dispersion, et promouvoir au contraire de *nouvelles formules d'habitat dense ou groupé* où l'articulation entre le bâti et les espaces extérieurs privatifs et publics sera particulièrement étudiée;
- *dédensifier certains quartiers* en y recréant des espaces verts privés et publics, en interdisant la construction dans les intérieurs d'îlots, en pratiquant le remembrement ou le relotissement, en démolissant certains bâtiments sans intérêt;
- assurer la *qualité architecturale* des nouvelles constructions comme des rénovations.

Dans le cadre des actions de rénovation et de construction de logements sociaux, les mesures qui viennent d'être décrites seront de mise et on veillera particulièrement à intégrer les logements dans le tissu d'habitat.

D. Développer une culture architecturale

La qualité du cadre de vie quotidien de tout un chacun passe nécessairement par la qualité de l'architecture qui l'entoure, et cela est vrai tant pour les traitements extérieurs qu'intérieurs des bâtiments et des logements.

Il est essentiel de promouvoir et de développer en Wallonie une culture architecturale qui, dans une démarche d'intégration, permette une saine émulation et un attrait nouveau pour les investisseurs locaux et étrangers.

Cette culture devra être l'objet de promotion, d'information et d'encouragement par les pouvoirs publics tant auprès du grand public que dans les milieux professionnels. Il s'agira de valoriser les ouvrages contemporains et d'enfin considérer les réalisations d'aujourd'hui comme étant le patrimoine de demain.

Une prise de conscience collective de l'intérêt d'une architecture de qualité, de la maison au grand édifice public, sera de nature à contribuer à l'amélioration de l'attractivité de la Wallonie.

E. Lutter contre les nuisances du trafic intense et améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes

On interviendra prioritairement dans des lieux soumis à trafic intense dans les zones d'habitat afin d'y pré-

server la qualité du cadre de vie et d'y assurer la sécurité des usagers les plus faibles, soit les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite. Différentes mesures seront prises :

- réaliser un *inventaire* des situations les plus problématiques. Celles-ci se rencontrent surtout dans les centres-villes, les traversées de villages, les abords d'équipements fréquentés par de nombreux usagers lents (écoles, centres sportifs, etc.);
- réaménager des *traversées d'agglomération* faisant partie du réseau interurbain (RESI);
- élaborer, notamment dans les *pôles définis par le SDER, des *plans de mobilité* mettant l'accent sur la sécurité et la convivialité des espaces publics dans les quartiers résidentiels;
- définir des lignes de conduite pour les *aménagement de voiries* visant à renforcer la qualité des espaces publics et l'environnement bâti. On cherchera en particulier à renforcer leur lisibilité et leur cohérence par le traitement des matériaux, des plantations, du mobilier public et de la signalétique.

On se référera en outre aux mesures de l'objectif VI. "Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité".

F. Veiller à la sécurité des habitants

La sécurité des citoyens passe par une bonne conception des espaces habités. Les différentes instances qui contribuent à l'organisation ou à la gestion du territoire ont à œuvrer ensemble en vue d'assurer un cadre de vie plus sûr, non par un surcroît de surveillance mais en aménageant des lieux où l'autocontrôle suscite un climat de sécurité. A titre d'exemple, les mesures suivantes peuvent y contribuer :

- concevoir des ensembles de logements s'articulant autour d'*espaces semi-publics* favorisant la convivialité entre les habitants;
- éviter les grands ensembles anonymes et les cités-dortoirs;
- favoriser la *mixité du logement et d'activités diurnes* pour garantir une animation permanente au sein de l'habitat. Les activités seront sélectivement autorisées afin de sauvegarder la qualité de vie des habitants (limiter le bruit, le trafic, les nuisances diverses).

IV.2. REPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENT

Le logement est une composante essentielle du bien-être de la population. La réponse aux besoins peut être améliorée :

- A. en assurant à tous un logement décent;
- B. en agissant prioritairement dans les quartiers les plus dégradés;
- C. en produisant des logements adaptés;
- D. en régulant le marché dans les zones à forte pression foncière.

A. Assurer à tous un logement décent

L'objectif est d'assurer un logement décent; il s'appuie sur le principe de *cohésion sociale et économique, qui est un des principes essentiels du SDER.

Ainsi, il s'agira notamment de mettre en œuvre le contrat de gestion 1998-2002 passé entre la Région wallonne et la Société wallonne du Logement⁽¹⁾.

Répondre aux besoins d'insertion

Les programmes du Gouvernement wallon doivent être maintenus pour répondre aux situations d'urgence (personnes sans logement ou occupant un logement précaire et insalubre). Ces programmes sont définis avec les partenaires locaux les mieux à même de connaître les besoins réels de la population et d'assurer l'accompagnement social nécessaire à la réinsertion des personnes en situation difficile.

⁽¹⁾ Ce contrat de gestion poursuit un objectif majeur : favoriser l'exercice du droit au logement par les Wallons. Dans ce cadre, en contrepartie des budgets alloués par la Région à la Société wallonne du Logement, celle-ci devra procéder d'ici l'an 2002 à la création de 5.000 logements à louer, à la rénovation de 75.000 logements sociaux et à l'octroi de 2.500 prêts hypothécaires à taux réduits.

Les logements ainsi créés devront être localisés dans les noyaux d'habitat; 20 % devront être réservés aux personnes isolées et les programmes devront incorporer des logements adaptés aux personnes handicapées. Enfin, 3 % des programmes seront réservés au financement de projets innovants (logements en bois, domotique, préfabrication, etc.).

En 2002, les trois quarts du parc immobilier social devront avoir bénéficié de crédits à la rénovation, l'objectif majeur étant que plus aucun logement social ne soit inoccupé.

La Société wallonne du Logement accordera 2.500 prêts à taux réduits afin de permettre aux ménages modestes d'accéder à la propriété (50 % au moins de ces prêts seront affectés à la réhabilitation de logements existants).

Il est indispensable tout d'abord de continuer à développer les politiques en faveur des *sans-abri*. Ces politiques s'articulent autour de deux axes : d'une part, la priorité accordée à ces personnes pour l'octroi d'allocations de déménagement, installation et loyer; d'autre part, le soutien apporté par la Région aux initiatives de création de logements de transit et de logements d'insertion par les communes, les CPAS, etc.

Les personnes occupant un *logement précaire* (caravane, chalet, mobilhome) continueront à bénéficier des mêmes priorités que les sans-abri. Ces situations demandent cependant une approche spécifique, le relogement constituant généralement la meilleure solution. Un accompagnement social doit compléter l'aide accordée aux personnes concernées en vue de leur réinsertion dans un milieu d'accueil. Les campings situés en zone inondable posent un problème particulier, leur évacuation ou leur délocalisation étant inévitable à court ou moyen terme.

Les aides destinées aux personnes occupant un *logement insalubre* doivent également être développées, particulièrement dans les zones dégradées où ces problèmes d'insalubrité s'accompagnent d'autres déficits sur les plans urbanistique et socio-économique.

Par le permis de location notamment, on contribue à lutter contre les logements insalubres. De nouveaux outils de ce type pourront être développés dans le cadre de "l'ancrage communal" prévu par le Code du Logement.

Répondre aux besoins sociaux

La réponse aux besoins des personnes et ménages à revenus faibles ou très faibles nécessite *d'accentuer les politiques sociales en matière de logement*. Il s'agira notamment :

- de développer l'effort d'investissement entrepris dans le logement social;
- de favoriser les logements à loyer modéré dans le secteur privé (logements conventionnés, baux à réhabilitation, garanties apportées par les pouvoirs publics, etc.);
- d'organiser la réoccupation des logements vides.

Répondre aux besoins spécifiques

Les besoins des personnes âgées et handicapées doivent être rencontrés par des politiques appropriées. Les priorités accordées à ces personnes, dont l'octroi

de certaines aides régionales, doivent être complétées par la poursuite d'une politique de création de logements spécifiques.

B. Agir prioritairement dans les quartiers les plus dégradés

Les efforts d'amélioration du parc de logements wallon qui ont été entrepris doivent être poursuivis puisque près du tiers des logements nécessitent un assainissement moyen ou lourd. Cette moyenne est nettement dépassée dans certaines sous-régions et villes, et les problèmes se concentrent en particulier dans certains quartiers urbains hennuyers (régions de Mons, La Louvière, Charleroi) et liégeois (régions de Liège, Verviers et Eupen). L'objectif est de maintenir la population dans ces quartiers en y améliorant la qualité du logement et du cadre de vie.

On réservera prioritairement les *mesures opérationnelles* du logement et de l'aménagement du territoire (primes et subventions, revitalisation et rénovation urbaines, rénovation des *sites d'activité économique désaffectés) aux quartiers qui nécessitent des actions énergiques.

Les *zones d'initiatives privilégiées* définies par la Région apportent également une réponse (ZIP de type 2 et 3). Dans les Quartiers d'initiatives (QI), les projets de quartier et les régies de quartiers de rénovation urbaine favoriseront un développement global endogène du quartier en s'appuyant sur les potentialités locales. D'autres noyaux pourraient nécessiter des actions prioritaires de même nature, notamment dans les zones rurales ou dans les régions d'ancienne industrialisation (voir les mesures I.6.B. et IV.1.A.).

On pourra également y mettre en place des *politiques contractuelles entre la Région et les communes*, sur base de programmes intégrés visant notamment la formation des agents communaux, la maîtrise foncière, le développement de la politique du logement ainsi que la requalification urbanistique des quartiers.

Dans certains quartiers, l'état de délabrement est tel qu'il confine à l'abandon. Ces quartiers appellent des opérations plus radicales encore, qui peuvent aller jusqu'à l'arasement et la reconstruction (voir la mesure I.6.A.).

C. Produire des logements adaptés

Développer les outils d'observation et d'analyse de l'habitat

L'Observatoire de l'habitat constitue un outil permanent d'observation et d'analyse de l'habitat, dont la mission est d'identifier les problèmes qui se posent et d'orienter

les politiques à mener. Cette mission doit être poursuivie et développée.

Elle doit également être menée à une *échelle plus restreinte* qu'actuellement (sous-régions, villes) afin d'affiner les analyses et les diagnostics. Des disparités locales importantes existent en effet, tant en ce qui concerne les caractéristiques de l'offre que celles de la demande.

La participation à des réseaux internationaux d'échange d'expériences (notamment au niveau européen) peut également constituer un apport non négligeable à la mise en place d'une politique adéquate du logement.

Adapter les logements existants et nouveaux aux caractéristiques de la demande

Différents moyens seront être mis en œuvre pour répondre à la diversité de la demande :

- accorder des primes à la réhabilitation et à la restructuration pour *réhabiliter le parc existant et diviser des logements* devenus trop grands, en veillant à ce que ces divisions s'inscrivent dans le cadre réglementaire instauré par le Code wallon du Logement;
- appliquer avec rigueur la taxe sur les logements vacants et développer des outils fiscaux tant positifs que dissuasifs;
- renforcer le rôle des *Agences immobilières sociales* en leur donnant les moyens d'assurer des rénovations lourdes; une bonne part des logements vacants nécessite en effet ce type d'intervention;
- accroître le *parc locatif social*; les nouveaux logements sociaux seront intégrés par petites unités aux quartiers afin d'éviter la constitution de ghettos. Leur intégration architecturale, urbanistique et paysagère sera étudiée avec soin;
- soutenir la production de *logements moyens* notamment dans certains quartiers d'habitat social, ce qui permettra d'en diversifier la population;
- promouvoir des *formules de financement mixtes* pour la création de logements moyens, destinés surtout à la location.

L'efficacité de ces moyens ne sera effective que par leur gestion rigoureuse. Les possibilités offertes par l'ancrage communal devraient permettre une meilleure connaissance et donc une meilleure mise en œuvre de ces moyens en responsabilisant les acteurs locaux.

Les nouveaux logements doivent être implantés dans les centres, les quartiers péri-centraux et les friches urbaines assainies et réhabilitées. L'objectif est non seulement de revitaliser les villes, et donc d'intégrer la

politique du logement à celle de l'aménagement du territoire, mais aussi de mieux répondre aux besoins en services et équipements de proximité des personnes auxquelles seront principalement destinés ces logements (ménages à faibles revenus, familles monoparentales, personnes seules, personnes âgées, situations de transit, etc.). Dans cette optique, on veillera à localiser ces logements dans des lieux accessibles en transports en commun.

Promouvoir l'innovation, la qualité et les économies d'énergie

Il s'agit de **favoriser l'émergence de nouvelles formes d'habitat et de logement** pour mieux répondre aux besoins, ainsi que de susciter une meilleure **qualité sur le plan architectural et urbanistique**. L'effort doit être porté sur la production de formes d'habitat plus denses, constituant des quartiers résidentiels attractifs dans les agglomérations.

Dans ce but, il faut faire connaître les projets de qualité, afin d'obtenir des effets d'entraînement.

L'habitat est un des secteurs fortement consommateurs d'énergie. Il est possible de promouvoir un habitat économe en énergie de diverses manières :

- par le choix des matériaux de construction; par l'isolation; par la suppression de ponts thermiques; par le double vitrage, l'éclairage naturel, etc.;
- par des équipements techniques performants (notamment chaudières à condensation);
- par une régulation plus fine et par la télégestion des installations techniques;
- par l'habitat groupé, l'architecture compacte;
- par des techniques alternatives : l'énergie solaire, la pompe à chaleur, le stockage souterrain de chaleur;
- d'une façon générale, par une meilleure adéquation entre le système de chauffage (ou de refroidissement, de ventilation, d'éclairage) et sa régulation, et l'occupation du bâtiment.

Ces techniques alternatives ne seront véritablement promues que si on introduit la **certification énergétique** des bâtiments. Celle-ci fait l'objet d'une directive européenne (SAVE 1994) mais n'est toujours pas transposée en droit belge. Actuellement, les seuls instruments réglementaires existants en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments sont

les normes sur l'isolation thermique (K55) et sur l'entretien des brûleurs mazout (CEDICOL).

Toutes ces considérations en matière d'innovation, de qualité de gestion et d'économie tant au niveau de la conception que l'utilisation sont ancrées dans les principes de base du logement soutenable. Cette vision volontariste dans laquelle doit s'inscrire la Wallonie permettra des économies tant au niveau de la réalisation qu'au niveau de la durée de vie du logement. L'adaptabilité des fonctions, la souplesse d'utilisation et de reconversion sont des atouts majeurs pour la conception des logements et une réponse au nécessaire besoin d'économie d'énergie.

D. Réguler le marché dans les zones à forte pression foncière

En raison d'une pression immobilière particulièrement vive, certaines régions sont confrontées à un problème d'accroissement du prix du logement sur les marchés locatifs et acquisitifs; c'est le cas en Brabant wallon, dans la région namuroise et dans les régions d'Eupen et d'Arlon. Ce problème se pose également avec moins d'intensité dans les régions d'Enghien et de Tournai ainsi que dans les périphéries de Liège et de Charleroi.

Il est nécessaire de mener dans ces zones une politique volontariste permettant aux ménages à revenu modeste d'accéder à un logement, afin d'éviter l'exclusion d'une partie de la population et la transformation de ces zones en "ghettos pour riches".

Les mesures consisteront à:

- mener une ***politique foncière active** pour lutter contre la rétention et la spéculation foncières ainsi que pour permettre la réalisation de projets de logements sociaux ou moyens (voir la mesure 1.5.D.);
- mettre en œuvre les dispositions prévues pour les ***zones d'initiatives privilégiées de type 1** et accroître le nombre et la superficie de ces zones si nécessaire;
- améliorer l'offre de logements sociaux et moyens à louer;
- faciliter l'**accès à la propriété** pour les ménages moins favorisés;
- développer une politique d'**équipement de terrains à bas prix** et d'aide à la création de **logements moyens**.

IV.3. REpondre aux besoins en commerces, équipements et services

Il est nécessaire de localiser les commerces, les équipements et les services de façon à ce qu'ils soient aisément accessibles, et de les programmer dans le temps pour répondre aux besoins de la population.

A. Permettre à tous un accès aisé aux commerces

Les commerces, en particulier les moyennes et grandes surfaces, ont tendance à se localiser en dehors des tissus d'habitat, dans des lieux accessibles uniquement en voiture. Ce phénomène entraîne souvent un déclin des commerces implantés dans les centres et les quartiers urbains, de même que la fermeture de commerces dans les villages.

Le problème qui se pose est donc double : d'une part l'habitat est privé d'un élément essentiel de son animation et d'autre part, les personnes non motorisées sont fortement pénalisées car ces nouvelles implantations sont trop éloignées pour y accéder à pied et leur desserte par les transports en commun est rarement bien assurée.

Plusieurs dispositions peuvent être prises pour remédier à cette situation.

- L'implantation de centres commerciaux et de grandes surfaces commerciales à l'écart des villes et des noyaux d'habitat ne sera plus autorisée. Ce type de commerces devra à l'avenir s'inscrire dans le tissu d'habitat, ou pour le moins le jouxter et être aisément accessible à pied et en transports en commun.
- La préférence sera donc donnée à leur *insertion dans l'habitat*. Ils devront cependant, dans ce cas, répondre à plusieurs critères pour éviter des retombées négatives sur le cadre de vie : l'intégration des bâtiments et des parkings devra être particulièrement maîtrisée, le trafic généré devra être canalisé sur des voiries susceptibles de l'absorber aisément sans perturber la quiétude des rues résidentielles, et une insertion correcte dans le bâti proche devra être assurée pour éviter les nuisances sonores et visuelles.

- Dans ces projets, un dialogue très étroit devrait être entrepris dès le début entre le maître de l'ouvrage et les promoteurs pour arriver à la solution la plus satisfaisante.
- Pour encourager la présence de commerces dans le tissu bâti, il faut que celui-ci soit attractif notamment par sa composition urbanistique et par la qualité des espaces publics. De plus, il faut résoudre de manière satisfaisante les problèmes de circulation et de parage.
- Des opérations de *restructuration du tissu urbain* et de requalification des espaces publics ont été menées avec succès dans certaines villes et villages où elles ont entraîné des retombées positives sur le plan commercial; elles peuvent servir d'exemple pour d'autres cas.
- Un problème particulier se pose dans bon nombre de petits noyaux d'habitat fort isolés d'où le commerce de proximité a disparu, ce qui cause de réelles difficultés aux personnes non motorisées. Il faut y *encourager la réouverture de petits commerces* en prenant, par exemple, des mesures appropriées sur le plan des charges foncières. Dans certains cas, le commerce ambulatoire ou la tenue de petits marchés seront encouragés.

B. Programmer les équipements et les services publics et assurer leur accessibilité

Inadéquation entre offre et demande

À l'échelle de chaque commune, tout comme à une échelle plus large, on constate que l'offre d'équipements et de services ne répond pas toujours correctement à la demande.

Les différentes instances (commune, province, région) qui ont la responsabilité de ces équipements et services publics doivent régulièrement *évaluer les déséquilibres actuels* entre l'offre et la demande sur les plans quantitatif, qualitatif et en ce qui concerne la répartition spatiale. Elles doivent également *estimer les besoins futurs* en tenant compte des évolutions attendues sur le plan démographique et de celles qui pourraient se produire concernant la répartition spatiale de la population.

Le résultat de ces investigations servira de base à une **programmation des équipements et services** et à une **stratégie de leur répartition à différentes échelles spatiales**. Cette stratégie devra se traduire dans les plans et les schémas d'aménagement et dans la programmation dans le temps de l'usage du sol.

Assurer une desserte équitable

Sur le plan spatial, il existe manifestement des déséquilibres en ce qui concerne la présence ou les conditions d'accès à un certain nombre d'équipements et de services. Le principe de cohésion sociale et économique énoncé dans la philosophie du SDER demande d'utiliser par priorité les moyens dont dispose la Région pour combler ces lacunes.

A cette fin, des investigations devront être menées pour **identifier objectivement les manques et les insuffisances** et définir une stratégie et un programme d'actions pour y répondre.

Accessibilité aux équipements

et aux services et intégration dans l'habitat

Dans la décision de la localisation des équipements et des services publics, la disponibilité foncière est souvent un critère déterminant, au détriment de leur accessibilité et de leur inscription correcte dans l'habitat.

Toute décision de localisation doit au contraire faire l'objet d'une **évaluation globale tenant compte des effets induits sur les déplacements**. Il faut s'assurer que ces équipements et services puissent être aisément accessibles à pied ou pour le moins en transports en commun, et tenir compte des dispositions à prendre pour les personnes à faible mobilité et plus particulièrement des personnes handicapées. La problématique de la sécurité doit faire l'objet d'une attention toute particulière, surtout aux abords des écoles et des équipements très fréquentés.

Il faut aussi se préoccuper de la bonne **intégration de ces équipements et services dans l'habitat**, et ce à un double titre. En premier lieu, certains d'entre eux, comme les écoles, les équipements culturels ou sportifs, les services administratifs, peuvent constituer des vecteurs privilégiés de socialisation et d'intégration de la population. Leur localisation dans le tissu bâti n'est dès lors pas indifférente; elle peut favoriser le sentiment d'appartenance à une entité ou un quartier.

Sur un autre plan, certains bâtiments abritant ces fonctions - et c'est certainement le cas des maisons communales et des équipements culturels - peuvent acquérir une valeur symbolique et d'identité; ils doivent

occuper une place stratégique dans la *structure spatiale. Puisqu'ils sont d'initiative publique, il faut systématiquement rechercher une bonne intégration sur le plan urbanistique et une grande qualité sur le plan architectural.

Un certain nombre de conditions doivent dès lors être réunies pour que de bonnes décisions soient prises, ce qui nécessite de mener une réflexion globale d'aménagement et de résoudre la problématique foncière.

Eviter les doubles emplois

Il faut éviter à l'avenir les doubles emplois qui s'accompagnent parfois d'une concurrence stérile entre instances publiques.

Il convient dès lors de **coordonner certaines décisions**, ce qui peut notamment se réaliser par le biais de *schémas d'agglomération, d'aires de coopération supracommunales ou autres formes d'associations entre communes, de missions confiées aux Intercommunales, etc.

C. Promouvoir des équipements récréatifs et sportifs, principalement en milieu urbain et dans les zones d'habitat denses

L'augmentation actuelle et prévisible du temps libre constitue une évolution dont les effets sur la demande en équipements récréatifs et sportifs ne cesseront de se faire sentir. Ces activités peuvent prendre des formes diverses (loisirs culturels, sportifs, actifs, sociaux, de plein air, etc.) et nécessitent donc des équipements diversifiés.

Pour rencontrer au mieux les besoins de la population, il est nécessaire de réaliser **des équipements de loisirs petits et nombreux, qu'on implantera dans les centres urbains et les quartiers. Ils devront être facilement accessibles à pied, à vélo ou en transports en commun.**

La tendance actuelle qui consiste à regrouper les équipements de loisirs et de détente, et surtout à les localiser hors des agglomérations, doit être combattue non seulement pour des raisons urbanistiques mais aussi parce qu'une partie non négligeable des visiteurs et clients potentiels de ces équipements n'est pas motorisée (entre autres les enfants et les personnes âgées). On veillera à une localisation judicieuse de ces équipements notamment en fonction de la répartition des besoins et de l'accessibilité. On se référera aux mesures décrites à ce sujet dans l'objectif I. "Structurer l'espace wallon".

IV.4. ASSURER UNE ALIMENTATION DE QUALITE ET REpondre AUX BESOINS EN EAU POTABLE

L'alimentation et la fourniture d'eau potable constituent des besoins élémentaires dont les pouvoirs publics doivent veiller à assurer la satisfaction.

A. Assurer une alimentation de qualité

La population est chaque jour plus exigeante quant à la qualité, la spécificité et la diversité des biens alimentaires qu'elle consomme. Si l'agriculture wallonne participe au sein de l'agriculture européenne à l'auto-suffisance alimentaire, elle a pu répondre à l'évolution des besoins en misant sur la qualité de ses productions.

La confiance que la population accorde aux produits de nos agriculteurs dépend de leur qualité intrinsèque et de leur originalité.

Pour permettre aux agriculteurs de continuer à répondre à cette évolution des besoins, il convient de maintenir des conditions de productions adéquates. C'est ainsi que le maximum de la superficie agricole doit être réservé à l'agriculture afin d'éviter le recours à des techniques de production trop intensives. Il faut aussi soutenir une diversité des productions et des techniques en fonction des spécificités des réalités agricoles. La reconnaissance de différents modes de productions agricoles, de même que le maintien et le développement de diverses filières de transformation et de commercialisation, sont les garants d'un vaste choix de produits dont certains sont enracinés au sein de terroirs locaux.

En continuant à soutenir la pluralité de formes d'agriculture, on contribuera non seulement au maintien du revenu agricole mais encore à la qualité de l'espace régional.

B. Répondre aux besoins en eau potable

La réponse aux besoins en eau potable relève d'un objectif de santé publique. Contrairement à l'électricité ou au gaz, la distribution de l'eau ne fait pas l'objet d'un prix unique et il existe sur le territoire de très grandes disparités.

L'objectif principal poursuivi par la Région wallonne est la mise en place d'un coût véridique à la production d'eau potable intégrant des charges d'assainissement des eaux usées et de protection des eaux potables. C'est l'une des cinq missions de la Société Publique de Gestion de l'Eau. Rappelons que le prix devrait être fixé à un niveau socialement et économiquement acceptable pour le consommateur wallon.

L'aménagement du territoire peut participer à la mise en œuvre de conditions favorables à la maîtrise du coût de l'eau. Une meilleure adéquation entre la localisation des besoins et celle des ressources disponibles permettra de réduire les coûts importants de création et d'amélioration des infrastructures de production et d'adduction d'eau. La lutte contre la dispersion excessive de l'habitat est également un facteur de réduction de ces coûts.

La protection et la gestion des ressources en eau sont abordées à la mesure VII.4.A.

IV.5. PROTÉGER LA POPULATION CONTRE LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Le développement d'une politique préventive visant à prendre en compte les risques d'origine naturelle ou technologique est indispensable. Il faut assurer l'intégrité physique des habitants ainsi que celle de leurs biens et protéger les infrastructures. Il est également nécessaire de réduire les nuisances (transport d'énergie, pollution de l'air, bruit) et de développer une politique visant à réduire la production de déchets.

A. Prévenir les dégâts liés aux risques naturels et aux contraintes géotechniques

Identifier les zones à risques

Les zones inondables et les parties de territoire susceptibles d'être inondées seront *délimitées de manière objective* sur base d'une analyse et d'une enquête de terrain. Un des critères de délimitation de la zone inondable sera la prise en compte d'une crue de référence d'une récurrence de 25 ans.

Les zones exposées aux risques d'éboulements et de glissements de terrains, d'effondrements karstiques et miniers ainsi que les zones de fortes pentes seront répertoriées. Des inventaires précisant l'Atlas du karst wallon sont déjà en cours d'élaboration.

Limiter l'urbanisation des zones à risques

L'urbanisation des terrains exposés à des risques naturels prévisibles ou des contraintes géotechniques majeures sera *interdite ou fortement limitée*.

- Les actes et travaux nécessitant un permis seront interdits ou soumis à des conditions particulières de protection.
- Les zones à risques seront traduites dans le plan de secteur par un *périmètre en surimpression*. Elles seront également prises en compte dans les *plans communaux d'aménagement. Dans ces périmètres, on prendra des dispositions restrictives : seuls y seront autorisés les actes et travaux d'utilité publique visant à limiter les dangers dus à ces risques, et ce après réalisation d'une *étude d'incidences sur l'environnement. Un *règlement

régional d'urbanisme fixera les règles applicables aux zones à risque déjà urbanisées.

Limiter le risque de crue

La gestion des eaux de ruissellement doit se réaliser de manière intégrée en prenant en compte tous les problèmes inhérents à l'urbanisation (égouttage, imperméabilisation du sol) ainsi qu'à l'occupation du sol (plantations, techniques culturales, remembrement).

Le risque de crue sera limité par la recherche du *ralentissement du ruissellement*, ce qui favorisera également la réalimentation des nappes aquifères.

Les mesures suivantes seront favorisées :

- installation de réseaux séparatifs traitant les eaux usées distinctement des eaux pluviales;
- adoption de revêtements plus perméables pour les voiries, les aires de parcage, les espaces publics;
- utilisation de techniques compensatoires (tranchées drainantes, fossés d'infiltration) en vue de pallier les effets négatifs d'une trop grande imperméabilisation des sols;
- installation de citernes de récupération de l'eau de pluie.

Dans les plaines alluviales et le lit majeur des rivières, les actes susceptibles d'aggraver localement les inondations (notamment les remblais) seront interdits.

En fond de vallée, les occupations du sol susceptibles de jouer de manière occasionnelle le rôle de plaine d'inondation (terrains de sport, espaces verts, sites naturels, prairies) seront favorisées.

Informar les communes, les maîtres d'ouvrages et la population

La diffusion d'une information de type "bonnes pratiques" en matière d'urbanisme permettant de prendre en compte les risques naturels sera organisée auprès des communes, des architectes, des maîtres d'ouvrages et de la population en général.

B. Prévenir les risques technologiques

Les nouvelles entreprises soumises à la législation SEVESO seront localisées dans les zones d'activités

économiques spécifiques, lesquelles comporteront en surimpression au plan de secteur la mention "Risques majeurs" (RM). La zone à risque doit comporter des dispositifs d'isolement.

L'implantation de nouvelles industries soumise à ce régime se fera préférentiellement **dans les zones qui comprennent actuellement ce type d'installation**. Les besoins en la matière seront évalués pour permettre la réservation des terrains les plus adéquats.

Pour les activités à haut risque technologique dont la localisation ne peut être remise en cause, la compatibilité avec le voisinage fera l'objet d'une attention constante. Des mesures seront prises visant la limitation de l'urbanisation à proximité de ces sites afin de ne pas aggraver les conséquences d'un accident sur le voisinage.

D'autre part, les études sur les nuisances concernant la santé éventuellement liées aux antennes GSM et aux pylônes de radiocommunication seront poursuivies.

C. Promouvoir une meilleure intégration des réseaux de transport d'énergie dans leur environnement

Adapter le plan national d'équipement et de transport d'électricité

La poursuite de l'équipement de production et de transport d'électricité doit répondre aux principes suivants :

- toute nouvelle ligne jusqu'à 150 kV sera souterraine;
- toute ligne aérienne située dans les zones urbanisées sera progressivement supprimée;
- une étude sera menée sur la faisabilité de relier directement entre eux les trois centres de production d'électricité nucléaire (Chooz, Tihange et Doel) et de remplacer la ligne Gramme-Courcelles sur son site existant;
- le transport par ligne souterraine sera privilégié en recourant à l'implantation d'une ou de plusieurs unités de production dans le Hainaut, en supplément de celle de Baudour.

Réserver des couloirs de transport d'énergie pour les infrastructures lourdes

On retiendra les principes suivants :

- les nouvelles lignes de haute tension seront regroupées si possible le long des tracés d'infrastructures existantes;
- une politique restrictive sera mise en place pour déclarer d'utilité publique le tracé de pipe-lines et

de lignes électriques à travers le domaine privé, sauf pour les lignes de grand transport (Interconnector, électricité THT).

Lorsque les lignes de grand transport ne peuvent pas suivre des couloirs existants, les critères suivants seront d'application :

- éviter les zones urbanisées et les zones de grand intérêt biologique;
- lors du passage en zone agricole, éviter de mettre en péril des exploitations existantes.

Pour l'installation des gazoducs, on doit tenir compte des principes suivants :

- le placement de nouvelles conduites doit se faire au plus près des infrastructures existantes;
- le regroupement doit se faire en conformité avec les normes légales et les normes de sécurité.

D. Assurer la qualité de l'air et lutter contre le bruit

Les émissions polluantes de CO₂, SO₂, NOX, particules fines, poussières, etc. trouvent leur origine dans l'activité industrielle, les transports et le chauffage.

Afin de contribuer à l'amélioration de la **qualité de l'air**, les mesures suivantes seront prises :

- les installations émettrices seront localisées selon des critères qui tiennent compte de la nature de l'activité, de la topographie et des vents dominants;
- l'usage des transports en commun, du vélo et de la marche à pied sera encouragé afin de diminuer l'utilisation de la voiture et de réduire la pollution de l'air (voir les mesures VI.4.A et D).

La **lutte contre le bruit** nécessite de redéfinir les normes des dispositifs d'isolement entre les zones émettrices de bruit et celles qui requièrent un calme particulier. Dans les zones où les nuisances sonores perturbent gravement la vie sociale et causent des problèmes de santé, des cartes de bruit seront réalisées. Elles permettront aux décideurs de définir les priorités et les mesures à prendre pour lutter contre ce type de nuisance.

E. Produire moins de déchets et optimiser leur gestion

La gestion des déchets implique de pouvoir contrôler et intervenir tout au long du cycle de vie des produits et services, depuis leur production jusqu'à leur élimination. La politique wallonne, telle qu'approuvée dans le Plan wallon des déchets, vise à réduire systématiquement

quement la quantité de déchets et à développer les infrastructures de recyclage et d'élimination pour les déchets ultimes. Elle se base sur 5 principes : développer la prévention, valoriser les déchets, les éliminer, les surveiller et les contrôler, réhabiliter les anciennes décharges.

On insistera en outre sur les principes suivants : la localisation et les mesures d'accompagnement (zones d'isolement, intégration paysagère, traitement de lixiviats, etc.) des infrastructures de collecte, de tri, de valorisation et d'élimination des déchets seront déterminées en fonction des impacts potentiels sur la population et sur le milieu naturel, de l'accessibilité et des équipements techniques.

Développer la prévention

Les actions de prévention combinent à la fois des actions à court, moyen et long terme :

- accélérer le développement des technologies et des produits propres;
- imposer, pour certains produits, la prévention de l'apparition de déchets et la réduction des nuisances causées par les déchets : normes quantitatives et qualitatives pour certains types de déchets, plans de réduction de déchets industriels;
- éliminer progressivement la mise sur le marché de produits générateurs de déchets non valorisables ou sources de problèmes lors de la valorisation, par l'utilisation de moyens réglementaires ou fiscaux.

Valoriser les déchets

La priorité est donnée au recyclage :

- intensifier les systèmes de collecte des déchets favorisant le recyclage (collectes sélectives) et la valorisation (notamment le compostage);
- stimuler le développement d'unités de recyclage/valorisation par les acteurs privés et les acteurs publics;
- imposer l'obligation de reprise de certains déchets à charge du producteur initial;
- lorsque l'obligation de reprise est impossible, assurer le transfert du coût de la valorisation à charge des producteurs/consommateurs via la création de fonds de financement;
- assurer progressivement le remplacement du système d'aide à l'investissement par le système de l'autoportance économique de l'ensemble de la filière de gestion des déchets;
- développer, par un ensemble d'actions publiques coordonnées, le marché des produits recyclés ou valorisés.

Éliminer les déchets

Les mesures prévues par le Plan wallon des déchets sont les suivantes :

- inscrire dans les plans de secteur les centres d'enfouissement techniques (CET) à venir; cette opération est réalisée depuis le 1 avril 1999;
- sécuriser l'enfouissement technique;
- assurer l'"inertage" des déchets ultimes.

Surveiller et contrôler

Un dispositif spécifique de surveillance et de contrôle des transferts de déchets doit être instauré.

Réhabiliter les anciennes décharges

Sur base d'un inventaire, la définition d'un programme de réhabilitation des anciennes décharges sera poursuivie.

V. CONTRIBUTUER A LA CREATION D'EMPLOIS ET DE RICHESSES

La Wallonie est confrontée depuis plus de trente ans à une profonde reconversion économique et industrielle.

*Comme l'a démontré l'analyse de la situation socio-économique, l'évolution du taux de chômage et l'accroissement de la part d'emploi externe appellent une mobilisation accrue de l'ensemble des acteurs. Dans une perspective de *développement durable, l'aménagement du territoire doit intervenir afin d'assurer un contexte favorable au développement des entreprises, d'accroître les liens entre les entreprises et l'économie locale et de permettre une meilleure *cohésion socio-économique à travers la région.*

Les options exposées ci-dessous ne doivent cependant pas être considérées comme un "plan économique". Comme on l'a précisé dans l'introduction, 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. C'est pourquoi certains de ces secteurs, dont le développement est plus directement lié à l'espace et à sa structuration, sont abordés ici de manière plus détaillée que d'autres.

Parmi les options qui suivent,

- *une première série vise la valorisation des atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional;*
- *une deuxième énonce des pistes pour anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises;*
- *la troisième concerne la valorisation des potentialités offertes par les universités et les centres de recherche;*
- *la quatrième aborde des mesures pour conforter et développer les activités économiques.*

V.1. DEVELOPPER LES ATOUTS SPECIFIQUES DE LA WALLONIE PAR RAPPORT AU CONTEXTE SUPRAREGIONAL

Face à la mondialisation de l'économie, la Wallonie doit davantage tirer parti de sa position stratégique au sein de l'Europe. Elle bénéficie en effet de la proximité de la capitale européenne et se situe à la limite d'une vaste zone densément urbanisée. Elle est en contact direct avec les deux principaux ports européens et située à la charnière entre l'Europe du nord-est et l'Europe occidentale.

Cinq pistes peuvent être suivies pour valoriser les atouts de la Wallonie dans le contexte suprarégional :

- A. tirer parti des flux de personnes et de marchandises qui la traversent, ainsi que de ses bons réseaux de communication;
- B. profiter de la fluidité des déplacements et de l'espace d'accueil destiné aux entreprises;
- C. tirer parti d'un patrimoine et de paysages de qualité;
- D. améliorer la polarisation et l'environnement des entités urbaines et rurales pour développer l'emploi.

A. Tirer parti des flux de personnes et de marchandises qui traversent la Wallonie, ainsi que de ses bons réseaux de communication

Sa position privilégiée dans les réseaux du nord-ouest européen vaut à la Wallonie d'être traversée par des courants importants d'échanges et de déplacements de biens et de personnes. Ces flux transrégionaux, qui se concentrent principalement sur des axes majeurs de communication, peuvent servir d'appui à des dynamiques de développement au niveau local pour autant que soient créées des structures d'accueil adéquates.

Des points d'accueil ou "d'ancrage" sur des *eurocorridors ont été proposés dans le *Projet de structure spatiale pour la Wallonie. Ils ont été indiqués à titre d'exemple; d'autres lieux pourraient être retenus en fonction des caractéristiques et des potentialités locales.

Pour maximiser les retombées attendues du développement de tels *points d'ancrage, on pourra notamment :

- créer des infrastructures d'accueil pour les entreprises, telles que des parcs d'affaires et des parcs *logistiques;
- profiter de la présence de centres universitaires, lieux de formation et de recherche complémentaires aux entreprises, pour renforcer ou créer des parcs scientifiques destinés notamment au développement de technologies de pointe;
- mettre sur pied des centres de valorisation des ressources locales visant les transformations et la commercialisation;
- miser sur le flux intense de personnes pour développer le tourisme et les activités culturelles.

B. Profiter de la fluidité des déplacements et de l'espace d'accueil destiné aux entreprises

La Wallonie dispose de réseaux de communication peu saturés et la fluidité des déplacements y reste relativement bonne par rapport à certains pays voisins.

En outre, les espaces disponibles y sont encore importants : plus de 4.000 ha de terrains industriels, dont la majeure partie sont déjà équipés. Si certains sont aménagés spécifiquement pour accueillir les activités industrielles ou artisanales, d'autres devraient être *spécialisés dans le développement d'activités scientifiques ou tertiaires* (parcs scientifiques, parcs d'affaires et parcs logistiques dont il est question ci-dessous).

La mise en valeur des terrains industriels doit s'organiser dans le cadre d'une gestion stratégique du développement territorial. C'est ainsi qu'on veillera à ne pas déformer la dynamique urbaine, profitable au développement des activités tertiaires, en n'aménageant des parcs d'affaires que dans les sous-régions où le besoin s'en fait sentir. Par ailleurs, on veillera à ne pas compromettre la possibilité de localiser des parcs industriels à proximité des infrastructures de transport, particulièrement dans les endroits où plusieurs modes de transport coexistent.

L'assainissement des friches industrielles et urbaines permettra d'accroître l'offre de terrains pour les entreprises. Cependant, il est nécessaire d'*évaluer avec soin les potentialités de reconversion* des différents sites afin de leur choisir une nouvelle affectation réaliste qui présente toutes les chances de réussite.

L'évaluation portera notamment sur :

- l'accessibilité du site et/ou sa centralité (par rapport à une ville, une région);
- l'image globale du quartier, son état socio-économique et l'usage du sol qui y prédomine;
- la concurrence éventuelle de zones d'activité économique neuves;
- les reconversions possibles en fonction de la taille du site, de sa divisibilité, de sa disponibilité, de l'état du sol et du sous-sol;
- les possibilités de réaffectation des bâtiments en fonction de leur état de conservation et de leur structure;
- la qualité architecturale de certains bâtiments, qui peut influencer favorablement un repreneur potentiel.

C. Tirer parti d'un patrimoine et de paysages de qualité

Parmi les atouts spécifiques de la région, l'intérêt de son patrimoine bâti ou naturel et la qualité de ses paysages participent à son attrait. Tout en garantissant leur protection et leur sauvegarde, on peut également les considérer comme des facteurs de développement économique. La qualité du cadre de vie est un élément d'attrait pour la *localisation des entreprises*.

D. Améliorer la polarisation et la qualité des entités urbaines et rurales pour développer de l'emploi

Conformément à ce qui est prévu par le Projet de structure spatiale pour la Wallonie, différents *pôles urbains et ruraux devront progressivement se structurer, se rénover et être aménagés de manière à accroître leur attractivité pour les entreprises de transformation, de gestion et de décision et de commerce.

Le polycentrisme qui caractérise la Wallonie est un atout incontestable pour asseoir un développement spatial plus équitable. Pour ne pas mettre en péril cet avantage, des mesures visant à *renforcer le rôle moteur des pôles urbains et ruraux* sur les plans économique, culturel et social doivent être adoptées.

L'affirmation d'une forte cohésion positive, d'une identité spécifique, d'un patrimoine de renom et l'organisation d'événements sont des éléments nécessaires pour accroître la fonction polarisatrice de ces entités.

A différents niveaux et selon leur rôle spécifique, les pôles doivent élargir l'éventail de leurs activités et de leurs services aux entreprises. En tant que lieux de complémentarité et de concurrence équilibrée, ils doivent concentrer et offrir des moyens et des lieux d'échange appropriés.

L'amélioration de leur attractivité nécessite dans certains cas une amélioration assez radicale de la qualité du cadre bâti et des espaces publics. L'attractivité des centres sera améliorée par la mise en place d'associations de gestion ("city manager") telles qu'initiées par le Gouvernement wallon. Les Agences de Développement local viendront en appui de ces efforts.

V.2. ANTICIPER LES BESOINS DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET ASSURER LES CONDITIONS DU DEVELOPPEMENT DES ENTREPRISES

Les besoins d'espace et d'infrastructures pour les activités économiques se modifieront en fonction de l'évolution de l'économie wallonne. Un des objectifs du SDER est d'anticiper ces changements dans le respect de la cohérence spatiale.

A. Répondre aux besoins de redéploiement de l'industrie

La création d'emplois et de richesses en Wallonie continuera à être liée aux secteurs dits traditionnels. Cependant, *l'industrie wallonne devra renforcer son positionnement dans de nouveaux créneaux et de nouveaux marchés*. Un redéploiement accru des activités traditionnelles et une ouverture vers de nouveaux marchés et de nouvelles activités productives ne seront possibles que grâce à de gros investissements en recherche et développement, et dans une culture ouverte sur le changement. Des connexions avec les centres de recherche universitaires, encouragées d'ailleurs par l'UE, seront de plus en plus nécessaires.

Les implications spatiales de cette reconversion industrielle sont nombreuses :

- les entreprises seront probablement plus "propres";
- elles chercheront à incorporer des laboratoires;
- elles seront plus exigeantes sur le plan de la qualité du cadre de travail;
- elles auront tendance à travailler en réseaux de PME, utilisant les télécommunications;
- leur demande en services externes sera sans doute plus "pointue" et plus diversifiée;
- les actifs employés dans les nouveaux secteurs seront plus qualifiés, et sans doute plus exigeants sur le plan du contexte socio-économique et de la qualité du patrimoine bâti et paysager.

Il en résultera des exigences plus grandes en matière de localisation. La réponse n'est pas unique; elle consistera d'une part à utiliser au maximum le tissu urbain, générateur d'économies externes matérielles ou immatérielles, et les villages pour les activités localisées en milieu rural, d'autre part à utiliser au mieux les zones spécifiquement dévolues aux activités économiques qui ne peuvent être localisées dans le tissu ur-

bain ou dans les villages, qui ont des impératifs d'accès particuliers ou qui veulent utiliser les lieux techniques ou de formation liés à la concentration d'activités.

B. Concevoir une stratégie dans le secteur de la logistique

En outre, la Wallonie doit rechercher, dans les filières, *les opérations les plus génératrices de valeur ajoutée*. Un secteur a insuffisamment été pris en compte jusqu'à présent, c'est celui de la logistique⁽¹⁾.

Les stratégies logistiques qui se développent aux frontières de la Wallonie, en coordination notamment avec les sociétés nationales de chemin de fer, tentent d'attirer un maximum de trafic de marchandises vers les territoires extérieurs, ce qui aura pour conséquence d'y attirer un maximum d'effets induits. La Wallonie doit répondre à cette menace en développant rapidement une infrastructure compétitive sur le plan international, tirant parti des nœuds de transport *intermodaux qui existent sur son territoire.

Ce secteur en plein développement nécessite des zones d'activité très spécifiques (parcs logistiques) dont les effets induits sur les villes environnantes seront importants. C'est pourquoi trois types de parcs logistiques seront proposés plus loin.

C. Favoriser le développement des services aux entreprises

D'une manière générale, le développement des services aux entreprises est en cours en Wallonie; il ne

⁽¹⁾ La logistique, dont l'objet est l'organisation de la production et de l'acheminement des biens jusqu'à la clientèle, comporte diverses étapes :

- l'organisation de l'assemblage de produits semi-finis pour en faire des produits finis;
- les opérations de conditionnement en amont de la distribution;
- l'organisation de l'acheminement des biens, notamment en flux tendus, d'un point à un autre de la filière;
- le transport des marchandises.

En résumé, elle comprend les opérations classiques de transport et de commerce de gros, auxquelles s'ajoutent des services très diversifiés spécialisés dans le traitement des flux de marchandises. De nos jours, les diverses opérations auxquelles sont soumises les marchandises sont concentrées dans des parcs logistiques intermodaux pour réduire les opérations coûteuses de transbordement et bénéficier de réductions de coût de transport. Les autres opérations se localisent en général dans les villes proches, qu'il s'agisse des producteurs sous-traitants situés en amont dans la filière, ou de transporteurs et de détaillants situés en aval.

manquera pas de s'accroître dans l'avenir. Deux raisons y pousseront : d'une part, le recentrage des industries, des administrations et des équipements collectifs sur leur métier principal, pour des raisons de rentabilité, fera naître des sous-traitances multiples d'assistance; d'autre part, l'augmentation continue des exigences de la population en matière de qualité de services poussera les administrations et les équipements collectifs à recourir à des aides extérieures pour se réorganiser, se développer et s'internationaliser.

Les services de haut niveau occupent des espaces de bureau et se développent surtout dans les villes importantes qui sont amenées à jouer un rôle de "commandement". Souvent liés aux centres décisionnels politiques et économiques, ils sont particulièrement exigeants sur le plan de la qualité de l'environnement et du prestige de la localisation. En outre ils demandent à être très bien reliés au monde extérieur grâce aux transports (avion, TGV) et aux télécommunications ainsi qu'à disposer d'un réseau de veille technologique et de communication d'innovation technologique.

On évalue la demande future en espaces de bureaux d'ici à 2010 à 918.000 m² environ.

D. Constituer des cadres d'accueil favorables à l'implantation des entreprises

La répartition des activités économiques sur le territoire doit être soigneusement étudiée. Trop souvent on ne prend pas en considération les besoins spécifiques des activités par rapport aux caractéristiques existantes ou potentielles des sites d'implantation. *Une meilleure adéquation entre les attentes des entreprises et les caractéristiques intrinsèques des zones d'activités économiques s'avère nécessaire.* La localisation de ces dernières doit en outre correspondre aux orientations du Projet de structure spatiale pour la Wallonie et être intégrée au mieux dans les structures spatiales locales.

Les principes généraux concernant l'accueil des entreprises sont abordés ici en premier lieu. On s'attache ensuite à deux cas particuliers : les parcs logistiques et les zones de bureau.

Mener une réflexion stratégique à propos de la localisation des zones d'activités économiques

Pour atteindre cet objectif, une vaste politique sera instaurée à l'initiative des autorités régionales et en concertation avec les développeurs sous-régionaux et locaux. Une *analyse stratégique* de l'ensemble du problème devra être menée.

■ *Mieux comprendre les besoins des entreprises*

Cette démarche vers les entreprises doit prendre en compte deux types de besoins.

Les **besoins fonctionnels** des entreprises varient selon le type d'activité mais ils peuvent se résumer à quelques critères :

- les besoins de mobilité : à chaque activité sont associés des besoins de transport (déplacements du personnel ou des visiteurs, approvisionnements et transport des produits finis, etc.) définissant leur "*profil de mobilité*";
- les besoins de fonctionnement : caractéristiques du terrain, des bâtiments, des équipements divers, notamment de télécommunication;
- les besoins de proximité : marché, fournisseurs, services diversifiés aux entreprises, centres de recherche, centres de décision, etc.;
- les besoins d'image;
- la qualité du contexte social et culturel.

Les *besoins liés au cycle de vie* de l'entreprise doivent être pris en compte également. A sa création, une entreprise doit investir dans l'acquisition de son savoir-faire, la prospection commerciale et l'équipement technique; elle occupe dès lors un bâtiment au loyer modéré. Lorsqu'elle grandit, son marché croît, son savoir-faire devient plus "routinier"; elle peut rentabiliser ses investissements de départ, son statut s'améliore et elle déménage souvent dans des locaux dont le coût peut être plus élevé.

La gestion des parcs immobiliers industriels, semi-industriels et de bureaux doit tenir compte de ces besoins diversifiés. Dans ce domaine, on considère en général trois marchés : le haut, le moyen et le modeste, qui se localisent différemment dans l'espace en fonction de l'état des quartiers où ils s'insèrent.

■ *Analyser les potentialités du territoire*

L'existence de réseaux performants de transport (pour les besoins de mobilité) et d'un réseau de villes (pour les besoins de proximité) créent des potentialités en certains endroits du territoire. En particulier, les lieux où se rencontrent les infrastructures de transport de grande qualité acquièrent, par la présence de celles-ci, un caractère stratégique pour l'économie de la région. C'est le cas :

- des nœuds de transport multimodaux, pour les parcs logistiques;
- des gares de chemin de fer importantes au croisement des lignes les plus fréquentées, où il sera intéressant de prévoir la possibilité de lo-

caliser des surfaces de bureaux (aux arrêts de TGV notamment);

- des croisements d'autoroutes à proximité des villes où, dans un rayon de 5 km de l'échangeur et en continuité avec le tissu urbain, il sera intéressant de prévoir des zones d'activité de niveau régional, destinées à attirer des activités utilisant le transport routier à longue portée;
- des aéroports.

On définira ainsi un "**profil d'accessibilité**" des lieux, tant sur le plan régional que sur celui de la structure interne des grandes villes wallonnes.

■ *Procéder à une analyse stratégique globale du territoire*

Cette analyse déterminera les lieux stratégiques du territoire wallon à mettre en valeur, les types d'activités à y implanter, les contraintes d'environnement à respecter, ainsi que les zones industrielles à créer ou à agrandir.

Elle aura pour objectif d'aider à **mieux faire correspondre les besoins des entreprises avec les caractéristiques des zones** et ainsi de mieux rentabiliser les investissements parfois très coûteux consentis par la Région. A cet égard, on relève qu'il y a des zones "généralistes", c'est-à-dire non spécialisées, et d'autres où il y a sélection des activités (parcs d'affaires, parcs scientifiques, parcs logistiques, ports, etc.). Le but est de profiter au mieux des deux registres.

L'analyse suppose en outre un relevé approfondi des caractéristiques des sites d'activités économiques existants dont on identifiera les facteurs d'attractivité : la localisation, les surfaces disponibles, les équipements existants, les axes de desserte spécifiques (voie d'eau et équipements portuaires, chemin de fer et gare, autoroute et échangeur, aéroport), les ressources spécifiques (main-d'œuvre, ressources naturelles, etc.), les activités et services complémentaires de même que les incitants socio-économiques ou administratifs.

Aménager des parcs logistiques aux endroits stratégiques du territoire

Le cas particulier des parcs logistiques mérite que l'on pousse un peu plus loin l'analyse. Bien qu'ils ne contribuent à résoudre qu'une partie des besoins de l'industrie et du tertiaire lourd, ils constituent la solution indispensable à donner aux problèmes de changement d'échelle que rencontrent certaines entreprises aujourd'hui.

Une analyse des potentialités d'accueil du territoire wallon a été menée à l'occasion de l'élaboration du SDER. Elle a mis en évidence :

- les différentes échelles à considérer :
 - taille des marchés,
 - caractéristiques des produits concernés,
 - modes de transport à utiliser selon les types de produits et les tailles de marché;
- les potentialités du territoire wallon :
 - nœuds de transport multimodaux, stratégiques pour le développement de la Wallonie,
 - spécificités de chaque nœud de transport.

Les résultats sont encourageants. La configuration des réseaux de transport et le contexte suprarégional sont tels en effet qu'il est possible de concevoir en Wallonie la création de trois types de parcs logistiques de niveau européen, de nature complémentaire.

■ *Parcs logistiques de type A : intermodalité intercontinentale mer / route*

Les centres européens de distribution assurent la distribution par la route, vers les pays européens, de biens d'équipement venant d'autres continents par la mer ou, à l'inverse, drainent la production européenne pour l'expédier par mer vers un autre continent. Leur marché se situe aux environs de 300 millions d'habitants. Ils se sont multipliés en Flandre et aux Pays-Bas à un rythme élevé ces 10 dernières années, phénomène qui devrait encore s'accélérer avec l'introduction de l'Euro et l'expansion considérable de l'usage des conteneurs. Leur multiplication est due à la présence proche des deux principaux ports à conteneurs européens (Rotterdam et Anvers) et à un réseau routier donnant un accès aisé aux autres pays. Ils se localisent soit dans le port même, soit dans un rayon d'une cinquantaine de km autour de lui, ce qui explique la grande attractivité du "triangle Gand-Anvers-Bruxelles"⁽²⁾. Comme celui-ci a tendance à se saturer, il existe un potentiel d'accueil important dans le nord de la Wallonie.

Plusieurs parcs logistiques peuvent être progressivement équipés, suivant l'importance de la demande. Tous devront :

- bénéficier d'une excellente liaison essentiellement autoroutière avec les ports maritimes et les aéroports;
- pouvoir disposer d'un autre mode de transport (soit le fer, soit l'eau, soit les deux);

(2) Concentration par habitant la plus élevée du monde de montage de voiture et de vente de pièces de rechange pour automobiles même après la fermeture de Renault-Vilvoorde; centres européens de distribution de Nike, Decathlon, Tupperware, Seco Tools, etc.

- comporter des parcelles de grande taille, car les activités concernées ont besoin de vastes espaces;
- prévoir des réserves de terrain à plus long terme pour l'extension de cette activité;
- diriger les effets induits de ces parcs vers les villes proches par les dispositions planologiques.

■ *Parcs logistiques de type B :
intermodalité intercontinentale air / route / TGV*

Les parcs logistiques aéroportuaires occupent des fonctions comparables à celles des précédents, mais concernent des biens de très haute valeur (biens d'équipement professionnel, pièces de rechange coûteuses), ne faisant pas l'objet de transport de masse et ayant souvent un caractère d'urgence. Dans ce cas, les besoins en terrains ou en bâtiments sont beaucoup moins grands. Les transporteurs se localisent sur le site même de l'aéroport, alors que les autres activités sont décentralisées à proximité. La présence d'une ligne de TGV assurerait bien entendu une plus grande sécurité pour le transport rapide, si toutefois on envisage que le TGV puisse aussi transporter des marchandises.

Les principaux concurrents actuels sont les sites aéroportuaires de Londres, Francfort, Amsterdam, Paris, Zaventem, Luxembourg et Cologne.

Plusieurs parcs peuvent être équipés autour de l'aéroport que l'on destine au fret, selon l'importance de la demande. Tous devront :

- bénéficier d'une excellente accessibilité autoroutière et de bonnes liaisons avec l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport);
- prévoir le raccordement au chemin de fer;
- prévoir des réserves de terrain à plus long terme pour l'extension de ces activités;
- pour l'aéroport, prévoir des zones-tampons non aedificandi entre l'aéroport et son environnement immédiat pour limiter la fonction résidentielle, et réserver des terrains pour l'extension future de l'aéroport et des activités économiques en liaison avec celui-ci.

■ *Parc logistique de type C :
intermodalité continentale eau / rail / route*

Pour les biens de grande consommation ou de moindre valeur, produits et distribués sur le continent, et dont les processus de production sont en cours de rationalisation, le branchement au rail devient un élément essentiel de la recherche d'une réduction radicale des coûts de transport, et le raccordement à l'eau apparaît comme une solution d'avenir. Grandes consommatrices d'espace, ces activités

soit de distribution, soit d'assemblage recherchent de plus en plus la proximité d'un marché qui s'étend sur 250 km de rayon groupant 12 millions de personnes au moins, auquel elles ont accès par l'intermédiaire de nœuds de transport trimodaux.

Avec la libéralisation des réseaux de chemin de fer, tout opérateur de chemin de fer agréé peut dorénavant emprunter les infrastructures de chaque pays membre moyennant paiement d'une redevance d'utilisation. Il y a donc intérêt à concentrer sur son territoire le maximum de flux venant de l'étranger pour maximiser les redevances et les effets induits. En 1996, la Commission européenne a proposé la création de corridors de fret internationaux, s'apparentant au concept de l'autoroute, accessibles à des opérateurs concurrents. Actuellement, le débat est très vif et les "free ways" ferroviaires ne sont pas encore déterminés. Ce débat influence les potentialités du territoire wallon. En effet, des incertitudes subsistent à propos de leur itinéraire :

- le free way Anvers-Lyon dispose de deux itinéraires possibles au sud de Fleurus : l'un passant par Charleroi-Aulnoye, l'autre empruntant la ligne Athus-Meuse, passant par Dinant;
- le couloir de fret (free way potentiel) Anvers-Allemagne peut également emprunter deux itinéraires : le premier passe par Anvers-Montzen-Ruhr, l'autre est le tracé historique "Rhin d'Acier" passant en dehors du territoire wallon et dont la remise en service est en discussion.

Quant à la voie fluviale, elle dispose encore de réserves de capacité considérables dont la Commission européenne veut encourager l'utilisation.

Les principaux sites concurrents de ce type de parcs logistiques sont : Dourges et Metz en France; Valburg, Venlo et Born en Hollande; Duisburg, Köln et Dusseldorf en Allemagne.

Différents sites potentiels wallons ont été examinés suivant une analyse multi-critères :

- pour les distributeurs : population localisée dans un rayon de 250 km; coût d'accès à un marché de 12 millions d'habitants et rayon moyen de ce marché;
- pour les assembleurs : emploi industriel existant dans un rayon de 250 km; coût d'accès à un marché de 1 million d'emplois industriels et rayon moyen de ce marché;
- parcs logistiques concurrents actuels et en projets les plus proches;
- principaux aménagements à effectuer pour rendre le nœud de transport compétitif sur le plan international;

- disponibilité de terrain industriel déjà équipé dans un rayon de 20 km.

On ne peut choisir qu'un seul site parmi eux car les chances de succès d'un tel parc logistique au niveau européen dépendent de la qualité des services de transport concentrés dans le nord trimodal qui le dessert (fréquence des trains, couverture géographique des liaisons ferroviaires, gabarit des voies d'eau, etc.). Il faut compter un minimum de 500 ha de superficie à réserver rapidement. La décision de réaliser un tel parc logistique ne peut se prendre qu'après avoir fait une étude de pré-commercialisation dont l'objectif est de préciser les caractéristiques de la demande réelle, les services généraux à prévoir, les superficies à équiper progressivement et le niveau de prix de vente ou de location des terrains qui permettra d'amortir les investissements.

Mieux répartir les espaces de bureau dans la ville

La demande future en espaces de bureau se répartira entre les villes principales de Wallonie et la banlieue bruxelloise du Brabant wallon. L'intégration des espaces de bureau à la ville n'est pas exempte de problèmes : dans les centres-villes, les activités qui les occupent ont tendance à devenir dominantes et sont alors responsables de la perte d'animation des centres le soir. Lorsqu'elles se dispersent dans la ville ou se déconcentrent vers les périphéries, elles génèrent des flux de voitures beaucoup trop importants car leurs actifs sont généralement fortement motorisés et qu'il est difficile d'organiser une bonne desserte en transports en commun dans des zones urbaines moins denses; elles suscitent aussi du stationnement sauvage.

Ces espaces de bureaux doivent être implantés à proximité des gares et des lieux bien desservis par les transports en commun, non seulement pour être plus directement reliés aux destinations à longue distance, mais aussi pour réduire le trafic automobile. Par ailleurs, la demande pour des espaces de bureaux "intelligents", c'est-à-dire pré-raccordés à tous les réseaux de télécommunication, se fait pressante.

E. Mettre en place des conditions administratives adéquates pour encourager la création d'entreprises

Définir des cahiers des charges pour les entreprises et leur assurer une sécurité sur le plan juridique

La localisation des investissements productifs étant notablement influencée par la transparence et la sécu-

rité des procédures d'octroi de permis, on veillera à promouvoir une gestion dynamique et simplifiée des actes administratifs concernés. Il est donc nécessaire de clarifier les procédures en vue de réduire les délais, de définir précisément les règles du jeu et d'améliorer la diffusion des informations destinées aux entreprises concernant les démarches à effectuer.

Différentes dispositions peuvent permettre de rejoindre cet objectif.

- Les **études d'incidences* liées aux révisions du plan de secteur visant à inscrire une zone d'activité économique ou une zone d'extraction **définiront clairement les destinations admissibles** eu égard aux caractéristiques de la zone. Elles comporteront également un **"cahier des charges"** concernant notamment le traitement des eaux usées, les émissions de bruit, le trafic, etc.
- Dans un souci d'information, on rédigera un **"vade mecum" destiné aux entreprises** qui désignent s'implanter en Wallonie; il reprendrait l'ensemble des législations et des démarches à effectuer.

Développer des canaux d'information pour encourager la création d'entreprises

Aujourd'hui, l'information destinée aux entreprises qui veulent s'installer en Wallonie est assez diffuse et n'est pas organisée de manière suffisamment cohérente.

Dans le cadre d'une stratégie active d'offre de terrains telle que présentée ci-dessus, on constituera une **banque de données des terrains disponibles et de leurs caractéristiques** en mettant au point une fiche signalétique homogène.

Cette fiche reprendra les informations suivantes :

- une carte de localisation;
- les surfaces disponibles;
- une description de l'équipement des terrains;
- les moyens d'accès pour tous les modes de déplacements;
- les complémentarités avec d'autres fonctions : habitat, services, etc.;
- les incitants et les facilités administratives éventuelles selon la nature et le type d'activités.

Cette banque de données sera dressée sous la responsabilité de la Région et sera constituée notamment avec l'aide des communes et des Intercommunales.

Ces informations seront largement diffusées et accessibles par les réseaux Internet et Intranet.

V.3. MISER SUR LA RECHERCHE ET L'INNOVATION

La science, la technologie et les développements techniques conditionnent l'activité économique. Soutenir la recherche et l'innovation est une des manières pour la Région de contribuer à la création d'emplois et de richesses dans un objectif de développement durable et de cohésion économique et sociale.

C'est pourquoi la Région wallonne continuera à encourager la recherche et à viser le développement des entreprises, et par delà celui de toute la Wallonie, en soutenant la recherche appliquée et/ou la recherche à finalité économique.

A. Développer les pôles d'excellence

Les universités, avec leur triple rôle de formateur et pourvoyeur de main d'œuvre qualifiée, de chercheur et d'agent économique, constituent la colonne vertébrale du processus d'innovation en Wallonie. D'autres acteurs contribuent au développement des compétences et des résultats de la région dans ce domaine, à commencer par les entreprises, que des mesures appropriées invitent à coopérer davantage avec les universités.

Le regroupement et l'association des acteurs travaillant dans un domaine de recherche et d'innovation où la Wallonie excelle, constitue une nouvelle donnée économique importante pour la prochaine décennie.

L'objectif de la constitution des "pôles d'excellence" est double. Il s'agit, d'une part, de coordonner les activités de recherche (universités, centres de recherche) dans les domaines où la Wallonie a déjà acquis une expertise reconnue, et, d'autre part, de favoriser les partenariats (économies d'échelle) entre universités, centres de recherche et entreprises d'un même domaine.

On dénombre actuellement quatre pôles d'excellence en Wallonie. Il s'agit :

- du pôle aéronautique, dont les partenaires se sont regroupés pour participer à de grands programmes internationaux d'aviation civile et militaire (projet Airbus),
- du pôle "métal" regroupant l'ULg et des centres de recherche spécialisés dans l'étude des métaux,

- du pôle spatial regroupant le Centre spatial de Liège et les industriels concernés autour de projets initiés par ce centre,
- de l'agrobiopôle constitué autour de projets de recherche communs aux universités de Gembloux, Liège et Louvain-la-Neuve.

Parallèlement au développement de ces pôles d'excellence, des centres de compétence dans des domaines technologiques novateurs voient également le jour.

En positionnant certains acteurs de la recherche comme agents économiques, ces pôles et ces centres produisent des effets induits à moyen et long terme sur l'industrie locale et régionale. Dans cette perspective, les universités les plus complètes et les plus dynamiques et celles qui ont pu développer une compétence particulière sont amenées à jouer un rôle croissant comme pôles de développement régional.

La concentration de centres de recherche, d'établissements d'enseignement supérieur et de nouvelles entreprises innovantes donne à la région liégeoise et au Brabant wallon ainsi qu'à la région de Charleroi un rôle particulier au niveau régional (et eurorégional dans le cas de Liège). L'objectif à poursuivre est de développer également le rôle que peuvent jouer la région de Mons et la région de Namur à partir du potentiel qui y existe.

B. Contribuer à l'amélioration durable de la qualité de vie

La recherche, l'échange des connaissances, l'innovation et la diffusion des technologies nouvelles doivent être considérés comme des processus sociaux autant que techniques.

Il ne s'agit pas seulement de mener la Région wallonne à la pointe du développement technologique; il faut avant tout viser à améliorer de manière durable la qualité de la vie.

Dans ce but, il est primordial de prendre en compte les impacts sur l'emploi, sur l'organisation du travail, sur l'intégration sociale et sur la protection de l'environnement.

C'est ainsi que le programme "Wallonie - Développement - Université" financera, à partir de l'an 2000, des projets de dimension européenne orientés dans des domaines qui apportent des solutions originales à des problèmes de société et qui sont évoqués dans le Cin-

quième Programme-Cadre de la Commission européenne.

Parmi les thèmes de recherche proposés figurent notamment l'agriculture et la pisciculture, les technologies de la communication, la recherche pharmaceutique et médicale, les matériaux et produits innovants, le traitement et la valorisation des déchets, le développement de systèmes énergétiques "propres" plus économiques et plus efficaces, les technologies industrielles trans-sectorielles et l'amélioration des conditions de vie en société.

C. Valoriser les résultats de la recherche

Pour valoriser les résultats de la recherche dans l'économie régionale, il faut stimuler les entreprises et surtout les PME à promouvoir l'innovation et à améliorer leur capacité d'adaptation, que ce soit par de nouveaux modes de gestion et d'organisation ou en assimilant des techniques nouvelles.

Dans ce but, les mesures suivantes seront poursuivies :

- financement des recherches en entreprise;
- développement d'aides spécifiques vers les PME pour leur permettre d'évaluer leur capacité d'innovation, d'acquérir des brevets, des licences et du savoir-faire, de préparer et de mettre en œuvre des projets de recherche et développement, d'acquérir de nouvelles technologies;
- appui aux cellules et aux structures qui font le lien entre les universités et les entreprises;
- financement des programmes de diffusion technologique dans les entreprises peu ou pas innovantes.

Les politiques de sensibilisation du grand public, et particulièrement des jeunes, seront elles aussi poursuivies afin de développer dans la population un climat favorable à l'ouverture aux sciences et aux technologies.

V.4. CONFORTER ET DEVELOPPER DES FILIERES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

A. Développer les réseaux de production

Les filières de production et de valorisation des ressources naturelles ne sont pas suffisamment développées en Wallonie. C'est le cas par exemple dans les domaines de l'agriculture, de la sylviculture, de la construction et du tourisme. Les mesures à prendre pour assurer la mise en place et l'organisation de ces filières, notamment dans leurs aspects spatiaux, sont exposées ci-dessous.

De manière générale, c'est-à-dire pour l'ensemble des secteurs de l'économie, des mesures seront prises pour accroître et optimiser les relations entre les entreprises de façon à constituer un cadre plus favorable à leur développement.

Encourager la création de réseaux de PME

La Wallonie a été marquée par le déclin de grands secteurs industriels sur lesquels reposait l'essentiel de son économie.

A côté des grandes entreprises, il est impératif de *miser sur les PME.*, qui bénéficient d'une plus grande souplesse d'adaptation à l'évolution des marchés. Ce secteur sera d'autant plus performant s'il est organisé en *réseaux d'activités complémentaires*, ce qui permet de répondre plus adéquatement aux exigences d'une économie en mutation constante.

Le soutien au développement de tels réseaux dans le cadre du SDER passe essentiellement par la mise à disposition de *lieux correctement équipés et bien accessibles.*

Promouvoir les services aux entreprises

Actuellement, les services aux entreprises sont insuffisamment coordonnés (canaux de financement, services d'information, etc.), ce qui nuit à leur création ou à leur développement.

A l'avenir, les entreprises devront pouvoir bénéficier de ces services, ce qui est l'objectif des *parcs d'affaires* qui devraient être développés dans la région.

De même, les entreprises de recherche et d'innovation seront préférentiellement localisées dans des parcs scientifiques à proximité des centres universitaires, ce

qui intensifiera les liens entre les centres de formation et de recherche et les nouveaux secteurs d'activités.

Pour encourager et renforcer les réseaux, on peut aussi *rassembler dans une même zone d'activité économique des entreprises appartenant au même secteur* (chimie, pharmacie, aéronautique, agro-alimentaire, etc.) *ou à la même filière.*

B. Assurer la consolidation de l'agriculture

Le développement de l'agriculture peut être soutenu par la définition d'orientations spécifiques à l'échelle régionale et locale. Le maintien et le renforcement des activités de production passe également par le développement en Wallonie des activités de transformation et de commercialisation du secteur agro-alimentaire.

Parallèlement, il est nécessaire de continuer à favoriser la diversification des activités des agriculteurs et leur bonne intégration dans le développement régional et local.

Ces pistes veilleront à *concrétiser et à spatialiser* le cas échéant les options prises dans le cadre du document "Vers un contrat Société-Agriculture" proposé par les autorités régionales.

Gérer la diversité des espaces ruraux aux niveaux régional et local

Dans certaines sous-régions, cette option pourra s'appuyer sur des mesures particulières relatives aux permis d'urbanisme ou aux aides directes aux revenus et aux structures d'exploitation.

Une politique différenciée a déjà été mise en œuvre dans les programmes de développement de certaines zones rurales ou par les disparités sous-régionales des aides compensatoires.

Le maintien de l'agriculture dans tout le territoire wallon implique que des mesures soient prises pour réduire les pressions de l'urbanisation ou du boisement sur les terres agricoles. A cet égard, il faudra notamment revoir les plans de secteur afin d'enrayer l'extension de l'urbanisation linéaire, et d'autre part développer des moyens spécifiques d'action dans le domaine foncier (revitalisation et réaffectation du patrimoine bâti, relocalisation de fermes...).

Etant donné son rôle spécifique, la viabilité de l'agriculture en zone péri-urbaine fera l'objet d'une attention particulière.

Dans les zones agricoles couvertes par plusieurs mesures de protection (périmètre de prévention de captage, d'intérêt paysager, d'intérêt écologique...) il importe de veiller à leur coordination, à encourager des pratiques agricoles adéquates et à développer des aides compensatoires.

Dans le cadre des diversifications de la production agricole, on veillera à adopter une ligne de conduite en matière de localisation des bâtiments d'exploitations agricoles.

L'élaboration des schémas de structure peut contribuer à ces objectifs. Au niveau local, en effet, l'occupation différenciée des terres agricoles peut être soutenue en fonction des potentialités pédologiques et agronomiques du terrain, et selon le contexte local (accès pour le charroi, distance par rapport aux habitations et aux éléments naturels, impacts sur l'environnement et les paysages).

Consolider l'agriculture comme un des facteurs de développement régional et local

La consolidation de l'agriculture dépend aussi des opportunités de l'économie régionale et locale. La réduction des coûts de production, la recherche d'une meilleure valorisation des produits et le besoin de développer des activités complémentaires de services à la collectivité conduiront à renforcer les liens entre les agriculteurs et les collectivités.

La définition du rôle de l'agriculteur a été élargie afin de permettre le développement d'exploitations novatrices en matière de production ou d'exploitations multifonctionnelles associant la production, la transformation et la valorisation de même que certaines activités de loisirs, pédagogiques, etc.

Il convient de confirmer le rôle essentiel de l'agriculture familiale comme acteur du développement rural : **l'agriculteur est un partenaire du développement local et régional** tant par l'important rôle économique du secteur que par les nouvelles activités d'animation et de structuration de l'espace rural.

Élargir les filières dans l'agriculture

Les conditions imposées par l'Agenda 2000 exigent de renforcer les liens entre la production agricole et les filières de transformation et de commercialisation. La maîtrise des marchés d'écoulement devient en effet une priorité pour assurer l'avenir de l'agriculture.

La Région wallonne continuera à promouvoir les investissements dans la transformation et la commercialisa-

tion agro-alimentaire. Elle consolidera sa politique de promotion intérieure et extérieure pour l'ensemble des productions régionales avec des actions spécifiques pour les produits d'un ancrage tout à fait particulier. Elle développera également toutes les synergies existant déjà avec le tourisme.

L'élargissement des filières couvre le renforcement de productions dont l'horticulture (ornementale ou fruitière), le développement de la chimie verte pour la production notamment de biocarburant, le développement de l'agriculture biologique et des produits du terroir et les nouvelles activités rurales telles que les loisirs de plein air et les actions d'animation rurale.

Pour ces dernières, les fermes situées dans les entités bâties dans les zones où l'urbanisation est extrêmement poussée peuvent trouver un créneau particulier de développement.

C. Promouvoir une gestion et une mise en valeur différenciées de la forêt

La forêt wallonne offre de multiples débouchés en termes d'emplois et d'occupation. Les plans de gestion et les initiatives privées doivent s'orienter vers une mise en valeur différenciée à travers l'espace. Cette orientation conduit non seulement à choisir des essences, des modes de peuplement et de gestion adaptés aux situations, aux besoins de la production et aux paysages, mais aussi à promouvoir des fonctions complémentaires telles que la chasse, les loisirs ou la protection de l'environnement et des ressources naturelles. Dans ce sens, les aménagements seront conçus dans une optique intégrée, l'accent pouvant être mis localement sur l'une des fonctions de la forêt.

La production et la transformation du bois

Il est nécessaire de promouvoir une **intégration de la production de bois wallon dans l'économie européenne** en agissant sur tous les aspects de la production et des filières de transformation : qualité, quantité, complémentarité, valorisation, marché.

Il s'agira notamment d'encourager les recherches et les projets visant une meilleure **génétique** et une **gestion diversifiée des peuplements**.

En aval, on soutiendra le **développement d'entreprises de transformation-valorisation du bois** afin d'accroître les retombées économiques du secteur sur l'ensemble du développement rural.

Promouvoir l'utilisation du bois dans la construction

Il convient de **favoriser l'utilisation du bois dans la construction** en veillant toutefois à assurer la cohérence urbanistique et l'intégration des bâtiments dans

leur contexte. On continuera donc à promouvoir la part de bois dans les matériaux utilisés, ainsi que pour les finitions et les revêtements. On pourra, dans une certaine mesure et en fonction du cadre, encourager l'usage du bois dans les parties externes des bâtiments.

Le développement du *lamellé-collé*, des hourdis, panneaux et ossatures en bois, des aménagements intérieurs, du mobilier urbain... peuvent constituer d'autres pistes de mise en valeur du bois wallon. L'intégration de ce processus de transformation-valorisation au sein de l'industrie wallonne doit être poursuivie.

Développer les autres rôles de la forêt

Outre la production, la forêt remplit d'autres rôles qui peuvent constituer des débouchés complémentaires. Moyennant le respect de la réglementation sur les circulations en forêt, on doit organiser :

- les *chasses*, dont l'importance financière dans la gestion des bois est croissante;
- la vente des coupes comme bois de chauffage ou la *recherche de débouchés dans la production d'énergies renouvelables* à plus grande échelle;
- les *loisirs en forêt* (balades nature, bivouacs, découverte didactique, etc.) dans la mesure où ces activités sont bien encadrées. Elles peuvent notamment s'insérer dans le cadre du développement d'un *parc naturel ou d'une aire de coopération en milieu rural;
- les *sports de plein air* en forêt, qui doivent être organisés de façon à ne nuire ni au milieu naturel ni à l'exploitation forestière.

D. Organiser des filières dans la construction et la gestion du cadre de vie

Les filières de la construction et de la gestion du cadre de vie comportent divers domaines à valoriser, tels que l'utilisation des ressources wallonnes, les différentes étapes de conception et de réalisation, le marketing, l'entretien des constructions, etc. - et ce pour les bâtiments comme pour les espaces publics ou les ouvrages de génie civil.

Développer les filières de la rénovation et de la restauration du patrimoine

Au sein du secteur de la construction, le domaine lié à la rénovation et à la sauvegarde du patrimoine est potentiellement créateur de richesses et d'emplois. On sait par exemple qu'un investissement de 1 milliard de francs (1995) dans le logement induit en moyenne 500 à 515 emplois, la rénovation induisant davantage d'emplois que la construction.

Les mesures qui suivent seront prises :

- *développer les secteurs de la rénovation et de la maintenance* dans les domaines de la construction et du génie civil; soutenir financièrement leur mise en œuvre (*rénovation urbaine, développement rural, gestion du patrimoine public, etc.);
- *développer une politique de sauvegarde et d'entretien systématique* du patrimoine;
- conserver et valoriser par les commandes publiques les *savoir-faire traditionnels*: taille de pierre, charpenterie, ardoiserie, pose de pavés, etc.

Promouvoir l'utilisation des matériaux régionaux dans la construction

Il convient de promouvoir dans la construction l'utilisation des *matériaux régionaux* tels que le bois (construction en bois, production de composants semi-finis en bois - voir filière bois) et la pierre. L'effort de promotion des produits à haute valeur ajoutée comme les roches ornementales sera poursuivi. L'utilisation des produits wallons sera favorisée systématiquement lors de la construction de bâtiments ou d'infrastructures et l'aménagement d'espaces publics.

Promouvoir un meilleur respect de l'environnement

Au travers des filières de la construction, différentes mesures assureront une meilleure prise en compte de l'environnement tout en créant de nouveaux emplois. Dans cette optique, on veillera à

- développer un savoir-faire dans les domaines de *l'assainissement, l'épuration et la dépollution*; soutenir financièrement leur mise en œuvre (assainissement de sites, primes à l'épuration, taxes alimentant des fonds publics de dépollution, etc.);
- développer le *recyclage de matériaux* (pierre, granulats, bois, bitume, etc.); assurer le regroupement, le tri, le retraitement et promouvoir les produits recyclés (labellisés);
- *limiter la production de déchets* dans les filières de la construction et sensibiliser les maîtres de l'ouvrage et les concepteurs à cette problématique.

Développer des nouvelles techniques

Différentes pistes peuvent être suivies :

- stimuler la recherche dans le domaine des *matériaux durables et recyclables* et encourager leur utilisation;
- orienter la production des éléments et des sys-

tèmes de construction *préfabriqués* en veillant à leur intégration sur le plan architectural et urbanistique;

- susciter les techniques de réaménagement et d'équipement des *espaces publics*;
- favoriser la formation et valoriser l'expertise des *métiers de la construction* notamment dans le génie civil (en transports en commun par exemple) ou en architecture, urbanisme et aménagement (immobilier résidentiel et d'entreprise); exporter le savoir-faire wallon à l'étranger.

E. Valoriser et structurer le secteur du tourisme

Le secteur du tourisme et des loisirs se caractérise parfois par une trop grande dispersion des initiatives, tant en matière d'activités qu'en ce qui concerne les infrastructures d'hébergement ou de services. Dans la majorité des cas, la clientèle est à la recherche d'activités ou d'attractions, ainsi que de lieux de restauration et d'hébergement, sans oublier les moyens de transports. Il faut donc en quelque sorte fournir un "produit" touristique complet, qui ne saurait être pris en charge par les seules initiatives particulières.

A tous les niveaux, le secteur ne peut que tirer avantage d'une meilleure structuration et d'une meilleure complémentarité de fonctionnement, notamment par la mise en place de filières et de réseaux; il faut toutefois veiller à ne pas décourager les initiatives individuelles. La structuration du secteur doit s'appuyer sur une mise en valeur et une promotion des "produits" majeurs (pôles et *points d'appui touristiques) et des atouts spécifiques de la région, afin d'attirer et de retenir une clientèle plus large notamment les personnes âgées.

Valoriser le patrimoine touristique wallon et renforcer l'attrait des pôles et des points d'appui touristiques

La Wallonie présente des atouts importants sur le plan touristique, notamment par rapport au contexte suprarégional (Flandre, Pays-Bas...). Il s'agit de prendre en compte cette vocation et de la valoriser dans le respect des sites et du patrimoine, en améliorant la notoriété des produits touristiques wallons afin que la région puisse bénéficier de plus de retombées financières grâce à une fréquentation accrue.

Des sites de renom - comme le Val-Saint-Lambert, l'Hôpital Notre-Dame à la Rose, ou des villes comme Tournai - ont déjà été restructurés ou sont en cours de restructuration, d'autres doivent encore l'être : il faut y

investir les moyens nécessaires afin d'en faire des lieux attractifs et accueillants, sur lesquels pourra s'appuyer la promotion de l'image de la Wallonie, avec des retombées économiques non négligeables, y compris dans d'autres secteurs. Ces produits peuvent être des villes (des pôles d'appui touristiques) ou encore des lieux d'attractions de renommée suprarégionale ou régionale (des points d'appui touristiques).

Parmi ces pôles ou points d'appui majeurs, on veillera prioritairement à réaménager des sites qui ont ou qui pourraient avoir une notoriété sur le plan international.

- *Le site de la bataille de Waterloo* est un lieu déjà très fréquenté par des touristes du monde entier (notamment dans certains circuits de visite de Bruxelles). Afin de renforcer son attractivité, il faut veiller à redonner à ce site une structure et une dignité, à rendre l'événement historique plus "lisible" dans les itinéraires et le paysage, à mettre en place des structures d'accueil plus performantes tout en respectant le caractère historique et le patrimoine paysager de la zone. Il convient en outre d'en faire pleinement un élément touristique et culturel wallon et d'y instaurer une "vitrine" pour assurer la promotion de l'image de la région.
- Le développement touristique de *la région de Spa - Francorchamps - Stavelot - Malmédy* demande un accroissement du prestige international de la ville de Spa, qui bénéficie déjà d'une renommée et d'infrastructures d'accueil et de services (thème du thermalisme et de la remise en forme). Le développement de la région peut aussi se baser sur les pôles d'appui de Malmédy et Stavelot, en lien avec le site de l'ancienne abbaye et avec les activités du circuit de sports moteurs de Francorchamps.
- *Le cœur historique de Liège* constitue potentiellement un pôle touristique d'intérêt culturel et patrimonial qui possède un certain renom au-delà de nos frontières et qu'il convient de mettre en exergue et d'amplifier. Il faudra rénover et restructurer le centre de la ville afin de la rendre accueillante pour le tourisme.

Il s'agit également de conforter et de diversifier les pôles et les points d'appui touristiques à l'échelle régionale ou à destination de la clientèle "étrangère" proche. Ce sont notamment les éléments suivants.

- *Le site des barrages de l'Eau d'Heure* recevra une meilleure structure d'accueil et d'hébergement de tourisme et de loisirs. On sera attentif à la bonne

intégration des infrastructures nouvelles, tant sur le plan du respect de l'environnement qu'en ce qui concerne l'inscription du projet par rapport aux activités locales et de l'arrière pays.

- **Les ruines de l'abbaye de Villers-la-Ville**, l'ancien Hôtel des ruines et la Ferme de l'Abbaye constituent un point d'appui d'intérêt culturel et historique en Brabant wallon; l'ensemble mérite une amélioration de la structure d'accueil.
- Il convient également de **rénover et restructurer les centres urbains et les petites villes** constituant des pôles d'appui régionaux et sous-régionaux en matière touristique (des aménagements seront notamment réalisés à Durbuy afin de mettre en valeur l'ancienne halle et d'améliorer la situation en matière de circulation, à Saint-Hubert de façon à conforter le renom de cette ville dans les milieux cynégétiques, à Dinant pour améliorer et renforcer l'accueil hôtelier, etc.).

Capter une clientèle touristique de passage et assurer la promotion du tourisme wallon vis-à-vis de l'étranger

La Wallonie est parcourue par des flux touristiques qui y transitent sans s'y attarder. Une stratégie promotionnelle mieux ciblée permettrait d'attirer cette clientèle potentielle vers des activités de tourisme ou de loisirs, notamment d'étape, et de donner par la même occasion une meilleure image de la région.

Plusieurs pistes peuvent être suivies :

- définir et aménager, notamment le long des euro-corridors et des *axes majeurs de transport, des **"portes" touristiques** et des **lieux-vitrines** de promotion de l'espace touristique wallon;
- **développer et structurer** sur le plan touristique des **villes** constituant des points d'ancrage (notamment Huy, Binche, Namur, Mons, Tournai), renforcer leur rôle de vitrine et de carte d'identité d'un "pays touristique" vers lequel orienter une clientèle potentielle;
- utiliser les lieux de transports pour la **diffusion de l'information** : les aires de repos des autoroutes (pour lesquelles des projets se mettent actuellement en place) et les gares.

Structurer les éléments touristiques et assurer leur coordination (par "terroir" ou par itinéraires)

La structuration et l'organisation du secteur du tourisme s'appuieront sur l'identification des atouts dont

dispose le territoire à différentes échelles et pour différents types de clientèles.

Il s'agit de déterminer à différentes échelles des **"terroirs" touristiques** ou des **itinéraires** basés sur une thématique commune, que l'on marquera spatialement par une **signalétique propre**. On s'inspirera des travaux déjà réalisés dans le cadre des cellules d'ingénierie touristique des Intercommunales, en veillant toutefois à les intégrer dans une vision globale dépassant les limites administratives. De même, la dynamique développée dans le cadre des parcs naturels peut être un moyen de concrétiser une organisation du territoire sur le plan touristique. En ce qui concerne la conception d'itinéraires, ils prendront la forme de circuits thématiques à parcourir en voiture ou en combinant plusieurs modes de transport (circuits de châteaux, d'abbayes, d'archéologie industrielle, des bières wallonnes, etc.) ou s'adresseront aux circulations lentes en s'appuyant par exemple sur le réseau RAVeL, les sentiers de grande randonnée, les promenades locales balisées, etc.

Enfin, la structuration des activités existantes comme celle de nouvelles infrastructures sera conçue **en se basant sur les activités et les ressources humaines locales** (commerces, services, équipements, etc.).

Maximiser les synergies et mettre en place des éléments "catalyseurs"

Pour favoriser les synergies et éviter les doubles emplois, on aidera à la mise en place d'intermédiaires et d'organismes tels que les Maisons du Tourisme, qui, en collaboration avec les structures locales existantes, assureront les maillons manquants d'une filière tant en termes de tourisme que de développement local. Leurs objectifs seront de soutenir les activités touristiques locales (en accroissant le professionnalisme et la coordination des acteurs, en mettant en œuvre des services de "gestion-animation", etc.) et d'assurer l'accueil et l'information des touristes.

Diffuser l'information et coordonner la promotion

La diffusion de l'information constitue un élément-clé pour le développement de synergies dans la filière touristique. Il convient de **fournir dans tous les lieux fréquentés une information variée, claire et bien adaptée**. Ainsi, le touriste doit pouvoir trouver dans son lieu d'hébergement l'information et même le matériel permettant de découvrir la région ou le pays touristique. On aura recours à des moyens d'information modernes et attrayants, tels que bornes interactives,

site internet régional ou autres moyens informatisés bien adaptés, là où cela se justifie.

Améliorer et valoriser le tourisme diffus et intégré

Relevant d'initiatives dispersées, le tourisme diffus peut souffrir davantage d'un manque d'intégration par rapport à d'autres éléments touristiques.

Ainsi, un gîte rural ou à la ferme et une chambre d'hôte doivent pouvoir fonctionner *en lien avec diverses ac-*

tivités : il convient donc, comme cela se fait déjà d'apporter aux particuliers des *aides concrètes* (documentation et informations diverses, livres, matériel d'observation de la nature, etc.) ainsi que des *formations* bien adaptées.

Enfin, on favorisera la recomposition et la reconstitution de campings publics ou privés non permanents, bien intégrés et accueillant une clientèle de passage et saisonnière.

VI. AMELIORER L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE WALLON ET GERER LA MOBILITE

*Quatre options ont été retenues
pour répondre à cet objectif.*

- VI.1. intégrer la région dans les réseaux transeuropéens;*
 - VI.2. contribuer au renforcement de la *structure spatiale de la Wallonie;*
 - VI.3. maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacements et la préservation du cadre de vie;*
 - VI.4. gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales.*
-

VI.1. INTEGRER LA REGION DANS LES RESEAUX TRANSEUROPEENS

Cette intégration doit s'opérer pour différents modes de transports et viser prioritairement à renforcer les quatre *eurocorridors, en particulier l'eurocorridor est-ouest Lille-Liège (MHAL).

A. Chemin de fer

Transport de marchandises

Trois projets de la SNCB en Wallonie vont dans le sens de cette intégration :

- la constitution d'un *itinéraire nord-sud* destiné aux trains de marchandises reliant les ports de la Mer du Nord à Muizen et à Athus, via Louvain, Ottignies, Fleurus, Auvélais, Namur, Dinant et Bertrix; ce projet comprend l'électrification complète de la ligne Dinant - Athus, dite ligne Athus - Meuse, et la remise en service de la ligne 147 entre Fleurus et Auvélais;
- la modernisation d'un *itinéraire est-ouest* entre Erquennes et Visé/Montzen passant par la dorsale wallonne sans mettre en cause les installations existantes;
- le *développement des plates-formes intermodales existantes* eau-rail-route étudiées de manière à minimaliser le prix de transport sur l'ensemble de la chaîne de transport et à les équiper en fonction des techniques modernes afin d'accélérer les transbordements.

Transport de personnes en TGV

Les travaux des infrastructures du TGV entre Bruxelles et la frontière allemande permettront de circuler en site propre en 2005. Les travaux d'aménagement et de construction de la gare TGV de Liège ont débuté en 1999, sa mise en service définitive est prévue pour 2002.

Il reste cependant, pour réaliser le schéma directeur européen, à aménager la ligne Bruxelles-Luxembourg pour la grande vitesse ou, au moins, pour une vitesse de 200 km/h. Ce projet nécessitera la rectification d'un certain nombre de courbes et la réfection de tous les passages inférieurs anciens.

Il faut impérativement améliorer la dorsale wallonne en tant qu'élément du seul eurocorridor quadrimodal (rail, route, eau, air) traversant la Wallonie. A ce sujet, il est

prioritaire de poursuivre sur la section Mons-Namur-Liège les travaux d'amélioration déjà effectués entre Antoing et Mons. Les performances sur cette section ne sont pas améliorables de façon significative sans d'importants travaux soit de rectification, soit de création en site neuf. Le succès du service TGV pourrait, comme ce fut le cas dans de nombreuses régions françaises, provoquer un regain d'intérêt pour le transport par chemin de fer à moyenne distance.

Des mesures doivent être prises pour que ces travaux puissent se réaliser avec un minimum d'incidences pour les riverains.

B. Voies navigables

La mise au gabarit de la classe IV du canal du Centre et le dragage notamment du canal de Bruxelles à Charleroi et du canal de Pommerœul-Condé amélioreront les liaisons de la Wallonie avec la Région Nord - Pas-de-Calais en France et avec les ports belges de la mer du Nord (Anvers, Gand et Zeebrugge).

Le projet transfrontalier de construction d'une nouvelle écluse à Lanaye améliorera les relations entre la Meuse liégeoise et Rotterdam. Ce projet va de pair avec le relèvement des tirants d'air sur toute la liaison de manière à permettre la navigation fluvio-maritime jusqu'au Port autonome de Liège. Ce dernier mode de transport convient particulièrement bien aux relations directes entre la région liégeoise et les pays riverains de la mer Baltique ainsi qu'avec la côte est de l'Angleterre.

Outre ces projets, qui sont de la compétence propre de la Région wallonne, il faut mentionner certains projets situés hors de ses frontières qui contribueront notablement à l'amélioration de son intégration dans le réseau européen de voies navigables :

- l'amélioration de la liaison entre le canal Albert et l'estuaire de l'Escaut à Anvers;
- la réalisation à grand gabarit de la liaison Seine-Nord en France, qui reliera le bassin de l'Escaut au bassin de la Seine;
- la liaison directe entre le complexe Meuse - canal Juliana et le Rhin, en Allemagne, qui réduira de plus d'une centaine de km la distance par voie d'eau entre Liège et Cologne, favorisant ainsi les relations avec le Rhin supérieur et ses tributaires (Moselle, Neckar, Main) ainsi qu'avec le bassin du Danube.

C. Réseau routier

Suite à la réalisation de la liaison E25-E40 à Liège et à l'achèvement de l'autoroute A8, certains travaux complémentaires doivent encore être réalisés : l'accroissement de la capacité de la liaison entre l'échangeur E25-E40 à Cheratte et l'échangeur de Loncin; la liaison entre les autoroutes E40 et E25 à l'est de Liège (Cexhe-Heuseux-Beaufays) qui achèvera ainsi le grand ring de Liège.

Pour valoriser les opportunités qui se présentent à la Wallonie dans le domaine de la *logistique, il faut non seulement assurer de bonnes liaisons pour les échelles continentale et intercontinentale avec les systèmes de transport de masse (chemin de fer et voie d'eau), mais il faut aussi assurer la plus grande aire locale de collecte/distribution par camion.

- Dans le sens est-ouest, les autoroutes E42 et A17 assurent les relations avec les marchés de Flandre occidentale, du Nord - Pas-de-Calais, du Kent et de Londres d'une part, et avec les marchés de l'est des Pays-Bas et de la vallée du Rhin d'autre part; il faut y prévoir aux goulets d'étranglements des travaux d'élargissement dans un avenir assez proche.

- Vers le nord, les relations avec les grands marchés proches que sont la région bruxelloise, le Brabant flamand, la Flandre orientale, la province d'Anvers et la Randstad aux Pays-Bas sont pénalisées par la congestion du ring de Bruxelles aux heures de pointe, menace grave à terme pour l'accessibilité du centre de la Wallonie.

Afin d'apporter certaines solutions à la congestion de Bruxelles et de sa périphérie, la Conférence Interministérielle des Communications et de l'Infrastructures (CICI) s'est prononcée en mars 1999 pour la réalisation d'un RER "dans un territoire d'approximativement trente kilomètres autour de Bruxelles-ville" (voir mesure VI.2.D). Une étude sur l'opportunité d'étendre ce réseau à l'ensemble de l'aire de coopération avec Bruxelles sera réalisée.

- Vers le sud, les autoroutes E411 et E19 donnent accès au Grand Duché de Luxembourg, à l'est de la France et au sud de l'Allemagne ainsi qu'à la région parisienne. L'accessibilité de la zone de Charleroi sera fortement améliorée par la réalisation des nouvelles liaisons transfrontalières Charleroi-Maubeuge (N54) et Charleroi-Charleville-Mézières (N5). La liaison E411-Athus-Longwy-Thionville (A28) sera réalisée dans le cadre du Programme européen de développement. Afin de rentabiliser les investissements consentis sur la liaison Verviers-Prüm, la prolongation de la E42 jusque Trèves devrait être négociée afin de permettre la connexion avec le réseau autoroutier allemand.

D. Aéroports

de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) et de Bierset (Liège Airport)

Pour les distances supérieures à 400-500 km, le trafic aérien (passagers et marchandises) s'accroît progressivement en complément du TGV plus performant sur des distances moyennes. Face à l'accroissement des transports aériens, le Gouvernement wallon poursuivra le développement des aéroports de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport) et de Bierset (Liège Airport). Pour assurer leur développement, il faut les positionner dans le contexte de la concurrence internationale en accentuant leur spécialisation, en stimulant leurs retombées économiques, en réservant des superficies pour leurs extensions, en veillant à leur accessibilité par route et chemin de fer et en apportant des solutions aux problèmes des nuisances phoniques.

- L'aéroport de Gosselies (Brussels South Charleroi Airport), principalement orienté vers le trafic des voyageurs, devrait de plus en plus jouer un rôle de délestage de l'aéroport de Zaventem (Brussels Airport). Pour atteindre cet objectif, l'allongement de la piste vers l'est devra être réalisé, l'aménagement de l'aérogare sera poursuivi et l'accessibilité de l'aéroport en transport en commun devra être améliorée, notamment par un raccordement ferroviaire à la ligne Ottignies-Charleroi, ce qui permettra sa connexion au RER et au TGV desservant Charleroi.

- L'aéroport de Bierset (Liège Airport) principalement dévolu au trafic marchandises servira d'appui aux entreprises dont l'approvisionnement ou la distribution nécessitent de grandes vitesses de livraison. Dans cette optique, l'aménagement de parcs logistiques desservis par l'aéroport en connexion avec le réseau TGV nécessite de réserver de vastes étendues pour le développement économique et de raccorder la zone aéroportuaire à la ligne TGV Bruxelles-Liège-Cologne. L'*intermodalité avec le TGV-fret renforcera l'accès au réseau européen déjà bien assuré par les autoroutes (E40 et E42 en particulier).

Ces développements aéroportuaires imposent de prendre des mesures réglementaires notamment d'usage du sol à proximité des aéroports afin de leur garantir des possibilités d'extension et de développement de trafic. Pour ce faire, certaines zones habitées à proximité des aéroports seront réaménagées dans le souci à la fois du respect de la qualité de la vie des riverains et des perspectives de développement économique.

E. Réseaux de télécommunications

La Wallonie met en œuvre son propre réseau de télécommunications, le WIN, acronyme de "Wallonie In-

traNet". Ce réseau la mettra en communication avec les réseaux mondiaux de transmission d'informations.

Les objectifs stratégiques de la nouvelle société de l'information sont d'ordre économique et culturel. Sur le plan économique, l'ambition est de développer les services, d'aider les PME à faire face à l'évolution des marchés, de faire émerger une industrie "multimédia" en Wallonie, de développer des compétences exportables et d'attirer des investissements nouveaux dans la région. Sur le plan culturel, l'objectif est d'intégrer les nouvelles technologies de l'information et de la communication à la vie économique et sociale wallonne.

Le programme WIN s'inscrit dans cette stratégie et permettra de fournir une couverture maximale de l'espace wallon et une articulation avec les régions voisines, des services efficaces, sûrs, attractifs sur le plan économique et dépourvus de discrimination géographique.

VI.2. CONTRIBUER AU RENFORCEMENT DE LA STRUCTURE SPATIALE DE LA WALLONIE

A. Localiser les activités et organiser les déplacements de manière cohérente

Rappelons que structurer un territoire revient à répartir de manière optimale les différents éléments constitutifs de la structure, en assurant correctement les relations entre ceux-ci par une organisation adéquate du système de transport.

Des liens réciproques existent donc entre la localisation des activités et l'organisation des déplacements; les deux doivent dès lors être maîtrisés en même temps, au risque de déséquilibrer la structure. Ainsi, localiser sans tenir compte des effets induits sur les déplacements risque de déséquilibrer le système de transport, et inversement modifier ce dernier sans en évaluer les répercussions spatiales risque d'entraîner des délocalisations non souhaitées. De telles pratiques ont cependant été fréquemment observées dans le passé.

A l'avenir, les fonctions seront localisées sur la base notamment d'une évaluation des effets sur le système de transport, et les modifications de ce dernier tiendront compte des répercussions sur la structure spatiale.

Les *études d'incidences réalisées dans le cadre de l'élaboration ou des modifications des plans d'aménagement (plan de secteur et *plan communal d'aménagement) porteront une attention particulière à cette analyse des effets induits; il en sera de même dans les études d'incidences sur l'environnement prévues dans le cadre des permis d'urbanisme.

B. Concevoir un système de transport structuré

Les transports doivent être organisés en tant que système visant à répondre de manière adéquate à la demande de déplacement des personnes et des marchandises. Ce système comporte différents modes de déplacement qui circulent sur des réseaux physiques qui leur sont propres ou qu'ils partagent avec d'autres modes de déplacement; ces réseaux sont régis par des règles d'organisation et leur gestion est assurée par différents acteurs.

Un système bien organisé doit réserver à chaque mode de transport un rôle particulier en fonction de ses performances propres, assurer correctement les transferts entre modes et permettre un choix modal aux utilisateurs.

Si l'on dresse un rapide bilan de la situation actuelle, on peut relever au moins trois dysfonctionnements dans la structuration d'un tel système, dont il faudra désormais prendre le contre-pied.

- On notera en premier lieu que les acteurs qui interviennent dans le système de transport ont des logiques d'actions et des stratégies spécifiques et qu'ils agissent souvent sans réelle concertation.
- Trop souvent, des décisions ont été prise en matière de transports sans que l'on puisse se référer à un plan d'ensemble, ce qui a eu des répercussions négatives sur le fonctionnement du système.
- On a accordé pendant longtemps une priorité de fait à la circulation routière, ce qui a eu pour effet de déséquilibrer la place que devrait occuper chaque mode de transport dans l'organisation du système.

A l'avenir, on élaborera des plans de mobilité à différentes échelles spatiales et traitant des différents modes de transport, en les concevant dans un système structuré.

C. Réaliser et finaliser les infrastructures nécessaires à la mise en œuvre du Projet de structure spatiale pour la Wallonie

Rappelons que le Projet de structure spatiale régionale repose notamment sur des axes de communication dont il est nécessaire d'éliminer certaines carences.

Pour ce qui concerne le réseau routier, il faut :

- mener à leur terme les travaux de liaison entre l'E25 et l'E40 à Liège;
- achever l'autoroute A8;
- achever l'A28 permettant la liaison Arlon-Longwy-Thionville;
- améliorer la N5 entre Charleroi et la frontière française;
- réaliser à certains endroits une troisième bande pour l'autoroute de Wallonie, en fonction des

tronçons saturés répertoriés par le Ministère wallon de l'équipement et des transports.

Pour ce qui touche les voies d'eau, il faut :

- construire la 4e écluse à Lanaye;
- terminer le canal du Centre;
- assurer la mise au gabarit de 1.350 tonnes des sections déficientes du réseau navigable;
- améliorer la liaison entre la Seine et l'Escaut.

Pour les voies de chemin de fer, il faut :

- terminer l'électrification de la liaison Athus-Meuse;
- rénover la dorsale wallonne;
- rénover la ligne Charleroi-Erquelines et la connecter à la liaison Aulnoye-Dunkerque;
- améliorer la ligne Bruxelles-Namur-Luxembourg.

D. Améliorer la structure des réseaux

Réseau routier

Le *Plan de Mobilité et de Transport a relevé plusieurs tronçons manquants concernant le transport interurbain intérieur par route.

La création de nouvelles voiries doit également être envisagée dans le cadre de ce Plan de Mobilité.

On visera prioritairement à garantir un entretien optimal du réseau existant, à développer des techniques de gestion des flux sur les principaux axes routiers et à promouvoir un transfert de mode notamment vers les transports groupés ou collectifs préalablement à l'ouverture de nouveaux tronçons.

Transports publics

Il est nécessaire de réaliser le projet de RER pour améliorer la desserte en transports publics, ce qui implique notamment le doublement de la capacité ferroviaire de la ligne 124 entre Bruxelles et Nivelles et de la ligne 161 entre Watermael et Ottignies conformément à la décision de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure réunie le 30 mars 1999.

Le Brabant wallon connaît, par sa proximité avec la région bruxelloise, d'importants mouvements pendulaires quotidiens vers celle-ci. Ce phénomène est également constaté au sud du Brabant wallon. L'optimisation des transports publics, visée notamment au travers du projet de RER, doit être étudiée dans le cadre du schéma de développement territorial pour l'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles.

La mise en place d'une desserte de qualité par chemin

de fer de type RER, à bonne fréquence, permettra de limiter le trafic de transit réalisé en voiture particulière et, parallèlement, améliorera les relations de la Wallonie avec le pôle de développement économique important que constitue la région bruxelloise. Le RER ne devra pas se contenter de desservir la proche périphérie de Bruxelles.

La mise en œuvre d'une exploitation dite "en patte-d'oie" permettrait d'optimiser la desserte du territoire au meilleur coût. Le principe est de rabattre vers la gare d'une ville d'importance régionale deux ou trois petites rames, de deux ou trois voitures chacune, en provenance de localités de moindre importance, et de réunir ensuite ces petites rames en une rame de forte composition assurant alors la relation avec Bruxelles.

La définition des gares à desservir devra être examinée avec attention. L'usage des gares existantes dans le centre des agglomérations devra être favorisé dans la mesure où d'une part, il contribuera à l'attractivité des centres, et d'autre part, il permettra un bon usage des transports en commun pour le rabattement vers la gare.

Des pistes nouvelles devront être étudiées afin de renforcer les transports publics dans le cadre de la structure spatiale souhaitée. C'est ainsi que l'accès aux aires métropolitaines devra être amélioré.

- Pour les relations avec Bruxelles, un système tarifaire intégré pour les différents modes de transport sera mis en place pour octobre 1999 conformément aux décisions intervenues lors de la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure réunie le 30 mars 1999.
- Les relations avec les métropoles lilloise, luxembourgeoise et liégeoise pourront bénéficier du renforcement des liaisons en bus rapide et de la mise en service d'un mode combiné train-tram notamment sur les réseaux existants.
- Outre la mise en service du RER, les relations internes au triangle wallon seront notablement améliorées tant en ce qui concerne les cadences ferroviaires que par le développement du réseau de bus rapide des TEC.
- Enfin, les relations internes à l'aire métropolitaine de Liège (MHAL) seront renforcées notamment par la bonne desserte des lignes en direction de Aix-la-Chapelle et de Maastricht.

En outre, il est indispensable d'étudier de meilleures connexions entre les différents réseaux de transports en commun et d'améliorer l'équilibre général du réseau de chemin de fer en termes d'infrastructure et de gestion, en ce compris la réouverture de certaines lignes et de certains points d'arrêt, en vue de renforcer la structure spatiale.

VI.3. MAITRISER LA MOBILITE EN VUE D'ATTEINDRE UN EQUILIBRE ENTRE LA SATISFACTION DE LA DEMANDE DE DEPLACEMENT ET LA PRESERVATION DU CADRE DE VIE

La Wallonie, comme d'autres régions proches, est confrontée à une croissance incontrôlée du trafic routier en raison notamment d'une infrastructure routière très développée. Ceci concerne aussi bien les déplacements des personnes que le transport des marchandises.

Parmi les divers facteurs qui interviennent dans l'explosion du trafic routier, on en relèvera en particulier trois :

- une pratique de la planification spatiale essentiellement basée sur le "zonage" des affectations du sol qui favorise l'éloignement des activités les unes par rapport aux autres;
- une place privilégiée accordée à la voiture et au transport routier, ce qui accroît la mobilité individuelle mais favorise la dispersion des activités;
- un système de transport déséquilibré dans lequel les transports publics et le trafic lent constituent généralement une alternative faible.

On peut craindre que les évolutions qui se profilent ne fassent qu'aggraver les problèmes actuels.

Les effets négatifs de la croissance excessive du trafic routier sont bien connus :

- les possibilités de déplacement sont elles-mêmes mises en cause en raison de la congestion;
- la qualité de l'environnement est menacée;
- le trafic routier contribue à dégrader le cadre de vie en général, et en particulier les villes;
- les déséquilibres sociaux sont aggravés car certaines couches de la population n'ont pas accès à l'automobile;
- le trafic routier consomme une part significative des ressources énergétiques non renouvelables.

Face à ce constat, il y a lieu de contrôler davantage les formes que prend la mobilité plutôt que de la réduire, car la mobilité est à considérer comme un acquis de notre société. Il s'agit dès lors de maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre durable entre la satisfaction de la demande de déplacement d'une part, et la préservation et l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement d'autre part.

Deux principes sont retenus en vue de parvenir à la nécessaire maîtrise de la mobilité : on cherchera à circuler moins en réduisant le volume global des déplacements; on cherchera par ailleurs à circuler mieux en favorisant l'utilisation des modes de déplacement les plus appropriés.

Moins circuler, mieux circuler

Moins circuler

Dans l'optique de la durabilité et de la qualité, ce principe se traduit par la limitation de la nécessité de se déplacer. Bon nombre d'effets négatifs seront éliminés si le volume des déplacements, c'est-à-dire le nombre de déplacements multiplié par leur longueur, est moins élevé.

Cette réduction du volume des déplacements passe principalement par la réduction de leur longueur. Cet objectif a des implications manifestes en termes de localisation. Il faudra dès lors :

- freiner la dispersion des fonctions par leur regroupement dans les centres urbains et les noyaux d'habitat;
- rapprocher les unes des autres les fonctions complémentaires, c'est-à-dire l'habitat, le travail et les équipements, notamment en pratiquant une mixité raisonnée des fonctions.

Mieux circuler

Pour circuler mieux, il faut recourir au mode de transport le plus approprié, c'est-à-dire souvent à celui qui sera le plus respectueux de l'environnement et du cadre de vie.

En ce qui concerne le déplacement des personnes, on favorisera par ordre de priorité la marche à pied et les déplacements à vélo, puis les transports en commun et enfin les déplacements en voiture. Ceci doit bien entendu s'accompagner d'une stratégie de localisation favorisant cette hiérarchie.

Pour ce qui concerne le transport de marchandises, la priorité devrait être accordée à la voie d'eau qui dispose encore d'importantes capacités, puis au chemin de fer et enfin à la route.

VI.4. GERER LA MOBILITE DANS LES ZONES URBAINES ET RURALES

A. Partager équitablement l'espace public au profit de tous ceux qui l'utilisent

L'espace public remplit à la fois une fonction de séjour et une fonction de circulation. La fonction de séjour requiert le calme, la sécurité des piétons et le confort des traversées, la facilité de stationnement. La fonction de circulation intègre toutes les exigences liées à la circulation des voitures, des transports publics, des deux roues et des piétons; elle englobe le trafic, la vitesse de déplacement, la sécurité routière.

Une politique volontariste et intégrée s'impose pour que ce partage équitable soit réalisé. Les plans de mobilité, à diverses échelles, sont un des outils qui permettront la mise en œuvre de cette politique.

B. Promouvoir un usage du sol moins générateur de déplacements en voiture

Les villes sont particulièrement adaptées à l'utilisation des transports de masse. La densité urbaine permet de réduire la distance moyenne de déplacement et le coût moyen par habitant d'utilisation des terrains et des infrastructures.

Par contre, le développement d'activités en ruban le long des axes routiers est dommageable à la mise en place d'un réseau de transports en commun compétitif par rapport à la voiture. L'implantation en périphérie d'habitat ou d'activités telles que des centres commerciaux ou des administrations est propice à l'usage de la voiture au détriment des transports en commun.

Réduire les effets négatifs engendrés par la voiture en ville

L'utilisation intensive et non appropriée de la voiture en ville engendre bon nombre de nuisances qui hypothèquent la qualité de la vie en ville, et donc l'attractivité du milieu urbain. Pour réduire l'utilisation de la voiture, plusieurs actions doivent être menées.

▪ Circulation automobile et stationnement

Pour maîtriser la circulation automobile et rendre plus conviviaux les quartiers résidentiels, deux politiques complémentaires sont possibles.

- La meilleure manière de diminuer le poids de la circulation automobile dans la ville est de gérer

le trafic de façon différenciée, en fonction du type de voirie : *il s'agit de prévoir une spécialisation de la voirie et la réhabilitation des espaces publics.*

Une hiérarchie en trois grands types de voiries peut ainsi être distinguée.

- Le *réseau primaire* comprend les voies de déplacement de transit à longue distance. Des mesures compensatoires peuvent être prises au profit des riverains (primes à l'isolation acoustique par exemple) afin d'y maintenir le logement.
- Le *réseau interquartier* est conçu pour la circulation urbaine à courte ou moyenne distance. Les voiries qui le composent ont pour fonction de relier entre eux les quartiers et de rabattre la circulation sur le réseau primaire. La fonction de séjour y est encore dominante.
- Le *réseau de quartier*, qui représente en général 80% des voiries, est organisé pour le trafic local. Il accueille le trafic de proximité, de faible débit, calme et sécurisant. La fonction de séjour y est dominante et la vitesse peut y être limitée à 30 km/h.

En Wallonie, de nombreuses agglomérations se sont développées sous forme d'habitat linéaire. Les conurbations ainsi formées sont traversées par des routes dont l'aménagement n'a pas toujours été adapté au caractère urbain. Il en résulte un manque de fluidité du trafic, des conflits entre le trafic local et le trafic de transit à plus longue distance, une insécurité routière et une détérioration du cadre de vie des populations riveraines et avoisinantes. La solution à ce type de problèmes est double : il s'agit à long terme d'éviter l'implantation d'activités le long d'axes routiers principaux (RGG), et pour les situations existantes, il s'agit de créer dans certains cas des voies de contournement. Ces aménagements seront définis dans le cadre de plans de circulation visant à atteindre pour ces agglomérations le meilleur compromis possible entre la qualité du cadre de vie des ré-

sidents et le niveau de service offert aux usagers du réseau.

Le contrôle de la mobilité par une *politique de stationnement*

La politique de stationnement est l'un des moyens efficaces de réduction de la pression de la voiture en ville. Ses objectifs sont de favoriser les possibilités de stationnement des habitants et l'accessibilité des commerces et des entreprises, de dissuader le stationnement de longue durée en voirie dans les quartiers centraux de la ville et de réaffecter l'espace gagné au stationnement de courte durée, à la circulation piétonne et cycliste, à des voiries réservées aux transports en commun, à des espaces verts.

Le *stationnement en voirie* dans les centres commerciaux donnera la priorité au stationnement de courte durée, par une tarification progressive favorisant la rotation des voitures, et au stationnement des riverains dans les autres zones (carte de riverain) pour maintenir la population résidante dans la ville.

Le *stationnement public hors voirie* sera réorganisé de deux manières. On peut envisager la réalisation de parkings publics destinés à accueillir la demande de stationnement de longue durée des navetteurs qui ne pourront plus utiliser la voie publique. Une autre manière vise à créer des parkings de dissuasion pour le stationnement de longue durée, situés à la périphérie de la zone d'urbanisation dense, en connexion avec le réseau de transports en commun.

▪ *Transports publics*

La qualité de service des transports en commun sera améliorée pour que ce mode de déplacement devienne plus attractif. Les mesures devront être synchronisées avec la politique de maîtrise de l'usage de la voiture en ville.

Les principales mesures préconisées par le Plan de Mobilité et de Transport de Wallonie concernant le transport public dans les agglomérations urbaines sont les suivantes :

- focaliser le réseau urbain sur le centre-ville;
- concentrer les lignes de transport en commun sur des axes principaux avec des fréquences élevées plutôt que disperser l'offre sur des itinéraires faiblement desservis;
- éviter les boucles à sens unique de façon à préserver la lisibilité du réseau;

- aménager le bon fonctionnement des correspondances entre modes de transport public urbains et interurbains. En particulier, soigner l'aménagement des abords des gares;
- créer les infrastructures de transfert (parkings-relais) entre transports en commun et voiture particulière;
- concentrer les investissements sur l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun par la création de sites propres dans les centres des villes et sur les axes principaux, ainsi que sur la réalisation d'aménagements donnant la priorité aux transports en commun à l'approche des carrefours;
- étudier le recours à des petits véhicules et à des systèmes de choix d'itinéraire selon la demande pour la desserte des centres à partir des parcs-relais périphériques;
- améliorer la signalisation directionnelle dans les villes et à leurs abords et y incorporer la signalisation des parcs-relais et des parkings centraux (signalisation dynamique);
- améliorer pour les personnes qui circulent en ville l'information sur les services de transports en commun qu'ils peuvent utiliser et sur les moyens d'y accéder.

On étudiera en outre la possibilité d'utiliser les lignes ferroviaires à des fins urbaines.

▪ *Déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite*

La diminution de la vitesse des voitures dans la plupart des voiries urbaines fournit l'occasion d'aménager celles-ci pour permettre aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en toute sécurité et commodité. Les deux mesures, restriction de vitesse et aménagement en faveur des circulations lentes, devraient d'ailleurs toujours aller de pair car elles se renforcent l'une l'autre.

Les plans communaux de mobilité constituent l'outil adéquat pour concevoir des cheminements sûrs, continus et agréables pour le trafic lent.

C. *Améliorer le transport de marchandises en milieu urbain*

Le transport de marchandises est nécessaire à la vitalité des centres-villes car ce sont souvent leurs fonctions marchandes qui en sont le premier attrait. Or, les commerces, pour de multiples raisons, quittent les

centres-villes pour s'installer à la périphérie. Le bilan environnemental de cette évolution n'est pas favorable car elle concourt notamment à multiplier les déplacements en voiture particulière.

Restaurer la vitalité commerciale des centres-villes requiert donc qu'on se penche aussi sur le problème, souvent négligé, du transport des marchandises en ville, c'est-à-dire non seulement de la circulation des camions et camionnettes mais aussi de leur stationnement. On peut observer à ce sujet que :

- le recours à des gros véhicules chargés est beaucoup plus efficace, même d'un point de vue environnemental, que l'utilisation d'un grand nombre de petits utilitaires; les émissions de CO₂ et la contribution à la congestion sont en effet beaucoup plus élevées dans ce cas;
- le principal facteur d'amélioration du transport des marchandises en ville est l'organisation du stationnement des véhicules de livraison; la solution la plus judicieuse est de prévoir des micro-plates-formes de livraison hors-voiries à proximité immédiate des aires commerçantes.

Les considérations ci-dessus plaident pour que le problème des livraisons fasse l'objet d'un traitement particulier lors des opérations de rénovation des espaces publics des centres urbains et pour que le transport de marchandises soit traité dans un volet spécifique des plans urbains de déplacements et de stationnement (plan de mobilité, plan de circulation, schéma de structure communal, etc.).

D. Adapter l'offre de transport en commun aux spécificités des besoins des déplacements ruraux

La desserte actuelle en transports en commun du milieu rural est souvent mal adaptée aux besoins car la faible densité de population et la dispersion des fonctions rendent difficile la mise en œuvre d'un réseau performant, du moins lorsqu'on conserve le mode d'exploitation traditionnel avec itinéraires et horaires fixes.

De nouvelles méthodes d'exploitation ont été expérimentées, notamment par les TEC, et semblent prometteuses dans la mesure où elles permettent de fournir de bien meilleurs services sans supplément de coût excessif. Le recours à des minibus à la demande doit être encouragé par des incitants spécifiques, les expériences en cours étant très limitées.

VII. VALORISER LE PATRIMOINE ET PROTÉGER LES RESSOURCES

Cet objectif a pour finalité de valoriser et de protéger les atouts essentiels que constituent pour la Wallonie son patrimoine bâti, naturel et paysager et ses ressources naturelles (ressources en eau et ressources du sous-sol).

Il comporte 4 options :

- VII.1. mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti;*
 - VII.2. protéger et développer le patrimoine naturel dans l'optique du *développement durable de la Région wallonne;*
 - VII.3. améliorer l'intégration de la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement;*
 - VII.4. protéger et gérer durablement les ressources.*
-

VII.1. METTRE EN VALEUR ET ENRICHIR LE PATRIMOINE BATI

A. Protéger de manière sélective le patrimoine bâti

La réhabilitation et la mise en valeur du patrimoine participent à la conscience collective d'appartenance à la Wallonie. A ce titre, les actions de protection de ce patrimoine doivent prendre une place importante dans les stratégies de requalification des villes et des villages menées par les pouvoirs publics. Il s'agit aussi d'affirmer l'identité wallonne vis-à-vis de l'étranger et de développer des échanges culturels et économiques (entre autres touristiques) avec les régions voisines.

Quatre principes président à l'approche patrimoniale de l'espace bâti : la prévention, la sensibilisation, la hiérarchisation des interventions et la réaffectation.

Prévenir les altérations

Le patrimoine immobilier désigne un ensemble de biens immobiliers dont la protection se justifie en raison de leur intérêt historique, archéologique, scientifique, artistique, social ou technique. La Wallonie doit protéger sélectivement les éléments constitutifs de son patrimoine pour que les témoins les plus remarquables de son histoire soient préservés.

Plusieurs moyens y contribuent : les inventaires, le classement, les actions préventives et normatives des pouvoirs publics.

Les *inventaires* des édifices et des sites remarquables seront *actualisés et diffusés* largement afin de sensibiliser et responsabiliser les personnes concernées et les habitants. Il importe en effet de reconnaître et de faire connaître la valeur collective des biens pour assurer leur protection.

La présence de vestiges archéologiques est souvent ignorée, ce qui les rend très vulnérables. L'élaboration de l'*atlas du sous-sol archéologique* sera poursuivie pour prévenir toute atteinte à ces éléments irremplaçables lors de travaux. Plusieurs chantiers récents (comme ceux du TGV, de la Place Saint-Lambert et de l'Hospice St-Gilles) ont démontré l'intérêt de la *collaboration d'archéologues et d'aménageurs* pour la connaissance du passé de la Wallonie.

La politique de *classement* des monuments, sites ou ensembles architecturaux sera poursuivie. Lors de leur sélection, on appliquera des critères relatifs à la qualité architecturale, à la rareté et au caractère exemplatif du

bâtiment ou du lieu; on déterminera également des *périmètres de protection* suffisamment larges ainsi que des *points de vue remarquables* pour assurer la mise en valeur et la conservation du bien.

Les mesures de classement seront toutefois limitées aux éléments dont la conservation rencontre l'intérêt général.

Par une approche plus volontariste, on orientera le classement *de manière plus sélective* pour ouvrir la possibilité de subventions plus importants pour certains types de patrimoine. Les aides (entre autres en matière de travaux subsidiés) seront notamment consacrées à des projets visant à maintenir et à améliorer la qualité des *sites* et des *abords* d'édifices classés; des critères de qualité objectifs seront précisés dans les arrêtés de subordination.

Des mesures incitatives seront prises pour prévenir les dégradations du patrimoine classé et inventorié. On renforcera notamment les efforts de *surveillance*, d'intervention dans le cadre de *procédure d'urgence* et d'*aide à l'entretien*. L'appui logistique aux pouvoirs subordonnés et aux propriétaires privés (conseils, montage de dossiers, suivi technique) sera renforcé.

Le Gouvernement wallon mettra en œuvre les mesures de prévention et de restauration des biens classés contenues dans le décret du 31 mars 1999 relatif au patrimoine. En partenariat avec les propriétaires, la prévention s'appuiera sur un plan quinquennal d'état sanitaire des monuments classés en vue de la connaissance, de l'étude et du maintien en bon état de ceux-ci; la subordination d'opérations de maintenance ou de restauration sera décidée eu égard à l'état sanitaire et au degré d'urgence.

Des *mesures normatives* concourront également à éviter les dégradations. Les prescriptions associées aux périmètres spécifiques définis par les plans de secteur (périmètres d'intérêt culturel, historique ou esthétique ainsi que périmètres de biens classés) y contribueront. On élargira également l'application des *règlements régionaux relatifs aux zones protégées* en matière d'urbanisme (centres anciens protégés) et à la bâtisse en site rural, en veillant à conjuguer le maintien de la morphologie originelle et la créativité architecturale intégrée.

Mais la sauvegarde du patrimoine ne peut être assurée qu'avec le concours d'une *vigilance collective*, soucieuse des valeurs patrimoniales dans tout acte

d'aménagement. Ceci concerne le patrimoine immobilier, archéologique ou technologique (industriel ou rural), ainsi que le petit patrimoine populaire et les arbres et haies remarquables, souvent vecteurs d'identité au même titre que les monuments.

B. Valoriser le patrimoine en améliorant le cadre visuel des espaces publics

L'évolution de notre mode de vie a conduit à multiplier les équipements techniques qui altèrent la perception de l'espace public et, en particulier, les abords des sites, bâtiments et ensembles architecturaux de grande qualité patrimoniale. Excepté dans les centres urbains protégés, il n'y a guère de politique systématique visant par exemple à intégrer les fils et équipements électriques et de téléphone à proximité de ces zones sensibles. Les communes et les sociétés intercommunales ou privées de distribution d'électricité et de télé-distribution seront davantage incitées à cette problématique. Les améliorations apportées concerneront notamment les abords des éléments du patrimoine exceptionnel de Wallonie, les sites et monuments architecturaux classés, les villages soumis au RGBSR et les villages et hameaux situés dans le périmètre des *parcs naturels, etc. D'autre part, la politique de mise en valeur des espaces publics par un éclairage adéquat (plans-lumière) sera poursuivie.

Sensibiliser à l'enjeu patrimonial

Les diverses **publications** et les **manifestations** comme les Journées du patrimoine contribuent à la sensibilisation et à la responsabilisation du citoyen, premier agent de la protection et de la conservation de ce patrimoine. Ce type d'actions sera développé.

Une prise de conscience plus large s'impose cependant : nombre de bâtiments et de lieux d'intérêt local méritent des égards, soit pour leur valeur d'ensemble, soit parce qu'ils sont chargés de sens ou d'affect pour les populations résidentes. Ils répondent à un besoin fondamental : celui de trouver dans son environnement proche des points de repère concrets et authentiques sur lesquels fonder un sentiment d'identité culturelle collective.

La politique régionale visera dès lors à **sensibiliser** les partenaires de l'acte de bâtir à **la dimension patrimoniale de toute intervention**. La politique menée en matière de prévention et de restauration des monuments classés tendra à associer les partenaires privés à l'effort de mise en valeur du patrimoine.

C. Valoriser le patrimoine bâti

Le patrimoine, pris dans son acception la plus large, peut contribuer à contrecarrer le mouvement de *désurbanisation. Il constitue en effet un facteur d'attraction tant pour les habitants que pour les entreprises. Il est aussi un facteur de qualité du cadre de vie, et donc de stabilisation pour les habitants et pour les activités économiques.

On considère parfois que la préservation du patrimoine est un luxe; c'est oublier qu'elle est aussi une activité génératrice d'emplois, aux effets multiplicateurs importants. Ces emplois relèvent de secteurs tels que les entreprises locales ou régionales d'extraction, de transformation de matériaux, de construction et de rénovation; ils concernent en outre des entreprises d'équipement, d'entretien et de gestion. La réhabilitation du patrimoine permet aussi la valorisation de savoir-faire tels les métiers d'art. Sa mise en valeur génère des plus-values pour le voisinage immédiat et permet d'accroître l'attractivité culturelle et touristique.

Le centre de perfectionnement situé dans l'ancienne abbaye de la Paix-Dieu à Amay et l'Institut du patrimoine wallon créé par le décret relatif au patrimoine assureront la conservation des savoir-faire des métiers du patrimoine.

Parmi toutes les actions de valorisation à entreprendre, il est nécessaire de se fixer des priorités.

Hiérarchiser les priorités d'intervention

Les richesses patrimoniales sont inégalement réparties; par conséquent, la mise en valeur du patrimoine n'aura pas le même impact socio-économique partout.

Les ascenseurs du canal du Centre ont été reconnus comme "patrimoine mondial". Trois autres biens wallons sont inscrits sur la liste indicative de l'UNESCO : le site du château et des jardins de Freyr à Hastière, les minières archéologiques de Spiennes et la cathédrale Notre-Dame de Tournai. Ces éléments font partie des 133 monuments, ensembles architecturaux ou sites classés comme patrimoine exceptionnel de Wallonie et reconnus comme devant être sauvegardés en priorité.

On renforcera en outre la protection et l'aide aux biens patrimoniaux qui pourraient **soutenir le développement touristique**.

Rénover et réaffecter de manière sélective les témoins du passé

La survie d'un patrimoine impose que l'on intègre le passé aux besoins contemporains, en liant respect du patrimoine et souci de fonctionnalité actuelle. C'est là l'une des missions de l'Institut du patrimoine wallon qui

gèrera les biens classés en vue de les réhabiliter et de les intégrer dans la vie sociale, culturelle et économique. La réaffectation doit certes être conçue en fonction des possibilités intrinsèques des lieux, mais elle doit aussi *intégrer des préoccupations d'urbanisme et d'aménagement du territoire*.

Ainsi, la réaffectation du patrimoine permettra de répondre à des *demandes* qui s'expriment à différents niveaux.

- *Certains types d'équipements publics, d'administrations*, de services sociaux, de services à la population et aux entreprises requièrent une localisation dans des lieux attractifs et qui véhiculent une image positive. Ils trouveront naturellement leur place dans les témoins architecturaux situés dans des lieux centraux des agglomérations, notamment des éléments du patrimoine civil public comme les anciennes écoles, les hôpitaux, les gares, etc.
- *Les entreprises* demandent de plus en plus souvent de localiser leurs activités tertiaires, notamment le tertiaire de décision, dans des lieux présentant des qualités urbanistiques et patrimoniales, comme les bâtiments anciens de prestige. Cette demande de nouveaux lieux d'accueil constitue une opportunité à saisir pour revitaliser un bâti délaissé. Des actions en partenariat privé-public sont à mener, les pouvoirs publics ayant principalement à assurer la qualité urbanistique et paysagère des lieux.
- Les besoins en *logements* et en services annexes peuvent trouver une réponse dans la réaffectation du patrimoine à des fins résidentielles. Une nouvelle qualité de vie urbaine peut en résulter. Il s'agit cependant de redéfinir des critères qualitatifs pour les projets privés et publics, de

mieux cibler la rénovation et l'embellissement extérieur des immeubles d'habitation, d'orienter les aides au logement dans ce sens.

De façon générale, deux écueils sont à éviter : la réaffectation du bâti ancien ne peut vouloir dire repli sur le passé, localisme exacerbé ou refus de la nouveauté; elle ne peut pas non plus susciter des images banalisées dans leur forme (façadisme, pastiches pseudo-régionaux, espaces urbains standardisés, rejet de l'architecture contemporaine) ou dans leur fonction (prédominance du commerce de détail et du secteur HORECA).

Il s'agit également de *valoriser l'habitat historique des quartiers centraux*, et d'en améliorer les conditions d'habitabilité dans le respect des qualités esthétiques. Cette politique est à intégrer dans l'ensemble des mesures visant à réhabiliter les quartiers dégradés, problème déjà abordé dans le commentaire de l'option I.6.

Pour préserver le patrimoine bâti, il faut susciter la prise de conscience de la nécessité de traiter les problèmes patrimoniaux dans leur *globalité* et dans leur *transversalité*. Par conséquent, il faut réaliser des opérations rassemblant différents services et différents partenaires.

D. Générer un patrimoine contemporain de qualité

Par les exemples produits ou subventionnés par les pouvoirs publics, il faut *promouvoir la qualité architecturale et urbanistique* des constructions neuves et des aménagements d'espaces publics, surtout dans les périmètres sensibles des centres.

Il s'agit de contribuer par là à la création d'un patrimoine de qualité pour les générations futures.

VII.2. PROTÉGER ET DÉVELOPPER LE PATRIMOINE NATUREL DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA RÉGION WALLONNE

La protection et le développement du patrimoine naturel doivent s'appuyer sur la mise en place d'un **réseau écologique*. Sa concrétisation nécessite d'une part de reconnaître à certaines parties du territoire une *vocation exclusive* de conservation de sites de grand intérêt biologique, et d'autre part de tenir compte sur l'ensemble du territoire des *conditions nécessaires au maintien et au développement* des espèces animales et végétales.

A. Consolider la vocation des sites de grand intérêt biologique

L'objectif est de *protéger* les sites de grand intérêt biologique.

La priorité sera mise sur la concrétisation du réseau Natura 2000, ce qui implique de protéger les habitats sensibles situés au sein des périmètres des zones de protection spéciale ainsi que les zones spéciales de conservation.

Les habitats sensibles, en cours d'identification, possèdent ou recevront un statut de protection propre à la conservation de la nature et seront intégrés dans la révision des plans de secteur afin de les conforter. Le régime juridique des périmètres-cadres doit être clarifié.

D'autre part, *certaines sites non repris dans le réseau Natura 2000* présentent également un grand intérêt biologique. Les uns font l'objet d'un statut de protection qu'il faut conforter en les affectant en zone naturelle au plan de secteur. Les autres doivent encore recevoir un statut de protection.

Certains sites de grand intérêt biologique se situent sur des terrains dont les pouvoirs publics sont propriétaires ou gestionnaires. Des *domaines militaires* abritent des sites de grand intérêt biologique qui jouent un rôle essentiel dans le réseau écologique.

Ces sites seront protégés et inscrits en *zone naturelle* au plan de secteur.

Des *friches industrielles, des carrières et terrils abandonnés* peuvent également abriter des milieux de grande valeur biologique. Sur base d'un inventaire ac-

tualisé, leur vocation principale sera déterminée au cas par cas en tenant compte d'impératifs paysagers et environnementaux ainsi que de leur intérêt biologique.

B. Prévenir la dégradation des sites en attente d'un statut

Les pouvoirs publics n'ont pas la capacité de doter à court terme d'un statut de protection l'ensemble des sites d'intérêt biologique. L'aménagement du territoire peut assumer un *rôle préventif* en étant attentif à l'intérêt biologique des sites en cas d'inscription de zone destinée à l'urbanisation lors des révisions du plan de secteur et des **plans communaux d'aménagement dérogatoires*.

C. Permettre aux espèces animales et végétales de se développer sur l'ensemble du territoire

Assurer une vocation exclusive de conservation et de développement de la **biodiversité* à certaines parties du territoire constitue une condition nécessaire mais insuffisante pour le redéploiement de la biodiversité en région wallonne. Il est indispensable de développer en outre une politique *sur l'ensemble du territoire*, y compris dans les zones urbanisables.

L'aménagement du territoire peut apporter une contribution significative à la mise en œuvre de cet objectif en utilisant les instruments de l'aménagement réglementaire, opérationnel et d'orientation de même que ceux de la police de l'urbanisme.

La *zone naturelle* au plan de secteur est à affecter de manière prioritaire aux sites de grand intérêt biologique, ce qui permet de leur assurer une protection réglementaire.

La *zone d'espaces verts* est destinée au maintien, à la protection et à la régénération du milieu naturel. Elle peut également jouer le rôle de transition végétale adéquate entre un site de grand intérêt biologique et une zone dont la destination serait incompatible avec le maintien du site.

La *zone de parc* a avant tout un rôle à jouer dans l'esthétique paysagère; elle s'intègre également dans l'ossature du réseau écologique.

A l'échelle communale, le *schéma de structure* est susceptible de prendre en compte de manière plus fine les différents éléments du réseau écologique. Par ailleurs, le **plan communal d'environnement et de développement de la nature* a notamment pour objet de coordonner les actions menées par la commune dans le domaine de la préservation et du développement de la nature. Il est important de *rechercher une harmonisation* entre ces deux instruments tant au niveau des méthodologies adoptées que des objectifs poursuivis.

De manière ponctuelle, des outils tels que *le plan communal d'aménagement, le permis de lotir ou d'urbanisme* peuvent favoriser la concrétisation du réseau écologique.

La possibilité de voir s'établir des liaisons entre les zones du réseau écologique en s'appuyant sur les *infrastructures linéaires* (Réseau Autonome de Voies Lentes, réseaux routiers) est une politique à poursuivre.

VII.3. INTEGRER LA DIMENSION PAYSAGERE DANS LES PRATIQUES D'AMENAGEMENT

Rechercher la qualité et la diversité des paysages est l'un des rôles dévolus à la politique d'aménagement du territoire. La prise de conscience de l'importance du paysage est grandissante, et il devient l'un des facteurs-clés du développement territorial. Suivant les options adoptées lors de la Convention européenne du paysage organisée par le Conseil de l'Europe en mai 1998, la sauvegarde de la diversité du patrimoine paysager s'appuiera sur quatre mesures :

- A. la mise en place d'outils de gestion;
- B. une identification actualisée des paysages et des pressions auxquelles ils sont soumis;
- C. une politique de protection renforcée;
- D. la définition d'opérations de recomposition paysagère.

A. Mettre en place des outils de gestion

Les interventions les plus anodines peuvent avoir des conséquences importantes sur les paysages urbains et ruraux. Il faut dès lors, de manière systématique, prendre réellement en compte les aspects paysagers et *évaluer l'impact paysager de l'ensemble des actes d'aménagement et d'urbanisme*. Ainsi, lors de l'examen des permis d'urbanisme et des permis de lotir, une attention plus soutenue doit être portée aux effets visuels à court et long terme, tout comme aux conséquences des projets sur la composition et la structuration du paysage. Cette prise en compte pourra se faire notamment à travers les plans et les *études d'incidences, ainsi que par le biais de la notice d'évaluation préalable.

L'intérêt pour le paysage doit orienter les actes d'urbanisme vers *une plus grande intégration des interventions* et un souci croissant de *constituer des ensembles de qualité*. Il faut dès lors mieux prendre en compte les effets paysagers liés aux modifications portant sur la répartition et la localisation des implantations, les gabarits et leurs articulations, les ouvertures et la composition des façades et enfin la composition et l'organisation des plantations.

Outre les règlements d'urbanisme et les prescriptions des plans d'aménagement - dont le rôle doit être non

seulement de protéger, mais aussi de produire des paysages de qualité -, il convient *d'établir des règlements régionaux d'intégration paysagère* notamment pour les infrastructures et les équipements techniques (stations d'épuration, bassins d'orage, lignes électriques, pylônes, éoliennes, etc.).

L'implantation des nouvelles infrastructures de télécommunication répondront aux principes suivants qui seront traduits dans un règlement régional :

- les infrastructures seront concentrées à proximité immédiate des équipements et des réseaux publics existants;
- le nombre de pylônes sera limité par l'utilisation d'infrastructures ou de bâtiments existants (pylônes, châteaux d'eau, bâtiments publics hauts, etc.);
- plusieurs utilisateurs se partageront une même infrastructure;
- l'implantation et le type de pylône seront choisis sur base de critères urbanistiques et paysagers.

Dans un souci de sensibilisation accru, on mettra également en place des outils d'*assistance architecturale et urbanistique*.

D'autres solutions existent, comme celles liant les pouvoirs publics et certains propriétaires pour l'*entretien et la surveillance des paysages les plus sensibles*. Des accords pourraient ainsi être développés avec le monde agricole ou avec des associations de valorisation du cadre urbain.

B. Identifier de manière systématique les paysages et les pressions auxquelles ils sont soumis

La connaissance de la diversité et de la qualité des paysages ainsi que des pressions qu'ils subissent est le préalable indispensable à toute politique de sauvegarde, de (re)composition et de gestion des paysages, tant ruraux qu'urbains.

Les plans de secteur ont répertorié des zones d'intérêt paysager qui ne concernent que la zone rurale. Il est actuellement admis que la définition de ces zones mérite d'être revue : elles ont en effet été désignées sans réelle référence aux structures paysagères. Un travail de *mise à jour de ces périmètres* a déjà été entamé par l'administration de l'aménagement du territoire; il

permettra notamment de répondre aux nouvelles exigences du CWATUP. Celui-ci prévoit en effet la possibilité d'inscrire en surimpression des plans de secteur des périmètres de point de vue remarquable et d'intérêt paysager.

L'inventaire réalisé s'appuie sur des méthodes d'évaluation élaborées sur base de critères objectifs et qui procèdent en trois étapes :

- sélection de critères de qualité;
- délimitation des unités paysagères;
- analyse de la qualité des paysages.

Actuellement, l'inventaire des périmètres d'intérêt paysager et des points de vue remarquables est achevé pour les plans de secteur de Nivelles, de Wavre-Jodoigne-Perwez, de Charleroi, d'Arlon-Virton et de Malmédy-St-Vith. Cet inventaire sera poursuivi sur le reste du territoire.

L'identification doit être également entreprise pour les paysages urbains. Dans ce cas, il convient de définir les périmètres d'intérêt paysager, culturel, historique, de même que les points de vue remarquables, et de les inscrire au plan de secteur, au schéma de structure communal et dans les plans communaux d'aménagement.

La perception d'ensembles cohérents tels que silhouette urbaine, front bâti, front de village, etc. est également utile pour la reconnaissance et la caractérisation des paysages.

C. Développer une politique de protection renforcée

Il est important qu'au-delà de la **qualité intrinsèque** des paysages identifiés, la **diversité** des paysages wallons puisse être conservée et mise en valeur comme patrimoine commun.

La protection des paysages peut s'envisager de différentes manières. Il s'agit tout d'abord de préserver les vues exceptionnelles par la détermination des **périmètres de point de vue remarquable** qui peuvent se définir à partir de points fixes d'observation ou le long de parcours.

Dans ces périmètres, les constructions ou les plantations ne pourront mettre en péril les vues les plus remarquables. Les dispositions normatives pourront être différentes pour la zone rapprochée du point de vue ou pour la zone éloignée. La zone rapprochée devra faire l'objet de restrictions strictes pouvant aller jusqu'à la détermination d'une **zone non aedificandi**.

Il est nécessaire que ces points de vue soient rendus **accessibles au public** (aménagement des espaces

publics, cheminements d'accès, signalétique appropriée).

Des mesures doivent également être prises pour **prévenir le mitage et la fermeture des paysages**. Plus spécifiquement, l'urbanisation linéaire doit être enrayée, et le boisement et l'implantation d'équipements doivent être décidés en concertation avec les différentes autorités responsables afin d'éviter la fermeture des perspectives le long des axes de circulation.

Le **périmètre d'intérêt paysager**, quant à lui, délimite un espace au sein duquel les éléments du paysage se disposent harmonieusement. Les actes et travaux peuvent y être accomplis pour autant qu'ils s'intègrent parfaitement au site bâti et non bâti et qu'ils **ne mettent pas en péril la valeur esthétique du paysage**.

Ces périmètres peuvent être traduits dans les **outils de planification** à l'échelle locale, à travers le plan d'affectation lié au schéma de structure et les plans communaux d'aménagement.

La prise en compte de la dimension paysagère peut également être envisagée à travers des **outils de type réglementaire** portant plus directement sur le bâti : protection des centres anciens en ce qui concerne le paysage urbain, règlement régional d'urbanisme sur les bâtisses en site rural, plan d'évaluation des sites dans le cadre du remembrement. A l'échelle locale, le règlement communal est susceptible de jouer un rôle important car il concerne tous les types d'espaces. Il permet de déterminer des aires différenciées pour lesquelles des prescriptions spécifiques peuvent être établies.

Le **classement de monuments et de sites** est une procédure efficace de protection notamment sur le plan esthétique et paysager. Toutefois, le périmètre de protection qui entoure un élément classé doit être déterminé d'après des critères plus objectifs. L'aspect paysager doit être apprécié en fonction des conditions du terrain et des vues offertes. Une enveloppe paysagère doit donc être fixée.

Outre ces éléments remarquables, une attention particulière doit également être portée au **patrimoine usuel ou traditionnel** qui assure la diversité des paysages urbains et ruraux.

Enfin, la **maîtrise foncière** par les pouvoirs publics apparaît comme un moyen efficace de garantir la vocation déterminée d'un espace; on n'y recourra cependant que pour des zones qui représentent des enjeux importants.

D. Définir des opérations de recomposition des paysages

Au-delà de la préservation, il apparaît de plus en plus nécessaire de développer des opérations de recomposition des paysages.

Les outils de l'*aménagement opérationnel* peuvent dans une certaine mesure y contribuer : citons le remembrement et le *développement rural, ainsi que les opérations de *rénovation urbaine, de revitalisation, de rénovation des sites d'activité économique désaffectés et l'embellissement extérieur des immeubles d'habitations. Bien que ces outils poursuivent des objectifs qui ne sont pas strictement paysagers, leur mise en œuvre prendra en compte des plans d'aménagement ou des règles d'urbanisme précises.

Outre ces outils, la recomposition des paysages à l'échelle locale peut être mise en œuvre grâce aux *plans communaux de la nature*. Principalement centrée sur les éléments biologiques et naturels, cette recomposition gagnera en efficacité si elle se pratique en intégration avec d'autres outils de gestion du territoire communal tels que le schéma de structure communal ou les plans communaux d'aménagement.

Face à de vastes espaces dégradés, un programme spécifique de *recomposition des paysages* sera en-

trepris. Il ne se limitera pas aux seuls espaces ruraux, ni aux espaces urbains et périurbains, mais englobera une échelle spatiale plus importante et pourra avoir un caractère transfrontalier. Il portera de manière prioritaire sur les espaces du territoire qui sont fortement dégradés sur le plan paysager et pour lesquels la redéfinition d'une image positive constitue un important atout, notamment par rapport au redéploiement économique. En cohérence avec les mesures I.6.A. et I.6.C, la mise en place d'un tel programme mettra la priorité sur :

- les entrées de villes;
- les vallées dégradées;
- les sites touristiques dégradés;
- les espaces de taille importante marqués par l'abandon des activités industrielles.

Les programmes s'inscriront dans des outils tels que les schémas de structure communaux, les schémas d'*aires de coopération supracommunale, le remembrement, les contrats de rivière ou l'assainissement des *sites d'intérêt régional.

Pour les zones dégradées sur le plan paysager, on élaborera des programmes de requalification portant sur plusieurs années et bénéficiant d'aides spécifiques.

VII.4. PROTÉGER ET GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES

A. Assurer la protection des captages et l'approvisionnement en eau de qualité

Protéger les captages d'eau souterraine

L'objectif poursuivi par la détermination des **zones de prévention des captages** d'eau souterraine est de limiter les risques de contamination et de permettre une utilisation durable des nappes aquifères.

Les instruments d'aménagement réglementaire, d'orientation et de police de l'urbanisme reprendront ces différentes zones ainsi que les restrictions qui y sont liées.

Un périmètre de prévention de captage peut être inscrit en surimpression dans les plans de secteur. Il correspond à la zone de prévention éloignée. Dans ce périmètre, l'exécution des actes et travaux peut être interdite ou subordonnée à des conditions ou à des restrictions adéquates destinées à assurer la qualité des eaux souterraines.

La protection des zones karstiques les plus sensibles doit être considérée comme une priorité.

Une cartographie des principales pollutions et des zones à risques est indispensable.

Intégrer les objectifs poursuivis par la reconnaissance des zones vulnérables

Dans la **zone de la nappe du Crétacé de Hesbaye**, les espaces agricoles sont encore relativement préservés, mais à moyen terme il existe un risque que cette région connaisse un mitage et une fragmentation de ses espaces ouverts sous la pression du développement des régions voisines. Le maintien de conditions de production adéquates devrait permettre à l'agriculture de rester viable et de répondre aux exigences environnementales, notamment par rapport à la protection des eaux souterraines. L'aménagement du territoire contribuera au maintien de ces conditions en limitant le mitage de l'espace et en organisant de manière raisonnée l'extension des villages et des zones d'activités.

Dans la **zone des sables bruxelliens**, l'agriculture est en partie fragilisée dans ses modes de production par l'urbanisation. A moyen terme, elle risque de ne plus pouvoir satisfaire aux exigences environnementales, notamment à la qualité des eaux souterraines, ainsi

qu'aux demandes des populations urbaines en termes de loisirs et de qualité du cadre de vie.

Les conditions de production seront maintenues dans cette zone et l'agriculture sera appelée à jouer un rôle spécifique en garantissant le maintien des espaces ouverts, compléments nécessaires au tissu urbanisé. Ce rôle sera reconnu par des soutiens spécifiques aux modes d'exploitation (mesures agri-environnementales, aide à l'adaptation des systèmes de production, rémunération directe des agriculteurs) et par la préservation de l'espace agricole. La proximité du tissu urbain devrait permettre la diversification des activités agricoles (vente directe, cueillette aux champs, fermes pédagogiques, activités de loisirs connexes).

Garantir aux nappes un niveau d'exploitation durable

La diminution des prélèvements dans les nappes surexploitées est une mesure nécessaire pour garantir aux nappes d'eau souterraines un niveau d'exploitation durable. L'aménagement du territoire peut y contribuer de diverses manières.

- L'utilisation **de l'eau d'exhaure des carrières** pour les usages industriels est une mesure susceptible de réduire la surexploitation des nappes. Cette possibilité doit être prise en compte lors de la détermination des conditions générales d'exploitation des carrières et des objectifs de leur réaménagement à travers le permis d'extraction. Ce problème concerne particulièrement les carrières du Tournaisis, de Soignies et d'Ecaussines.
- A demande égale, la diminution des prélèvements dans les nappes surexploitées doit être compensée par des **adductions d'eau provenant d'autres nappes** et une **meilleure valorisation des réserves** peu ou pas sollicitées. La recherche exploratoire de nouvelles réserves souterraines est une piste poursuivie. A moyen terme, il est important que l'aménagement du territoire tienne compte de ces nouvelles possibilités d'exploitation.
- Afin de permettre des économies dans le prélèvement des eaux brutes potabilisables, la politique incitative d'utilisation de l'eau de pluie sera poursuivie.

Protéger et assainir les eaux de surface

La protection des eaux de surface contre la pollution provenant de l'urbanisation doit être assurée par l'obligation de prévoir l'assainissement des eaux usées pour toutes les implantations actuelles et nouvelles. Il est dès lors indispensable de prévoir les localisations adéquates pour l'implantation des stations d'épuration.

Les habitations desservies par un réseau d'égout doivent y déverser leurs eaux usées. Celles qui sont reprises en zone d'épuration individuelle au plan communal général d'égouttage doivent assurer de manière autonome l'assainissement de leurs eaux usées.

Le contrôle de la réalisation des travaux d'épuration individuelle sera réalisé.

Une meilleure coordination sera assurée entre la mise en œuvre des surfaces urbanisables prévues dans les plans d'aménagement et le plan communal général d'égouttage

La densification des noyaux urbanisés permet une meilleure rentabilité des investissements consentis dans les infrastructures d'assainissement.

La compatibilité entre les nouvelles implantations urbaines, touristiques, industrielles ou agricoles et la vocation des zones de protection sera assurée.

B. Planifier la gestion des ressources du sol et du sous-sol

Restaurer et maintenir la qualité des sols

Une analyse de la teneur des sols en polluants sera finalisée dans les sites industriels présentant un risque de pollution. Cet inventaire constitue un préalable à leur assainissement et à leur réaffectation.

La réalisation de la carte de pollution des sols sera poursuivie. La préservation de la qualité chimique des sols devra faire l'objet d'une surveillance sur tout le territoire wallon, notamment par rapport à certaines pratiques qui pourraient se développer (comme le recyclage de déchets organiques par l'agriculture).

Les terres agricoles de bonne qualité seront préservées de l'urbanisation.

L'affectation des terres et les pratiques culturales dans les zones sensibles du point de vue de l'érosion des sols (fortes pentes, par exemple) feront l'objet d'une attention particulière.

Exploiter avec parcimonie les ressources du sous-sol

L'exploitation des ressources non renouvelables du sous-sol doit éviter le gaspillage et la valorisation inadéquate.

L'inscription d'une zone d'extraction au plan de secteur sera précédée d'une étude relative à la nature, au volume et à la rareté du gisement, ainsi qu'aux *besoins à moyen terme de la collectivité*. Ces besoins seront évalués par rapport à une durée de 30 ans, ce qui correspond en général à la durée du permis d'extraction.

La politique visée par la définition des conditions-types du permis d'extraction sera poursuivie. La mise en œuvre d'un site d'extraction répond aux principes qui suivent.

- Une **zone d'isolement** autour des sites d'extraction (maintien ou création d'une bande boisée, buttes-écrans, etc.) destinée à limiter l'impact des contraintes spécifiques de ce type d'activité (tirs de mines, poussières, impact paysager) est imposée.
- Les bancs de roche présentant une **grande valeur patrimoniale ou architecturale** ne peuvent pas être utilisés à des fins industrielles (concasés, etc.).
- L'activité extractive doit tenir compte des impératifs liés aux **contraintes physiques** ainsi qu'à la protection des **eaux souterraines**. Le niveau des nappes aquifères doit être pris en compte afin de limiter leur rabattement, phénomène susceptible d'engendrer un tarissement des captages et des effondrements karstiques de surface dans des zones urbanisées. La valorisation de l'eau d'exhaure est à envisager.
- La prise en compte des **aspects paysagers** est renforcée. La perception du site est limitée et sa verdurisation doit être assurée au fur et à mesure de l'extraction.
- Les sites produisant de grandes quantités de matières premières doivent prendre des dispositions visant à limiter les nuisances induites par leur **transport**.
- Le **réaménagement** après exploitation doit assurer la diversité des habitats pour la faune et la flore ainsi que la cicatrization de l'excavation.

Protéger les principaux gisements de roche de toute nouvelle urbanisation

Le manque de précision dans la connaissance des gisements potentiels ou leur non-prise en compte dans la planification spatiale a entraîné dans certaines circonstances des occupations incompatibles avec l'exploitation de réserves qui s'avèrent stratégiques pour ce secteur d'activité.

Un inventaire exhaustif des gisements en Wallonie est en cours d'achèvement. Il identifie avec précision les gisements de grande valeur économique.

Ces zones ne seront entamées que lorsqu'on a établi la preuve que les ressources actuellement exploitées sont épuisées et nécessitent l'ouverture d'un gisement de réserve.

L'exploitation de ces gisements fera l'objet d'un passage précisé sur base d'un **contrat "industries extractives - société"**.

Engager des opérations de réhabilitation de carrières abandonnées

Les anciennes carrières laissées à l'abandon posent parfois des problèmes d'ordre paysager et environnemental, tout comme de sécurité. Certaines d'entre elles présentent un intérêt écologique.

Dans un premier temps, on actualisera les différents inventaires qui recensent les carrières abandonnées et les problèmes qu'elles posent. Une **stratégie d'intervention** sera déterminée en tenant compte d'impératifs paysagers et environnementaux.

Vu leur intérêt scientifique et pédagogique, plusieurs sites seront classés.

C. Favoriser l'utilisation rationnelle de l'énergie et la production des énergies renouvelables

La protection des ressources naturelles nécessite également une utilisation plus parcimonieuse des ressources énergétiques.

L'utilisation rationnelle d'énergies renouvelables implique les mesures suivantes :

- favoriser la cogénération chez les gros consommateurs de chaleur;
- favoriser l'installation de petites unités de production d'électricité au fil de l'eau, accompagnées de leurs réservoirs de stockage;
- exploiter la biomasse (déchets de la sylviculture et de l'agriculture et déchets ménagers);
- développer l'énergie éolienne;
- développer l'énergie solaire.

La production d'énergie renouvelable n'est pas exempte de nuisances environnementales et paysagères (éoliennes, turbines atmosphériques, lisier, etc.). La localisation et la mise en œuvre de ces nouvelles formes de production d'énergie tiendront donc compte de critères non seulement environnementaux, mais également paysagers. Etant donné ces impacts, il faut à tout prix éviter la politique du coup par coup et procéder à une réflexion globale et préalable.

VIII. SENSIBILISER ET RESPONSABILISER L'ENSEMBLE DES ACTEURS

Les options qui suivent ont pour but d'intégrer dans la culture collective la nécessité d'aménager et de gérer correctement le territoire.

Elles visent d'une part à mieux faire comprendre l'intérêt de l'intervention des pouvoirs publics pour assurer le bien-être général, et d'autre part à amener chaque citoyen à se sentir responsable des actes qu'il pose dans ce domaine.

Elles sont au nombre de 4 :

- VIII.1. amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace;*
 - VIII.2. organiser une information et des formations adaptées;*
 - VIII.3. développer des actions informatives;*
 - VIII.4. responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation.*
-

VIII.1. AMENER A UNE PRISE DE CONSCIENCE CITOYENNE CONCERNANT LES ENJEUX LIES AUX USAGES DE L'ESPACE

A. Montrer les effets bénéfiques d'une gestion rigoureuse du territoire

Pour faire apparaître les enjeux liés à l'usage de l'espace et montrer les effets bénéfiques d'une gestion rigoureuse du territoire, il importe de développer des actions de communication qui toucheront un public varié. Le premier objectif sera de mettre en évidence les effets positifs de l'aménagement du territoire et la nécessité de structurer l'espace.

Il convient dans cette optique :

- de **faire apprécier les opérations réussies**, particulièrement celles qui ont un effet structurant sur le territoire, en recourant à des expositions, des fêtes inaugurales, des conférences de presse, des journées portes ouvertes, des visites guidées, des publications, etc.;
- de **faire connaître de nouvelles pratiques** en montrant par exemple les différentes alternatives dans les modes d'habitat, l'intérêt de recourir aux transports en commun, la manière de participer à la conception d'un projet, etc.;
- de **sensibiliser le grand public aux enjeux de l'aménagement du territoire** en fournissant une information explicative et didactique à l'occasion des enquêtes publiques, notamment lors des révisions des plans de secteur;
- d'initier à la démarche de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme à travers des formations et des actions informatives.

B. Convaincre que chaque acte d'aménagement peut participer au bien-être collectif

Le cadre de vie qui nous entoure résulte d'une multitude de décisions et d'actes d'aménagement posés par les pouvoirs publics et les personnes privées.

Lorsque chacun agit selon sa logique propre, le résultat est souvent peu harmonieux et peu cohérent. Chaque acteur doit donc prendre conscience qu'il est responsable, à un titre ou l'autre, du cadre de vie collectif tout comme de l'image de la Wallonie.

Cette prise de conscience ne va pas de soi. Elle nécessite des actions de sensibilisation telles que :

- la valorisation d'opérations menées en commun par divers acteurs;
- la mise sur pied de concours d'idées pour des projets d'aménagement d'espaces publics;
- l'organisation de débats contradictoires pour montrer l'intérêt de rechercher des solutions visant le bien-être collectif;
- la conception et l'organisation de jeux urbains illustrant les logiques souvent conflictuelles des acteurs et mettant en évidence la responsabilité de chacun.

C. Etablir que l'aménagement et la gestion du territoire sont par essence politiques

Trop souvent, pour le responsable politique comme pour le citoyen, la problématique de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme se réduit à une question de délivrance de permis. Un effort tout particulier sera fait pour montrer la véritable dimension de ces disciplines.

En se basant sur l'analyse de la situation existante, l'aménagement du territoire définit un projet et met au point une stratégie pour structurer et gérer l'espace. Ce projet repose sur des choix et des valeurs qui sont par essence politiques. L'aménagement du territoire est donc la **concrétisation d'un projet de société**. Cette dimension, qui va bien au-delà de ce qui est habituellement perçu, sera explicitée et soulignée dans les actions de communication.

VIII.2. ORGANISER UNE INFORMATION ET DES FORMATIONS ADAPTEES

A. Sensibiliser dès l'école

Dès l'école, les écoliers et les lycéens doivent être sensibilisés à la manière dont se construit leur cadre de vie. Les étudiants qui se destinent à des professions liées à l'usage et à la gestion de l'espace (architectes, urbanistes, ingénieurs, etc.) doivent pour leur part être amenés à prendre conscience des dimensions globales et transversales, et pas seulement sectorielles, de leur future pratique.

Dans cette optique, il faut :

- intégrer une initiation à l'aménagement du territoire, à l'urbanisme et à l'habitat dans les cours d'étude du milieu et de géographie, en collaboration avec les responsables des programmes d'enseignement;
- développer des outils didactiques adaptés aux différents niveaux d'enseignement sous forme de malles pédagogiques, de publications, de vidéos, de suggestions d'activités dans le cadre des diverses matières enseignées, etc.;
- organiser des classes de découverte du cadre de vie sur le modèle des classes vertes ou des classes de patrimoine;
- accentuer la pluridisciplinarité et l'information sur les enjeux spatiaux dans les sections de l'enseignement supérieur liées à la gestion du cadre de vie.

B. Organiser des formations ciblées pour différents types d'acteurs

Les mandataires politiques et les membres des commissions consultatives n'ont pas toujours une connaissance approfondie des mécanismes d'évolution et de mutation du territoire. D'autre part, les professionnels du cadre de vie doivent pouvoir bénéficier d'une formation continue en la matière. Enfin, certaines catégories professionnelles actives dans des secteurs particuliers devraient également recevoir une formation adaptée.

Pour contribuer à ces formations, plusieurs pistes sont à suivre :

- organiser *des cours et des formations continues pour les décideurs et les acteurs professionnels ou volontaires* de la gestion du ca-

dre de vie (architectes, paysagistes, géomètres, promoteurs, lotisseurs, agents immobiliers, notaires, mandataires, fonctionnaires, membres des commissions, etc.);

- maintenir et soutenir les savoir-faire traditionnels en matière de construction;
- organiser des formations et des remises à niveau concernant les anciennes et nouvelles techniques de construction.

C. Collaborer avec des organismes d'information et d'éducation permanente

Pour toucher le grand public comme pour atteindre certaines catégories particulières de la population, il est avantageux de bénéficier de la collaboration d'organismes déjà bien implantés et qui ont développé des pratiques de communication adéquates.

Divers moyens peuvent être utilisés :

- sensibiliser les enfants et les jeunes en dehors du cadre scolaire en soutenant des initiatives permettant la découverte et la compréhension des différents aspects du cadre de vie et de la gestion de l'espace (stages, jeux de ville, médias adaptés, etc.);
- donner aux CCAT la mission et les moyens de sensibiliser les habitants aux enjeux de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du développement local;
- maintenir et susciter la création de Maisons de l'Urbanisme, soutenir leur action et les doter d'un statut permanent;
- soutenir financièrement les associations qui ont une action éducative dans le domaine du cadre de vie, notamment certaines associations de protection de l'environnement;
- collaborer avec les centres culturels et les associations d'éducation permanente pour l'organisation d'actions informatives;
- intégrer la sensibilisation à l'aménagement du territoire et à l'urbanisme dans des actions portant sur des domaines connexes comme le patrimoine, le tourisme, l'environnement ou la mobilité;
- *assurer une présence plus régulière de l'actualité et de la réflexion en aménagement du territoire dans les médias.*

VIII.3. DEVELOPPER DES ACTIONS INFORMATIVES

Les actions informatives doivent viser tous les publics et doivent, selon les cas, porter sur les grands enjeux de la gestion du cadre de vie ou s'attacher à des domaines plus particuliers de celle-ci. Elles doivent aussi utiliser les canaux les plus appropriés aux publics-cibles et aux types d'informations que l'on veut communiquer.

Ces actions d'information peuvent avoir des objectifs divers et utiliser de multiples moyens. Il faudrait par exemple :

- continuer à informer les citoyens et les acteurs professionnels sur *la législation et les outils* d'aménagement du territoire et d'urbanisme;
- diffuser largement certaines *informations spécifiques* qui peuvent avoir un intérêt pour un grand nombre d'acteurs, concernant notamment l'aide au logement, les techniques de construction, les économies d'énergie, les risques naturels, les aides aux entreprises, les réseaux et les filières, la promotion des produits wallons, etc.;
- sensibiliser les habitants aux évolutions et aux *mutations de l'espace* et aux conséquences de la *répartition des activités sur le territoire* (en particulier la *désurbanisation) ainsi qu'aux *aspects esthétiques du cadre de vie* (architecture, urbanisme, patrimoine, paysages) et aux *parti-*

cularités du territoire et des modes d'habiter en Wallonie (aspects patrimoniaux);

- développer une information spécifique sur le contenu et la portée du **Schéma de développement de l'espace communautaire* (SDEC) adopté à Potsdam le 10 mai 1999;
- publier annuellement ou bisannuellement une *évaluation du développement de l'espace wallon* qui fera le point sur les différents enjeux envisagés dans le présent SDER.. Cette évaluation sera réalisée en collaboration entre les diverses Administrations concernées, les Villes et les communes et les centres de recherche en aménagement du territoire et en urbanisme. La diffusion la plus large lui sera donnée;
- renforcer les services de communication et de relations publiques au sein de l'administration et collaborer avec des organismes extérieurs;
- utiliser les *médias nouveaux* (vidéogrammes, CD-ROM, sites Internet, etc.);
- faire connaître l'aménagement du territoire, ses défis, ses réussites et ses échecs au travers d'*expositions itinérantes* et envisager la création d'un espace permanent de type *musée interactif*;
- permettre l'*accès des publics concernés aux informations* utiles détenues par l'administration;
- *organiser une large diffusion du SDER et des campagnes de communication concernant les principaux sujets qui y sont abordés.*

VIII.4. RESPONSABILISER LES ACTEURS PAR LA CONSULTATION ET LA CONCERTATION

Les actions d'information et de sensibilisation proposées dans les sections qui précèdent ne prendront véritablement leur sens que si les citoyens sont invités à participer activement à la gestion de leur cadre de vie. La consultation et la concertation sont des moyens nécessaires et complémentaires de responsabiliser l'ensemble des acteurs et d'éviter les réactions de rejet ou de repli (de type "NIMBY") qui stérilisent bon nombre de débats.

Pour mettre en place les conditions d'une prise de conscience et d'une participation véritablement citoyennes, il faudra :

- A. redynamiser les outils de participation prévus par le CWATUP;
- B. développer de nouvelles pratiques de concertation;
- C. responsabiliser les collectivités locales.

Les outils de participation visés par d'autres législations que celle de l'aménagement du territoire seront également mis à profit pour responsabiliser les acteurs aux enjeux du développement territorial.

A. Redynamiser les outils de participation prévus par le CWATUP

L'aménagement du territoire est l'un des domaines où la participation des citoyens est prévue et organisée depuis longtemps. Le CWATUP institue différents moyens de consultation et de concertation : commissions, enquêtes publiques, réunions de concertation. Toutefois, les possibilités qu'offrent ces instruments ne sont pas toujours utilisées pleinement. Les habitants qui y participent ne sont pas toujours informés correctement et en temps voulu de tous les aspects des projets, et leurs avis ne sont pas toujours reçus avec l'attention qu'ils méritent.

L'**information** est la première condition de toute participation citoyenne. Elle doit porter à la fois sur les aspects juridiques des processus et sur les différentes facettes des projets, tout en rappelant à chaque occasion les enjeux fondamentaux de l'aménagement du territoire. Les mesures proposées plus haut ont pour

but d'améliorer la communication entre les responsables, les techniciens et les habitants.

Sur base d'une information correctement dispensée (et donc contradictoire si nécessaire), la **consultation** doit intervenir le plus en amont possible de la réalisation des projets. Elle permet de "prendre le pouls" de l'opinion, de faire apparaître éventuellement des demandes ou des besoins jusque là mal perçus, d'amorcer le dialogue et, si nécessaire, de rectifier les premières orientations données aux projets.

Une véritable **concertation** doit être mise en place chaque fois que c'est possible. Cela signifie que toutes les personnes concernées par un projet doivent être considérées comme des partenaires de la décision : leur avis doit être écouté et pris en considération, et il doit y être répondu quelle que soit la décision prise - l'arbitrage final revenant bien entendu aux mandataires démocratiquement investis de cette responsabilité.

Au niveau communal, l'élaboration d'un **schéma de structure** est une occasion particulièrement propice de provoquer une réflexion et une discussion impliquant tous les citoyens. Le schéma de structure constitue en effet (ou devrait constituer) un véritable projet de développement territorial, et demande donc l'adhésion et la participation volontaire de chacun. Des séances d'information devraient être organisées dès avant l'adoption de l'avant-projet, pendant le processus d'élaboration du schéma, de façon à pouvoir modifier ce dernier si nécessaire. Ces séances devraient donner lieu à un véritable débat, animé si possible par un professionnel extérieur. Lors de l'enquête publique, les avis recueillis par écrit ou oralement devraient être analysés avec attention et réellement pris en compte.

Les **CCAT** sont un outil permanent de participation. Elles doivent être considérées à la fois comme un lieu où se réfléchit activement l'aménagement du territoire communal et comme un point de rencontre et de dialogue entre les autorités et les habitants. Pour qu'elles remplissent valablement leurs missions, elles doivent être informées régulièrement et complètement par la commune sur les projets qui se présentent, et doivent pouvoir remettre leurs avis en toute indépendance. Ces avis doivent recevoir toute l'attention des décideurs, et une réponse motivée doit y être apportée.

Au niveau régional, le Schéma de développement de l'espace régional (SDER) et la Commission consulta-

tive régionale d'aménagement du territoire (CRAT) remplissent respectivement les mêmes rôles que le schéma de structure communal et la CCAT. Les mêmes commentaires peuvent donc leur être appliqués.

La redynamisation des outils de participation prévus par le CWATUP permettra une gestion cohérente et transparente du territoire, et ce aussi bien à l'échelle régionale qu'au niveau des collectivités locales. En accordant aux citoyens l'usage de leurs droits et, du même coup, en les plaçant face à leurs responsabilités, elle mettra un frein à la multiplication des réactions négatives qui paralysent trop souvent aujourd'hui la décision.

B. Développer de nouvelles pratiques de concertation

L'ensemble des outils doit permettre une participation élargie et une responsabilisation accrue de la population :

- une **information continue** sur l'évolution du territoire communal et sur les projets en cours devrait être organisée (par le biais du bulletin communal par exemple);
- des **réunions annuelles par quartier ou par village** peuvent être mises sur pied par les autorités communales, comme cela se pratique d'ailleurs déjà dans certaines entités. Elles seront l'occasion de faire apparaître quels sont les problèmes ressentis comme essentiels par la population, et d'informer oralement celle-ci.

Quels que soient les moyens utilisés, il s'agit surtout de mettre en place une "nouvelle culture" et de nouveaux rapports de confiance mutuelle entre le pouvoir et la population, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle communale, afin de créer les conditions d'une véritable concertation.

C. Responsabiliser les collectivités locales

Les missions attribuées aux collectivités locales en matière d'aménagement du territoire ne cessent de croître. Les communes ne disposent pas cependant toujours des moyens humains nécessaires pour assurer une gestion correcte des dossiers dont elles ont la charge. Certains projets risquent donc de ne pas être étudiés avec toute l'attention requise. Il appartient au pouvoir régional de **procurer aux communes les moyens correspondant à leurs nouvelles responsabilités**.

D'autre part, les collectivités locales ont un grand rôle à jouer dans la mise en œuvre du SDER. Des **mécanismes de concertation** entre les communes et la Région seront mis en place pour assurer une cohérence entre les décisions et les orientations prises par ces deux niveaux de pouvoir. Tout en respectant leur autonomie pour les matières qui les concernent, la Région veillera à **encourager et soutenir les communes lorsque leurs décisions s'inscrivent en cohérence avec les orientations du SDER, et particulièrement avec le *Projet de structure spatiale pour la Wallonie**.

BIBLIOGRAPHIE

Références bibliographiques générales

Sources statistiques générales

I.N.A.S.T.I. : Statistiques 1996.

I.N.S., Ministère des Affaires économiques :

Recensements de la population et du logement de 1970, 1981 et 1991

Statistiques démographiques :

. n° 1A : Population totale et belge au 1.1.97

. n° 1C : Mouvements de la population et migrations en 1995

Enquêtes Force du Travail 1996, 1997

Perspectives de population

Études statistiques n° 63, 89 et 104 sur les Régions urbaines.

O.N.S.S. : Dépouillements spéciaux, selon le code NACE, pour les années 1992 et 1996.

S.N.C.B. : Statistiques 1996.

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE, 1989. Carte d'occupation du sol de la Région wallonne. Association momentanée Walphot-Cicade, Namur.

MINISTERE DE LA REGION WALLONNE, 1997. Annuaire statistique de la Wallonie. Division du secrétariat général, Service des études et de la statistique.

Ouvrages généraux

Atlas de Wallonie, Institut wallon, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1998.

Avant-projet de Plan régional d'aménagement du territoire wallon, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1995.

Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, Gouvernement wallon, 1998.

COLARD, A., MARISSAL, C., VANDERMOTTEN, C. ET VAN HAMME, G., *Recensement général de la population et des logements au 1er mars 97, emploi et structures socio-économiques régionales*, Monographie n°6, Institut National des Statistiques, Ministère des Affaires économiques, 1997.

Construction et qualité de vie en Wallonie, Conférence de la Construction wallonne (C.C.W.), 1997.

DECOUTERE, S., RUEGG, J. ET JOYE, D. (dir.), *Le management territorial. Pour une prise en compte des territoires dans la nouvelle gestion publique*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 1996.

Espace wallon, évolutions et mutations, CREAT-SERES-GAR, Ed. Ciaco, Louvain-la-Neuve, 1985.

État de l'environnement wallon, Sol, climat, micro-organismes, tourisme, Volume 1, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1994.

Évaluation des outils d'aménagement opérationnel de l'aménagement du territoire en vue d'en améliorer l'efficacité, CREAT, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1997.

Géographie de la Belgique, Crédit communal, 1991.

MERENNE-SCHOUMAKER, B., VAN DER HAEGEN, H. et VAN HECKE, E., "La Belgique, diversité territoriale", in *Bulletin du Crédit communal*, n°202, 1997/4.

MERENNE-SCHOUMAKER, B., VAN DER HAEGEN, H. et VAN HECKE, E., *Recensement général de la population et des logements au 1er mars 91, urbanisation*, Monographie n°11a, Institut National des Statistiques, Ministère des Affaires économiques, 1998.

Plan d'environnement pour le Développement durable en Région wallonne, Gouvernement wallon, 1995.

Projet de plan régional d'aménagement du territoire wallon, S.I.W.A.T., Ministère de la Région wallonne, 1993-94.

Proposition d'un maillage urbain en Wallonie. Une première approche, S.D.R.W., D.G.A.T.L.P., Namur, 1981.

Rapports annuels d'activité, Commission consultative régionale d'aménagement du territoire (C.R.A.T.)

Le système urbain wallon. Inventaire des études de hiérarchie urbaine, S.D.R.W., Namur, 1977.

Valeur immobilière, ANHYP, 1983 à 1995 (publication annuelle).

Habitat

Atlas du patrimoine architectural des centres anciens protégés (collection), Ministère de la Région wallonne, 1976-1990.

BASTIN, Ch. et MARECHAL, L., "Les villes wallonnes au regard de l'espace économique", in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°5, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1988.

DEREYMAEKER, B. et MANNENS, E., *Habitat II, textes et documents*, Actes du sommet Habitat II à Istanbul, 3 au 14 juin 1996, remarques finales, Ministère des Affaires étrangères, du Commerce extérieur et de la Coopération au Développement, 1996.

Enquête sur la qualité de l'habitat en Wallonie, Coll. Études et documents, Logement 1, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1996.

GRANDVILLE, O. et MERTENS, Ch., "Habitat en Wallonie (I)", in *Les échos du logement*, n°4 - 10/1996, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1996.

GRANDVILLE, O. et MERTENS, Ch., "Habitat en Wallonie (II)", in *Les échos du logement*, n°5 - 12/1996, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1996.

La qualité du logement en Wallonie, Ministère de la Région wallonne, 1988.

LAURENT, L., *Le financement du logement*, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1997.

Les échos de l'aménagement et de l'urbanisme (collection), Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1992-1998.

Les échos du logement (collection), Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1992-1998.

Mémoire de l'habitat, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1993-1996.

MERENNE-SCHOUMAKER, B., "Des zones industrielles aux parcs scientifiques, technologiques et d'affaires. Trente ans de mutations des sites d'entreprises", in *Homme et Terre du nord*, 1991/1-2, pp. 152-158, 1991.

SARLET, D., "Les synergies entre aménagement du territoire et logement", in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°6, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1989.

SIMONS-RENSONNET, M., *De la rénovation des sites d'activité économique désaffectés*, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1989.

Statistique cadastrale du fichier des bâtiments, Ministère des Finances, Ministère des Affaires économiques, 1989.

Wallonie, revue du Conseil Économique et Social de la Région wallonne, n°51, 1998.

Ressources du milieu physique

- Atlas de l'eau*, Institut wallon, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1992.
- État de l'environnement, Eau*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1992.
- État de l'environnement, Sous-sol*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1993.
- État de l'environnement. Tableau de bord : volet eau*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1994.
- Impact de l'urbanisation sur le cycle de l'eau. Quantification par modélisation, mise en évidence des modes d'intervention dans le cadre de l'aménagement du territoire*, CREAT, U.C.L., 1995.
- Indicateurs pour un Développement durable*, Institut pour un Développement durable, 1997.
- L'Eau et l'Environnement*, Forum préparatoire au Plan d'Environnement pour le Développement durable, 1993.
- LEBRUN, A., *Mémento de l'environnement*, 1997-1998.
- MICHEL, R., *Réaménagement des carrières*, inédit, 1997.
- Pierres à bâtir traditionnelles de la Wallonie, manuel de terrain*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1996.

Contraintes du milieu physique

- Atlas du Karst wallon. Inventaire cartographique et descriptif des sites karstiques et des rivières souterraines de Wallonie*, Commission wallonne d'étude et de protection des sites souterrains, 1997.
- DAUTREBANDE S., *Note sur les causes des inondations en Wallonie*, 1995.
- État de l'environnement, Sol*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1994.
- État de l'environnement, Sous-sol*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1993.
- TANGHE F. et PLANCKE J., *Les inondations en Région wallonne*, Centre d'Études et de Formation en Écologie, 1995.

Agriculture

- Agenda 2000, pour une Union plus forte et plus large*, D.G.VI Agriculture, Union européenne, 1998.
- Agenda 2000, version intégrale*, D.G.VI Agriculture, Union européenne, 1998.
- Analyse préalable à l'étude des effets territoriaux de la réforme agricole commune. Rapport principal*, BDPA-SCETRAGRI, Ministère de l'agriculture et de la pêche, DATAR, Paris, 1994.
- CELLIER, G., *Les mutations agricoles*, Ed. Vie Ouvrière, CREDAR, Bruxelles, 1992.
- DE SADELEER, N., "La réglementation des pollutions agricoles en droit communautaire et en droit interne", in *Aménagement-Environnement*, n° spécial, CEDRE-SERES, Ed. Kluwer, 1992, pp. 3-15.
- "Dossier : l'agriculture wallonne", in *W+B Wallonie/Bruxelles*, Communauté française et Ministère de la Région wallonne, 1995.
- Économie et stratégies agricoles*, Déméter 94/95, Ed. A. Colin, Paris, 1994.
- État de l'environnement wallon, 2. Agriculture*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1995.
- Évolution agricole et paysage rural*, Dossier Ruralité-Environnement-Développement, U.G.E.T. 11, Attert, 1992.
- GERMAIN, M., *Regard prospectif sur l'agriculture, méthodes de prévision, principes et évaluation de leur application pour le secteur économique agricole*, Première partie, Faculté des Sciences Agronomiques, U.C.L., C.S.W.A.A.A., Ministère de la Région wallonne, 1996.
- HAUMONT, F., "Agriculture, urbanisme et aménagement du territoire", in *Aménagement-Environnement*, n° spécial, CEDRE-SERES, Ed. Kluwer, 1992, pp. 16-26.
- Impacts de la réforme de la PAC sur l'occupation et l'usage du sol*, Ministère de la Région wallonne et Communauté européenne, CREAT, U.C.L., 1994.

- La Belgique et le volet agricole de l'Agenda 2000*, Actes de colloques, Ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, 1997.
- L'évolution de l'économie agricole et horticole de la région wallonne, 1996*, U.C.L., C.S.W.A.A.A., Ministère de la Région wallonne, 1997.
- MORELLE, D., *Application relative au traitement de la zone agricole dans le cadre de la révision des plans de secteur*, Convention 95/45720, Rapport final, G.E.V.E.R., F.U.S.A.Gx, Ministère de la Région wallonne, 1997.
- MORMONT, M. et al., *Les réseaux d'information des agriculteurs et l'environnement*, F.U.L., Ministère de la Région wallonne, 1993.
- NORMAN, A. et al., *Ruralité et développement en Brabant wallon*, Les dossiers d'Espace-vie, C.C.B.W., Court-St-Etienne, 1996.
- ORBAN DE XIVRY, E., "Le boisement des terres agricoles", in *Aménagement-Environnement*, n° spécial, CEDRE-SERES, Ed. Kluwer, 1992, pp. 27-35.
- PAQUES, B., "Création et suppression des chemins ruraux par l'effet de la prescription", in *Aménagement-Environnement*, n° spécial, CEDRE-SERES, Ed. Kluwer, 1992, pp. 36-43.
- PAQUES, M. et RENAUDIÈRE, Ph., "Agriculture et environnement dans le droit communautaire, quelques questions", in *Aménagement-Environnement*, n° spécial, CEDRE-SERES, Ed. Kluwer, 1992, pp. 44-63.
- SNEESSENS, E., *Regard prospectif sur l'agriculture, application des méthodes projectives*, Deuxième partie, Faculté des Sciences agronomiques, U.C.L., C.S.W.A.A.A., Ministère de la Région wallonne, 1997.
- Vers un contrat société-agriculture. Pistes de réflexion*, Cabinet du Ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, Bruxelles, 1997.

Sylviculture

- Circulaire n°2619 du 22/9/97 relative aux aménagements dans les bois soumis au régime forestier*, 1997.
- Comportements et motivations des propriétaires*, Centre Luxembourgeois de l'U.L.B., 1993.
- État de l'environnement wallon, forêt et sylviculture*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1992.
- Etude technico-économique des scieries de feuillus et de résineux*, U.L.B., Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., D.N.F., 1996.
- Évolution agricole et paysage rural*, Ruralité-Environnement-Développement, 1992.
- Impacts de la réforme de la PAC sur l'occupation et l'usage du sol*, Ministère de la Région wallonne et Communauté européenne, CREAT, U.C.L., 1994.
- Inventaire des massifs forestiers de la Wallonie*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., D.N.F., 1996.
- La gestion durable de la forêt en Wallonie*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., D.N.F., 1996.
- L'Europe et la forêt*, Parlement européen, Eurofor, 1994.

Activités industrielles et de services

- Etude de pré-commercialisation de la plate-forme logistique de Dourges, Mesure de réactivité du marché*, STRATEC, Bruxelles, 1997.
- GAZON, J., *Politique industrielle et industrie, vol 1 : Controverses théoriques, aspects légaux et méthodologie*, éd. De Boeck, Série Jalons, 1995.
- GAZON, J., *Politique industrielle et industrie, vol 2 : Etude de neuf filières industrielles*, éd. De Boeck, Série Jalons, 1995.
- Influence du projet Lyon-Turin sur l'organisation multimodale du transport de marchandises et le développement des fonctions logistiques en Rhône-Alpes, Première analyse*, CRET - LOG - JONCTION, GIP TRANSALPES, Aix-en-Provence, 1997.

- Le marché du travail en Wallonie*, Service des études et de la statistique du Ministère de la Région wallonne, 1998.
- Le parc industriel de la Plaine de l'Ain, Lyon, France, Partenaire clef de votre projet*, Plaine de l'Ain développement, Saint-Vulbas, France, 1997.
- Le parc industriel de la Plaine de l'Ain, plate-forme logistique euro-régionale*, Plaine de l'Ain développement, Saint-Vulbas, France, 1998.
- Les nouvelles tendances de la logistique en Europe*, Rapport de la quatrième table ronde d'économie des transports, Paris, 3 et 4 octobre 1996, Table ronde 104, Centre de recherches économiques, C.E.M.T., éd. O.C.D.E., Paris, 1997.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B. (dir.), *La localisation des zones d'activité économique et des grands équipements. Phase I. Mise au point méthodologique*, Convention entre le Ministère de la Région wallonne de l'aménagement du territoire et l'Université de Liège, S.E.G.E.F.A., 1998.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., "Des zones industrielles aux parcs scientifiques, technologiques et d'affaires. Trente ans de mutations des sites d'entreprises", in *Hommes et terres du Nord*, 1991, pp. 152-157.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., "L'éclatement des polarités commerciales: nouvel enjeu de l'aménagement du territoire", in *Bulletin de la société géographique de Liège*, Liège, 1998, pp. 57-66.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., *La localisation des industries*, Nathan Université, Paris, 1991.
- MERENNE-SCHOUMAKER, B., *La localisation des services*, Nathan Université, Paris, 1996.
- Partenaire de toute une région*, FINORPA (Financière du Nord-Pas de Calais), Lille, s.d.
- Schéma de cohérence de la logistique en région urbaine de Lyon*, Région urbaine de Lyon, s.d.
- SERVAIS, G., *Les modifications structurelles de l'économie wallonne*, coll. Analyses économiques du CESRW, 1998.

Système de transport, équipement et réseaux techniques

- "Canal Seine-Nord : le choix du tracé", in *La vie du rail*, 11.2.1998, p.16.
- Etude d'opportunité de l'établissement de plates-formes multimodales de transport de marchandises en Région wallonne, Rapport final définitif*, Tractebel Development, Région wallonne, 1997.
- "Europe 1998 : Grands travaux et grands projets", in *La vie du rail*, 18.2.1998, p.54.
- Horizon 2010. Plan wallon des déchets*, Gouvernement wallon, 1998.
- Le multimodal, 1 - Rapport*, CENEFOSTE (Centre National d'Études et de Formation des Salariés des Transports et de l'Équipement), Paris, 1992.
- Le multimodal, 2 - Synthèse et conclusions*. CENEFOSTE (Centre National d'Études et de Formation des Salariés des Transports et de l'Équipement), Paris, 1992.
- Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, Lancement de la consultation*, Préfecture de Région Rhône-Alpes, Conseil régional Rhône-Alpes, Lyon, 1997.
- Liaison ferroviaire transalpine Lyon-Turin, Présentation générale du projet, Dossier de consultation*, S.N.C.F., Mission T.G.V. Lyon - Montmélián - Turin, Ecoprint, Pontcarré, 1997.
- Note au Gouvernement wallon. Plan des centres d'enfouissement techniques (CET)*, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1998.
- Plan de mobilité et des transports en Wallonie*, STRATEC, Gouvernement wallon, 1994.
- Plan de transport de marchandises de la Région wallonne*, STRATEC, Bruxelles (en cours).
- POINGT, M.-H., "Les premiers trains des corridors, Dossier", in *La vie du rail*, 11.2.1998.
- Programme national belge de réduction des émissions de CO₂*, Comité interministériel des Ministres de l'Environnement et de l'Énergie de l'État fédéral et des trois Régions, 1994.
- Région Nord - Pas de Calais, Sélection d'indicateurs*, C.E.R.T. (Cellule Économique et Régionale des Transports), Isis, La Monsoise, Eurotrans, Lille, 1997.

Study of the transport potential of the " Iron Rhine ", Final report, Tractebel Development n.v. / Technum n.v.-Prognos AG. Ministry of the Flemish Region, Department of Environment and Infrastructure, Mobility Cell, 1997.

Tourisme et loisirs

Les échos du tourisme, n°6-7, Ministère de la Région wallonne, Commissariat général au Tourisme, 1996.

BINAME, J.-P. *Pour un tourisme de développement global*, Club Loisirs et Vacances asbl, Namur, s.d.

"Dossier tourisme", revue *Environnement*, juin 1992, n°13.

GOSSELAIN P., *Note sur la planification du tourisme et des loisirs*, D.G.A.T.L.P., 1996.

LAMBOT, J.-P., "Espaces et paysages", in *Les échos du tourisme*, n° 6-7, Ministère de la Région wallonne, Commissariat général au Tourisme, 1996.

LAMBOT, J.-P., "La situation du tourisme en Région wallonne", in *Les échos du tourisme*, n° 6-7, Ministère de la Région wallonne, Commissariat général au Tourisme, 1996.

Les cahiers de l'urbanisme, numéro consacré au tourisme, avril 90, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1990.

Les échos du tourisme, n°10, Ministère de la Région wallonne, Commissariat général au Tourisme, 1998.

Plan stratégique du développement touristique de la province de Namur, B.E.P.N. - Contour THR, Namur, s.d.

VANDERMOTTEN Ch. et al., *Le Tourisme*, État de l'environnement wallon, Volume 1, 1994, pp. 369 à450.

Patrimoine naturel et bâti et paysages

Architecture rurale de Wallonie (collection), Ed. Mardaga, depuis 1983.

Atlas du Karst wallon, Inventaire cartographique et descriptif des sites karstiques et des rivières souterraines de Wallonie, 1997.

BARTHELEMY, J., "Conservation et réaffectation du patrimoine industriel en Wallonie", in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°12. Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1994.

Conception d'outils informatiques et techniques et de méthodes d'analyse et d'aide à la décision dans le domaine du règlement général de la bâtisse, CREAT, Ministère de la Région wallonne, Direction générale des technologies, de la recherche et de l'énergie, 1996.

CORTEMBOS, Th., "Patrimoine et société : évolution du "regard" à travers les documents internationaux", in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°10, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1992.

État de l'environnement, Flore et faune, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1993.

État de l'environnement, Patrimoine naturel, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1992.

Etat de l'environnement, Paysages, Ministère de la Région wallonne, D.G.R.N.E., 1996.

Évaluation des sites dans le cadre des formalités préalables au remembrement - Remembrement du Labliau, CREAT, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1996.

GERON, G., SARLET, D., "De l'archéologie industrielle au patrimoine vécu ou l'histoire du dialogue avec le citoyen", in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°12, Ministère de la Région wallonne, 1994.

GOFFART, Ph. et PALMAERTS, N., *Commentaires accompagnant la carte d'évaluation du patrimoine naturel de la Région wallonne*, Réserves naturelles, R.N.O.B., 1992.

Impact de l'urbanisation sur le cycle de l'eau. Quantification par modélisation, mise en évidence des modes d'intervention dans le cadre de l'aménagement du territoire, CREAT, U.C.L., 1996.

Inventaire général des monuments et sites classés de Wallonie, CREAT, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1995.

Le grand livre de la nature en Wallonie, Ministère de la Région wallonne, 1997.

- Le patrimoine monumental de la Belgique* (collection), éd. Mardaga, depuis 1971.
- Le réseau écologique*, Actes de colloques, Arquennes, 8 et 9 novembre 1995, Ministère de la Région wallonne, 1997.
- Les échos du patrimoine* (collection), Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1992-1998.
- NEURAY, G., *Des paysages. Pour qui? Pourquoi? Comment?*, Presses agronomiques de Gembloux, 1982.
- PALMAERTS, N., "La structure écologique principale. Considérer le patrimoine naturel à l'échelle de la Wallonie", in *Les Cahiers des Réserves naturelles*, R.N.O.B., n° 7, 1994.
- Patrimoine archéologique*, Journées du patrimoine, 13 et 14 septembre 97, Wallonie, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1997.
- Prise en compte de la variable énergétique dans l'élaboration des plans d'aménagement du territoire*, CREAT, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., Programme de la politique scientifique, 1985.
- SALMON, Ph., *Outils et mesures pour une meilleure protection du réseau écologique : bilan*, Inter-Environnement Wallonie, 1997.
- SARLET, D., "Le patrimoine, hier, aujourd'hui et demain", in *Les cahiers de l'urbanisme*, n°10, Ministère de la Région wallonne, 1992.
- SCHAUT, Ch., *Patrimoine et développement urbain*, coll. Études et documents, monuments et sites 5, urbanisme 1, Ministère de la Région wallonne, D.G.A.T.L.P., 1996.

Inscription de la Wallonie au niveau suprarégional

- Espace de coopération. Deuxième Esquisse de structure Benelux. Note de décision*, Secrétariat général de l'Union économique Benelux, Bruxelles, 1997.
- Espace de coopération. Deuxième Esquisse de structure Benelux. Projet mai 1996*, Secrétariat général de l'Union économique Benelux, 1996.
- Europe 2000 +, Coopération pour l'aménagement du territoire européen*, Commission européenne, Luxembourg, 1994.
- Plan régional de développement*, Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1995.
- Prospects for the Development of the Central and Capital Cities and Regions*, Regional Development Studies, European Commission (Regional Policy and Cohesion), Luxembourg, 1996.
- Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen*, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, departement Leefmilieu en Infrastructuur, Brussel, 1997.
- Schéma de développement de l'espace communautaire*, Premier projet officiel, Communautés européennes, Luxembourg, 1997.
- Schéma de développement de l'espace communautaire*, 1999 (à paraître).

ANNEXE 1 - CARTES : CONTENU DETAILLE ET SOURCES

CARTE 1 : WALLONIE ET REGIONS LIMITOPHES : OCCUPATION DU SOL

Occupation du sol

Source : European Environment Agency - Projet
CORINE - Natural Resources, 1996.

Régions et métropoles du nord-ouest européen

Source : Eurostat - Base de données GISCO, 1996.

CARTE 2 : REGIONS URBAINES EN WALLONIE

Régions urbaines et zones résidentielles des migrants

Source : H. Van der Haegen, et al., La Belgique :
diversité territoriale, Bulletin trimestriel du
Crédit Communal, 51^{ème} année, n°202,
1997/4, p. 14.

Attractivité commerciale et de services des grandes villes

Source : E. Van Hecke, Actualisation de la hiérarchie
urbaine en Belgique. Bulletin trimestriel du
Crédit Communal, 52^{ème} année, n°205,
1998/3, p. 45.

CARTE 3 : NOYAUX D'HABITAT : EVOLUTION DE LA POPULATION

Noyaux d'habitat : évolution de la population entre 1981 et 1991

Source : Délimitation des noyaux, INS, 1981.
Données population, INS, 1981 & 1991.

Communes : Evolution de la population entre 1991 et 1997

Source : INS, 1997.

CARTE 4 : LOGEMENT : PRESSIONS ET OPERATIONS

Confort des logements

Source : I. Thomas, et al., La Belgique : diversité
territoriale, Bulletin trimestriel du Crédit
Communal, 51^{ème} année, n°202, 1997/4,
p. 81.

Critère : Pourcentage par commune de logements
ne disposant pas du confort de base (eau
courante, toilette avec chasse, salle de
bains équipée).

Pressions foncières

Source : O. Grandville, Ch. Mertens, Habitat en
Wallonie (I), in Les Echos du logement,
DGATLP, n°4, 1996/10.

Critère : Prix standardisés des terrains à bâtir (1998),
présentation d'une seule classe regroupant
les prix standardisés supérieurs ou égaux à
95.

Opérations spécifiques

Source : CREAT, Evaluation des différents outils
opérationnels spécifiques à la DGATLP en
vue d'en améliorer l'efficacité, DGATLP,
1997.
Listes actualisées des opérations de
"rénovation urbaine" et de "revitalisation
urbaine", DGATLP, 1999.

CARTE 5 : RESSOURCES EN EAU

Zones sensibles vulnérables de protection

Zones sensibles (hydrogéologie)

Source : Zones sensibles, DGRNE - Direction des
eaux souterraines, in Atlas de l'Eau en
Wallonie (1996).

Zones sensibles (eau de surface)

Source : DGRNE - Direction des eaux de surface,
1995. AM 24 mai 1995 (M.B. 24.05.1991).

Zones vulnérables

Source : DGRNE - Direction des eaux de surface,
1996. AGW du 5 mai 1994 portant sur la
désignation des zones vulnérables.

Zones de protection des eaux potabilisables

Source : DGRNE - Direction des eaux de surface, 1996. AEW désignant des zones de protection des eaux de surface (M.B. 24.05.1991) modifié par l'AGW du 15 décembre 1994 fixant les normes générales d'immission des eaux piscicoles (M.B. 16.05.1995) et par l'AGW du 5 juin 1997 (M.B. 25.06.1997).

Captages

Source : Banque de données cartographiques établie en 1998, DGRNE - Direction des eaux souterraines.

CARTE 6 : EXPLOITATION DU SOUS-SOL

Zones sensibles (hydrogéologie)

Source : DGRNE - Direction des eaux souterraines, in Atlas de l'Eau en Wallonie (1996).

Sites d'extraction

Source : ISSeP "Etat de l'environnement wallon 1993", actualisation 1996.
Liste des sites d'extraction de grande importance (production supérieure à 1Mt/an), DGATLP, 1999.

CARTE 7 : AGRICULTURE

Zones agro-géographiques

Source : DGATLP, 1997.

Etat de l'agriculture

Source : CSWAAA, Evolution de l'économie agricole et horticole de la Région wallonne, 1996, p. 9. & p. 23.

Critères : Combinaison de deux critères : le prix moyen des terres agricoles par communes (1991-1995) et la succession des chefs d'exploitation de 50 ans et plus, en Région wallonne au 15 mai 1995.

Pression de l'urbanisation

Source : SEGEFA, ULG, 1997, Monographie n°11a, Urbanisation, Recensement Général de la Population et du Logement au 1^{er} mars 1991, p. 45.
ISEG, KULeuven et SEGEFA, ULG, 1997, Bulletin du Crédit Communal, n°202, 1997/4, p. 133. SEGEFA, ULG, 1997, Acta Geographica Lovaniensia, 37, De Quévaucamps à Louvain-la-Neuve, p. 173.

Critères : Combinaison de plusieurs critères : l'évolution de la population entre 1981 et 1991, le revenu moyen par habitant (1995) et l'évolution de la superficie du sol occupée espaces urbanisés entre 1982 et 1995.

CARTE 8 : ACTIVITES ECONOMIQUES

Ratio emploi / population active résidente

Sources : Combinaisons des données INASTI et ONSS, 1996.

Critères : Un ration faible correspond aux valeurs inférieures ou égales à 0,6.
Un ration moyen correspond aux valeurs comprises entre 0,61 et 0,9.
Un ration élevé correspond aux valeurs supérieures à 0,9.

Pôles d'emplois

Sources : Combinaisons des données INASTI et ONSS, 1996.

Activité industrielle

Source : Banque de données Institut Wallon, 1999.

Activité tertiaire

Source : ONSS 1996.

CARTE 9 : TOURISME ET LOISIRS

Pressions touristiques

Source : D'après l'Etat de l'Environnement wallon, Volume 1, 1994, pp. 380-420.

Critère : Capacité d'hébergement touristique par commune et rapport de cette capacité avec la population locale.

Attraits touristiques

Activité touristique et parcs d'attraction

Source : Activité touristique promotionnée par l'OPT, 1996.

Parcs naturels

Source : DGRNE - Division de la nature et des forêts, 1998. Décret du 16 juillet 1985 relatif aux Parcs naturels.

Villes touristiques

Source : D'après le Guide de Tourisme Michelin, Belgique et Grand-Duché de Luxembourg, 2^{ème} édition, 1998.

Critère : Les villes d'étapes.

CARTE 10 : VOIRIES REGIONALES

Réseau MET

Source : MET - DG1, 1998.
DGATLP - Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme – cellule RAVEl, 1998.

Trafic autoroutier

Source : Recensement de la circulation en 1997, Ministère des communications et de l'infrastructure, 1997.

Critère : Intensité moyenne journalière en 1997 de 6h à 22h pour les deux sens de circulation.

CARTE 11 : TRANSPORT EN COMMUN

Transport ferroviaire

Source : Collection de statistique de 1997, SNCB.

Critère : Densité moyenne journalière en 1997 du trafic voyageurs dans les deux sens en semaine.

Transport aérien

Source : MET, 1999.

Transport par bus

Source : TEC, 1998.

CARTE 12 : TRANSPORT MARCHANDISES

Densité moyenne du trafic marchandises

Autoroutier

Sources : Recensement de la circulation, 1995-96 - Ministère des communications et de l'infrastructure.

Parc des véhicules utilitaires, statistique, situation au 31 décembre 1996 - Ministère des communications et de l'infrastructure.

Critères : Evolution du trafic moyen journalier lourd et très lourd sur autoroute de 6h à 22h en 1995-96.

Estimation du tonnage moyen des catégories (camions d'une pièce et camions avec remorques et semi-remorques).

Estimation de la répartition entre les véhicules circulant remplis et les véhicules circulant à vide.

Ferroviaire

Source : SNCB, 1997.

Critère : Densité moyenne journalière en 1997 du trafic marchandises pour les deux sens.

Voie navigable

Source : MET - Direction générale des Voies Hydrauliques, 1998.

Critère : Tonnage en remontée et en descente en 1998 par classe de marchandises sur l'ensemble des cours d'eau navigables en Wallonie.

Infrastructures

Sources : SNCB, 1998. MET, 1998.

CARTE 13 : PATRIMOINE NATUREL

Intérêt biologique

Source : Le Grand Livre de la Nature en Wallonie, p. 216.

Critères : Critères utilisés pour réaliser la carte d'évaluation du patrimoine naturel de la Région wallonne, Convention Région wallonne - RNOB dans le cadre de l'élaboration du PRAT, 1992.

Patrimoine exceptionnel

Source: Banque de données cartographiques des monuments et sites classés établie au 31/12/1998, DGATLP.

Pressions touristiques

Source : D'après l'Etat de l'Environnement Wallon - Tourisme, Volume 1, 1994, pp. 380-420.

Critères : Capacité d'hébergement touristique par commune et rapport de cette capacité avec la population locale.

Pression de l'urbanisation

Sources : SEGEFA, ULG, 1997, Monographie n°11a, Urbanisation, Recensement Général de la Population et de Logement au 1^{er} mars 1991, p. 45.

ISEG, KULeuven et SEGEFA, ULG, 1997, Bulletin du Crédit Communal, n°202, 1997/4, p. 133.

SEGEFA, ULG, 1997, Acta Geographica Lovaniensia, 37, De Quévaucamps à Louvain-la-Neuve, p. 173.

Critères : Combinaison de plusieurs critères : l'évolution du volume de la population entre 1981 et 1991, le revenu moyen par habitant (1995) et l'évolution de la superficie du sol occupée par les espaces urbanisés entre 1982 et 1995.

CARTE 14 : PATRIMOINE BATI

Patrimoine bâti

Source: Banque de données cartographiques des monuments et sites classés établie au 31/12/1998, DGATLP.

Asbl "Plus beaux villages de Wallonie", 1999.

CARTE 15 : AIRES MÉTROPOLITAINES ET EUROCORRIDORS

Evolution tendancielle et orientation volontariste

Source : Europe 2000+

ANNEXE 2 GLOSSAIRE DES TERMES UTILISES DANS LE SDER

Sources principales

- pour le choix des mots et des citations : Schéma de développement de l'espace régional (SDER) et Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine (CWATUP). En outre, des extraits du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) ont été utilisés pour mettre en évidence les cohérences entre le SDER et le SDEC;
- pour les définitions citées : Nouveau Petit Robert, édition 1996, et MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Presses universitaires de France, 1988.

A

accessibilité → *mobilité

activité(s) économique(s) zone d'activité économique

Rencontrer "de manière durable les besoins (...) économiques de la collectivité" est l'un des rôles de l'aménagement du territoire, comme l'exprime l'article premier du CWATUP (voir aussi *développement territorial et *cohésion). Toutefois, "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].

L'une des manières de rencontrer les besoins économiques sur le plan spatial est la création de **zones d'activité économique**. Le CWATUP (art. 30 et 31) définit plusieurs sortes de zones d'activité économique (l'expression est employée au singulier) :

- la zone d'activité économique mixte, "destinée aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie";
- la zone d'activité économique industrielle, "principalement destinée aux activités à caractère industriel ou aux activités économiques qui, pour des raisons d'intégration urbanistique, de sécurité, de salubrité ou de protection de l'environnement, doivent être isolées";
- les zones d'activité économique spécifique : zone d'activité agro-économique, zone de grande distribution, zone destinées aux industries qui présentent des risques majeurs.

"Pour accueillir les entreprises et permettre leur développement, la Wallonie a mis en œuvre ou prévu au plan de secteur des zones d'activité économique caractérisées par la sécurité juridique des décisions et des délais précis. La récente révision du CWATUP a profondément modifié la typologie des zones dévolues à l'accueil des activités économiques pour tenir compte de l'évolution de la demande. Toutefois, leur localisation, leur organisation et leur profil devraient être étudiés davantage" [SDER].

"Une meilleure adéquation entre les attentes des entreprises et les caractéristiques intrinsèques des zones d'activité économique s'avère nécessaire. La localisation de ces dernières doit en outre correspondre aux orientations du *Projet de structure spatiale pour la Wallonie et être intégrée au mieux dans les structures spatiales locales" [SDER].

Voir aussi *site d'activité économique désaffecté.

affectation du sol → *zone

Agenda 2000

L'**Agenda 2000**, présenté en 1997 par la Commission européenne, a fait l'objet de nombreuses discussions jusqu'à son approbation définitive lors du sommet de Berlin les 24 et 25 mars 1999.

Dans la perspective de l'élargissement de l'Union à des États d'Europe centrale et orientale économiquement plus faibles, de sérieuses réorientations budgétaires ont dû être consenties au niveau des autres politiques communautaires. Dans ce cadre, la Politique agricole commune ou PAC (voir *agriculture) a vu sa réforme réduite au minimum et reportée, ce qui a permis de respecter la discipline budgétaire imposée. Les *fonds structurels et le fonds de cohésion ont été réduits.

Les résultats de l'Agenda 2000 pour la Belgique, et particulièrement pour la Wallonie, sont satisfaisants puis-

que la véritable réforme de la PAC est reportée à 2000-2001 et que l'apport des fonds structurels à la région reste important. D'autre part, les points techniques qui revêtaient un intérêt particulier pour les agriculteurs wallons ont été rencontrés dans les textes.

Voir aussi *objectifs (européens) et *initiatives communautaires.

agglomération

Souvent utilisé au sens de ville, le mot **agglomération** peut désigner toute concentration d'*habitat, même lorsque l'habitat n'est pas réellement "aggloméré" : "En Wallonie, de nombreuses agglomérations se sont développées sous forme d'habitat linéaire" [SDER].

Il permet aussi d'éviter l'ambiguïté entre la Ville au sens d'entité politique et la ville au sens de concentration d'habitat.

Le choix du terme "agglomération" en lieu et place de "ville" peut aussi vouloir signifier une concentration d'habitat moins structurée que ne l'est en principe la ville.

Voir aussi *économies d'agglomération, *conurbation, *schéma d'agglomération et *ville.

agriculture

Politique agricole commune (PAC) mesures agri-environnementales contrat société-agriculture

L'**agriculture** occupe 45% du territoire wallon. Les pratiques agricoles et les modes d'occupation de l'espace qui y sont liés, de même que leurs répercussions sur les paysages, sont en constante évolution.

L'évolution et l'avenir de l'agriculture wallonne sont liés à la **Politique agricole commune (PAC)**. Celle-ci, mise en place au début des années 60, avait pour objectif le développement de l'agriculture européenne grâce à un régime unifié des prix (prix garantis soutenus par un financement commun) et grâce à la protection aux frontières de certaines productions peu concurrentielles face aux prix mondiaux. Dans les années 70, la PAC subit une crise importante due notamment à son poids trop élevé dans le budget européen et à une production largement excédentaire dans certains domaines (excédents agricoles). A ces problèmes s'ajoutent dans les années 80 les pressions d'autres pays grands producteurs agricoles, notamment les États-Unis, qui dénoncent les subventions européennes à l'exportation. En 1992, le système de soutien des prix est en partie remplacé par des aides aux revenus. Dans le cadre de l'*Agenda 2000, en 1999, les prix garantis font l'objet de réductions (viande bovine, céréales, lait) partiellement compensées. La véritable réforme est reportée.

"La modernisation de l'agriculture a eu des répercussions tant positives que négatives sur le développement spatial des zones rurales. En ce qui concerne les effets négatifs, on peut citer la monotonie des paysages,

l'abandon des méthodes d'exploitation traditionnelles, la pollution des nappes phréatiques en raison de l'utilisation abusive de pesticides et d'engrais, le recul de la biodiversité. En sens inverse, l'agriculture a contribué à offrir des atouts aux zones rurales en renforçant les zones avec des systèmes de mise en culture à haute valeur naturelle. Depuis deux décennies on tente d'intégrer la politique structurelle agricole dans le contexte économique et social plus large des zones rurales. L'expérience prouve qu'une diversification vers des activités telles que le développement et la commercialisation de produits de haute qualité, le tourisme agricole, des projets d'investissement en relation avec l'environnement ou la culture régionale, plutôt marginales jusqu'ici, peut ouvrir de nouvelles perspectives et fournir de nouvelles occasions" [SDEC].

Face à cette évolution, le SDER propose d'une part de s'appuyer sur les *régions agro-géographiques pour promouvoir un développement rural différencié, et d'autre part de mettre en place et de renforcer des filières économiques liées à l'agriculture ainsi qu'à la gestion et à l'animation de l'espace rural. "Le développement de l'agriculture peut être soutenu par la définition d'orientations spécifiques à l'échelle régionale et locale. Le maintien et le renforcement des activités de production passe également par le développement en Wallonie des activités de transformation et de commercialisation du secteur agro-alimentaire. Parallèlement, il est nécessaire de continuer à favoriser la diversification des activités des agriculteurs et leur bonne intégration dans le développement régional et local" [SDER].

Avec la réforme de la PAC, en 1992, ont été décidées des mesures d'accompagnement dont certaines visent à encourager les méthodes de production agricole compatibles avec les exigences de protection de l'environnement et l'entretien des espaces naturels. Ces mesures sont dites **agri-environnementales**.

Le **contrat société-agriculture** est un document de réflexion définissant les pistes à mettre en œuvre dans le cadre d'un meilleur dialogue société-agriculture.

aire

En dehors des sens spécifiques définis ci-dessous dans les rubriques *aire de coopération et *aire métropolitaine, le mot **aire** est employé dans le sens général de "surface" et généralement qualifié par sa destination. Exemples : aire d'accueil, aire de jeux, aire de parcage.

aire de coopération suprarégionale aire de coopération supracommunale

La partie wallonne de chacune des *aires métropolitaines transfrontalières qui concernent la Wallonie est reprise dans le SDER comme **aire de coopération suprarégionale** appelant des mesures spécifiques de développement, notamment l'élaboration d'un *schéma de développement.

D'autre part, selon le SDER, "de manière générale, les aires de coopération regroupant plusieurs communes doivent être encouragées et soutenues." Ces **aires de coopération supracommunale** pourraient prendre la forme de *communautés urbaines pour les agglomérations urbaines et de *projets de pays en milieu rural.

"Il est nécessaire de mener une réflexion sur l'aspect territorial des aires de coopération (les dimensions les plus adéquates, la nécessaire cohérence et/ou complémentarité spatiale, économique, sociale et culturelle à l'intérieur de l'aire); sur les missions et les compétences que les aires de coopération sont le mieux à même de prendre en charge; sur les formes juridiques possibles ou envisageables" [SDER]. "Les aires de coopération supracommunale devront notamment, pour être reconnues par la Région, se doter d'un schéma territorial qui sera en cohérence avec les principes du S.D.E.R. et avec le Projet de structure spatiale. Ces schémas serviront de documents de référence lors des révisions du plan de secteur. D'autre part, la Région mettra en place une politique de soutien financier de façon à permettre le financement des projets de ces aires de coopération supracommunale" [SDER].

Voir aussi *coopération et *péréquation.

aire métropolitaine, région métropolitaine aire métropolitaine transfrontalière

Une **aire métropolitaine** est une région urbaine comportant une ou plusieurs métropoles, qui compte plus d'un million d'habitants et peut être transfrontalière. L'expression est utilisée dans diverses études de l'Union européenne et peut recouvrir des aires d'importance très différente (comparer par exemple l'*AMNO aux aires métropolitaines transfrontalières).

La Wallonie est concernée par quatre **aires métropolitaines transfrontalières** recensées par certaines études européennes et qui correspondent aux *réseaux urbains de la *Deuxième Esquisse de structure Benelux :

- à l'ouest, l'aire métropolitaine centrée sur Lille;
- au nord, l'aire métropolitaine centrée sur Bruxelles;
- à l'est, l'aire MHAL (Maastricht, Hasselt, Aachen, Liège);
- au sud, l'aire Saar-Lor-Lux.

aire métropolitaine du nord-ouest → *AMNO

aménagement du territoire aménagement normatif aménagement opérationnel aménagement stratégique

"L'aménagement du territoire est l'art ou la technique (plutôt que la science) de disposer avec ordre, à travers l'espace d'un pays et dans une vision prospective, les hommes et leurs activités, les équipements et les

moyens de communication qu'ils peuvent utiliser, en prenant en compte les contraintes naturelles, humaines et économiques, voire stratégiques". [MERLIN-CHOAY].

"Organisation globale de l'espace, destinée à satisfaire les besoins des populations intéressées en mettant en place les équipements nécessaires et en valorisant les ressources naturelles". [ROBERT (96)]

Ces définitions, toutes deux inspirées par la conception française de l'aménagement du territoire, ne recouvrent pas entièrement ce qu'on entend par cette expression en Wallonie. La conception wallonne de l'aménagement du territoire inclut en effet parmi ses objectifs la qualité du *cadre de vie (en cela, elle se rapproche de l'*urbanisme) ainsi que la préservation et le développement du *patrimoine, comme l'exprime l'article premier du CWATUP : "La Région et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, sont gestionnaires et garants de l'aménagement du territoire. Elles rencontrent de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager" [CWATUP]. Voir également *Charte de Torremolinos, *territoire, *développement territorial et *urbanisme.

Ces différents enjeux ne sont pas toujours bien compris par les citoyens et les responsables. "Une attitude fréquente est de considérer l'aménagement du territoire comme un "guichet" délivrant automatiquement des permis, alors qu'il devrait être perçu comme le moyen de mettre en œuvre un projet de société auquel participent tous les acteurs individuels ou collectifs" [SDER].

Les instruments d'aménagement du territoire peuvent être classés en deux catégories : les instruments d'aménagement normatif et les instruments d'aménagement opérationnel.

Les instruments d'aménagement normatif sont ceux qui ont un caractère obligatoire : le *plan de secteur et les *plans communaux d'aménagement, les *règlements d'urbanisme.

Par les opérations d'aménagement opérationnel (on dit parfois aussi d'aménagement actif), les pouvoirs publics interviennent directement sur certaines parties du territoire qui nécessitent une amélioration. Les différents types d'opérations d'aménagement et d'urbanisme opérationnels organisées par le CWATUP sont les suivants : rénovation des *sites d'activité économique désaffectés, *rénovation et *revitalisation urbaines, *zones d'initiatives privilégiées.

La partition entre instruments normatifs et opérationnels ne rend pas compte des instruments d'orientation (SDER et *schémas de structure communaux prévus par le CWATUP; voir aussi *schémas de développement). Ces instruments d'orientation pourraient être qualifiés d'outils d'**aménagement stratégique** (voir *développement territorial).

AMNO

Constituée dans le cadre du programme *INTER-REG II C, l'*aire métropolitaine du nord-ouest ou **AMNO** rassemble sept États partenaires : la Belgique, le Grand-Duché de Luxembourg, le Royaume-Uni, l'Irlande, la majeure partie des Pays-Bas (sud), une partie importante de la France (notamment le bassin parisien) et plusieurs Länder allemands.

L'AMNO est caractérisée par la présence de plusieurs métropoles, dont certaines de rang mondial, une haute densité de population, des flux de transport et d'échange intensifs ainsi que de nombreuses régions confrontées à des problèmes de reconversion.

Elle fait l'objet d'un programme opérationnel (1997-1999) axé sur la réalisation de projets transnationaux et sur l'élaboration d'une vision spatiale. *"L'élaboration d'une "vision spatiale" pour l'ensemble de l'AMNO constitue une occasion unique de faire valoir le point de vue wallon, qui doit être solidement fondé. Le SDER constitue à cet égard une pièce indispensable qui servira de base pour soutenir les positions de la Région wallonne notamment en ce qui concerne les problématiques des *eurocorridors et des aires métropolitaines" [SDER].*

armature urbaine → *maillage urbain

assainissement des sites désaffectés → *site d'activité économique désaffecté

axe majeur de transport

Le *Projet de structure spatiale du SDER s'appuie notamment sur des **axes majeurs de transport** choisis pour leur rôle structurant. Tout comme les *eurocorridors, avec lesquels ils ne doivent cependant pas être confondus, ces axes offrent la possibilité de développer les *points d'ancrage pour le développement économique.

B

banlieue → *périphérie

biodiversité

La **biodiversité** (ou diversité biologique) est la variété des espèces, des biotopes et des gènes. Voir aussi *réseau écologique.

C

campagne → *agriculture, *développement rural, *région agro-géographique et *ville

CEMAT → *Conférence européenne des ministres de l'aménagement du territoire

centre

centre urbain

centre-ville

L'expression **centre urbain** peut désigner :

- soit un centre à caractère urbain, une *agglomération, une *ville;
- soit le centre d'une ville. Dans ce sens, on utilise également **centre-ville** (abusivement selon ROBERT (96), qui préfère l'expression "centre de la ville"). Le centre urbain ou centre-ville s'oppose alors à la banlieue, la *périphérie : *"Les centres urbains perdent leur population depuis longtemps au profit des banlieues" [SDER]. "Les centres-villes s'appauvrissent et ne sont plus soutenus par leur périphérie" [SDER].*

On utilise également **centre** seul dans chacune des deux significations.

L'évolution de certains centres-villes est problématique. La perte en qualité de vie cause le départ d'une partie des habitants, leur remplacement partiel par des ménages à bas revenus (jeunes, immigrés) et donc l'appauvrissement des centres, ce qui provoque une nouvelle dégradation.

"Il faut freiner la délocalisation de certaines activités polarisatrices (entre autres les commerces, les services à la population et aux entreprises, les équipements collectifs) vers les périphéries, et au contraire créer les conditions favorables au maintien, voire au redéploiement de ces fonctions dans les cours des villes et des villages. Parmi ces conditions, il faut en souligner trois : protéger les fonctions faibles par rapport aux fonctions fortes (...); assurer de bonnes conditions d'accessibilité (...); améliorer l'aménité des espaces publics (...)" [SDER].

Charte de Torremolinos

La *Conférence européenne des ministres de l'aménagement du territoire du Conseil de l'Europe a adopté en 1983 la **Charte de Torremolinos**, qui définit les objectifs fondamentaux de l'aménagement du territoire :

- développement équilibré des régions,
- amélioration de la qualité de la vie,
- gestion du cadre naturel et de ses ressources,
- utilisation rationnelle de l'espace.

La **Charte** précise que la mise en œuvre de ces objectifs suppose une coordination intersectorielle et une coopé-

ration entre les divers niveaux de décision (local, régional, national, européen) ainsi que la participation de la population.

cohésion sociale et économique cohésion territoriale

La recherche d'une meilleure **cohésion** est l'un des principes philosophiques auxquels se réfère le SDER. *"La recherche d'une meilleure cohésion sociale et économique implique que les territoires qui détiennent davantage de ressources, dans quelque domaine que ce soit, acceptent de mettre une partie de celles-ci à la disposition de ceux qui en ont moins" [SDER]. "La cohésion territoriale n'est possible que si tous les acteurs concernés sont convaincus de son importance et acceptent de travailler ensemble dans cette direction" [SDER].*

C'est aussi l'un des buts fondamentaux poursuivis par le SDEC et par la **Deuxième Esquisse de structure Benelux*.

Comité de développement spatial → *Union européenne

communauté urbaine

En France, une **communauté urbaine** est le regroupement volontaire ou imposé de communes formant une agglomération de plus de 50.000 habitants. La communauté urbaine dispose d'un pouvoir fiscal et de compétences propres dans le domaine de l'urbanisme, de la **politique foncière* et de l'**équipement*.

La législation belge ne prévoit pas, actuellement, la possibilité de mettre en place des communautés urbaines. Seules sont prévues des agglomérations, dont la seule existante est celle de Bruxelles. Les initiatives récentes de "communautés urbaines" (de Charleroi, du Centre) n'ont donc que le caractère d'associations informelles.

Voir également **aire de coopération supracommunale* et **schéma d'agglomération*.

Conférence européenne des ministres de l'aménagement du territoire (CEMAT)

Au sein du Conseil de l'Europe, la **Conférence des ministres de l'aménagement du territoire** ou **CEMAT** a adopté en 1983 la **Charte de Torremolinos*. Elle élabore actuellement une *Perspective européenne d'aménagement du territoire*, vision stratégique de développement qui couvrira les territoires des quarante pays membres du Conseil de l'Europe.

conservation intégrée → *patrimoine

contrat société-agriculture → *agriculture

conurbation

Créé par l'urbaniste anglais P. Geddes au début du siècle, le terme **conurbation** désignait à l'origine des **agglomérations industrielles agrégées* entre elles et formant un ensemble peu structuré; le Borinage peut être considéré comme un exemple de ce type d'urbanisation.

En raison de la **désurbanisation*, le terme peut aujourd'hui s'appliquer à de nombreuses agglomérations non industrielles, telles que des villages proches qui, à force de s'étendre, se sont rejoints.

coopération collaboration partenariat

La **coopération** entre territoires est une tendance de plus en plus marquée en aménagement du territoire. Elle se constate aussi bien au niveau suprarégional (voir **enceinte de coopération* et **aire de coopération suprarégionale*) qu'au niveau régional (voir **aire de coopération supracommunale*). Ces coopérations sont rendues nécessaires par les connexions toujours plus étroites qui unissent les **territoires institutionnels*.

"Ces interconnexions, qui transcendent les limites administratives, exigent une coopération volontaire des collectivités afin de renforcer la compétitivité de la région tout entière. Tous les partenaires concernés peuvent tirer parti de cette situation. Le transport de proximité, l'affectation de zones résidentielles ou industrielles communes, ou encore le traitement des déchets, sont des domaines potentiels de coopération. Le développement de réseaux urbains et la coopération transfrontalière peuvent être un instrument permettant de surmonter des handicaps au développement des espaces transfrontaliers de proximité." [SDEC]

Le SDER préconise également la coopération – on parle aussi de **collaboration** ou de **partenariat** – entre les acteurs (privés comme publics) concernés par l'aménagement du territoire.

"La Région doit susciter, soutenir et animer des collaborations visant à créer des synergies entre les diverses politiques liées à l'espace (aménagement du territoire, patrimoine, logement, environnement, agriculture, tourisme, équipements et services, mobilité et transport, énergie, etc.). Ces collaborations rassembleront sur une base volontaire les acteurs politiques, administratifs, parapublics, privés et associatifs" [SDER].

couloir de développement → *eurocorridor

CWATUP : Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine

D

décentralisation

Une Commune peut entrer en **décentralisation** (et, de ce fait, accorder elle-même la plupart des permis d'urbanisme et de lotir) lorsqu'existent pour son territoire un *plan de secteur, un *règlement communal d'urbanisme, un *schéma de structure communal et une commission consultative communale d'aménagement du territoire (voir *participation).

déplacements → *mobilité

désurbanisation étalement des villes rurbanisation

De nombreux mots ou expressions sont utilisés pour désigner la déconcentration de l'*habitat (principalement du logement et des fonctions économiques) hors des villes. On peut grossièrement les regrouper en trois catégories, selon qu'ils mettent plutôt l'accent :

- de façon générale, sur la dissémination des fonctions dans l'espace : **désurbanisation, dispersion de l'habitat, des fonctions**;
- plus particulièrement sur l'extension (diluée) des villes : **péri-urbanisation, exurbanisation, étalement des villes** (voir aussi *conurbation);
- plus particulièrement sur l'urbanisation (diffuse) de la campagne : **rurbanisation, mitage de l'espace rural** (le terme "mitage" met particulièrement l'accent sur l'éparpillement).

"Le nombre croissant des ménages et de la surface habitable moyenne par habitant entraîne une augmentation de la demande en logements et en terrains constructibles. Dans la plupart des villes, de nouvelles surfaces habitables ont été créées dans des quartiers déjà existants ou dans de nouveaux quartiers. Dans certains cas, ceci a été réalisé avec ordre et méthode, mais parfois aussi, de manière relativement incontrôlée. Une croissance anarchique entraîne un développement plus intense du transport individuel, accroît la consommation d'énergie, renchérit l'infrastructure et les prestations de service, et a des effets négatifs sur la qualité des paysages et sur l'environnement." [SDEC]

"Pour éviter la dispersion de l'habitat et renforcer les villes et les villages, il est nécessaire d'accroître la densité de l'urbanisation et particulièrement autour de lieux centraux : ceux-ci permettent en effet d'offrir une variété d'activités dans un espace restreint, facilitent l'organisation de services et de moyens de transport performants, économisent l'espace et réduisent les coûts d'équipement" [SDER].

Deuxième Esquisse de structure Benelux

Une *Esquisse de structure* en matière d'aménagement du territoire a été arrêtée en 1986 par les cinq ministres responsables de cette matière au sein du Benelux. Son statut est purement indicatif. Une *Deuxième esquisse de structure*, dont l'élaboration a été décidée en 1994, est actuellement en instance d'adoption. Les principes fondamentaux de la *Deuxième Esquisse* sont la recherche de la qualité spatiale comme condition d'un *développement durable, l'entretien de la diversité et le renforcement de la *cohésion.

Le développement spatial qu'elle propose poursuit les objectifs suivants :

- la concentration sélective des activités urbaines et économiques et le maintien du caractère ouvert des autres zones;
- un développement rural élargi;
- le maintien et le renforcement des pôles d'activités économiques spécifiques;
- la mobilité durable grâce à la multimodalité;
- la conservation et le développement de la nature et l'amélioration des conditions écologiques.

développement économique → *activités économiques

développement du patrimoine → *patrimoine

développement durable, soutenable

L'art. 13 du CWATUP situe les objectifs du SDER *"dans la perspective du développement durable"*. Selon la définition du *Rapport Bruntland*, à laquelle fait indirectement référence cet article, le développement durable vise à *"répondre aux besoins actuels sans compromettre les possibilités pour les générations futures de répondre à leurs propres besoins"*.

"La compétence propre de l'aménagement du territoire, soit l'usage de l'espace, est directement concernée par cette exigence. Elle implique que l'on tienne compte des effets de longue durée des diverses affectations spatiales, que l'on "recycle" les espaces abandonnés et que l'on rénove les espaces dégradés plutôt que d'en utiliser de nouveaux. Le principe de gestion parcimonieuse du sol, qui implique notamment une gestion du sol respectueuse de l'environnement et auquel font référence plusieurs articles du CWATUP, s'inscrit dans cette perspective. En référence aux besoins des générations futures, l'aménagement du territoire doit aussi avoir pour objectifs l'utilisation parcimonieuse des ressources naturelles non renouvelables ou qui ne se renouvellent que lentement, ainsi que la préservation d'un environnement sain et diversifié. Les qualités esthétiques et paysagères du cadre de vie doivent également être sauvegardées et développées de façon à transmettre aux générations futures un patrimoine naturel et culturel riche et varié" [SDER].

Voir aussi **Plan d'environnement pour le développement durable*.

développement rural

L'expression "**développement rural**" peut être utilisée au sens général de "développement de l'espace rural".

Elle peut aussi servir à désigner les opérations de développement rural. Celles-ci ont pour but de revitaliser les communes rurales dans le respect de leurs caractères propres, de manière à y améliorer les conditions de vie des habitants au point de vue économique, social et culturel. Elles concernent la totalité du territoire communal et consistent en un ensemble coordonné d'actions de développement, d'aménagement et de réaménagement qui sont exposées et décrites dans un document de synthèse : le programme communal de développement rural. L'information, la consultation et la participation sont un aspect essentiel des opérations de développement rural.

développement territorial, spatial

De plus en plus, le concept traditionnel d'aménagement du territoire tend à s'élargir, à se lier à d'autres compétences et à s'inscrire dans une perspective stratégique de développement. C'est pourquoi on parle – notamment dans le SDER ou dans le SDEC – de **développement territorial** ou **spatial**. *"Le développement peut être défini comme l'accroissement de la qualité de la vie, c'est-à-dire non seulement la croissance exprimée en termes économiques, mais aussi le mieux-être social et culturel et l'amélioration du cadre de vie. Le développement est donc, par nature, transversal et décloisonné. Il regroupe, croise et associe diverses compétences sectorielles et divers types d'acteurs. Dans un projet de développement, les attributions propres à l'aménagement du territoire concernent essentiellement les localisations les plus adéquates par rapport aux objectifs fixés; d'autre part, l'aménagement du territoire rassemble les actions des différents intervenants" [SDER].*

dispersion de l'habitat → *désurbanisation

droit de préemption

Le **droit de préemption** permet à un pouvoir public ou assimilé d'avoir priorité comme acheteur lors de la vente d'un terrain ou d'un bâtiment situé dans certains types de zones. Il a pour objectifs de faciliter la réalisation de projets utiles à la collectivité et, dans certains cas, de lutter contre la spéculation foncière (voir *politique foncière).

Les bénéficiaires du droit de préemption sont la Région wallonne, les communes, les régions communales et les CPAS, la Société régionale wallonne du logement (SRWL) et les sociétés de logement social, ainsi que

les intercommunales d'aménagement du territoire ou de logement.

E

écologie → *réseau écologique

économies d'agglomération

Le rassemblement de nombreuses fonctions dans un même lieu (une *agglomération, une ville) permet des **économies d'agglomération** : *"Les villes grandes et petites sont le premier lieu d'implantation des activités. En effet, c'est là que les économies d'agglomération peuvent être captées par les entreprises" [SDER].*

emphytéose

Droit de jouissance d'un terrain accordé par un bail de longue durée (18 à 99 ans).

enceinte suprarégionale, transnationale

Dans le "jargon" européen, on appelle enceinte une association regroupant des Régions ou des États qui collaborent à des objectifs communs (voir *coopération). *"La participation à une enceinte suprarégionale devrait toujours s'appuyer sur une vision très claire des enjeux territoriaux essentiels pour la région, ce qui suppose une certaine sélectivité" [SDER].*

La Région wallonne participe à plusieurs enceintes suprarégionales et/ou transnationales actives dans le domaine de l'aménagement du territoire, comme le Benelux (voir *Deuxième Esquisse de structure), Saar-Lor-Lux (voir *aire métropolitaine transfrontalière), l'*AMNO ou l'*Eurorégion.

environnement → *Plan d'environnement pour un développement durable

équipements et services

Les **équipements** sont les installations qui rendent possibles les activités et les relient entre elles. Les équipements dits "d'infrastructure" assurent l'adduction d'eau, l'égouttage et l'épuration, le transport d'énergie (gaz, électricité), les *télécommunications, les transports et déplacements (routes, chemin de fer, voies navigables). Ils prennent généralement la forme de réseaux et comportent des équipements ponctuels et des ouvrages d'art.

Les équipements "de superstructure" sont les bâtiments dans lesquels certains services collectifs sont assurés : administrations publiques, commerces, installations sportives et culturelles, établissements d'enseignement, de santé, etc.

"Les équipements et services divers tels qu'écoles, crèches, sport, culture ou soins de santé ne répondent pas toujours à la demande quant à leur capacité, leur qualité, leur coût, leur répartition, leur accessibilité" [SDER].

L'implantation de certains types d'équipements en périphérie des villes a pour conséquence la dévitalisation des centres urbains et l'augmentation des déplacements automobiles; de plus, ces équipements sont souvent difficilement accessibles aux personnes non motorisées. Il faut donc "freiner la délocalisation de certaines activités polarisatrices (entre autres les commerces, les services à la population et aux entreprises, les équipements collectifs) vers les périphéries, et au contraire créer les conditions favorables au maintien, voire au redéploiement de ces fonctions dans les cours des villes et des villages" [SDER].

espace sol (occupation, usage du)

Si le territoire est généralement délimité – bien que les emplois récents du mot semblent montrer une évolution de sa signification –, ce n'est pas le cas pour l'espace, qui désigne, plutôt qu'une entité institutionnelle, une réalité physique (ex. des activités grandes consommatrices d'espace).

L'espace pris en compte par l'aménagement du territoire est habituellement l'espace à deux dimensions, c'est-à-dire le sol.

"L'évolution relevée de la consommation d'espace dénote une amplification du phénomène qui est inquiétante. Le sol est un bien rare, la gestion de l'urbanisation diffuse est très onéreuse, alors que les ressources de la Wallonie ne sont pas infinies" [SDER].

Le mot "espace" peut cependant être utilisé dans les différents sens du mot "territoire" lorsque le contexte ne nécessite pas l'expression de limites précises : "Les entreprises mettent les espaces en compétition et s'implantent là où l'offre est la meilleure" [SDER].

L'espace est souvent qualifié par son usage (ex. espace public, espace de loisirs, espace agricole, espace bâti, etc.). Dans un sens proche, on parle de l'**occupation** ou de l'**usage du sol** (voir *zone).

espace ouvert espace libre

Un **espace libre** est un espace non bâti. "Chacun doit prendre conscience de l'importance de préserver les espaces libres" [SDER].

Un **espace ouvert** est un espace dégagé qui permet les vues longues. "L'agriculture est le garant du maintien d'espaces ouverts face aux pressions de l'urbanisation et du boisement" [SDER].

espace public

Les voies de communication et les places sont des **espaces publics**, composent l'**espace public**, c'est-à-dire la "partie du domaine public non bâti et affectée à des usages publics" [MERLIN-CHOAY].

"L'espace public remplit à la fois une fonction de séjour et une fonction de circulation. La fonction de séjour requiert le calme, la sécurité des piétons et le confort des traversées, la facilité de stationnement. La fonction de circulation intègre toutes les exigences liées à la circulation des voitures, des transports publics, des deux roues et des piétons; elle englobe le trafic, la vitesse de déplacement, la sécurité routière. Une politique volontariste et intégrée s'impose pour que ce partage équitable soit réalisé" [SDER].

Esquisse de structure Benelux → *Deuxième Esquisse de structure Benelux.

étalement des villes → *désurbanisation

étude d'incidences

L'évaluation des incidences sur l'environnement est organisée à la fois par la législation sur l'environnement et par celle de l'aménagement du territoire.

Le décret du 11 septembre 1985 organisant l'évaluation des incidences sur l'environnement impose à tout demandeur de permis d'urbanisme ou de lotir de joindre à sa demande une notice d'évaluation des incidences sur l'environnement. Certains projets particulièrement importants ou comportant des risques pour l'environnement nécessitent une **étude d'incidences** complète réalisée par un auteur de projet agréé par la Région wallonne.

Le CWATUP prescrit pour sa part qu'une étude d'incidences doit être réalisée au stade de l'avant-projet pour certains plans d'aménagement, et notamment en cas de révision du *plan de secteur (excepté dans certaines circonstances). "L'élaboration de l'étude d'incidences ne doit pas être considérée comme une simple étape de la procédure de révision. Elle doit au contraire être étroitement associée à l'élaboration du nouveau plan. Au point de départ, l'étude d'incidences devra contribuer, par une analyse de tous les aspects du territoire concerné, à la conception de l'avant-projet de plan. Au stade de cet avant-projet, elle devra procéder à une évaluation des effets ainsi que des incidences probables de la révision proposée et émettre des recommandations pour éliminer ou réduire les incidences négatives décelées. Sur cette base, le projet de révision du plan pourra être amendé" [SDER].

eurocorridor couloir de développement

Comme le concept d'*aire métropolitaine, auquel il est d'ailleurs lié, le concept d'**eurocorridor** ou **couloir de développement** est entré dans le langage de la planifi-

cation spatiale avec les études transrégionales réalisées au début des années 90 à l'initiative de la Commission européenne.

*"Un eurocorridor relie des aires métropolitaines et représente une zone caractérisée par des courants importants de déplacements et d'échanges au niveau suprarégional et international, pouvant servir d'appui à des dynamiques de développement sur le plan local. Ces zones sont irriguées par des axes majeurs de communication et ont un caractère multimodal. Elles offrent la possibilité de développer en des endroits bien précis, selon les caractéristiques et les potentialités locales, des activités diverses de type industriel, de services, de formation, de tourisme, de valorisation des productions locales, etc." [SDER]. Voir *point d'ancrage sur un eurocorridor.*

"[L]es corridors renforcent la cohésion territoriale de l'UE et représentent un instrument important du développement spatial pour la coopération entre les villes. Ils permettent en outre l'amélioration des infrastructures et des transports dans les régions périphériques, la diminution de la congestion, une meilleure accessibilité intercontinentale, et donnent de l'impulsion au développement régional, etc. Le nombre des corridors potentiels dans l'UE est élevé. Certains corridors sont déjà bien développés. Dans d'autres régions de l'UE, il est nécessaire de les renforcer et de les relier aux corridors déjà reconnus. A cet effet, il s'agit d'identifier les chaînons manquants, ainsi que les réseaux secondaires" [SDEC].

Selon le *Projet de structure spatiale proposé par le SDER, la Wallonie est traversée par quatre eurocorridors :

- l'eurocorridor Lille-Bruxelles;
- l'eurocorridor Bruxelles-*Liège (MHAL);
- un eurocorridor est-ouest qui correspond à la dorsale wallonne et permet de relier les aires métropolitaines lilloise et liégeoise (MHAL) en évitant l'aire bruxelloise, encombrée;
- un eurocorridor nord-sud qui relie Bruxelles et Luxembourg et permet de désenclaver l'aire Saar-Lor-Lux.

Europe 2000 **Europe 2000+**

L'Union européenne a réalisé en 1992 le rapport **Europe 2000**, *les perspectives de développement du territoire communautaire*, qui a été actualisé ensuite sous le titre **Europe 2000+**, *coopération pour l'aménagement du territoire européen*. Ce dernier document a notamment servi de base à l'élaboration du *Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC).

Eurorégion

L'**Eurorégion** est l'une des *enceintes de coopération auxquelles participe la Région wallonne. Elle réunit les

trois régions belges, le Nord - Pas-de-Calais et le comté de Kent.

F

fonction **fonction faible** **fonctionnalisme**

En aménagement du territoire, les différents usages de l'espace sont souvent appelés **fonctions**.

Les **fonctions faibles** sont celles qui ne permettent que de moindres profits économiques. *"Des problèmes naissent parfois entre fonctions lorsque l'une d'entre elles devient dominante au point de déstabiliser les autres. (...) On veillera notamment à protéger les fonctions faibles telles que le logement ou le commerce de proximité, susceptibles d'être exclues par la spéculation immobilière, et à empêcher la formation de quartiers monofonctionnels" [SDER].*

Sous l'influence de l'urbanisme **fonctionnaliste**, de l'après-guerre jusque dans les années 60, l'aménagement du territoire a souvent consisté à séparer les différentes fonctions (voir *zone et *structure spatiale).

fonds structurels

Les **fonds structurels** concourent à la *cohésion économique et sociale de l'Union européenne. Ils permettent de soutenir des projets de développement et de restructuration économique, de promotion de l'emploi, d'adaptation des infrastructures, etc. Les principaux fonds structurels qui concernent la Wallonie sont :

- le FEDER (Fonds européen de développement régional) qui vise à réduire les disparités entre régions en soutenant l'ajustement structurel des régions en retard de développement, la reconversion des régions en déclin industriel et le développement économique des régions rurales;
- le FSE (Fonds social européen) qui permet le financement d'actions de formation professionnelle et continue et d'aide à l'embauche;
- le FEOGA (Fonds européens d'orientation et de garantie agricole) qui vise l'adaptation et le développement des structures agricoles et le soutien des prix agricoles.

Voir aussi *Agenda 2000, *objectifs (européens) et *initiatives communautaires.

friche (industrielle, urbaine) → *site d'activité économique désaffecté

gestion parcimonieuse (du sol, des ressources naturelles) → *développement durable

H

habitat **zone d'habitat**

La notion d'**habitat** ne doit pas être confondue avec celle de logement. Comme le dit l'art. 26 du CWATUP, la **zone d'habitat** "est principalement destinée à la résidence", mais "les activités économiques, les établissements socioculturels, les constructions et aménagements de services publics et d'équipements communautaires, de même que les exploitations agricoles et les équipements touristiques peuvent également y être autorisés pour autant qu'ils ne mettent pas

en péril la destination principale de la zone et qu'ils soient compatibles avec le voisinage. Cette zone doit aussi accueillir des espaces verts publics " [CWATUP].

hiérarchie urbaine → ***maillage urbain**

I

identité culturelle

Le concept de ***territoire** est fortement lié à celui d'**identité culturelle** collective. "Le fait de partager un territoire commun est aussi un élément important pour la construction d'une identité collective. Une identité liée au territoire ne se vit pas ou pas nécessairement comme une appartenance. Elle ne peut en tous cas servir de prétexte à l'exclusion et au rejet, mais doit au contraire être le point de référence à partir duquel une collectivité s'ouvre au monde" [SDER].

Le ***patrimoine** est l'un des éléments sur lesquels peut s'appuyer une identité culturelle collective.

information → ***télécommunications**

initiatives communautaires

Les programmes d'**initiatives communautaires** permettent l'intervention de la Commission européenne pour soutenir les actions qui contribuent à résoudre des problèmes ayant une incidence particulière au niveau européen. On citera par exemple les programmes EMPLOI (développement des ressources humaines) et PME (adaptation des PME au marché unique), KONVER II et RETEX (reconversion des régions fortement dépendantes, respectivement, des activités de défense et des activités du secteur textile), LEADER II et URBAN (développement rural, urbain) ou INTERREG (développement des zones transfrontalières; voir aussi ***INTERREG II C** ci-dessous).

Certains de ces programmes ne concernent que des zones éligibles à certains objectifs, d'autres couvrent l'ensemble du territoire.

Voir aussi ***Agenda 2000**, ***objectifs** et ***fonds structurels**.

intégration des politiques sectorielles →
***transversalité**

intermodalité → ***multimodalité**

INTERREG II C

L'Union européenne a décidé en 1995 le lancement du programme d'initiative communautaire **INTERREG II C**, essentiellement consacré à l'aménagement du territoire transnational, et qui organise de grands espaces de ***coopération**. La Wallonie est concernée par deux de ces espaces :

- le programme IRMA (Interreg Rhine - Meuse Activities), qui réunit les Pays-Bas, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et la France et auquel est associée la Suisse. Il a pour but de développer une stratégie d'aménagement du territoire orientée vers la lutte contre les inondations dans les bassins versants de la Meuse et du Rhin;
- l'Aire métropolitaine du nord-ouest ou ***AMNO**.

L

logistique **parc logistique**

La **logistique** est l'organisation de la production et de l'acheminement des biens depuis l'assemblage jusqu'à la livraison. Elle comprend donc les opérations classiques de transport et de commerce de gros, auxquelles s'ajoutent des services très diversifiés spécialisés dans le traitement des flux de marchandises.

Les diverses opérations auxquelles sont soumises les marchandises sont concentrées dans des **parcs logistiques** intermodaux (voir ***multimodalité**) pour réduire les opérations coûteuses de transbordement et bénéficier de réductions de coût de transport.

"Les parcs logistiques actuels sont de vastes zones industrielles, raccordées aux réseaux de transmission de données, particulièrement bien équipées en services de transports, et non de simples lieux de transbordement d'un mode de transport à l'autre comme le sont les plates-formes intermodales. Ils se situent en des lieux différents de l'industrie traditionnelle, en général en rase campagne, à proximité des nœuds de transport intermodaux, mais ont de nombreux effets induits économiques sur les villes situées dans un rayon de quelques dizaines de km, car ils fonctionnent avec de nombreux sous-traitants. Une concentration des moyens finan-

ciers sur un nombre limité de parcs logistiques serait davantage productive; un choix s'impose donc, en coordination avec le développement des réseaux de transport mais aussi en coordination avec le renforcement du maillage urbain wallon" [SDER].

losange flamand → *réseau urbain

M

maillage écologique → *réseau écologique

maillage urbain armature urbaine

De nombreuses expressions servent à désigner la classification des villes et de leurs aires d'influence, leur inscription géographique et les rapports qu'elles entretiennent entre elles : **armature, réseau, hiérarchie, maillage, système...** (voir notamment *réseau urbain).

Les villes constituent l'élément fondamental sur lequel s'appuie la *structure spatiale à l'échelle régionale et à une échelle plus vaste.

"La Wallonie se caractérise par un maillage de pôles qui peuvent servir d'appui pour structurer la région et pour organiser les relations ville / campagne. Ces pôles ont à assurer des rôles spécifiques (pôles transfrontaliers, pôles ruraux, etc.). Quatre pôles importants (Liège, Charleroi, Mons et Namur) se dégagent; ils présentent des atouts notables et diversifiés qu'il s'agira de valoriser pour soutenir le développement de la région" [SDER].

"Pour assurer un développement régional équilibré et une intégration de toute l'UE dans l'économie mondiale, il faut s'inspirer d'un modèle de développement polycentrique. (...) Seul, le développement d'une armature urbaine polycentrique permettra l'exploitation du potentiel économique de toutes les régions de l'UE" [SDEC]

mesures agri-environnementales → *agriculture

MHAL → *aire (métropolitaine)

mitage de l'espace rural → *désurbanisation

mixité des fonctions → *zone

mobilité déplacement(s) transport(s) accessibilité

L'**accessibilité** est la possibilité, la facilité d'accès : "La bonne accessibilité des territoires pour les flux de marchandises et de personnes est devenue un facteur de croissance économique" [SDER].

"L'accessibilité a une influence notoire sur la qualité de vie, sur l'environnement ainsi que sur les prestations

économiques. Elle doit donc être soutenue par une politique de localisation en harmonie avec la planification stratégique et la planification des transports. L'objectif consiste à maîtriser la croissance des villes et à développer une approche intégrée de la planification dans le secteur des transports. Cela revient à diminuer la dépendance par rapport au transport individuel et à promouvoir d'autres moyens de transport (transports publics, vélos, marche à pied)." [SDEC].

Au sens abstrait, la **mobilité** est la faculté, la possibilité de se mouvoir, de se déplacer dans l'espace. "Dans l'esprit de beaucoup, la mobilité est un symbole de liberté. (...) Il s'agit dès lors de maîtriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre durable entre la satisfaction de la demande de déplacement d'une part, et la préservation et l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement d'autre part" [SDER].

Dans un sens concret, "mobilité" désigne l'ensemble des déplacements et des transports, de leurs modes et de leurs infrastructures. "A chaque activité sont associés des besoins de transport (déplacements du personnel ou des visiteurs, approvisionnements et transport des produits finis, etc.) définissant un "profil de mobilité" [SDER].

Bien qu'on ne puisse en faire une règle, les exceptions étant nombreuses, le terme **déplacement(s)** s'applique plus fréquemment aux personnes, tandis que la notion de **transport(s)** concerne plutôt les marchandises – à l'exception notable des transports en commun. "Transport" s'emploie aussi lorsque la nature de ce qui est transporté n'est pas précisée. "La durée moyenne de déplacement pour un trajet domicile-travail est passée de 23 à 32 minutes en Wallonie. (...) La route assure 73% des transports de marchandises. (...) "Face à la mobilité accrue des personnes et des marchandises, les pouvoirs publics doivent se doter d'une politique de contrôle de la demande de transport (...)" [SDER].

On parle également du transport de l'information (voir *télécommunications) et du transport de l'énergie.

mobilité réduite

Une personne à **mobilité réduite** est une personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, d'un handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer. "Une attention particulière doit être portée à l'accessibilité des espaces publics et des voiries pour les personnes à mobilité réduite" [SDER].

multimodalité plate-forme multimodale

La **multimodalité** est l'usage de deux ou plusieurs moyens de transport au cours d'un même trajet.

Les **plates-formes multimodales** sont des nœuds de transport où le transfert des marchandises d'un mode de transport à un autre peut s'effectuer facilement.

Voir aussi *logistique.

nature (conservation de la) → *réseau écologique

O

objectifs (européens)

Les *fonds structurels européens et certains programmes d'*initiatives communautaires sont hiérarchisés en fonction d'objectifs; les uns (Objectifs 1, 2 et 5B) permettent de concentrer des moyens sur des zones répondant à des critères socio-économiques particuliers, tandis que d'autres (Objectifs 3, 4 et 5A) couvrent tout le territoire.

- Objectif 1 : ajustement structurel des régions en retard de développement (en Wallonie : le Hainaut);
- Objectif 2 : reconversion des régions en déclin industriel et présentant un taux de chômage important (en Wallonie : bassin de la Vesdre et de la Meuse liégeoise et commune d'Aubange);
- Objectif 3 : lutte contre le chômage et l'exclusion, insertion professionnelle des jeunes;
- Objectif 4 : adaptation des travailleurs aux mutations industrielles et de la production;
- Objectif 5A : adaptation des structures agricoles dans le cadre de la PAC et modernisation et restructuration de la pêche;
- Objectif 5B : développement et ajustement structurel des zones rurales non reprises dans l'Objectif 1 (en Wallonie : arrondissements de Bastogne, Marche-en-Famenne et Neufchâteau, sud-est des arrondissements de Dinant et Philippeville).

Le Conseil européen de Berlin des 24 et 25 mars 1999 concernant l'*Agenda 2000 a prévu la réorganisation des fonds structurels sur base de trois objectifs :

- Objectif 1 visant à promouvoir le développement et l'ajustement structurel dans les régions en retard de développement. Les régions éligibles sont celles dont le PIB par habitant est inférieur à 75 % de la moyenne communautaire ou celles ultrapécifiques (Acores, Madères...) ou celles bénéficiant de l'objectif 6 entre 1995 et 1999;
- Objectif 2 visant à soutenir la reconversion économique et sociale des zones en difficulté structurelle, c'est-à-dire celles en mutation économique dans les secteurs de l'industrie et des services, les zones rurales en déclin, les zones urbaines en difficulté et les zones en crise dépendant de la

pêche. Les critères d'éligibilité doivent encore être définis.

- Objectif 3 vise à soutenir l'adaptation et la modernisation des politiques d'éducation, de formation et d'emploi.

Des systèmes transitoires entre 2000 et 2006 seront mis en œuvre pour les régions qui cessent d'être éligibles ainsi 64 millions d'euros sont accordés à la Belgique pour la suppression progressive de l'Objectif 2 et 15 millions d'euros pour la suppression progressive de l'Objectif 1 en Hainaut.

occupation du sol, des sols → *espace

ORATE

L'acronyme **ORATE**, pour Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen, désigne un projet de réseau d'institutions spécialisées en aménagement du territoire qui couvre l'ensemble des États membres de l'Union européenne, laquelle est à l'initiative de ce projet.

P

PAC (Politique agricole commune) → *agriculture

parc logistique → *logistique

parc naturel

Instaurés par un décret de 1985, les **parcs naturels** sont des territoires ruraux d'un haut intérêt biologique et géographique soumis à des mesures destinées à en protéger le milieu en harmonie avec les aspirations de la population et le développement économique et social; ils couvrent une superficie minimum de 5000 ha d'un seul tenant.

*"Les parcs naturels représentent une forme de coopération qui existe depuis une quinzaine d'années. Ils constituent eux aussi l'un des moyens de concrétiser le *Projet de structure spatiale proposé. A l'échelle sous-régionale, leur mise en œuvre permettra de conforter les spécificités des *régions agro-géographiques. Ils peuvent également être l'occasion de mettre en place un projet touristique coordonné en relation avec les *pôles et les *points d'appui touristiques identifiés dans la structure spatiale" [SDER].*

participation

La **participation** des habitants aux décisions qui concernent leur cadre de vie peut prendre principalement deux formes :

- ils peuvent être membres d'une commission consultative d'aménagement du territoire (la -

CRAT au niveau régional, la CCAT au niveau communal);

- ils peuvent réagir à un projet particulier en répondant à une enquête publique et, dans certains cas, en participant à une réunion de concertation.

La participation en aménagement du territoire nécessite toutefois que les citoyens soient informés et responsabilisés. *"L'information, la sensibilisation et la formation à la gestion de l'espace doivent être développées, de façon à faire entrer les principes du bon aménagement du territoire et du bon urbanisme dans la culture collective"* [SDER]. Le SDER propose une série de mesures à cet égard.

patrimoine patrimoine classé conservation intégrée développement du patrimoine

Dans le contexte de l'aménagement du territoire, le terme **patrimoine** peut désigner un ensemble plus ou moins étendu de biens collectifs qui ont tous en commun d'être des *"propriétés transmises par les ancêtres"* [ROBERT (96)].

Au sens le plus large, le "patrimoine" recouvre à la fois le "territoire et les richesses et ressources qu'il contient, ainsi les œuvres des générations précédentes. *"Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants"* [CWATUP].

"Lorsqu'on situe la Wallonie dans son contexte spatial, un de ses atouts est la qualité de son patrimoine pris au sens large du terme : qualité du patrimoine naturel, bâti et paysager, intérêt des ressources naturelles, disponibilité de terrains et d'espace" [SDER].

Le SDER propose quatre ordres de mesures concernant le patrimoine pris dans ce sens large :

- mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti;
- protéger et développer le patrimoine naturel dans l'optique du développement durable (voir *réseau écologique);
- intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement (voir *paysage);
- protéger et gérer durablement les ressources.

Au sens étroit, le "patrimoine" désigne les biens qui font l'objet de mesures de protection légales, en particulier le **classement**. En Wallonie, *"cette législation a permis de protéger environ 2670 édifices, 25 ensembles architecturaux et 1150 sites. Parmi ces biens protégés, une hiérarchie a été établie : 133 biens ou ensembles de caractère exceptionnel ont été choisis pour constituer le patrimoine exceptionnel de la Wallonie et 4 d'entre eux ont été présentés par la Région wallonne pour être reconnus comme Patrimoine mondial, conformément à la convention établie par l'Unesco"* [SDER].

La politique préconisée concernant le patrimoine protégé est celle de la **conservation intégrée**, qui vise une

réinsertion durable des biens patrimoniaux dans la vie économique et sociale.

Le patrimoine fait l'objet d'une sensibilité et d'attentions croissantes de la part non seulement des autorités responsables, mais aussi du grand public. Sa conservation répond au besoin de trouver dans le cadre de vie des points de repère concrets et authentiques sur lesquels peut se fonder une *identité culturelle collective.

Cependant, la conservation du patrimoine ne peut suffire : il faut également assurer son **développement**. *"Ce patrimoine reçu, dont les particularités naturelles, culturelles et paysagères constituent une richesse irremplaçable, doit être non seulement conservé, mais aussi développé"* [SDER]. *"Le processus de modernisation économique tout comme certaines évolutions de la société menacent le patrimoine naturel et culturel. Le paysage culturel, la ville ainsi que nombre de monuments historiques, font partie intégrante du patrimoine européen. Il convient non seulement de soigner et de préserver ce patrimoine, mais aussi de l'intégrer dans l'architecture moderne, dans l'aménagement urbain et dans la planification paysagère, dans l'intérêt d'un développement équilibré et durable"* [SDEC].

Le patrimoine constitue aussi un potentiel de développement économique (notamment touristique) dont on prend de plus en plus conscience. "La nature et le patrimoine culturel constituent un facteur économique qui gagne en importance pour le développement régional. La qualité de la vie dans les villes, leurs alentours ou le milieu rural, représente un facteur auquel les entreprises accordent une attention croissante dans le choix de leur implantation. Les curiosités naturelles et culturelles ont une valeur essentielle pour le développement du tourisme" [SDEC]

paysage

Tout comme le *patrimoine, dont ils constituent d'ailleurs l'une des composantes, les paysages – tant urbains que ruraux – contribuent à la qualité du cadre de vie et à l'affirmation d'une *identité culturelle et territoriale; ils constituent également une base potentielle de redéveloppement économique.

"Nombre de régions européennes requièrent une politique paysagère individuelle et créative, basée sur l'intégration, ouverte aux nouvelles évolutions, et qui se concentre sur la création de paysages attrayants" [SDEC]

Préserver les paysages remarquables est l'un des rôles dévolus à la politique d'aménagement du territoire, qui dispose dans cet objectif de la possibilité d'inscrire en surimpression des *plans de secteurs des périmètres de point de vue remarquable et d'intérêt paysager.

L'une des mesures préconisées par le SDER est de mettre en place un programme spécifique de reconstitution des paysages à une échelle plus importante que celle des outils actuels. Ce programme *"portera de manière prioritaire sur les espaces du territoire qui sont fortement dégradés sur le plan paysager et pour les-*

quels la redéfinition d'une image positive constitue un important atout, notamment par rapport au redéploiement économique. (...) la mise en place d'un tel programme mettra la priorité sur les entrées de villes, les vallées dégradées, les sites touristiques dégradés et les espaces de taille importante marqués par l'abandon des activités industrielles" [SDER].

PCA → *plan communal d'aménagement

PEDD → *Plan d'environnement pour le développement durable

péréquation

Au sens qui intéresse le développement territorial, la **péréquation** est le "*ajustement de ressources ou de charges afin de réduire certains déséquilibres*" [ROBERT (96)].

De nombreux pays ont mis en place des mécanismes de péréquation qui portent sur les dotations accordées par l'Etat aux collectivités locales (communes, provinces ou autres). Ces rééquilibrages visent à compenser :

- soit la faiblesse des ressources fiscales des collectivités les moins riches, de façon à leur assurer des moyens suffisants pour leur permettre de répondre aux besoins de leurs habitants;
- soit les charges supplémentaires supportées par certains types de communes, comme par exemple les communes-centres d'agglomération, les communes touristiques, celles qui ont un parc de logements sociaux important, etc.

En Région wallonne, la péréquation s'opère au moyen du Fonds des Communes. Celui-ci ne représentait cependant que 22,5% des recettes des collectivités locales en 1998, contre 34% 20 ans plus tôt.

Certains pays organisent ou autorisent aussi des formules de péréquation locale qui permettent, sur une base légale ou contractuelle, la solidarité entre plusieurs communes membres d'une même structure de coopération territoriale (par exemple une agglomération ou un Pays). Dans ce cas, la péréquation peut notamment porter sur les recettes fiscales liées à la présence d'entreprises et constitue donc l'une des solutions pour éviter la concurrence entre communes et la multiplication anarchique de zones d'activités économiques. Le même raisonnement peut être tenu concernant les zones d'habitat. En ce sens, la péréquation peut être un outil efficace d'aménagement du territoire et de lutte contre la désurbanisation. C'est pourquoi la recherche de mécanismes de péréquation est préconisée par le SDER.

périphérie banlieue

Les espaces urbanisés qui entourent la *ville sont désignés comme **périphérie** ou **banlieue** – sans que l'on

puisse établir une distinction claire entre ces deux termes.

"L'amélioration des performances des systèmes de transport, en particulier du réseau routier, a encouragé les banlieues à s'étendre en tache d'huile. (...) Les grandes villes se dépeuplent au profit des périphéries et des zones rurales" [SDER].

Voir aussi *désurbanisation.

péri-urbanisation → *désurbanisation

plan communal d'aménagement (PCA)

Le **plan communal d'aménagement** (qui remplace le plan particulier d'aménagement depuis la révision du CWATUP) permet aux communes d'organiser de façon détaillée l'aménagement d'une partie de leur territoire. Il précise le *plan de secteur en le complétant mais peut y déroger dans certaines conditions précises ("PCA dérogoire").

plan communal d'environnement et de développement de la nature

Le **plan communal d'environnement et de développement de la nature** a pour objet de coordonner les actions menées par la commune dans le domaine de la préservation et du développement de la nature. Comme le préconise le SDER, sa concordance avec le *schéma de structure communal doit être recherchée. "*Il est important de rechercher une harmonisation entre ces deux instruments tant au niveau des méthodologies adoptées que des objectifs poursuivis*" [SDER].

plan d'aménagement → *plan de secteur et *plan communal d'aménagement

Plan de mobilité et de transports de Wallonie

Adopté en 1995 par le Gouvernement wallon, le **Plan de mobilité et de transports de Wallonie** définit les options fondamentales de la politique des déplacements de la Région wallonne et les actions à mener au cours des prochaines années. Il vise quatre objectifs stratégiques :

- maîtriser l'évolution de la demande de déplacements;
- intégrer la Wallonie dans les systèmes de transport européens;
- tenir compte de l'ensemble des coûts du transport dans les politiques de transport;
- améliorer la sécurité routière.

Le SDER tient compte de ces objectifs, ainsi que des mesures énumérées par le *Plan de mobilité*.

Plan d'environnement pour le développement durable (PEDD)

Le **Plan d'environnement pour le développement durable**, adopté par le Gouvernement wallon en 1995, énumère des objectifs qui sont conçus comme des axes directeurs. Les dispositions réglementaires qui permettront la réalisation de ces objectifs doivent être insérées dans les différentes législations.

Le SDER prend en compte ces objectifs, comme le stipule la Proposition 148 du PEDD : *"Transposer l'ensemble des options environnementales dans le Plan régional d'aménagement du territoire"*.

Le PEDD a été suivi par le *Plan wallon des déchets "Horizon 2010"* et sera précisé dans différents plans de gestion en préparation dans les secteurs de l'eau, de l'air, du sol et de la nature (voir *réseau écologique). Dans le même cadre, le Gouvernement a aussi approuvé un programme de mise en œuvre des directives européennes concernant le traitement des eaux urbaines.

plan de secteur

La Wallonie est couverte par 23 **plans de secteur** dont les limites correspondent approximativement à celles des arrondissements et qui ont été réalisés entre 1977 et 1987. Comme le *plan communal d'aménagement, le plan de secteur divise le sol en *zones d'affectation où certains actes d'aménagement sont autorisés et d'autres interdits. Sur ces zones peuvent en outre être inscrits des périmètres comportant des prescriptions (obligations, interdictions) particulières. Voir aussi *urbanisation.

"Toute révision d'un plan de secteur doit tendre à renforcer la structure de l'espace régional. Elle doit également s'inscrire dans la philosophie qui a guidé l'élaboration du SDER et traduire au mieux les objectifs et les options qu'il contient. Le CWATUP précise d'ailleurs que "le plan de secteur s'inspire des indications et orientations contenues dans le schéma de développement de l'espace régional" (art. 22)" [SDER].

Plan régional d'aménagement du territoire (wallon) (PRAT(W))

L'existence d'un plan régional couvrant l'ensemble de la Wallonie était prévue par le CWATUP avant sa réforme en 1998. Plusieurs tentatives infructueuses de réaliser ce plan ont eu lieu ces 20 dernières années.

Le *Schéma de développement de l'espace régional* (SDER) organisé par le CWATUP actuel diffère du concept de plan régional essentiellement par deux aspects :

- étant un schéma et non un plan, il n'a pas de caractère contraignant;
- il traite du *développement territorial et non plus seulement de l'*aménagement du territoire.

Plan wallon des déchets → *Plan d'environnement pour le développement durable

plate-forme multimodale → *multimodalité

point d'ancrage

Éléments du **Projet de structure spatiale pour la Wallonie* proposé par le SDER, les **points d'ancrage** sont situés sur les *eurocorridors ou sur des *axes majeur de transport. L'objectif est d'y développer, grâce aux couloirs d'échange que constituent les eurocorridors et les axes majeurs, des activités basées sur des potentialités locales latentes.

point d'appui touristique

Les **points d'appui touristiques** du **Projet de structure spatiale pour la Wallonie* proposé par le SDER sont des lieux (mais non des villes) touristiques *"dont certains ont déjà actuellement une renommée internationale. Ils peuvent servir de point d'appui à un développement touristique d'envergure et de renom international. Ils requièrent dès lors des aménagements et infrastructures d'accueil de très grande qualité"* [SDER].

pôle

pôle majeur

pôle régional

pôle d'appui en milieu rural, transfrontalier, touristique

Dans les mots composés, on constate fréquemment une confusion entre "pôle" (centre d'attraction; cf. "polariser") et "pole" (du grec "polis" = cité, ville). Cette confusion s'explique d'ailleurs par le recouvrement possible des deux notions, les villes ayant traditionnellement joué un rôle de polarisation du territoire. Ce rôle tend cependant aujourd'hui à être plus largement distribué : *"...de nouveaux pôles excentrés où se regroupent de grandes ou moyennes surfaces d'alimentation"* [SDER].

Un **pôle** est donc une ville, une agglomération ou un lieu qui polarise les activités (notamment économiques) d'une aire, d'une région, d'un territoire, et cela à différentes échelles.

Dans le SDER, "pôle" signifie généralement "ville" : *"le terme de pôle a été retenu car il exprime la présence et la complémentarité de fonctions pouvant servir d'appui pour structurer et développer l'espace régional. Ces pôles sont de taille variable et ont à jouer des rôles très différents."*

Dans le **Projet de structure spatiale pour la Wallonie* proposé par le SDER, Namur est capitale régionale, Liège et Charleroi sont **pôles majeurs**, Mons **pôle régional**. Les autres pôles peuvent être des **pôles d'appui de zones rurales**, des **pôles d'appui transfrontaliers** ou des **pôles d'appui sur le plan touristique**; ils

peuvent cumuler plusieurs de ces fonctions. Certains pôles peuvent polariser une aire importante : "Certaines parties de la Wallonie peuvent bénéficier de la présence proche de pôles urbains tels que Bruxelles, Lille et Luxembourg pour soutenir leur développement en tissant des liens de coopération. Pour sa part, Liège se présente comme un pôle capable de focaliser une *aire de coopération" [SDER].

Politique agricole commune (PAC) → *agriculture

politique foncière rétention, spéculation foncières réserves foncières

La **politique foncière** a pour but de rendre disponibles, au moment voulu et à un prix raisonnable, les terrains nécessaires au bon aménagement du territoire et particulièrement à la réponse aux besoins collectifs. Elle comporte un ensemble de mesures "préventives" et "curatives" qui visent :

- d'une part, à lutter contre la **rétention** et la **spéculation foncières** pratiquées par les propriétaires qui gardent en portefeuille leurs biens immobiliers en attendant une augmentation des prix;
- d'autre part, à constituer des **réserves foncières** en vue de réaliser des projets d'intérêt collectif.

Le SDER recommande de mettre en œuvre dans ces deux objectifs les techniques de politique foncière prévues par la législation, telles que les *zones d'initiatives privilégiées de type 1, le *droit de préemption, l'*emphytéose, la vente à *réméré ou le remembrement des biens tel qu'il est prévu dans les dispositions concernant le *plan communal d'aménagement.

"On constate que la disponibilité foncière constitue très fréquemment un problème majeur lorsqu'il s'agit de mener des opérations de restructuration, même d'une envergure réduite. Des techniques particulières (expropriation, relotissement, remembrement, exercice du droit de préemption, bail emphytéotique, vente à réméré, etc.) ou d'autres à définir seront mises au point et appliquées pour apporter une solution rapide à ce type de situation. Enfin, une réflexion sera menée en collaboration avec le niveau fédéral sur la possibilité de mettre en œuvre de nouveaux mécanismes permettant de pratiquer une politique foncière à l'échelle régionale, notamment dans le cadre des révisions des plans de secteur" [SDER].

**politiques sectorielles (intégration des) →
*transversalité**

PRAT(W) → *Plan régional d'aménagement du territoire (wallon)

préemption → droit de préemption

projet de pays

En France, un "**pays**" est un territoire qui doit répondre à certains critères d'efficacité et de viabilité économique (ce qui exclut les territoires trop grands ou trop petits) et s'appuyer sur une identité culturelle collective. L'existence d'un "pays" est affirmée par un partenariat qui réunit les élus, les socioprofessionnels, le monde associatif et les administrations. Ces partenaires définissent ensemble un "**projet commun de développement**" qui doit être à la fois *économique, social et d'organisation de services à la population*.

Sans préjuger de la forme que pourraient prendre les projets de pays en Wallonie, le SDER encourage leur mise en place. Voir *aire de coopération supracommunale.

Projet de structure spatiale pour la Wallonie

Le SDER propose un **Projet de structure spatiale pour la Wallonie** (voir *structure spatiale) qui se base sur :

- les *aires de coopération;
- les *régions agro-géographiques;
- les *pôles;
- les *eurocorridors;
- les *axes majeurs de transport;
- les nœuds de communication (aéroports, ports, gares de TGV, plates-formes *multimodales);
- les *points d'ancrage et les *points d'appui.

"Cette structure risque de ne rester qu'une simple image si les pouvoirs publics responsables, à tous les niveaux, ne participent pas efficacement à sa mise en œuvre et si l'on ne parvient pas à obtenir une adhésion active du secteur privé et de la population pour qu'elle se réalise progressivement. En effet, c'est aux instances locales, sous-régionales et régionales qu'il revient de tirer parti, de préciser, de déployer et de concrétiser les pistes proposées. Dans cette optique, les autorités régionales encourageront les initiatives qui renforceront la structure spatiale" [SDER].

R

région agro-géographique

La Wallonie est subdivisée en huit régions agro-géographiques : les régions hennuyère, brabançonne, de Hesbaye, du Pays de Herve, condruzienne, de Fagne-Famenne, ardennaise et de Lorraine belge. Le règlement régional sur les bâtisses en site rural (voir *règlement d'urbanisme) s'appuie sur ces régions agro-géographiques pour définir les règles d'urbanisme visant le respect des caractéristiques de l'habitat rural.

Pour le SDER, "les caractéristiques morphologiques des régions agro-géographiques (géographie physique, architecture, paysages) et les conséquences qui en découlent (occupations du sol, activités économiques, voire modes de vie) constituent une des bases pour la définition de projets de développement différenciés" [SDER]. Ces projets pourront être élaborés dans le cadre des *aires de coopération supracommunale.

règlement d'urbanisme

Comme leur nom l'indique, les **règlements d'urbanisme** (régionaux et communaux) concernent l'aménagement du cadre de vie dans ses trois dimensions. Ils prescrivent des règles qui concernent les bâtiments et leurs abords, notamment dans un objectif esthétique. Voir aussi *régions agro-géographiques.

rénovation des sites désaffectés → *site d'activité économique désaffecté

rémeré

Vente à **rémeré** : avec possibilité de rachat par le vendeur.

rénovation urbaine

Comme la *revitalisation urbaine, la **rénovation urbaine** a pour objectif l'amélioration des quartiers dégradés des villes.

Les opérations de rénovation urbaine doivent respecter les caractéristiques architecturales et culturelles du quartier et y maintenir un équilibre entre les différentes activités économiques et sociales.

Elles sont réalisées par les Communes avec l'aide de la Région wallonne. Les travaux subsidiés par la Région doivent avoir pour but d'affecter ou de réaffecter certains terrains ou bâtiments au logement (dont une partie au moins au logement social), à l'équipement collectif, aux espaces verts, au commerce et aux services.

réseau écologique maillage écologique

Le **réseau écologique** est constitué par l'ensemble des biotopes susceptibles de fournir aux espèces animales et végétales un milieu de vie temporaire ou permanent, dans le respect de leurs exigences vitales, et permettant d'assurer leur survie à long terme. Il comporte trois principaux types de zones :

- les zones centrales ou "sanctuaires" dans lesquelles la conservation de la nature est prioritaire sur les autres fonctions;

- les zones de développement ou d'accompagnement, qui peuvent admettre d'autres fonctions et peuvent servir de "zones-tampons";
- les couloirs de liaison.

"L'objectif de la mise en place d'un réseau écologique est, tout en protégeant les zones de grand intérêt biologique, de développer des milieux permettant les échanges entre populations animales et végétales, de garantir ainsi leur maintien à long terme et d'assurer globalement une plus grande diversité biologique. Un réseau écologique concerne nécessairement l'ensemble d'un territoire. (...) Au niveau wallon, le Plan d'environnement pour le développement durable retient la mise en place du réseau écologique parmi ses options" [SDER].

Le **maillage écologique** est l'infrastructure écologique fine d'un territoire local.

Voir aussi *biodiversité.

réseau urbain triangle wallon losange flamand

Dans le "projet spatial" de la **Deuxième Esquisse de structure Benelux*, l'expression **réseau urbain** désigne une *aire métropolitaine. Le **triangle wallon** est l'aire métropolitaine formée par Bruxelles, Namur et Charleroi-Mons. Il peut être comparé au **losange flamand** formé par Bruxelles, Antwerpen, Leuven et Gent.

Le triangle wallon et le losange flamand – qui se partagent donc Bruxelles – forment ensemble le réseau urbain central belge. Ce concept est proposé par la *Deuxième Esquisse* comme base de discussion concernant les relations spatiales et fonctionnelles qu'entretiennent les composantes du réseau et comme point de départ d'une réflexion sur les possibilités de coordination et de développement d'une politique concertée entre les trois Régions belges.

Voir aussi *maillage urbain.

réserve foncière → *politique foncière

réversibilité → *développement durable

revitalisation urbaine

La **revitalisation urbaine**, comme la *rénovation urbaine, a pour objectif d'améliorer un quartier urbain en y créant ou redéveloppant du logement ainsi que des commerces et des services.

La particularité de la revitalisation urbaine est d'organiser un partenariat entre les pouvoirs publics et le secteur privé.

rural → *agriculture, *développement rural,
*régions agro-géographiques, *ville

rurbanisation → *désurbanisation

S

SAED → *site d'activité économique désaffecté

schéma (de développement)

L'évolution du concept d'aménagement du territoire vers celui de *développement territorial s'accompagne de la création d'instruments d'orientation, ou stratégiques, dont le caractère est plus transversal et qui s'inscrivent dans une perspective de projet à long terme pour un territoire donné : voir *SDEC, *SDER, *schéma d'agglomération et *schéma de structure communal.

Dans le même esprit, le SDER préconise la réalisation de schémas de développement pour les *aires de coopération suprarégionale et supracommunale.

schéma d'agglomération

Un **schéma d'agglomération** "couvre des communes urbaines dont les tissus s'interpénètrent; il est destiné à gérer l'ensemble d'un territoire aggloméré. Il s'agit en quelque sorte d'un *schéma de structure communal étendu à un ensemble de communes morphologiquement liées. Actuellement, ce type de schéma est en voie d'élaboration pour Liège et Charleroi. La même démarche sera entreprise pour Namur et Mons. Les quatre pôles principaux du Projet de structure spatiale doivent en effet être couverts par un schéma d'agglomération dont la portée juridique sera définie au plus tôt." [SDER].

Voir aussi *communauté urbaine.

Schéma de développement de l'espace communautaire → SDEC

Schéma de développement de l'espace régional → SDER

schéma de structure communal

Le CWATUP définit le **schéma de structure communal** comme "un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire communal". Son objet est de déterminer les conditions de mise en œuvre d'un projet de *développement territorial local dans le respect des dispositions du *plan de secteur.

SDEC

Le **Schéma de développement de l'espace communautaire** (SDEC) a été adopté lors de la Conférence informelle des ministres responsables de l'aménagement du territoire de l'Union européenne, à Potsdam, le 10 mai 1999.

L'Union européenne n'ayant pas de compétence en aménagement du territoire, le SDEC ne revêt pas de caractère contraignant pour les États membres, qui lui donneront donc la suite qu'ils souhaitent.

"Le SDEC est l'expression de la volonté des Etats membres de l'Union et de la Commission européenne, avec le soutien du Parlement européen, du Comité des Régions et du Comité économique et social, de promouvoir une meilleure appréhension de la dimension spatiale des politiques européennes et de la coopération, et de faire une plus grande place aux concepts spatiaux au sein de ces politiques. Comme tel, le SDEC présente une vision partagée du mode de développement futur de l'Union européenne. Le but du SDEC est de promouvoir un développement équilibré et durable du territoire de l'Union. (...) [Il] formule des propositions politiques à l'égard de trois champs principaux pour une politique spatiale : un développement spatial polycentrique et une nouvelle relation ville-campagne; une parité d'accès à l'infrastructure et à la connaissance; une gestion prudente et un développement du patrimoine naturel et culturel" [SDER].

SDER

Le **Schéma de développement de l'espace régional** (SDER) a été adopté le 27 mai 1999 par le Gouvernement wallon après avoir été soumis à une information publique et à diverses consultations.

Selon le premier paragraphe de l'article 13 du CWATUP, le SDER "exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne". Il s'agit d'un document d'orientation, donc non contraignant, qui doit inspirer la politique d'aménagement du territoire de la Région wallonne et notamment les révisions des *plans de secteur.

Sur base d'une analyse de la situation et des tendances pour l'avenir, le SDER détermine 8 objectifs principaux :

- structurer l'espace wallon;
- intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie;
- mettre en place des collaborations transversales;
- répondre aux besoins primordiaux;
- contribuer à la création d'emplois et de richesses;
- améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité;
- valoriser le patrimoine et protéger les ressources;
- sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs.

Il propose également un **Projet de structure spatiale pour la Wallonie*.

services (publics) → *équipements et services

site d'activité économique désaffecté

friche industrielle, friche urbaine

site d'intérêt régional

assainissement

rénovation

Selon l'art. 167 du CWATUP, un **site d'activité économique désaffecté** (SAED) est *"un ensemble de biens, principalement des immeubles bâtis ou non bâtis, qui ont été le siège d'une activité économique et dont le maintien dans leur état actuel est contraire au bon aménagement du site"* [CWATUP]. On parle parfois également de **friche industrielle** (bien que la notion de SAED soit plus vaste que celle des seuls sites industriels) ou de **friche urbaine** (pour les sites se trouvant en milieu urbain).

Le principe d'une opération portant sur un site désaffecté est d'obliger le propriétaire à effectuer les travaux d'assainissement ou de rénovation nécessaires, travaux pour lesquels des aides peuvent lui être accordées.

L'**assainissement** est *"l'ensemble des travaux nécessaires à la suppression des causes empêchant la réutilisation d'un site ou constituant une nuisance en ce qui concerne la bonne intégration de ce site à l'environnement bâti ou non bâti"* [CWATUP].

La **rénovation** est *"l'ensemble des travaux de consolidation de la structure portante ainsi que de la mise hors-eau d'un bâtiment"* [CWATUP].

Certains sites désaffectés posent des problèmes majeurs et urgents. Leur assainissement peut être reconnu "d'intérêt régional" par le Gouvernement. Le propriétaire d'un **site d'intérêt régional** est alors tenu d'en démolir totalement ou partiellement les constructions et de le verdir ou de le boisser. Lorsqu'il ne répond pas à cette obligation, la Région wallonne peut se substituer à lui et faire réaliser les travaux. Le propriétaire doit alors rembourser les frais de l'opération, sans quoi le site peut faire l'objet d'une expropriation.

Concernant les sites désaffectés, le SDER préconise la mise en place d'opérations de grande ampleur : *"A certains endroits, l'abandon d'un site d'activité économique a entraîné, par un effet "boule de neige", le déclin de zones d'habitat qui s'étaient édifiées à proximité et le départ d'activités (...). Certaines zones sont ainsi fortement sinistrées et doivent faire l'objet d'une restructuration profonde. Une fois ces zones identifiées, les opérations d'assainissement et de rénovation des sites d'activité économique doivent largement déborder leur périmètre. Après avoir bien cerné les différents problèmes qui se posent et défini un projet de restructuration global, il faudra mener des opérations de grande ampleur, comme cela se pratique dans certains pays, visant à remodeler complètement la zone et à revaloriser. De telles opérations nécessitent la collaboration de*

nombreux acteurs publics et privés et des interventions transversales. C'est une manière d'enrayer la pratique de la "terre brûlée" et de rehausser l'image de certaines parties de la Wallonie" [SDER].

sol → *espace

sous-régionalisme

localisme

En Wallonie, le **sous-régionalisme** ou **localisme** a la force d'une tradition, mais prend de plus en plus la forme d'une rivalité entre villes. Ces rivalités rendent plus difficiles les *coopérations territoriales. *"La logique du "localisme" (...) conduit à rechercher et à privilégier le développement d'une entité restreinte (une ville ou une commune, voire un quartier) sans souci d'inscrire ce développement dans celui de l'ensemble du territoire"* [SDER]. *"Les sous-régions qui composent la Wallonie sont trop souvent envisagées sous le mode négatif de la concurrence, alors qu'elles devraient au contraire dialoguer et coopérer"* [SDER].

spéculation → *politique foncière

structure spatiale

Structurer un territoire ou un espace, c'est y disposer de manière appropriée tous les éléments nécessaires à la réalisation d'un projet de *développement territorial, et organiser les relations entre ces éléments. Dans toute démarche visant à organiser l'espace, il faut donc :

- identifier les éléments nécessaires à la structure;
- définir les localisations optimales de ces éléments les uns par rapport aux autres;
- établir les relations nécessaires entre ces éléments.

*"La structuration de l'espace est un objectif complexe puisqu'il faut se référer à différentes échelles spatiales qui ne correspondent pas nécessairement à des *territoires institutionnalisés, ni même à des territoires aux limites bien définies"* [SDER]. *"La structuration du territoire nécessite que ces aires soient identifiées, reconnues et gérées en tant que telles de façon à ce que le développement y soit organisé et se fasse en cohérence avec la structure régionale. Cette prise en compte appelle des solutions nouvelles"* [SDER]

Pour le SDEC également, *"Les politiques de développement spatial contribuent au développement durable de l'UE, moyennant la promotion d'une structure spatiale équilibrée"* [SDEC].

Voir aussi *aire de coopération, *maillage urbain, *Projet de structure spatiale pour la Wallonie et *zone.

subsidiarité

En vertu du principe de **subsidiarité**, chaque compétence doit être exercée à l'échelon le plus pertinent en

termes d'efficacité et de coûts et, en cas d'équivalence, à l'échelon le plus proche du citoyen. Le Traité de Maastricht précise que "Dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, [l'Union européenne] n'intervient, conformément au principe de subsidiarité, que si et dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les Etats membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire" (article 3B).

"La Communauté a non seulement besoin du soutien actif des politiques sectorielles nationales mais également de celui des villes et des régions, afin de pouvoir atteindre les objectifs de l'UE, tout en restant proche des citoyens. C'est ainsi que le principe de subsidiarité, ancré dans le Traité de l'UE, prend sa pleine signification" [SDEC].

système de villes → *maillage urbain

T

télécommunications information

L'accès à l'information apparaît de plus en plus comme un enjeu majeur du développement.

L'influence des nouvelles technologies de transport de l'information (souvent appelées **télécommunications**) sur l'usage du territoire est difficile à prévoir. "Le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication est un secteur en pleine évolution tant du point de vue technique que du point de vue juridique et réglementaire. De nombreuses incertitudes demeurent quant au développement de leur utilisation. La Wallonie doit veiller à s'intégrer dans les réseaux mondiaux de télécommunications. L'ensemble du territoire wallon doit pouvoir accéder à des services de communication de qualité à un prix modeste" [SDER].

"Les nouvelles technologies de l'information et de la communication seront importantes pour le développement territorial. Leur impact sur le territoire demeure cependant ambivalent. Les résultats de la recherche ne suffisent pas encore à les estimer avec fiabilité" [SDEC].

territoire territoire institutionnel

A la différence de l'espace, le **territoire** est généralement délimité. Dans son sens premier, le mot désigne en effet l'"étendue de la surface terrestre sur laquelle vit un groupe humain, et spécialement une collectivité politique nationale" ou l'"étendue de pays sur laquelle s'exerce une autorité, une juridiction". [ROBERT (96)]

Dans ce même sens, on parle parfois de **territoire institutionnel** ou **institutionnalisé**. "Toutes les *structures spatiales ne s'organisent pas uniquement suivant des territoires institutionnalisés" [SDER].

Dans un sens proche, le mot "territoire" peut aussi désigner un espace couvert par un plan, un programme, un projet... qui lui attribue des limites. "Le statut de *parc naturel ne confère pas à ces territoires un régime de protection particulier" [SDER].

Dans ce sens d'espace délimité, voire institutionnel, le territoire peut être "personnalisé", de la même manière qu'un État ou une ville peuvent l'être. "Pour attirer les entreprises, les territoires doivent notamment valoriser des caractéristiques qui rencontrent leurs besoins" [SDER].

Le territoire est aussi un espace à valeur symbolique, identitaire, patrimoniale. "Le territoire de la Région wallonne est un patrimoine commun de ses habitants." [CWATUP]. "Le territoire sur lequel porte un projet de développement doit être un espace de vie, un territoire vécu" [SDER].

Cependant, le mot "territoire" peut aussi être employé pour désigner un espace non délimité (bien que ROBERT (96) ne recense pas cette variante). C'est ce sens qu'on retrouve généralement dans l'adjectif **territorial**, notamment dans l'expression développement territorial. Dans ces emplois, le territoire pourrait être défini comme l'"espace tel qu'il est utilisé par l'homme pour répondre à ses besoins".

"Les divers groupes ont des attentes différentes vis-à-vis du territoire, et les besoins sociaux quant à l'utilisation de ce territoire ne cessent en conséquence de se différencier" [SDEC] "(...)des pratiques émergentes qui laissent présager d'autres manières de concevoir et d'utiliser le territoire" [SDER].

L'évolution du sens des mots "territoire" et "territorial" est significative. L'accessibilité généralisée due aux progrès des moyens de déplacement et de transport, et parallèlement l'ouverture de nombreuses frontières sous la pression de l'économie de marché, ont conduit à affaiblir la notion de limites territoriales. D'autre part, la complexification croissante des usages de l'espace et de leurs interactions rend de plus en plus nécessaire la mise en place de politiques *transversales visant à coordonner ces différents usages.

L'action du *développement territorial et de l'*aménagement du territoire tend ainsi, à la fois, à s'affranchir des limites institutionnelles et à prendre en compte l'implication de politiques sectorielles de plus en plus nombreuses.

tourisme

"Par la diversité de ses paysages, par son environnement vert et boisé, par sa richesse historique, la Wallonie possède de grands atouts et de nombreuses potentialités sur le plan du tourisme et des loisirs" [SDER].

Pour valoriser et structurer le secteur du tourisme, le SDER propose notamment de s'appuyer sur le patrimoine touristique wallon et de renforcer l'attrait des *pôles et des *points d'appui touristiques, et d'améliorer et valoriser le tourisme diffus et intégré.

transport → *mobilité

transversalité politiques sectorielles (intégration des)

La transversalité est l'une des caractéristiques du *développement territorial. Le *SDEC aussi bien que le *SDER s'en réclament.

"Divers secteurs du développement sont concernés par les objectifs du SDER. Certains, par leurs implications spatiales évidentes, sont directement associés à l'aménagement du territoire : ce sont par exemple le logement, les transports, la gestion des ressources, l'agriculture, le tourisme, les activités économiques. D'autres, comme le socioculturel, l'enseignement, la santé, la recherche scientifique et technologique, sont moins liés à la gestion de l'espace, mais constituent néanmoins des aspects importants de la qualité de la vie" [SDER].

"Au-delà d'une simple reconnaissance d'interdépendances fonctionnelles et du développement de synergies potentielles, certaines politiques communautaires essaient d'élaborer une approche intégrée et multi-sectorielle à forte dimension spatiale" [SDEC].

triangle wallon → *réseau urbain

U

Union européenne

Bien que l'**Union européenne** n'ait pas de compétence officielle en aménagement du territoire, elle joue en réalité un rôle de plus en plus important dans ce domaine :

- certaines de ses interventions – notamment en matière d'environnement, de transport, de politique agricole, de développement régional – ont des implications spatiales évidentes (voir aussi *agriculture, *INTERREG II C et *AMNO);
- elle a approuvé successivement les rapports *Europe 2000* et *Europe 2000+* et le *Schéma de développement de l'espace communautaire* (SDEC);
- elle organise, au sein du Comité de développement spatial, la concertation et l'échange d'informations entre les administrations responsables de l'aménagement du territoire dans les États membres.

urbanisation

Selon les contextes, le mot **urbanisation** peut désigner :

- soit la formation des villes (dans une perspective plutôt historique);
- soit la concentration croissante des habitants dans les villes et les agglomérations (à l'échelle mondiale);
- soit la diffusion du mode de vie et des valeurs urbaines (dans un sens sociologique);
- soit l'occupation du territoire par des activités de type urbain (l'habitat, les activités économiques, les infrastructures et équipements qui y sont liés).

C'est à ce dernier sens que se réfère le CWATUP lorsqu'il distingue (art. 25) :

- les zones destinées à l'urbanisation : zone d'*habitat, zone d'habitat à caractère rural, zone de services publics et d'équipements communautaires, zone de loisirs, zone d'*activité économique, zone d'activité économique spécifique, zone d'extraction, *zone d'aménagement différé, zone d'aménagement différé à caractère industriel;
- les zones non destinées à l'urbanisation : zone agricole, zone forestière, zone d'espaces verts, zone naturelle, zone de parc.

Voir aussi *désurbanisation.

urbanisme

Le mot **urbanisme** peut, selon les contextes, désigner :

- la conception et l'organisation des villes (ce sens est le plus rare);
- la gestion du cadre de vie et particulièrement des espaces bâtis (ex. *règlement d'urbanisme);
- les modèles théoriques d'aménagement de l'espace (ex. urbanisme *fonctionnaliste).

V

vente à réméré → *réméré

ville ville / campagne

On pourrait définir la ville comme une concentration d'*habitat d'une certaine importance (à la différence du bourg ou du village) et présentant une *structure spatiale (à la différence de l'*agglomération).

Traditionnellement, la "ville" s'oppose à la "campagne". Toutefois, les phénomènes de *désurbanisation d'une part, la diffusion du mode de vie urbain de l'autre, ont atténué les différences entre ville et campagne au point

qu'elles ne sont souvent plus perceptibles. "Les rapports entre "ville" et "campagne" sont souvent mal compris et parfois difficiles. Ils le sont d'autant plus que la distinction entre la ville et le milieu rural qui l'entoure tend à s'estomper et que la campagne tend à devenir une grande banlieue" [SDER].

D'autre part, les villes apparaissent de plus en plus comme des pôles économiques qui, dans leur croissance, s'affranchissent des liens avec l'Etat (ou la Région) dont elles dépendent.

Ces évolutions ont conduit l'Union européenne à considérer la redéfinition des rapports entre ville et campagne comme un thème de réflexion important pour l'avenir .

"L'obtention d'un meilleur équilibre entre l'expansion urbaine et la protection des paysages ouverts représente une préoccupation centrale pour l'aménagement du territoire. C'est surtout dans les régions fortement peuplées que les parties à caractère rural et celles à caractère urbain du même espace s'interpénètrent le plus étroitement. Ainsi par exemple, les ruraux profitent-ils des apports culturels de la ville, alors qu'en contrepartie les citadins jouissent des possibilités de loisirs et de repos qu'offre la campagne. C'est la raison pour laquelle la ville et la campagne doivent être considérées plus comme des espaces partenaires que concurrents" [SDEC].

La recherche d'une meilleure complémentarité entre ville et campagne est également un des axes de *coopération entre acteurs proposés par le SDER.

Voir également *maillage urbain et *centre urbain.

Z

ZIP → *zone d'initiatives privilégiées

zone

zonage

affectation du sol, de l'espace

mixité des fonctions

Dans son sens général, le mot **zone** désigne toute partie du territoire qui présente une caractéristique particulière par rapport aux parties qui l'entourent. Exemples : zone d'urbanisation disséminée, zone de migrations alternantes, zone à forte pression foncière, etc.

Il est employé également dans des sens spécifiques, notamment dans le domaine de l'environnement : zone de protection spéciale de l'avifaune, zone de protection des eaux potabilisables, zone de protection de captage, zone vulnérable à la pollution par les nitrates, zone humide d'intérêt biologique, etc.

En aménagement du territoire, une zone est une partie du territoire affectée à une *fonction déterminée : zone d'*habitat, zone d'*activité économique, *zone d'aménagement différé, etc. "Le *plan de secteur (...) a limité

*l'*urbanisation du territoire et a permis d'éviter sa destruction complète, bien que les zones allouées aux différentes activités l'aient été dans une perspective de croissance supérieure à ce que la situation actuelle laisse présager" [SDER].*

Le **zonage** est l'opération par laquelle on délimite ces zones et on leur attribue une **affectation**. Si elle est évidemment nécessaire pour éloigner l'une de l'autre des fonctions incompatibles (ex. empêcher l'implantation d'une activité polluante à proximité de logements) et pour réserver à certaines fonctions les espaces qui leur conviennent le mieux (ex. les meilleures terres à l'agriculture), la pratique du zonage appelle cependant des réserves :

- elle doit s'appuyer sur un projet cohérent de *structure spatiale, sans quoi elle risque au contraire de contribuer à désarticuler le territoire : "L'affectation du sol doit être considérée comme un moyen au service d'une fin, la structuration du territoire. Cela signifie que les plans d'aménagement doivent s'inspirer d'un projet de structure spatiale, et cela à différentes échelles" [SDER];
- elle constitue l'une des causes de l'accroissement des déplacements : "Parmi les divers facteurs qui interviennent dans l'explosion du trafic routier, on relèvera en particulier (...) une pratique de la planification spatiale essentiellement basée sur le "zonage" des affectations du sol qui favorise l'éloignement des activités les unes par rapport aux autres" [SDER];
- elle contribue à la banalisation des paysages : "Les activités humaines sont, davantage que par le passé, organisées en fonction d'une spécialisation et d'un zonage de l'espace. Cette perte de mixité a des conséquences directes sur la qualité paysagère puisque les formes et les éléments s'uniformisent assez radicalement selon les activités implantées" [SDER].

Pour éviter ces conséquences négatives, il faut donc, dans les limites du raisonnable et du possible, permettre la **mixité des fonctions**. Celle-ci contribue particulièrement à la vitalité des villes et des villages : "La mixité se trouve au centre de la réflexion sur la structuration de l'espace parce qu'elle apparaît comme une condition nécessaire à la vitalité des noyaux d'habitat tout en n'étant pas exempte de nuisances. Dans les centres, on privilégiera une mixité sélective des activités en assurant leur compatibilité et, de préférence, leur complémentarité. En particulier, on favorisera la mixité des activités économiques et des logements en veillant à assurer à chacune de ces fonctions des conditions de développement satisfaisantes. On favorisera aussi la présence d'équipements culturels de proximité (salles de quartier, maisons de village, foyers culturels, etc.) au sein de l'habitat" [SDER].

zone d'activité économique → *activités économiques

zone d'aménagement différé

Selon l'art. 33 du CWATUP, la **zone d'aménagement différé** "est destinée à recevoir toute affectation souhaitée par la commune" [CWATUP]. Sa mise en œuvre est subordonnée à l'existence d'un *plan communal d'aménagement et soumise à des conditions de saturation des autres zones.

Le SDER préconise d'"établir une programmation de l'urbanisation dans le temps et dans l'espace, en particulier pour les zones d'aménagement différé" [SDER].

zone destinée à l'urbanisation, zone non destinée à l'urbanisation → *urbanisation et *plan de secteur

zone d'habitat → *habitat

zone d'initiatives privilégiées (ZIP)

Les **zones d'initiatives privilégiées (ZIP)** sont des zones dans lesquelles les aides existantes sont adaptées et des aides spécifiques sont accordées pour répondre à certains problèmes particuliers. Ces zones sont délimitées par le Gouvernement wallon.

Il existe quatre types de ZIP :

- ZIP de type 1 : zones à forte pression foncière, dans lesquelles le prix du terrain à bâtir est plus élevé que la moyenne régionale;
- ZIP de type 2 : zones de requalification des noyaux d'habitat, qui concernent les quartiers dont la dégradation entraîne le départ des habitants;

- ZIP de type 3 : zones de développement global de quartier, où la composition de la population et la faible qualité de l'habitat provoquent des problèmes sociaux nécessitant des politiques intégrées;
- ZIP de type 4 : zones de cités sociales à requalifier, où les problèmes sont comparables à ceux des précédentes.

zone d'initiatives privilégiées (ZIP)

Les **zones d'initiatives privilégiées (ZIP)** sont des zones dans lesquelles les aides existantes sont adaptées et des aides spécifiques sont accordées pour répondre à certains problèmes particuliers. Ces zones sont délimitées par le Gouvernement wallon.

Il existe quatre types de ZIP :

- ZIP de type 1 : zones à forte pression foncière, dans lesquelles le prix du terrain à bâtir est plus élevé que la moyenne régionale;
- ZIP de type 2 : zones de requalification des noyaux d'habitat, qui concernent les quartiers dont la dégradation entraîne le départ des habitants;
- ZIP de type 3 : zones de développement global de quartier, où la composition de la population et la faible qualité de l'habitat provoquent des problèmes sociaux nécessitant des politiques intégrées;
- ZIP de type 4 : zones de cités sociales à requalifier, où les problèmes sont comparables à ceux des précédentes.

Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd01.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd01.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd02.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd02.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd03.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd03.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd04.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd04.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd05.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd05.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd06.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd06.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd07.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd07.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd08.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd08.pdf.

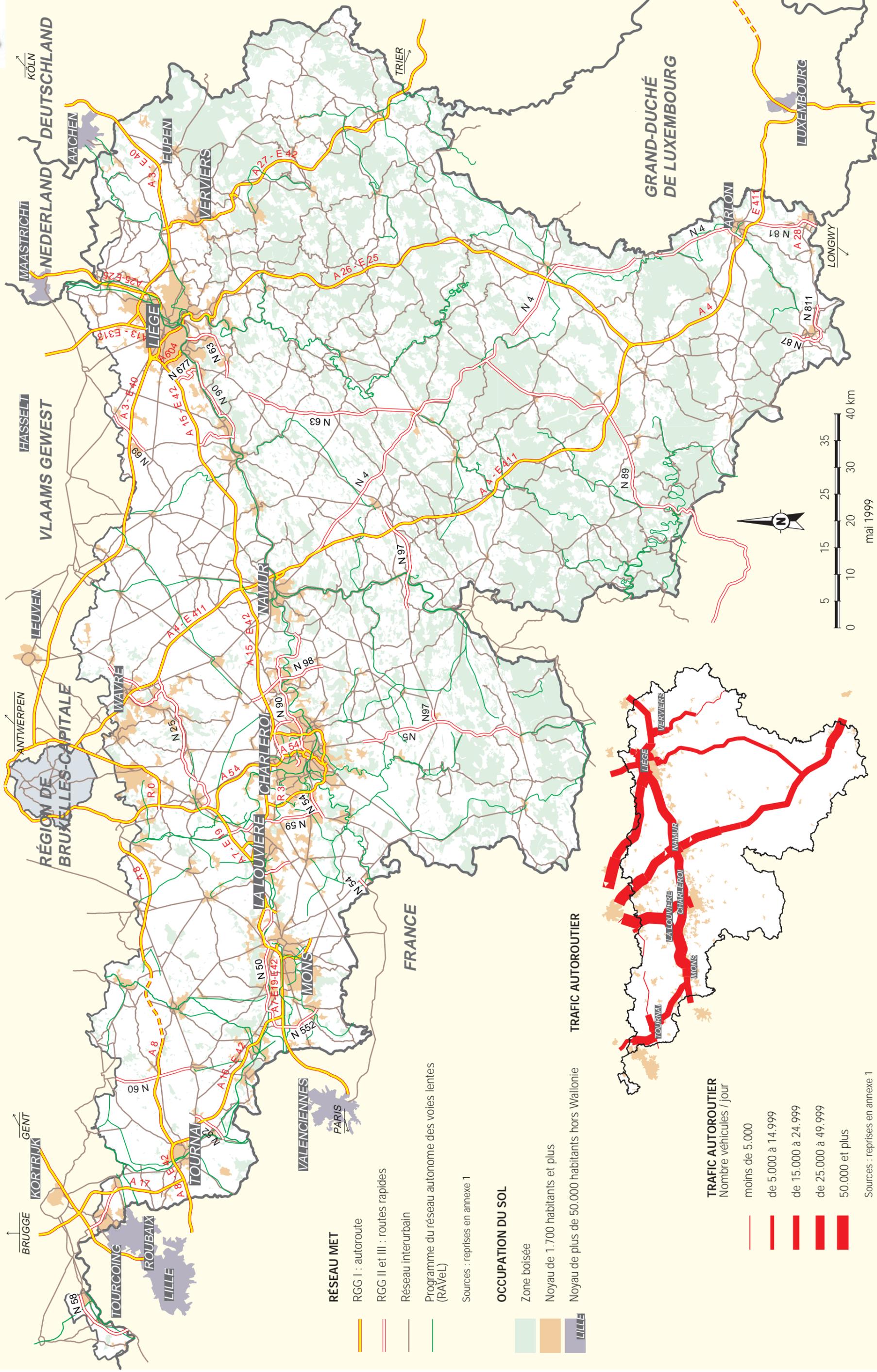


Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd09.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd09.pdf.



10. VOIRIES REGIONALES



mai 1999

Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd11.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd11.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd12.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd12.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd13.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd13.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd14.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd14.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd15.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd15.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd16.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd16.pdf.



Document fiable incorporé

Le fichier <http://mrw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/DwnLd/sd17.pdf> est un document fiable qui a été incorporé dans ce document. Cliquez deux fois sur le bouton pour afficher sd17.pdf.

