

# Les plans stratégiques des régions frontalières, source d'inspiration en cas de révision du SDER

## *Strategic Border Region Plans, Source of Inspiration in the Event of Revision of the SDER*

J.-M. Lambotte<sup>1</sup>

*Divers enseignements peuvent être tirés de l'Expertise de la CPDT consacrée à la comparaison du SDER avec les documents de planification stratégique régionaux/provinciaux/nationaux en matière de développement territorial des contrées avoisinantes. Sur plusieurs thématiques (l'eau, les aéroports, le tourisme...), le SDER apparaît aussi précis et exhaustif, voire davantage que la plupart des documents des territoires limitrophes. En cas d'une future révision du SDER, la Région wallonne aurait cependant avantage à s'inspirer de ces plans et schémas frontaliers pour quelques thèmes de grande importance tels que la maîtrise de l'étalement urbain et de la dépendance à la voiture qui en découle, la localisation du commerce ou les réseaux écologiques.*

*Various lessons can be learnt from the CPDT Appraisal devoted to the comparison of the RSDS and the regional/provincial/national strategic planning documents with regard to the territorial development of the neighbouring regions. On several themes (water, airports, tourism...), the RSDS appears as precise and exhaustive, even more so, than the majority of the documents of the bordering territories. In the event of a future revision of the RSDS, it would however be worth the Walloon Region's while to draw inspiration from these frontier plans and schemes for some themes of great importance such as the control or re-urbanisation and the ensuing dependence on the car, the localisation of trade or the ecological networks.*

**Mots-clés :** planification stratégique, frontière, SDER, dépendance à la voiture, réseau écologique, pôle de compétitivité

*Key words :* Strategic Planning, Border, SDER, Car Dependency, Ecological Network, Pole of Competitiveness

<sup>1</sup> Jean-Marc Lambotte est chercheur CPDT à l'Université de Liège – LEPUR, Chemin des Chevreuils, 1 - B52/3, 4000 Liège. [jm.lambotte@ulg.ac.be](mailto:jm.lambotte@ulg.ac.be)

## Introduction

Le Gouvernement wallon a confié à la CPDT une mission d'expertise portant sur l'analyse des plans stratégiques d'aménagement et de développement territorial des régions frontalières à la Wallonie. Son objectif est de mettre en évidence les convergences et divergences des différents plans par rapport au SDER wallon, dans l'optique d'une éventuelle révision de ce dernier. Par la même occasion, ce travail de *benchmarking* fournit des orientations potentielles en vue de prochaines réformes de certains outils de la politique wallonne d'aménagement et de développement territorial.

Pour chaque thématique abordée par le SDER, il a été procédé à une analyse des intentions émises par les plans suivants<sup>2</sup> :

- le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* (RSV) de la Région flamande ;
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région du Nord - Pas-de-Calais ;
- le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne ;
- le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) du Grand-Duché du Luxembourg ;
- le *Landesentwicklungsplan* du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (LEP NRW) ;
- le *Landesentwicklungsprogramm III* du Land de Rhénanie-Palatinat (LEP III RLP) ;
- le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* (POL 2006) de la Province du Limbourg aux Pays-Bas.

Lorsque l'analyse le nécessitait, certains documents complémentaires aux schémas stratégiques transversaux des régions frontalières ont été consultés. Notre intérêt s'est également tourné vers des documents de même nature mais à un échelon spatial inférieur (le Plan régional d'Aix-la-Chapelle) ou supérieur (*Nota Ruimte* aux Pays-Bas). Nous avons aussi analysé quelques documents stratégiques sectoriels, à l'image du Concept intégré des transports et du développement spatial du Grand-Duché de Luxembourg (*Integratives Verkehers-*

*und Landesentwicklungskonzept – IVL*).

Lors de l'analyse de ces documents, pour mieux en comprendre la portée, il doit être tenu compte de la distribution des compétences entre les différents niveaux de pouvoir et de la place de ces plans dans l'architecture des documents de planification territoriale de chacun des territoires étudiés. Dans le cadre du présent article, nous avons décidé de laisser la description de ce contexte de côté. Ce choix permet de centrer le propos de cet article sur les principaux apports dont pourrait bénéficier une prochaine version du SDER en s'inspirant des documents de même type dans les pays/régions/province voisins.

## Premiers enseignements généraux

Pour quelques thèmes, les intentions retenues dans le SDER apparaissent aussi précises et complètes que celles développées dans l'ensemble des autres plans. C'est ainsi le cas des thématiques de l'eau, des aéroports, du tourisme, du patrimoine bâti et de la gestion des ressources du sous-sol. A l'opposé, il existe divers thèmes pour lesquels, en cas de révision du SDER, la Région wallonne aurait intérêt à s'inspirer des orientations retenues dans l'un ou l'autre plan stratégique adopté par ses voisins (LAMBOTTE J.-M. *et al.*, 2007). Cet article, se focalisera sur un nombre limité de thématiques où cet apport semble le plus significatif.

Comme signalé à l'occasion d'une précédente recherche sur le sujet (Projet SOS), on peut regretter « *le caractère souvent jugé peu contraignant de ces plans : ils sont indicatifs, les objectifs chiffrés sont rares et rarement accompagnés d'un calendrier. Les possibilités d'interprétation sont également souvent multiples* » (CPDT, 1999, p. 95).

A l'image du SDER, la majorité des plans stratégiques étudiés n'ont fixé aucun objectif quantitatif à proprement parler. Toutefois, trois plans évoquent une série

---

<sup>2</sup> Etant donné l'absence de SRADT en Picardie (en cours d'élaboration à l'époque où cette étude a été réalisée) et en Lorraine, ces deux régions n'ont pas été intégrées à l'analyse.

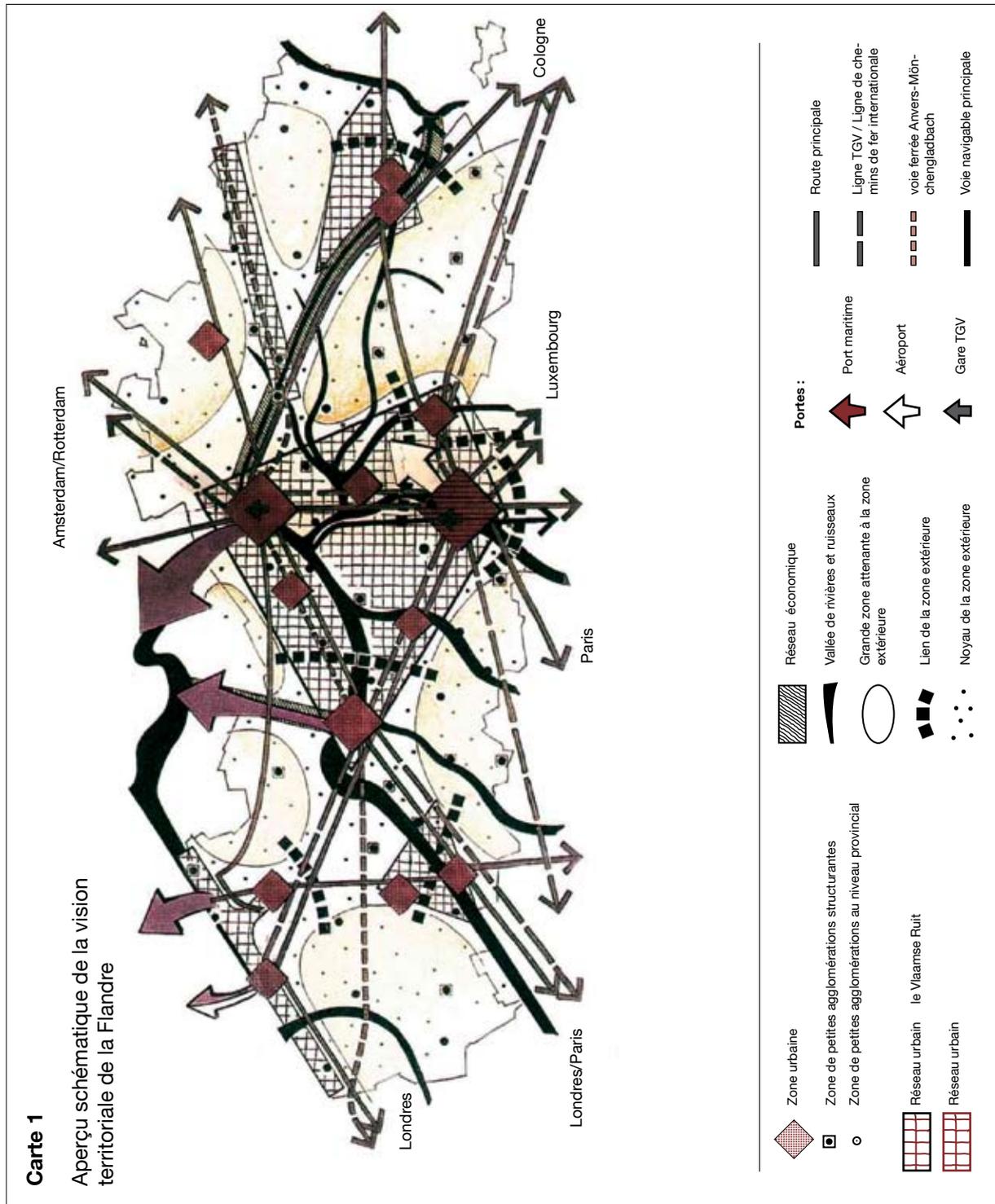


Schéma de la vision spatiale pour la Flandre proposé par le RSV

d'objectifs quantitatifs : il s'agit des plans flamand, bruxellois et luxembourgeois. Ces objectifs chiffrés concernent l'affectation du sol (dans le cas flamand), la densité des logements et des emplois ventilée selon une logique urbain/rural (en Flandre et au Luxembourg) ainsi que les comportements de mobilité. Dans ce dernier domaine, les plans bruxellois et luxembourgeois fixent des objectifs en termes de choix modal ; objectifs qui engendrent une série de conséquences quant aux choix de localisation pour diverses fonctions et donc de densité, mixité...

### Absence de schémas correspondant au projet de structure spatiale du SDER

Toutes les régions étudiées ne disposent pas d'un schéma cartographique synthétisant le projet de structure spatiale, à l'instar du SDER. Seules les Régions flamande et de Champagne-Ardenne disposent dans leur plan stratégique d'un schéma reprenant à la fois :

- des polarités de niveaux hiérarchiques divers ;
- des axes liés à une stratégie de développement économique ;
- des ensembles territoriaux constituant des réseaux urbains.

Le plan de développement du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie propose également une carte comportant des éléments assez similaires. Dans les documents limbourgeois, luxembourgeois, du Nord-Pas-de-Calais et de Rhénanie-Palatinat, plusieurs cartes sont nécessaires pour regrouper les divers éléments composant de tels schémas. De toutes les cartes analysées, seul le schéma de la vision spatiale pour la Flandre proposé par le RSV possède la richesse du projet de structure spatiale du SDER.

En outre, les axes de développement présentés dans ces schémas ont des statuts très divers au sein des documents étudiés. Ils sont généralement assimilés à de simples infrastructures de transport (le plus souvent autoroutières) et, au mieux, à des axes le long desquels se concentre une grande partie du développement économique. Même dans ce cas, il s'agit bien plus d'un constat de tendances en cours que d'une stratégie volontariste. Par ailleurs, de la confusion existante entre axe autoroutier et axe de développement, risquent d'apparaître des conflits entre une stratégie visant à

soutenir le développement de ces axes et celle cherchant à limiter la périurbanisation, renforcer les centres urbains et maîtriser la demande de déplacements. Il est dommageable que les objectifs de compacité et de mobilité durable soient écartés au profit de l'argument de l'inscription dans un eurocorridor ; concept qu'il est donc sans doute nécessaire de repreciser.

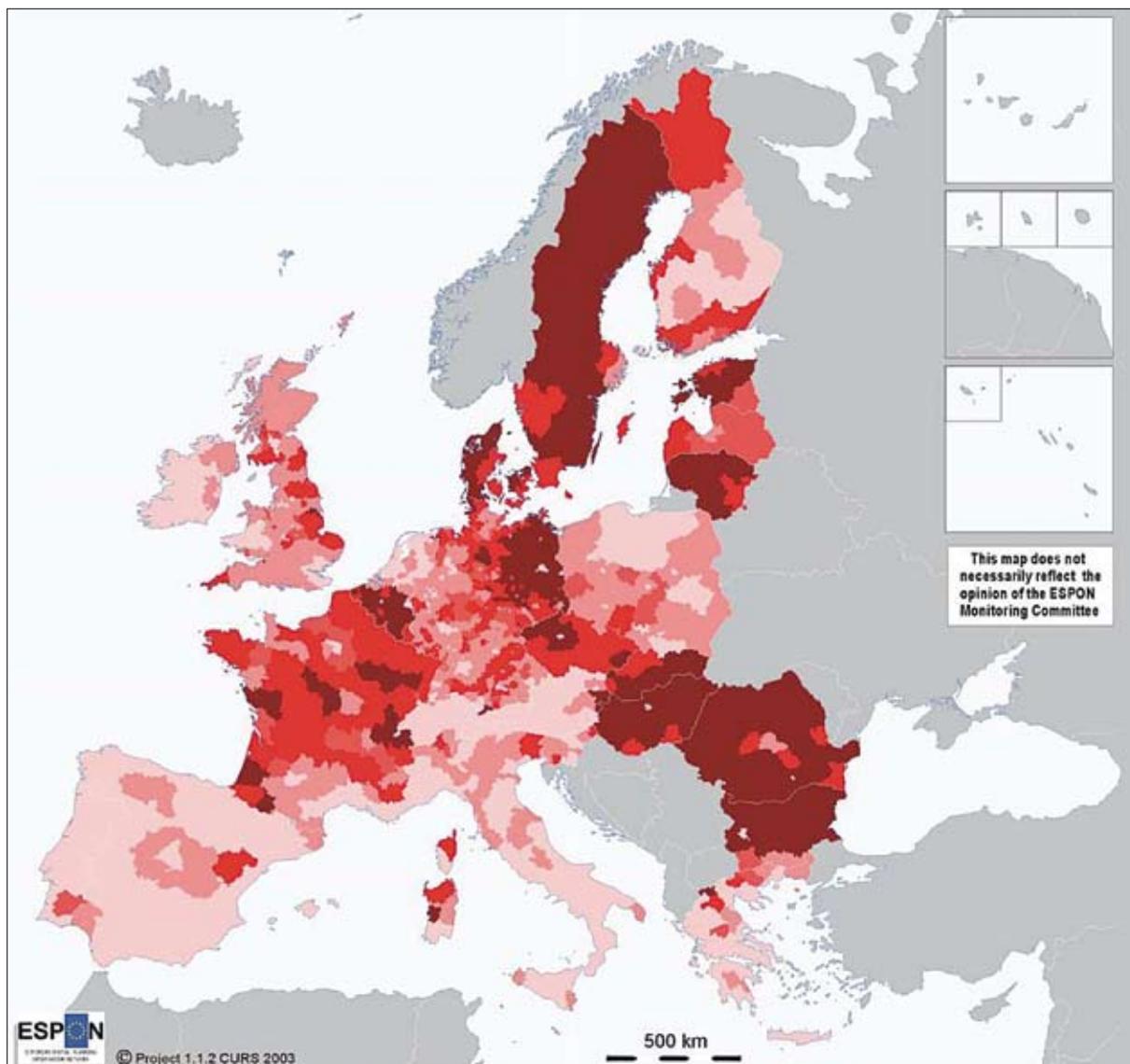
### Concentration décentralisée, limitation de l'étalement urbain et maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire

Plutôt que de parler d'une structure hiérarchisée de pôles comme l'évoque le SDER, nous utilisons ici le concept de concentration décentralisée présent dans les théories sur la ville compacte - ville durable ainsi que dans de nombreux plans des régions voisines. Cette logique de concentration décentralisée des différentes fonctions urbaines est à mettre en relation avec la logique du polycentrisme défendue notamment par le SDEC (Schéma de développement de l'espace communautaire – Commission européenne, 1999) au niveau européen.

Absent des deux SRADT français et du PRD bruxellois, ce concept est employé dans les cinq autres plans en vue de lutter contre la périurbanisation et de maîtriser la demande de mobilité. Le schéma le plus strict est sans doute celui du Limbourg néerlandais car il contient une carte (Carte 1 Perspectives) qui précise les principales affectations du sol de l'ensemble de la province et délimite donc les espaces dévolus à l'urbanisation. Ce faisant, il réserve aux seules huit principales villes de la Province la possibilité d'accueillir l'essentiel de la nouvelle urbanisation (LAMBOTTE J.-M. et ROUCHET H., 2008, pp. 35-42).

Comme dans le POL 2006, les documents flamand et de Rhénanie du Nord précisent qu'un pôle urbain ne doit pas être envisagé dans ses limites administratives, mais plutôt dans des limites souvent plus restreintes se basant sur la morphologie du bâti, à l'image de la notion wallonne de noyau d'habitat. Une telle précision n'apparaît pas dans le SDER.

Ces schémas appliquent également le principe de concentration décentralisée en milieu rural en privilé-



**Artificial surfaces (km<sup>2</sup>) per 1000 inhabitants in NUTS3 regions**

0,48 - 1,33	(228 NUTS3 regions)
0,36 - 0,47	(228)
0,33 - 0,35	(75)
0,25 - 0,32	(380)
0 - 0,24	(380)

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Artificial surfaces:  
Origin of data: EEA, Corine Land Cover 90

Population:  
Origin of data: EU15 and CC's: Eurostat  
Norways and Switzerland: National  
Statistical Offices  
Time reference: 1999

Source: ESPON Data Base

The average amount of artificial surfaces per 1000 inhabitants in EU23+3 is 0,34 km<sup>2</sup> / 1000 inhabitants (no land cover data on Cyprus, Malta and Norway).

*La Wallonie, voire la Belgique dans son ensemble, est, du point de vue de la consommation de l'espace par l'urbanisation, très peu parcimonieuse.*

giant la densification et l'agglomération des nouvelles constructions au sein ou au pourtour immédiat des villages principaux. Ainsi, il convient d'endiguer la dispersion de l'urbanisation dans les petits villages et hameaux ne disposant généralement pas (plus) d'un équipement de base (école primaire, commerce de proximité...).

Le RSV flamand contient plusieurs objectifs quantitatifs se rapportant à cette lutte contre l'étalement urbain. Il prévoit de concentrer au minimum 60 % des nouveaux logements dans les espaces urbains et l'essentiel des 40 % restants au cœur des principales localités de l'espace ouvert (c'est-à-dire l'espace périurbain et rural). Le RSV propose aussi des normes minimales en matière de densité des lotissements, normes différenciées selon qu'ils prennent place dans un espace urbain (moyenne de 300-400 m<sup>2</sup> par parcelle) ou au sein de l'espace ouvert (moyenne de 500-600 m<sup>2</sup> par parcelle). On peut s'interroger sur le silence du SDER par rapport à de telles normes ou mesures objectives de densité d'habitat quand on sait que la superficie moyenne des parcelles utilisées pour de nouveaux logements unifamiliaux en Région wallonne avoisinait encore il y a peu les 1 000 – 1 200 m<sup>2</sup> (soit une densité brute proche de 7 – 8 logements à l'hectare).

Une carte extraite du rapport final du thème 1.1.2 (*Urban-rural relations in Europe*) de l'ORATE-ESPON semble d'ailleurs démontrer que la Wallonie, voire la Belgique dans son ensemble, est, du point de vue de la consommation de l'espace par l'urbanisation, très peu parcimonieuse (ESPON, 2005, pp. 32-33). A l'exception de la Flandre, disposant elle aussi d'une urbanisation fortement consommatrice d'espace, les autres régions voisines semblent beaucoup plus parcimonieuses. La différence est considérable par rapport aux Néerlandais, forte vis-à-vis des Allemands, mais aussi significative vis-à-vis des Français et des Luxembourgeois.

En même temps que ce souci d'une relative densité de l'urbanisation, plusieurs des plans analysés accordent aussi leur attention à la qualité du cadre de vie. En cas de révision du SDER, faire passer l'idée qu'une forte densité est compatible avec une haute qualité de vie pourrait s'avérer d'une grande utilité.

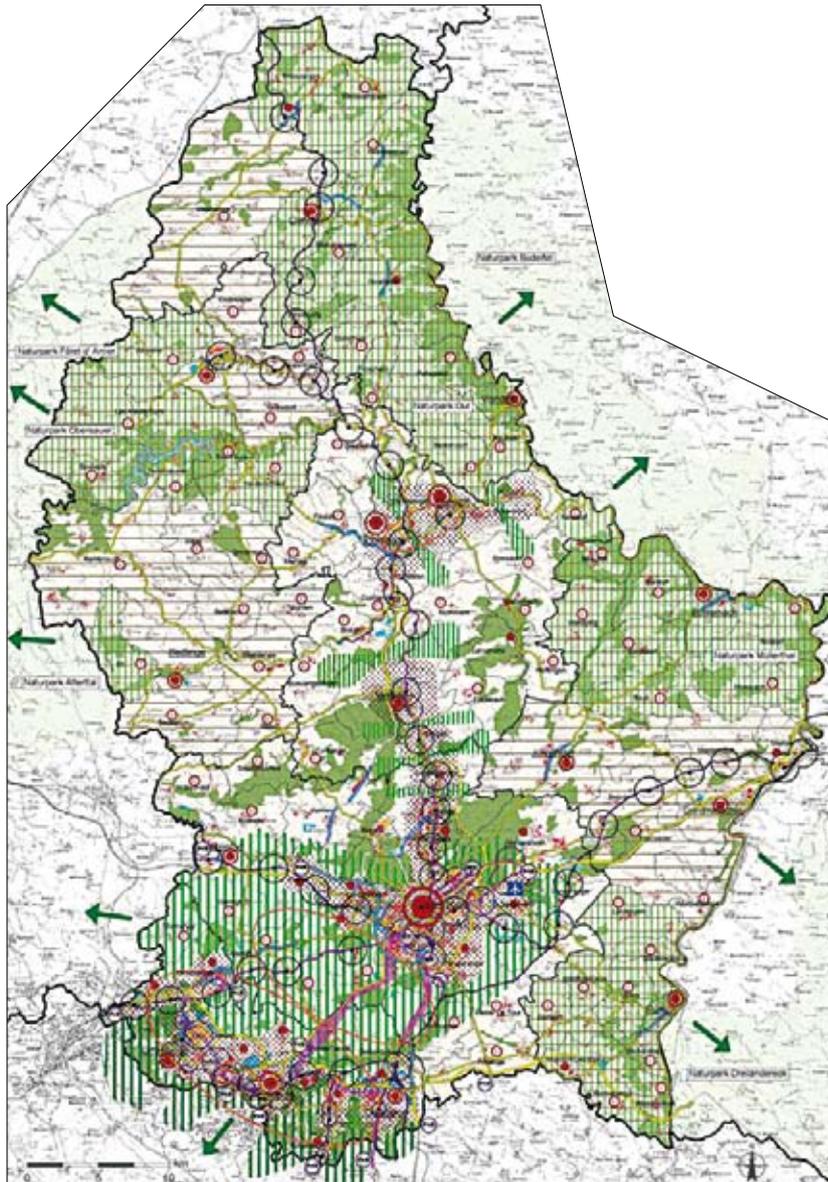
A propos de la lutte contre la pression foncière, les plans du Grand-Duché et de Rhénanie du Nord émettent également des intentions afin de contrer la rétention fon-

cière. Il s'agit d'assurer une meilleure correspondance entre l'offre potentielle prévue aux plans d'affectation et l'offre effective. Pour ce faire, le plan luxembourgeois envisage une réforme de la fiscalité immobilière visant à inciter à la mise à disposition des terrains constructibles. Lorsque l'on veut éviter la dispersion de l'urbanisation à travers la campagne et concentrer celle-ci au sein des pôles urbains et des villages principaux, une telle politique paraît indispensable afin de limiter la hausse du prix des terrains.

Parvenir à construire avec plus de parcimonie, à l'image des régions voisines à la Wallonie, paraît fondamental au vu des objectifs multiples qui sont associés à cette mesure dans tous les plans analysés y compris le SDER. On peut citer par exemple l'objectif de garantir de l'espace suffisant et non morcelé pour la nature, la forêt, l'agriculture, celui de favoriser un usage maximal des transports en commun et des modes doux ou encore celui de maîtriser les coûts collectifs liés aux infrastructures publiques.

En voulant limiter l'étalement urbain, les plans des régions frontalières visent surtout à maîtriser la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. Cette logique de lutte contre la dépendance à l'automobile via la maîtrise des formes d'urbanisation constitue un fil rouge traversant l'ensemble de ces documents, à l'exception des deux plans français. Lorsque les plans des régions voisines évoquent la densification, la mixité des fonctions, la concentration des nouveaux développements de l'urbanisation autour des pôles urbains et des villages principaux, la stratégie de localisation des activités économiques ou le renouvellement urbain, l'une des principales finalités sous-jacentes est de limiter la demande de mobilité. Ces intentions sont en effet régulièrement justifiées par le fait qu'elles permettent de favoriser l'usage des transports en commun, d'améliorer leur rentabilité, d'accroître les possibilités de se déplacer à pied et à vélo au détriment de l'usage de la voiture.

La politique la plus élaborée en matière de maîtrise de la mobilité par l'aménagement du territoire est celle du Grand-Duché au travers du document complémentaire au PDAT qu'est le Concept Intégré des Transports et du Développement spatial (IVL). S'appuyant sur l'objectif fixé dans le PDAT de porter la part des transports en commun de 12 à 25 % à l'horizon 2020, l'IVL préconise



**Légende**

**Centres de développement spatial**

-  Centre d'ordre supérieur
-  Centre d'ordre moyen
-  Centre régional
-  Lieu central supplémentaire dans un scénario de l'habitant
-  Développement spécifique

**Zones de développement**

-  Zone de développement urbain avec espaces libres intégrés
-  Développement régional spécifique

**Zones à aménager PAG et PAP**

-  Zone résidentielle
-  Zone industrielle
-  Zone mixte
-  Autres zones

**Circulation individuelle**

-  Autoroute/voie rapide existante
-  Route nationale existante
-  Tracé de route en construction ou nouvellement exploité
-  Mesures de délestage des voies de passages locales ou corridors, destinées à renforcer des tronçons critiques (sous réserve de l'exécution d'un UVP et de la fixation précise du tracé)

**Circulation publique**

-  Voie ferroviaire existante
-  Tracé ferroviaire à l'état de planification avancé
-  Extension planifiée à un stade avancé
-  Corridor pour mesures de circulation ferroviaire (sous réserve de l'exécution d'un UVP et de la fixation précise du tracé)
-  Construction de places de parking P+R
-  Construction d'une gare de correspondance

**Gares**

-  Existante avec rayon de 1000 m
-  Nouvelle gare planifiée avec rayon de 1000 m
-  Nouvelle gare planifiée train-tram avec rayon de 500 m

**Zones vertes**

-  Ceinture verte
-  Césure verte
-  Niveau Dogger
-  Parcs naturels du Luxembourg (existants et planifiés)
-  Parcs naturels des pays voisins (existants et planifiés)
-  Espaces FFH, zones de protection des oiseaux et réserve naturelle
-  Maillage vert transfrontalier

**Autres**

-  Maillage vert transfrontalier

Concept intégré des transports et du développement spatial du Grand-Duché de Luxembourg

d'urbaniser préférentiellement les lieux offrant une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture (notamment les abords des gares) et de limiter la consommation d'espace dans un grand nombre de communes rurales.

De plus, dans l'IVL, des normes de densité sont aussi proposées pour les quartiers résidentiels, étant donné que l'objectif de parvenir à une forte proportion d'utilisation des transports publics est incompatible avec le développement d'une urbanisation dédensifiée. A nouveau, ces normes dépassent largement les moyennes constatées en Région wallonne, y compris celles proposées pour le milieu rural (12 logements/ha).

## Stratégie de localisation des commerces

Si la plupart des plans étudiés évoquent le commerce, leurs intentions à ce sujet sont peu explicites. Ils ne proposent ainsi généralement aucune stratégie élaborée concernant la localisation des nouveaux équipements commerciaux. On peut regretter la faible attention accordée à ce thème au vu de l'importance des enjeux sous-jacents en termes de vitalité urbaine, de mobilité et de relations transfrontalières.

Toutefois, les documents de cinq territoires (Région de Bruxelles-Capitale, Région flamande, Province du Limbourg néerlandais, Grand-Duché et Land de Rhénanie-Palatinat) exposent certaines intentions relatives à cette stratégie. Dans ce domaine, le PRD bruxellois présente surtout une stratégie de redynamisation des noyaux commerciaux en déclin. Les quatre autres plans insistent sur la nécessité de maintenir ou de recréer une infrastructure d'approvisionnement de produits de première nécessité dans l'ensemble des localités rurales et des quartiers. Il s'agit d'assurer une offre en commerces de proximité garantissant une bonne accessibilité par les modes non motorisés à un maximum de population pour les achats courants. Ces plans insistent également sur la nécessaire mixité entre logements et commerces sans toutefois préconiser explicitement la construction d'appartements au dessus des nouvelles moyennes surfaces commerciales.

Les mêmes quatre plans proposent également une logique de dimensionnement maximal des équipements commerciaux selon la position de la localité dans la hiérarchie des pôles urbains. Ce sujet, tenu sous silence

dans le SDER, est le plus explicité dans le document néerlandais. Ce dernier est aussi le seul à distinguer les logiques de localisation préférentielle à retenir pour les deux grands types de commerces liés aux achats semi-courants :

- les commerces de biens non pondéreux liés essentiellement à l'équipement de la personne (vêtements, chaussures, parfums, livres, CD...);
- les commerces de biens pondéreux liés essentiellement à l'équipement de la maison (meubles, gros-électroménager, bricolage, jardinage, matériaux de construction...) et à l'automobile (stations essence, concessionnaires automobiles).

Comme le préconise la Province du Limbourg, les commerces de biens non pondéreux doivent être maintenus dans les centres-villes et les centres commerçants secondaires traditionnels offrant une bonne accessibilité en transport en commun.

Pour les commerces de biens pondéreux, les quatre plans acceptent leur localisation en des sites plus périphériques. Toutefois, à l'image du plan flamand, leur développement ne doit plus prendre la forme de rubans commerciaux mais se concentrer sur des zones spécifiques dévolues aux grandes surfaces commerciales.

Les intentions du SDER à ce sujet mériteraient sans doute d'être précisées à la lumière de ces stratégies, en particulier celles issues de pays où, depuis longtemps, c'est la politique d'aménagement du territoire qui oriente la localisation des commerces. Au contraire, en Belgique et en France, les implantations commerciales ont essentiellement été régies dans le cadre d'une législation organisant un système d'autorisations basé sur une argumentation de nature socio-économique. L'adoption récente, au niveau européen, d'une directive sur la libéralisation des services empêche désormais de baser les choix quant à la délivrance des permis pour l'ouverture de commerces sur des arguments évoquant la concurrence. Cette évolution et la prochaine régionalisation de la loi sur le permis socio-économique offrent à la Région wallonne l'opportunité de se rapprocher du modèle néerlandais ou allemand dont on peut souligner les bénéfiques en termes de vitalité urbaine et de mobilité.

Par contre, aucun plan n'évoque une volonté de coordonner cette problématique des implantations commerciales dans un cadre transrégional. Le développement

de l'armature commerciale au cours de ces 30 dernières années montre pourtant à quel point de grands projets répondent à une stratégie de captation de revenus des populations vivant par delà la frontière ou à une volonté de contre-attaquer face à une évasion de ce pouvoir d'achat.

### Stratégie de localisation des activités économiques

En matière de localisation des activités économiques, les trois plans stratégiques des régions frontalières évoquant ce sujet de façon explicite (Flandre, Limbourg et Luxembourg) encouragent leur regroupement au niveau des pôles urbains. La localisation d'activités économiques en milieu rural est également envisageable, à condition de limiter leur implantation dans des parcs au voisinage des villages principaux et d'autoriser uniquement l'établissement d'entreprises présentant un intérêt au niveau local. Il s'agit, à travers cette logique de préserver le territoire rural d'une urbanisation trop intense. Le plan flamand souhaite ainsi que 80 à 85 % des nouveaux terrains consommés se situent au sein des nœuds économiques (*economische knooppunten*).

Tous les plans traitant ce sujet accordent également une grande importance à l'accessibilité en transport en commun des zones d'activités. Plus précisément, les documents bruxellois, flamand et luxembourgeois évoquent la logique de la politique ABC néerlandaise visant à mettre en adéquation le profil de mobilité des entreprises avec le profil d'accessibilité des lieux. Par exemple, les bureaux sont tenus de se localiser aux abords des grandes gares et autres lieux offrant une bonne desserte en transport en commun. Ils s'inscrivent donc dans la lignée du SDER, ce dernier évoquant toutefois ce principe de façon peu précise. Cette logique mériterait donc d'être reprécisée en cas de révision du SDER. Toutefois, le manque de fermeté apparaissant en la matière dans les plans des régions voisines montre qu'il n'est pas évident de mettre une telle politique en œuvre ; les lieux disposant d'une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture étant très limités spatialement et généralement urbanisés en grande partie. De plus, les rares disponibilités foncières susceptibles d'accueillir des activités économiques entraînent, au vu de leur localisation, la nécessité de gérer des conflits complexes liés à la proximité entre lieu de résidence et lieu d'activité. Le

PRD bruxellois est l'unique plan à évoquer, brièvement, la gestion de la présence d'activités économiques dans un voisinage résidentiel.

### Politique des pôles de compétitivité, de la recherche et de l'innovation

#### Quelle dimension territoriale à la politique d'innovation ?

La plupart des plans étudiés passent sous silence la dimension spatiale de la stratégie que nécessite l'inscription des territoires dans la société de la connaissance. Si le SDER était en avance sur son temps en évoquant l'objectif de « Miser sur la recherche et l'innovation », l'adoption de la Stratégie de Lisbonne par le Conseil européen de mars 2000 semble avoir changé la donne. Les différents pays et régions ont intégré cette logique visant à favoriser la recherche et l'innovation via notamment la mise en réseau des divers acteurs de cette innovation présents sur le territoire. Cette évolution a débouché en Wallonie sur la création des pôles de compétitivité dans le cadre du Plan Marshall. Si ce sujet se rapporte essentiellement à la politique économique, il présente toutefois une dimension territoriale qui impose d'en tenir compte lorsque, désormais, une région envisage sa stratégie de développement du territoire. Ainsi, les deux plans le plus récents (le POL 2006 et le SRADT Nord – Pas-de-Calais) évoquent de façon explicite les dimensions spatiales de leur stratégie en vue de se convertir à une économie de la connaissance. Le POL 2006 souligne par ailleurs l'ambition de la Province du Limbourg de « *stimuler la coopération transfrontalière entre les universités, les instituts de recherche et les entreprises de la Province du Limbourg néerlandais et des régions voisines* ».

Dans ce domaine, la Région wallonne a tout à gagner en s'inspirant des réussites et échecs éventuels de ses voisins et en établissant des relations transfrontalières dans les domaines où cela se justifie. C'est pourquoi nous avons tenté de mettre en évidence les liens possibles entre les cinq pôles de compétitivité wallons et ceux des régions voisines. Pour ce faire, nous avons eu recours à d'autres documents que les huit plans analysés au départ tels que le plan flamand *Vlaanderen in actie* (l'équivalent du Plan Marshall wallon) ou les sites internet consacrés aux pôles de compétitivité français et aux *Kompetenznetze* allemands.

## Liens entre les pôles de compétitivité wallons et ceux des territoires voisins

Nous avons pu cerner de nombreux liens potentiels à tisser entre les pôles de compétitivité wallons et ceux des régions voisines.

Le pôle wallon des sciences du vivant est le pôle qui a le plus d'homologues dans les régions voisines. Le Nord – Pas-de-Calais, Bruxelles, le Limbourg néerlandais et la région d'Aix-la-Chapelle sont des territoires qui ont retenu ce domaine comme pôle de compétitivité. Si la Flandre n'a pas repris le secteur des biotechnologies parmi ses dix *Competentiepolen*, le document *Vlaanderen in actie* évoque le centre de recherche stratégique VIB (*Vlaams Instituut voor Biotechnologie*).

Un second pôle de compétitivité ayant de nombreux homologues dans les régions voisines est le pôle agroalimentaire. Ce secteur a été retenu dans le choix des pôles des territoires suivants : la Flandre, le Limbourg néerlandais, le Nord – Pas-de-Calais et surtout les Régions de Picardie et de Champagne-Ardenne (via leur pôle à vocation mondiale Industries et agro-ressources).

Le pôle transport – logistique wallon peut sans doute aussi profiter de multiples collaborations avec des pôles de compétitivité des régions voisines axés sur ce secteur. En effet, la Flandre a retenu parmi ses *Competentiepolen* le *Vlaams Instituut voor de Logistiek*. Dans le Nord – Pas-de-Calais, le pôle à vocation mondiale *I-Trans* axé sur le secteur ferroviaire a été sélectionné grâce à la concentration dans la région de Valenciennes de deux grands constructeurs de matériel ferroviaire adapté à la grande vitesse, Alstom et Bombardier. Parmi les cinq pôles d'envergure nationale retenus pour la Région Nord – Pas-de-Calais figure en outre le pôle Distributique. Ce dernier, centré sur Roubaix, regroupe la vente par correspondance et la grande distribution.

Le pôle consacré à l'ingénierie mécanique peut aussi développer des liens avec des pôles de régions voisines centrés sur des domaines en partie similaires. Ainsi, sont concernées la Flandre avec son pôle *Flanders' Mechatronics* et la région d'Aix-la-Chapelle avec son réseau de compétence PROTECA actifs dans les techniques de production (prototypage, modélisation...). Le pôle wallon ingénierie mécanique pourrait également nouer des collaborations par delà la frontière française avec

le pôle *I-Trans* (Alstom étant par exemple présent des deux côtés de la frontière). Notons qu'Alstom Charleroi produit une partie des composantes électroniques de nombreux trains à grande vitesse.

Le pôle aéronautique et aérospatial semble celui qui se prête le moins à des collaborations avec les régions voisines. Aucune des régions qui entourent la Wallonie n'a sélectionné ce secteur comme pôle de sa politique d'innovation. On pourrait toutefois imaginer créer des liens entre une partie de ce pôle aérospatial et celui retenu par la Région flamande dans le domaine des Systèmes d'Informations Géographiques (*Incubatiepunt Geo-Informatie*). Des liens avec la région d'Aix-la-Chapelle pourraient aussi être tissés vis-à-vis du réseau de compétence *PhotonAix e.V. – Competence Network for Optical Technologies and Systems in Aachen*. Ce dernier pôle est actif dans l'optique et les lasers.

## Plates-formes logistiques

Cette thématique est abordée dans tous les plans analysés. Une grande importance lui est d'ailleurs généralement accordée. Quasi tous les plans font le constat du bon positionnement de leur région par rapport aux zones principales de concentration de la population et du pouvoir d'achat en Europe et vis-à-vis des grands ports maritimes, en particulier ceux de Rotterdam et d'Anvers. De tels constats régulièrement évoqués pour la Wallonie, en ce compris dans le SDER, sont donc à fortement relativiser. On peut en déduire que la concurrence est rude pour accueillir les centres de distribution des grandes multinationales.

Un des points sur lequel insistent certains plans et qui ne figure pas dans le SDER porte sur la nécessité d'orienter ce secteur de la logistique vers des activités à haute valeur ajoutée. Une telle orientation est utile quand on sait combien ce secteur peut être facilement consommateur d'espace et générer un nombre très limité d'emplois s'il ne s'agit que d'effectuer du stockage de produits en vrac non associé à une autre manipulation.

Dans plusieurs plans étudiés, des réflexions ont lieu sur le nombre optimal de plates-formes tenant compte d'un objectif de massification des flux afin de rendre le rail et la voie d'eau concurrentiels par rapport à la route. D'autres réflexions portent sur la localisation optimale

des plates-formes tenant compte d'un souci de multimodalité et de proximité, voire de liaison directe, avec les grandes voies de communication à l'échelle européenne (les canaux à grand gabarit et les corridors ferroviaires de fret).

De plus, les régions qui disposent de ports maritimes (la Flandre et le Nord – Pas-de-Calais) affichent leur volonté d'élargir l'hinterland de ces derniers et de renforcer les liens, qu'ils soient fluviaux ou ferroviaires, entre port et hinterland. Ce souhait peut être illustré par les projets du canal à grand gabarit Seine-Nord en France, de corridors ferroviaires *Ijzeren Rijn* depuis Anvers et Zeebrugge et Magistrale Eco-fret depuis les ports de Calais et Dunkerque. De ce point de vue, la Wallonie a intérêt à renforcer les liens avec ces divers ports maritimes afin de capter une partie de la forte croissance des trafics qui y est attendue ces prochaines années.

## Stationnement et gestion de l'espace public

De manière explicite à Bruxelles et de manière plus imprécise pour les documents allemands, flamand et luxembourgeois, les plans proposent des orientations au sujet du stationnement sur le lieu de travail. Ils suggèrent de limiter dans le cadre des permis de bâtir le nombre de places de stationnement liées à la construction d'immeubles abritant des activités économiques, en particulier quand ceux-ci se situent dans des lieux offrant une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture. Le PRD bruxellois est le plan le plus volontaire concernant ce sujet totalement ignoré par le SDER, en proposant la révision de la circulaire De Saeger réglemant les possibilités de stationnement. Depuis l'adoption du PRD, la Région de Bruxelles-Capitale a d'ailleurs adopté un nouveau règlement régional d'urbanisme qui reprend cette nouvelle philosophie limitative, variable en fonction de l'accessibilité en transport en commun.

Le développement du car-sharing, abordé brièvement à Bruxelles et au Luxembourg, n'est quant à lui pas non plus évoqué dans le SDER.

## Patrimoine naturel

La préservation du patrimoine naturel est une préoccupation très présente dans l'ensemble des plans analysés. Tous les schémas stratégiques des régions voisines développent un concept de réseau vert au travers de la mise en place de liaisons écologiques entre les différents sites naturels à protéger, afin d'éviter le morcellement des sites à haut potentiel écologique. L'objectif global est de protéger, voire de renforcer la biodiversité dans la lignée du projet européen de réseau Natura 2000.

Le POL 2006 constitue le schéma le plus volontariste en proposant, dans le cadre de la carte dénommée Perspectives, la localisation précise de deux réseaux écologiques destinés à se compléter : l'Ecostructure majeure définie au niveau national dans la *Nota Ruimte* et la Zone de développement vert provincial développée par la Province. Un tel projet de mise en œuvre de ceintures et de liaisons vertes n'a par contre pas d'équivalent au niveau du SDER wallon.

Les plans bruxellois, néerlandais, luxembourgeois et allemands soulignent l'objectif de créer un maillage vert ou des coupures vertes au cœur et au pourtour des tissus urbains denses contrairement au SDER qui présente dans ce domaine de grandes lacunes. Dans un tel contexte, cette trame verte remplit trois fonctions principales : la fonction paysagère, la fonction sociale/récréative (promenade, jeux, repos...) et la fonction écologique. L'ambition est que ce maillage vert participe fortement à l'amélioration du cadre de vie et de l'environnement urbain.

Ces plans rejoignent divers auteurs qui se préoccupent de la place des espaces verts dans la problématique du renouvellement urbain et de la lutte contre la production de formes d'habitat grandement consommatrices d'espaces. La recherche d'aménités naturelles est un facteur de localisation fondamental pour les familles quittant les villes. Une forte proportion de logements urbains ne pouvant pas disposer de grand jardin, le manque d'espaces verts à l'échelle individuelle devrait dès lors être compensé par le développement d'une offre collective de proximité. La solution passe donc par l'aménagement de réseaux ou maillages verts fins à travers le tissu urbain (A.-C. Werquin et al., 2005) comme l'attestent les divers plans de développement territorial des régions frontalières.

## Conclusion

De la comparaison du SDER avec les schémas stratégiques des régions frontalières, on peut conclure qu'il existe un certain nombre de thèmes où le SDER apparaît au moins aussi complet et précis que les documents des territoires voisins (l'eau, les ressources du sous-sol, le patrimoine bâti...).

A contrario, deux thèmes majeurs sont abordés de façon plus importante et plus précise que dans le SDER par une grande majorité des plans stratégiques des régions frontalières. Ces problématiques sont, d'une part, la maîtrise de la demande en mobilité via l'aménagement du territoire et, d'autre part, la mise en place d'un réseau vert ; ensemble interconnecté d'espaces verts ayant une fonction écologique et, en milieu urbain, sociale (support de loisirs de proximité, vecteur incitatif aux déplacements à pied et à vélo). Afin de soutenir les intentions relatives à la lutte contre la dépendance à l'automobile, il serait heureux, en cas de révision du SDER, d'introduire quelques objectifs chiffrés à l'image

de normes de densité ou d'une répartition souhaitée des choix modaux.

Par contre, la localisation des commerces est une thématique peu développée par les divers schémas stratégiques des régions frontalières, à l'exception du POL 2006 du Limbourg néerlandais. La prochaine régionalisation de la compétence relative au permis socio-économique et les obligations découlant de la Directive européenne relative à la libéralisation des services offrent l'opportunité à la Région wallonne de s'inspirer des stratégies menées à cet égard par les pays où, à l'image des Pays-Bas, c'est la politique d'aménagement du territoire qui oriente la localisation des commerces.

De plus, à l'image des documents stratégiques de développement territorial les plus récemment adoptés, la dimension spatiale des pôles de compétitivité et leur mise en relation par delà les frontières mériteraient d'être intégrées dans une future version du SDER.

## Bibliographie

BIOT V., CASTIAU E. ET COLARD A. (2006). *Etude comparative des schémas de développement territorial régionaux belges*, in : *Les cahiers de l'urbanisme*, 62, pp. 8-23.

COMMISSION EUROPEENNE (1999). *Schéma de développement de l'espace communautaire*, Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne, 94 p.

CPDT (1999). *Schémas d'objectifs stratégiques*, L'Eurorégion au cœur de l'Union européenne : cinq projets, des thèmes communs, projet « SOS ».

ESPON (2005). *Urban-rural relations in Europe*, Final Report, Espon 1.1.2 ([www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file\\_1182/fr-1.1.2\\_revised-full\\_31-03-05.pdf](http://www.espon.eu/mmp/online/website/content/projects/259/649/file_1182/fr-1.1.2_revised-full_31-03-05.pdf))

LAMBOTTE J.-M., CASTIAU E., DUJARDIN A. ET ROUCHET H. (2007). *Synthèse de l'Expertise 2 : Plans stratégiques des régions frontalières*, CPDT, Rapport final de la subvention 2006-2007.

LAMBOTTE J.-M. ET ROUCHET H. (2008). *Le Provinciaal Omgevingsplan 2006 du Limbourg néerlandais et ses ambitions transfrontalières*, in : *Territoire(s) wallon(s)*, n°2, CPDT, pp. 35-42.

MINISTERIE VROM (2006). *Nota Ruimte*, Site des Ministères néerlandais consacré à la Nota Ruimte (<http://www2.vrom.nl/notaruimte>), consultation le 01 mars 2007.

WERQUIN A.-C., DUHEM B., LINDHOLM G., OPPERMAN B., PAULEIT S. ET TJALLINGH S. (édité par) (2005). *Green structure and urban planning*. Final report, COST Action C11, Luxembourg.