



CHAMBRE DES URBANISTES DE BELGIQUE
AVIS SUR LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL



CUB – 5 décembre 2018

PRELIMINAIRES

La CUB fonde son analyse et suggère diverses propositions d'amélioration en s'appuyant sur la vision et la stratégie territoriale s'appuyant sur les quatre priorités et les dix défis retenus par le projet de SDT constituant le projet politique définissant le cadre du projet de territoire pour la Wallonie.

A cet égard, elle souligne la volonté du « co-développement de la Wallonie et de ses territoires.

Les propositions de recommandations suivent la table de matières.

INTRODUCTION

Le Schéma de Développement Territorial est un document d'orientation **essentiel pour l'avenir de la Wallonie**. Le document doit dès lors rester pertinent à long terme, c'est-à-dire à l'horizon 2050.

Il serait néanmoins utile de préciser que le SDT révisé ou remplace le schéma de développement de l'espace régional adopté en 1999 et souligner les points saillants qui ont justifié cette révision.

Concernant la structure du document, la CUB apprécie l'articulation relativement claire entre les objectifs, les principes de mise en œuvre et la structure territoriale. Cette structure répond à la nature du document et donne une série de réponses aux objectifs régionaux et aux différents moyens de mise en œuvre. Le caractère général de l'étude est également un élément apprécié.

Au niveau des **mesures de gestion et de programmation**

- ⇒ Il nous semble essentiel que le SDT soit **volontariste et mobilisateur** à l'échelle régionale, et qu'il soit **traduit et suivi** au niveau supra-communal, transcommunal et communal. Effectivement, à l'heure actuelle, il n'existe aucun moyen (hors subsides pour la réalisation des Schémas de Développement Communal) qui permettrait **de garantir la traduction** à l'échelle communale des objectifs régionaux.
- ⇒ Il nous apparaît que les principes de mise en œuvre ne sont pas tous exprimés avec le même niveau de précision. Certains principes sont relativement concrets, tout en restant au **niveau supra-local**. La mise en œuvre de ces principes (et donc la concrétisation du SDT) repose en grande partie sur la concrétisation **au niveau local**.
- ⇒ Notons également que certains principes de mise en œuvre sont exprimés de manière floue (p.ex. « anticiper les impacts du changement climatique ») ou que des mesures de gestion et de programmation sont parfois très peu détaillées. Une méthodologie davantage développée (même si elle ne comporte pas de mesures concrètes) serait bienvenue afin de compléter l'étude.

Au niveau des **mesures de suivi**, la CUB considère que ces dernières gagneraient à être complétées. En effet, pour bon nombre, ils relèvent d'autres politiques et ne peuvent être confrontés à la dimension territoriale. Actuellement, une série d'indicateurs faciles à suivre sont manquants. Nous fournirons quelques propositions par sous-objectif.

Concernant la **cartographie**, la CUB apprécie l'insertion des cartes directement dans les chapitres et le lien direct avec le texte. La qualité graphique et la lisibilité ont été améliorées par rapport aux versions précédentes. Toutefois, certaines améliorations ponctuelles ou générales pourront être apportées. Nous proposons donc quelques éléments à compléter/corriger ou améliorer en fonction de chaque carte.

- ⇒ De manière générale, toutes les cartes devront porter un numéro ou un titre afin de mieux structurer le document.
- ⇒ La représentation par transparence induit aussi quelques confusions et problèmes de correspondance de couleurs entre la carte et la légende (pôles extérieurs par exemple).

Au niveau du lexique : Certaines améliorations ponctuelles pourront être apportées. Nous proposons quelques éléments à compléter/corriger ou améliorer.

PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION

SE POSITIONNER ET STRUCTURER

SS.1 Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen.

- ❖ **Nous remarquons qu'il n'y a pas de "mesures de gestion et programmation".**
 - ⇒ Une série de mesures concernant l'implantation des équipements à Charleroi et Liège (activités métropolitaines, services à la population et aux entreprises) pourront être introduites, dont notamment une interconnexion efficiente entre les grands équipements de communication (gares, aéroports, ports) et les centres-villes, ainsi que les pôles universitaires et de recherche.
- ❖ **Carte page 24:**
 - ⇒ Pour une meilleure lisibilité, le nom de tous les pôles extérieurs ou intérieurs du territoire wallon (un symbole sur la carte) devront être indiqués ;
 - ⇒ Pour éviter les confusions, la couleur des aires métropolitaines devra être modifiée par un bleu clair ou rose clair ;
 - ⇒ La « gare du réseau LGV » apparaît 2 fois dans la légende et les « aéroports du réseau RTE-T » apparaissent avec 2 couleurs différentes ;
 - ⇒ Faire figurer le grand réseau hydrographique qui conditionne la structuration territoriale et le développement des activités et les grands projets (Seine-Nord, ...)

SS.2 Insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers

La structure développée s'appuie exclusivement sur les pôles, alors que les couloirs sont par nature, structurants de réseaux de coopération. Il en est ainsi :

- ⇒ du sillon industriel Haine, Sambre, Meuse se poursuivant en Flandre par couloir industriel drainé par et le canal Albert (écluse de Lanaye) et le port d'Anvers (débouché maritime de la Wallonie).

- ⇒ du bassin industriel du Pas-de-Calais (Dourges), Lille à Gand et Terneuzen drainé par la Deûle, la Lys et l'Escaut en connexion avec le « Pays des canaux » le nord-ouest du territoire de la Wallonie (Tournai, Antoing) et le sud du département du nord (Valenciennes, Maubeuge)
- ⇒ du Canal Charleroi, Bruxelles, Willebroek et le port d'Anvers
- ❖ **Nous remarquons que d'autres pôles s'inscrivent également dans des dynamiques transrégionales :**
 - ⇒ Métropole de Lille polarisant Mouscron et Comines
 - ⇒ Aachen polarisant Eupen...

Carte page 30 :

- ⇒ Son échelle et sa portée répondent à SS1

Carte page 31:

- ⇒ En raison de la transparence des couches, la légende des pôles extérieurs de la Wallonie ne correspond pas avec la couleur de la carte
- ⇒ "Ville MAHL" n'est pas lisible sur la carte (augmenter la taille du point ou diminuer l'épaisseur de la ligne du réseau de coopération MAHL)

Au niveau des **mesures de suivi**, ajouter la dimension fluviale :

- ⇒ Km mis au gabarit européen
- ⇒ Tonnage

SS.3 S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

❖ **De manière générale sur la méthodologie retenue et sa justification.**

Notre principal questionnement concerne les « pôles d'emplois principaux par sous-régions ». En effet, le parti pris est de forcer la présence d'au moins un pôle dans chaque sous-région délimitée par la CPDT. Comment ce choix de base est-il justifié ? Prenons pour exemple l'apparition de Jodoigne (grosse bourgade avec relativement peu d'activités et d'équipements) comme pôle au même titre que Marche-en-Famenne malgré des dynamiques loin d'être comparables. À deux pas de Jodoigne, Hannut accueille plus d'habitants et une plus grande dynamique d'activités, mais n'apparaît pas comme pôle puisque le pôle « rayonnant » de Waremme se trouve dans la même sous-région.

Au regard de ce simple exemple, nous questionnons donc la rigueur scientifique d'une telle démarche. Il semble plus logique d'appliquer des critères identiques à l'ensemble du territoire sans « forcer » la présence d'un pôle dans une sous-région donc les limites ne sont que des choix de cartographie administrative et de géométrie. Ou alors, doit-on comprendre que la mise en avant de certains pôles (comme l'exemple parlant de Jodoigne) a pour objectif d'en favoriser le développement, alors que des entités plus stratégiques (Andenne et son accessibilité trimodale par exemple) ne sont pas identifiées comme pôles ?

❖ **De manière plus particulière nous nous interrogeons sur le choix des 35 villes-pôles (aussi en lien avec l'Annexe 1).**

La Wallonie dispose d'un maillage urbain très dense avec une grande diversité de pôles potentiellement suffisants pour structurer et desservir le territoire (au niveau des activités économiques, des services, de l'éducation, de la culture,...). Elles peuvent également être rayonnantes pour les aires de développement endogène (qui pourraient être identifiées par leurs ressources spécifiques) ou les aires de développement mutualisé.

- ⇒ Sans remettre en question l'identification de Liège et Charleroi comme les pôles majeurs wallons, le critère « présence d'un aéroport » est étonnant. En comparaison, Gand n'a pas d'aéroport et celui d'Anvers est de très petite taille, sans comparaison à ceux de Liège et Charleroi. Ce critère fixe donc automatiquement les deux villes comme seuls pôles majeurs actuels et futurs. Doit-on comprendre que l'objectif est de conserver cette situation ?
- ⇒ La même réflexion peut s'appliquer au critère « présence d'un site universitaire » dans la détermination des pôles régionaux.
- ⇒ Nous considérons comme positif le fait d'avoir mis en évidence des villes comme **Thuin, Philippeville, Couvin, Beauraing, Bertrix, Bastogne, Jodoigne** en tant que pôles rayonnants ou pôles d'emplois (certains d'entre eux figurant dans l'analyse contextuelle comme étant actuellement uniquement des "communes rayonnant sur elles-mêmes"). Cette vision permet le développement d'un nouveau dynamisme socioéconomique, qui peut s'avérer bénéfique pour les territoires parfois isolés autour de ces villes.
- ⇒ Quelques villes, par leur définition et par la réalité du terrain, correspondent déjà au rôle de pôle (et sont reprises dans l'analyse contextuelle comme, communes rayonnant faiblement au-delà d'elles-mêmes) mais ne figurent pas dans la structure actuelle. Soulignons néanmoins que cette structure est évolutive et que, à tout moment (révision prévue tous les 2 ans), une ville pourrait devenir "pôle" dans la mesure où elle répond aux différents critères.
- ⇒ Par rapport au précédent SDER de 1999, la nouvelle structure des pôles ("Pôle majeur", "Pôle régional" et "Pôle") a perdu en flexibilité. Un sous-classement des pôles pourrait apporter davantage de précision
- ⇒ entre les pôles régionaux et les pôles afin de refléter soit la réalité et le potentiel de développement, dès lors qu'un échelon intermédiaire serait retenu (Pôle d'appui ?). Les critères à retenir devraient se baser sur la présence actuelle ou potentielle et souhaitée de grands équipements à l'échelle du bassin de vie, voire supérieure, comme notamment :
 - ⇒ Institut d'enseignement supérieur, faculté universitaire
 - ⇒ Centre de recherche, Parc scientifique
 - ⇒ Palais de justice
 - ⇒ Hôpital régional
- ⇒ Il serait aussi intéressant également de distinguer les pôles d'appui (plus riches en équipements et services, des pôles) quant à leur accessibilité moyenne en temps de parcours. Ainsi, un pôle commandant un bassin de vie devrait pouvoir être atteint en moins de vingt minutes, alors qu'un pôle d'appui (fonctions plus rares) devrait pouvoir être atteint en une heure des pôles polarisés et de leur bassin de vie respectifs.

Selon nous, quelques **villes pôles d'appui qui mériteraient de se retrouver dans la version finale du document comme pôles : Waterloo, Braine l'Alleud**

(éventuellement un bi-pôle), Seraing, Ath, Nivelles, Gembloux, Huy, Verviers, Eupen, Ciney, Marche-en-Famenne, Libramont, Dinant, Sambreville, La Louvière, Mouscron et qui ne sont pas repris dans la version actuelle.

- ⇒ Par ailleurs, la structuration historique de la Wallonie, par son axe industriel, ne ressort pas d'une telle représentation, ni intention ; hors les agglomérations fluviales ont une importance stratégique complémentaire par le franchissement et la concentration de fonctions drainant les territoires de part et d'autre. Il s'agit de **villes-pont** comme par exemple, La Louvière, la Basse-Sambre, Andenne, Huy et Seraing. Un tel schéma peut également s'observer pour la Haute-Meuse, pour Yvoir, Dinant et Hastière.
- ⇒ Au sujet du développement économique, nous nous interrogeons également sur la mise en avant particulièrement marquée du « pôle économique de Francorchamps ». Sa mise en avant est-elle issue d'une base statistique ou scientifique ? Son statut de site de développement de l'économie de la connaissance, au même titre que les universités et parcs scientifiques, est-il justifié par des chiffres (nombre d'étudiants, emplois innovants créés, etc.) ? En complément, est-il judicieux de proposer comme une des bases du développement wallon un site dont la fréquentation et le succès dépendent quasi uniquement des organisateurs de course F1, dont les décisionnaires sont internationaux et les intérêts bien étrangers aux intérêts wallons ?

❖ **Toujours par rapport à la structuration générale du territoire, il nous semble que la structure actuelle a perdu en détail et flexibilité par l'introduction d'une aire endogène, généralise sur le territoire, sans mise en évidence des spécificités locales.**

- ⇒ La division du territoire wallon lors du SDER de 1999 en fonction des aires agro-géographiques permettait d'introduire ces caractéristiques spécifiques.
- ⇒ Nous regrettons que **le travail de « découpage spatial des espaces ruraux », qui est présente dans l'Analyse contextuelle du SDT, ne se retrouve pas dans la structure actuelle, caractérisant les spécificités territoriales et les ressources endogènes pouvant être mobilisées.**
 - Selon ce découpage spatial, réalisé en 2015 sur base notamment d'une analyse de variables socio-économiques, ont pu être identifiées dix zones pour lesquelles une série d'enjeux communs semblent émerger et qui sont globalement cohérentes en termes de particularités internes. Les ressources économiques de chaque zone ont été spécifiées en 2017 mettant en évidence les 2 grands axes, les communes au sud de l'axe industriel et 4 autres aires différenciées. Pour rappel (*extrait de l'analyse contextuelle*) :
 - *Un axe Bruxelles- Namur - Luxembourg avec une première zone fortement urbanisée dans l'aire métropolitaine bruxelloise, une deuxième centrée sur Namur, une troisième regroupant des communes rayonnant largement au-delà d'elles-mêmes et une quatrième zone sous l'influence du Grand-Duché de Luxembourg ;*
 - *L'axe industriel historique avec des communes rurales ou semi-rurales entourant des communes urbaines, une agriculture orientée vers les grandes cultures et une base économique résidentielle marquée ;*
 - *Les aires au sud de l'axe industriel historique étant plus forestières avec des territoires peu denses, ponctués de villes centres et avec une activité touristique*

- Quatre aires différenciées en dehors de ces deux grands axes:
 - *une aire constituée de communes sous l'influence de Tournai ou Bruxelles,*
 - *une aire composée de communes caractérisées par la migration alternante vers Bruxelles ou Liège,*
 - *une aire de communes avec une faible densité de population le long de la frontière française présentant une urbanisation en déclin (zones urbanisées et niveau de services) et*
 - *Une aire avec des communes ayant une dynamique d'urbanisation positive et en forte croissance au sud de Liège, le long de la frontière allemande et luxembourgeoise*

❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**

- ⇒ Nombre de schémas communaux adoptés ;
- ⇒ Utilisation des liaisons alternatives à la voiture entre les pôles ;
- ⇒ Nombre et localisation des points de connexion multimodaux ;
- ⇒ Localisation, caractérisation et hectares dédiés aux grands équipements selon le niveau des pôles
- ⇒ Identification et caractérisation des bassins de vie en relation avec les zones de développement endogène et mutualisé

❖ **Cartographie :**

- ⇒ Pour améliorer la lisibilité de la carte, **“les aires de développement mutualisé”** devraient adopter une autre couleur afin de se différencier davantage de l'aire de développement métropolitaine.
- ⇒ La représentation par transparence induit aussi quelques confusions et problèmes de correspondance de couleurs entre la carte et la légende.

- ❖ **Lexique : Page 36 : dernier 7° « Créer des communes à caractère urbain intelligentes »** - devrait être complétée par une explication ou une définition de “commune intelligente” dans le lexique.

SS.4 Faire des réseaux de transport et communication structurants un levier de création de richesses et de développement durable.

- ❖ A la lecture de la carte et des mesures de gestion et programmation, nous constatons **une orientation et un renforcement des liaisons uniquement** vers le sud (la France). En conséquence, nous nous interrogeons sur l'absence de connexions prévues vers le nord (la Flandre (Antwerpen, Leuven, Gent, Kortrijk), les Pays-Bas (Maastricht), l'Allemagne ou Bruxelles). De grands pôles d'emplois et pôles économiques existent sur ces territoires et il nous semble important de développer les liens ou de mettre évidence les connexions déjà existantes.
- ❖ A la lecture de la carte et de la structuration des liaisons (page 45), il nous semble prioritaire de poursuivre le développement de **l'axe ferroviaire "nord-sud"** (Anvers-Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg) :
 - ⇒ **La ligne 162 (Bruxelles-Arlon), épine dorsale de la mobilité ferroviaire en Wallonie et ligne à vocation internationale, fait l'objet de travaux de modernisation.** Ceux-ci sont toutefois insuffisants pour permettre à eux seuls une offre ferroviaire suffisamment rapide entre Bruxelles ou Namur d'une part, et Luxembourg d'autre part, qui serait réellement compétitive avec un trajet en voiture. Il faut donc aussi envisager un matériel roulant de type pendulaire et/ou d'autres modernisations pour restaurer une compétitivité sur le rôle international de cette ligne vers Luxembourg, Metz, Strasbourg, et la Suisse.
 - ⇒ Une option de passer à long terme la **ligne en LGV pour assurer la connexion "nord-sud" dans le réseau européen décrit ci-dessus devrait rester un objectif.** Même si cette transformation ne sera pas réalisable dans les faits pour l'horizon 2050, vu les coûts d'infrastructure, il nous semble important de la faire figurer parmi les moyens de mise en œuvre du SDT, afin de poursuivre les études à ce sujet (Projet Euro-Cap-Rail) *NB : Cette mesure figure partiellement (ligne classique) sur la carte de la page 31 comme axe transrégional/transfrontalier à développer mais est absente des cartes page 45 (comme une « connexion ferroviaire transfrontalière à développer »)*
- ❖ Par ailleurs, **c'est justement l'option de modernisation de la dorsale wallonne « ouest – est » qui est à mettre en valeur sur le parcours existant desservant les villes et agglomérations de Liège, Flémalle, Huy, Andenne, Namur, Auvellais/Sambreville, Charleroi, La Louvière, Mons, Saint-Ghislain, Peruwelz, Tournai et ensuite Lille.**
 - ⇒ **Les options de représenter sur la carte page 45 un tracé différent, et la mention "Charleroi- nouvelle gare LGV" ne doivent pas suggérer une nouvelle ligne à grande vitesse sur le territoire wallon en parallèle à la ligne classique en fond de vallée mosane et sambrienne.** En effet, à l'échelle du transport par TGV et européenne, cette option LGV ne répond à aucun besoin, et n'est finalement qu'un dédoublement à moins de 50 km de distance de la ligne LGV Liège – Bruxelles et Bruxelles – Lille. Elle ne peut être, à notre avis, **qu'une priorité beaucoup plus faible que la modernisation de la ligne existante**, avec par exemple des sections à trois voies pour une meilleure cohabitation des trains voyageurs et marchandises, et d'autres améliorations techniquement simples telles que la correction d'aiguillages en contre-dévers vers les voies d'évitement, mais qui seront fort productives car elle limitent les redémarrages

de trains de marchandises à 20 km/h actuellement, ce qui entraîne de longues occupations de cantons de voie qui sont donc indisponibles pour d'autres trains.

- ⇒ **Le SDT n'insiste pas suffisamment sur le maintien et le développement de relations ferroviaires sur des lignes qui sont en danger de déshérence, comme Welkenraedt – Aix-la-Chapelle, Mons – Quévy – Aulnoye (FR) et Charleroi – Erquelines – Maubeuge, Lille-Comines.** Ces infrastructures ne reçoivent pas en ce moment les budgets et actions de rénovation de l'infrastructure qui permettent de leur garantir une survie et un redéveloppement à moyen ou long terme, voir par exemple les butoirs placés à Quévy sur les voies voyageurs 1 et 2 précédemment passant vers la France, et les investissements très étalés de remise en état des voies et ouvrages d'art sur les lignes 96 Mons – Quévy et 130A Charleroi – Erquelines. Ces projets nous apparaissent aussi importants que les projets de Mons – Valenciennes, Dinant – Givet, Eupen – Aix-la-Chapelle ou Libramont – Bastogne – Wiltz.

❖ **Cartographie :**

- ⇒ **Carte page 45** - Le « réseau ferroviaire principal » est en gris dans la légende et en noir sur la carte
- ⇒ **Carte page 47** - Pour améliorer la lisibilité de la carte (meilleure différenciation), nous conseillons un changement des couleurs de la "route en projet" et "ligne classique en projet". Un changement d'épaisseur de lignes pourrait également améliorer la lisibilité générale de la carte.

SS.5 Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne

Sans commentaire

ANTICIPER ET MUTER

AM.1 Répondre aux besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques et aux défis énergétiques et climatiques

- ❖ Selon les calculs IWEPS, le territoire wallon dispose d'environ 560km² des réserves foncières brutes (terrains non artificialisés du Plan de secteur, toute future affectation possible) et donc selon notre estimation environ 400 km² nets, dont 350 disponibles pour le résidentiel. Entre 1985-2015 (30 ans), l'artificialisation du territoire wallon résulte essentiellement de l'expansion du résidentiel, dont la superficie est passée d'environ 720 km² à 1 060 km² (soit une augmentation de plus de 340 km²). Nous estimons que **la volonté régionale de freiner l'urbanisation et d'assurer une densification dans les centres est tout à fait justifiable** par rapport aux défis environnementaux.

- ⇒ **Il manque par contre une volonté marquée de modification du Plan de Secteur. Celui-ci permet l'urbanisation tentaculaire ; urbanisation qui va à l'encontre du principe de centralité, mais également, des contingences liées aux caractéristiques géomorphologiques et hydrographiques.** Entre 2020-2050, la grande majorité des terrains situés en zones d'extension de village seront urbanisés. L'impact de la mesure "0 construction en dehors des centres à l'horizon 2050" sera à notre avis « très réduit »

et sans intérêt environnemental concret (« trop tard »). **Toutefois, nous considérons qu'il faut marquer cette volonté, mais également prendre des mesures plus concrètes pour stopper l'urbanisation des terrains non artificialisés, et ce bien avant 2040-2050.**

- Selon l'Analyse contextuelle une certaine densification résidentielle semble à l'œuvre, principalement dans la partie nord de la région où le taux de remplissage des zones d'habitat est localement très important. **Ces communes vont se développer en "recyclant des terrains déjà artificialisés" (SAR), et donc on peut estimer que leur taux des terrains nouvellement artificialisées pourra diminuer vers 4-5km² par an.**
- À l'inverse, de grandes disponibilités foncières subsistent au sud du sillon, et entraînent la poursuite d'une surconsommation foncière résidentielle, le plus souvent dans les extrémités des villages. Dans ces communes le nombre des SAR est moins important et les réserves foncières sont en suffisance, voire excédentaires dans certains cas, autant dans les centres que dans les extrémités. Même si on considère que **la vitesse moyenne d'urbanisation sera ralentie à 8-10 Km²/an dans ces communes, on peut assister à l'urbanisation de la majorité des terrains actuellement non artificialisés.**

❖ **Un point particulier au sujet de la reconversion des SAR au profit du développement de l'habitat**

⇒ Une attention particulière sera portée sur l'opportunité de recycler certains SAR en tenant compte de plusieurs critères :

- Potentialité :
 - Localisation dans la structure urbanisée
 - Accessibilité et connexion avec les transports en commun
 - Cadre paysager
 - Opérationnalité financière
- Historique du site :
 - Présence de pollution et impact sur la santé humaine
 - Coût de dépollution et équilibre financier
 - Présence d'infrastructures réutilisables au profit d'activités artisanales ou industrielles

❖ **Quelques remarques pour améliorer les "Mesures de gestion et de programmation" :**

⇒ Donner des informations concernant les pourcentages (les 50%, 70% se rapportent à quoi ?) A cet égard, Il faut également être attentifs **à l'échelle supra-communale ou de bassin de vie** à l'équité territoriale en relation avec au prorata du nombre des habitants et de l'évolution démographique, les besoins socio-économiques, des ressources territoriales mobilisables actuelles et d'un niveau global d'équipements et du secteur de la production.

⇒ Donner plus de précisions concernant "qui" et "comment" définit les "cœurs de villes et des villages" ? Y a-t-il une obligation pour les communes de définir ces « cœurs » ? Ce travail se fera uniquement via les Schémas de Développement Communaux et Pluri communaux ; or en l'absence d'un tel document il est difficile d'estimer si la commune suit ou non.

AM.2 Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi

Voir ci-avant sur l'opportunité d'identifier les pôles d'appui

P 62, apporter le correctif suivant « *A l' échelle régionale, la structure territoriale identifie les huit centres universitaires que sont Liège, Charleroi, Gembloux Namur, Louvain-la-Neuve, Mons, Tournai et Arlon* » et ajouter « *les centres de recherche de Gembloux, Libramont, Ath, Ciney, Verviers, Ottignies (Limelette)* »

AM.3 Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

Voir ci-avant sur l'opportunité de réagir certains SAR à vocation économique, compte tenu de leurs caractéristiques existantes, tout en limitant l'artificialisation de nouveaux terrains à cet effet

❖ Cartographie :

- ⇒ Faire ressortir au moyen d'une couleur plus claire (représentation type « aire » avec des contours flous) les **“sites propices au développement de l'activité industrielle”**. La représentation actuelle par une ligne orange foncé nuit à la lisibilité de la carte. Changer éventuellement la couleur orange en violet pour rappeler le “caractère industriel”.
- ⇒ La même remarque concernant **“la zone où favoriser la desserte ferroviaire fret”** : représenter par des aires avec les contours flous et changer la couleur pour éviter toute confusion avec la “zone portuaire à développer”, et la superposition et transparence des couches.

AM.4 Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

❖ Mesures de suivi, à ajouter :

- ⇒ Fréquentation des espaces de coworking ;
- ⇒ Chiffrer les pourcentages de travailleurs qui font du télétravail ;

AM.5 Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

Sans commentaire

DESSERVIR ET ÉQUILIBRER

DE.1 Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

- ❖ **Nous partageons l'avis que les centres commerciaux doivent être implantés dans les centres et non pas en périphérie.** Toutefois, développer des centres commerciaux de plus de 2.400 m² nécessite une analyse, en amont, de l'impact de ces centres par rapport aux villes et aux villages.
- ❖ L'augmentation de l'offre commerciale (et donc de la superficie commerciale) devrait se faire au prorata du nombre des habitants et de l'évolution démographique.

- ❖ Il nous semble également opportun de mettre cette mesure en coordination avec le Schéma de Développement Commercial et de revoir les interactions.

DE.2 Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets

Sans commentaire

DE.3 Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

- ❖ Dans les **mesures de gestion et programmation** il nous semble important d'ajouter 10% d'**espaces verts publics** et de préciser qu'il s'agit de 10% d'espaces verts publics **en plus** des espaces résiduels créés lors du tracé des voiries (Voiries 10% + 10% espaces verts « non résiduels » ou "espaces tampons"). Il s'agit donc des espaces verts utilisables pour l'embellissement ou pour l'agrément, et qui contribueront de manière directe et claire à l'amélioration du cadre de vie des habitants. A ces espaces verts publics s'ajoutent les 10% des espaces verts privés.
- ❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**
 - ⇒ La création d'une cartographie des espaces publics et du réseau formé par ces derniers ;
 - ⇒ Mettre en évidence les liens entre le réseau des espaces publics et l'accessibilité par les modes doux ;

DE.4 Soutenir les modes de transport plus durables et adaptés aux diversités territoriales

- ❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**
 - ⇒ Evolution du nombre de logements dans un rayon d'un kilomètre autour des gares ;
 - ⇒ Nombre de kilomètres parcourus en covoiturage et le pourcentage des usagers ;

DE.5 Organiser la complémentarité des modes de transport

- ❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**
 - ⇒ Evolution de l'usage des voitures partagées
 - Nombre de véhicules partagés ;
 - Nombre d'utilisateurs ;
 - ⇒ Evolution du nombre et de l'utilisation des vélos partagés ;

PRÉSERVER ET VALORISER

PV.1 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

Nous estimons que **la volonté régionale de réaménager 100ha/an, voire 130 ha/an, et d'assurer une densification dans les centres est tout à fait justifiable** par rapport aux défis environnementaux.

- ❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**
 - Nombre de bâtiments réaffectés ;
 - Nombre de logements créés dans les sites à réaménager ;
- ❖ **Lexique : Définir les "quartiers "bien" localisés"**

PV.2 Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions de l'urbanisation

- ❖ **Nous conseillons que lors de l'adoption d'un SDC, "les liaisons écologiques", "les périmètres d'intérêt paysager" et "les périmètres d'intérêt culturel historique et esthétique" soient mis à jour.**

- ⇒ Concernant **les liaisons écologiques**, la carte actuelle est très générale et s'appuie aussi sur un affinage à réaliser au niveau communal, lors de l'élaboration des Schémas de Développement Communaux. Une mise à jour progressive sera bienvenue.
- ⇒ Concernant **les périmètres d'intérêt paysager ADESA**, cette information doit être aussi évolutive.
 - Les premiers périmètres définis par ADESA datent pour certains de 1995. Depuis, le paysage a évolué et continue d'évoluer. Il nous semble donc opportun que la couche des périmètres d'intérêt paysager du Plan de Secteur (bientôt mise à jour avec les périmètres ADESA) soit considérée comme évolutive.
 - Lors de l'élaboration par les communes de leur SDC, cette couche est analysée et des modifications sont proposées en fonction de la réalité de terrain rencontrée. Donc une mise à jour progressive sera envisageable.
- ⇒ Dans les travaux d'ADESA et dans les SDC existent des recommandations concernant la mise à jour des **périmètres d'intérêt culturel historique et esthétique**. La couche du Plan de Secteur peut donc aussi être mise à jour.

- ❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**

- ⇒ Nombre d'hectares repris en zone de liaison écologique lors de l'élaboration des SDC ;
- ⇒ L'évolution de la superficie des périmètres d'intérêt paysager ;
- ⇒ L'évolution de la superficie des PICHE ;

PV.3 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources

Sans commentaire

PV.4 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et l'exposition aux nuisances anthropiques

Sans commentaire

PV.5 Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique

- ❖ **En liaison avec le tourisme vert nous conseillons d'introduire aussi quelques pôles touristiques à développer au niveau local (Durbuy, Virton, Vielsalm etc...)**

- ❖ **Mesures de suivi, à ajouter :**

⇒ Chiffrer les investissements dans la protection du patrimoine naturel, culturel ou touristique ;

❖ **Cartographie :**

⇒ Faire figurer (éventuellement dans une autre couleur) les noms des pôles touristiques majeurs ;

⇒ Pour une meilleure lisibilité, le nom de tous les pôles extérieurs ou intérieurs du territoire wallon (représentés par un symbole) devront être indiqués ;

REMARQUES COMPLÉMENTAIRES ET TRANSVERSALES

CONCEPTION GLOBALE DU DOCUMENT

Le document est conçu et structuré selon un principe hiérarchique répondant à quatre objectifs stratégiques clairs, s'appuyant sur une vision du territoire. En effet, les principes de mise en œuvre, dans leur dimension territoriale, et ensuite les mesures de gestion et de programmation sont, quant à elles, plus complexes à appréhender. Ainsi, pour bon nombre, elles relèvent principalement de mesures visant l'habitat et des modes d'urbanisation et lien avec les enjeux de mobilité. Celles-ci sont disséminées et relèvent d'avantage d'un catalogue d'actions (certes intéressantes) qui trouveront à être mises en œuvre à l'échelle micro (communale et supra-communale et/ou de bassin de vie).

Par contre, le document ne donne que peu d'indications sur la structure territoriale « régionale » et ses principes de mise en œuvre dès lors qu'il s'agit d'enjeux et défis relevant de cette échelle spatiale, comme par exemple :

- la cartographie des **grands** équipements d'enseignement supérieur et de la recherche, de la santé, de la justice, des sports,... dont l'accroche spatiale ne relève pas spécifiquement ou uniquement des territoires, mais bonne dessert en réponse avec l'égalité des territoires
- les bassins industriels et leur articulation avec la valorisation des ressources naturelles endogènes et corollairement, les grands réseaux de communication, voire les grandes infrastructures, notamment en matière d'approvisionnement d'énergie.

En l'état, la lecture du projet du SDT, s'avère être complexe dès lors qu'il est envisagé sa « manipulation » ultérieure, notamment pour l'élaboration des documents d'urbanisme aux échelles subsidiaires.

Ainsi, sa conception thématique paraît a priori, plus abordable (sous réserve des remarques formulées ci-avant), elle présente néanmoins la faiblesse d'une approche sommative et ne constitue pas dès lors un projet intégratif modelé par les nécessaires arbitrages. Auquel cas, un tel croisement révélerait l'intérêt d'un niveau de pôles intermédiaires (ci-avant désignés comme pôle d'appui) polarisant notamment les aires de développement, toutefois différenciées selon leurs spécificités et opportunités. Pour ce faire, **l'enrichissement de la cartographie** de la mesure « SS3 : Principes de mise en œuvre et structure territoriale » permettrait, pour la CUB, de révéler la structure spatiale régionale, ancrée dans l'espace transfrontalier, tout en déclinant les sous-territoires régionaux.

CARTOGRAPHIE

- ❖ Selon leurs échelles respectives, présenter un même fond pour toutes les cartes
- ❖ Reporter systématiquement en fond les éléments structurels conditionnant les grandes dynamiques territoriales et un compartimentage de l'espace, à savoir les grands réseaux de communication à savoir les autoroutes et grand-routes de première importance) ainsi que les voies fluviales.

MESURES DE GESTION ET DE PROGRAMMATION ET MESURES DE SUIVI

Bon nombre de mesures relèvent d'autres politiques, certes ayant un impact territorial. Néanmoins, certaines ne peuvent être vérifiées par la voie des outils d'aménagement. Dès lors qu'il s'agit d'indicateurs quantitatifs, La CUB suggère de recourir principalement à des indicateurs spatiaux (Nbre d'unités, longueur, surface et ratios...).

LEXIQUE

De nombreuses définitions font appel à des sources externes. Toutefois l'absence de clarification des sources pourrait être sujette à interprétation à moyen et long terme, d'autant qu'il apparaît que certaines de celles-ci relèvent de mesures législatives.