



La lettre de la CPDT

Conférence Permanente
du Développement
Territorial

3 dossier

Les plans stratégiques des régions frontalières.

Interview de Jean-Marc Lambotte.

6 expertise Quattropôle

Le sud-est de la Wallonie et la coopération transfrontalière. Interview de Gilles Van Hamme.

7 recherche doctorale

Activités logistiques dans les régions d'anciennes industries. Interview de Mathieu Strale.

9 formation

Le voyage à destination rurale, au Grand-Duché du Luxembourg et dans le Parc naturel Régional d'Avesnois.

12 c'est la rentrée

CPDT : programme de travail 2008-2009.

Novembre 2008

Edito

N° 19

par André Antoine,
Ministre wallon du Développement territorial

1998-2008. Dix années viennent d'être parcourues par la CPDT. Celle-ci a été initiée par le Gouvernement wallon dans le contexte de l'adoption, le 11 mai 1999, par les quinze Etats de l'Union européenne et la Commission à Potsdam du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) et celle, le 27 mai 1999 du Schéma de développement du territoire wallon, à l'issue de deux années intenses d'analyses, de réflexions, et d'une vaste information dans l'ensemble de la Wallonie.

Née sous le signe de la réflexion au service de l'action, la CPDT a traité de diverses thématiques : des mutations spatiales et structures territoriales, de la gestion de la mobilité et de la multimodalité, des aires de coopération supra-communales et supra-régionales, des outils de développement communaux, de la gestion territoriale de l'environnement (le patrimoine naturel et construit, la valorisation et la recomposition des paysages), de l'adhésion de la Région wallonne au protocole de Kyoto et des mesures à prendre en matière d'aménagement du territoire (mobilité et composition urbanistique), du coût global de la désurbanisation, du renouvellement urbain, du logement durable, des activités économiques et du développement local, de l'économie résidentielle, des systèmes de gestion d'informations territoriales et d'occupation du sol¹.

Le Gouvernement inscrit les missions de la CPDT dans le CWATUP (article 12 alinéa 7). En même temps, l'éventail des activités de la CPDT s'est élargi. A travers une chaire doctorale, créée dans la foulée du décret de Bologne, neuf thèses de doctorats sont financées pour des recherches fondamentales en développement territorial. Aux recherches thématiques sont venues s'ajouter des expertises, c'est à dire des recherches plus ponctuelles, directement orientées vers l'aide à la décision. Ainsi ont été produits des rapports sur les zones d'activité économique ou sur les carrières ; d'autres sont en cours, notamment sur l'implantation des activités commerciales en Wallonie. Par ailleurs, un important programme de formation, basé sur une pédagogie active, est organisé à l'attention des deux cents conseillers en aménagement du territoire et urbanisme.

Dans le cadre de sa politique de communication, la CPDT a lancé une nouvelle revue intitulée « Territoire(s) Wallon(s) » dont l'ambition est d'ouvrir un débat scientifique et documenté et d'alimenter un espace public de réflexion sur le développement territorial wallon. Une autre revue en anglais est en préparation et aura pour objectif d'assurer une meilleure visibilité au niveau international des travaux de la CPDT et des actions et politiques menées en Région wallonne.

Tournons-nous vers l'avenir. Le développement territorial est, en Wallonie comme dans l'ensemble des Etats de l'Union européenne, face à des défis majeurs.

Comment concilier croissance économique, redistribution des richesses entre groupes sociaux et territoires qui composent la Région ? Comment exploiter les potentialités humaines et matérielles sans porter atteinte à l'homme et détruire notre terre ? Comment assurer le bien-être de nos contemporains sans porter atteinte à leurs descendants ?

Aujourd'hui les territoires sont face à des enjeux contradictoires : ceux de la compétitivité et ceux de la coopération, tant au sein de la Région wallonne que d'autres régions.

Si toutes les réponses à de tels défis sont au cœur d'une démarche qui se veut politique, celle-ci est aussi question de savoir, de connaître, de se connaître, de connaître les autres (la stratégie), de se situer dans le temps (la prospective).

La démarche de la CPDT, portée par le Gouvernement, est une pierre de cet édifice.

Pour mesurer le chemin déjà parcouru, mais surtout celui qui s'ouvre devant nous, la CPDT organisera les 24 et 25 mars 2009, un colloque intitulé « Dix ans de CPDT, la Wallonie dans dix ans », qui nous permettra, sous le regard éclairé d'experts étrangers, de dégager de nouvelles pistes.

¹ Les résultats de ces études sont accessibles sur le site de la CPDT : <http://cpdt.wallonie.be> (Recherches)

Photo de couverture : le canal du Centre à Seneffe

La Conférence Permanente du Développement Territorial

Fonctionnaire gestionnaire :
Luc Maréchal, DAU - Région wallonne
Rue des Brigades d'Irlande 1
5100 Namur
dgatlp.cpd@mrw.wallonie.be
Tél. 081/33 24 25

Les équipes de recherche

ULB-GUIDE

Groupe universitaire interdisciplinaire de développement urbain et rural
Rue de Villers 227
6010 Charleroi
guide@ulb.ac.be
Tél. 02/650 65 60
Coordination : Marie-Françoise Godart
et Luce Bellefontaine

UCL-CREAT

Centre d'Etudes en Aménagement du Territoire
Place du Levant 1
1348 Louvain-la-Neuve
creat@uclouvain.be
Tél. 010/47 21 27
Coordination : Yves Hanin
et Marie-Laurence De Keersmaecker

ULg-LEPUR-FUSAGx

Laboratoire d'Etudes en Planification Urbaine et Rurale
Rue de l'Aunaie 30-32 bte 38
4000 Sart-Tilman
lepur@ulg.ac.be
Tél. 04/366 58 87 ou 58 88
Coordination : Jacques Teller
et Bernadette Vauchel

La Lettre de la CPDT, éditée trois fois par an, est disponible sur le site <http://cpdt.wallonie.be> ou par voie postale sur simple demande à Florence Lechat (F. Lechat@mrw.wallonie.be)

Editeur responsable : Luc Maréchal
Rédaction : D. Istaz
Crédit photographique : J.-L. Carpentier (MRW Dircom), D. Costermans, D. Istaz, J.-M. Lambotte
Mise en page : C. Lemaire
Graphisme : Debie Graphic Design
Impression : JacOffset

Les plans stratégiques des régions frontalières

Qu'ont en commun le *Projet Régional de Développement* de la Région Bruxelles-Capitale, le *Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen* de la Région flamande, le *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire* du Nord-Pas-de-Calais et celui de Champagne-Ardenne, le *Programme Directeur d'Aménagement du Territoire* du Grand-Duché du Luxembourg, le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006* de la Province du Limbourg aux Pays-Bas, le *Landesentwicklungsplan* de Rhénanie-Nord-Westphalie et celui de Rhénanie-Palatinat ? Réponse : ce sont tous des plans de développement territorial des régions voisines à la Wallonie.

Le Gouvernement wallon a confié à la CPDT une mission d'expertise portant sur l'analyse des plans stratégiques de développement territorial des régions frontalières à la Wallonie. Nous avons interviewé Jean-Marc Lambotte, un des chercheurs de l'expertise¹, qui nous explique l'objectif poursuivi. « *La perspective in fine de cette expertise est de positionner le SDER, le Schéma de développement de l'espace régional, vis-à-vis d'un contexte géographique plus large, qui lui-même a évolué. Concrètement, Il s'agit de comparer les intentions que l'on trouve dans le SDER avec celles de documents équivalents des régions qui nous environnent. Les enseignements sont très riches.* » Parallèlement, face à l'interdépendance croissante entre la Région wallonne et les régions qui l'entourent, il est aussi de plus en plus nécessaire de tenir compte des dynamiques et des orientations prises chez nos voisins. « *Les relations entre régions voisines sont de plus en plus intenses. Les options qu'elles prennent peuvent avoir des conséquences pour la Wallonie. Par exemple, quand la région de Champagne-Ardenne se propose d'axer son développement économique*

sur l'essor d'un grand aéroport de fret à Vatry, c'est un concurrent potentiel direct pour Liège-Bierset. Ou encore, quand le Grand-Duché du Luxembourg développe de nouveaux espaces de parcs économiques, on sait qu'une partie des entreprises viennent de Wallonie et se délocalisent de l'autre côté de la frontière. » La préoccupation par rapport à l'interdépendance s'est d'ailleurs concrétisée très rapidement dans l'expertise. « *Les plans du Limbourg néerlandais et du Nord-Pas-de-Calais étaient dans la phase de l'enquête publique au moment où débutait notre étude. Or, lors de l'enquête, les régions doivent consulter leurs voisins, y compris de l'autre côté de la frontière. Afin d'aider le Gouvernement wallon à rendre un avis, nous avons analysé ces documents en pointant les intentions qui étaient susceptibles d'avoir des incidences sur notre région.* »

Dans la comparaison aux autres plans, sur plusieurs thématiques comme l'eau, les aéroports, le tourisme, le patrimoine bâti et la gestion des ressources du sous-sol, le SDER est aussi précis et exhaustif, voire davantage que la plupart des

documents des territoires limitrophes. Par contre, dans d'autres domaines, le SDER est apparu plus pauvre et, en cas de révision de celui-ci, la Région wallonne aurait avantage à s'inspirer de ces plans et schémas frontaliers. C'est le cas par exemple de la maîtrise de l'étalement urbain et de la dépendance à la voiture qui en découle, ainsi que des réseaux écologiques.

Maîtrise de l'étalement urbain

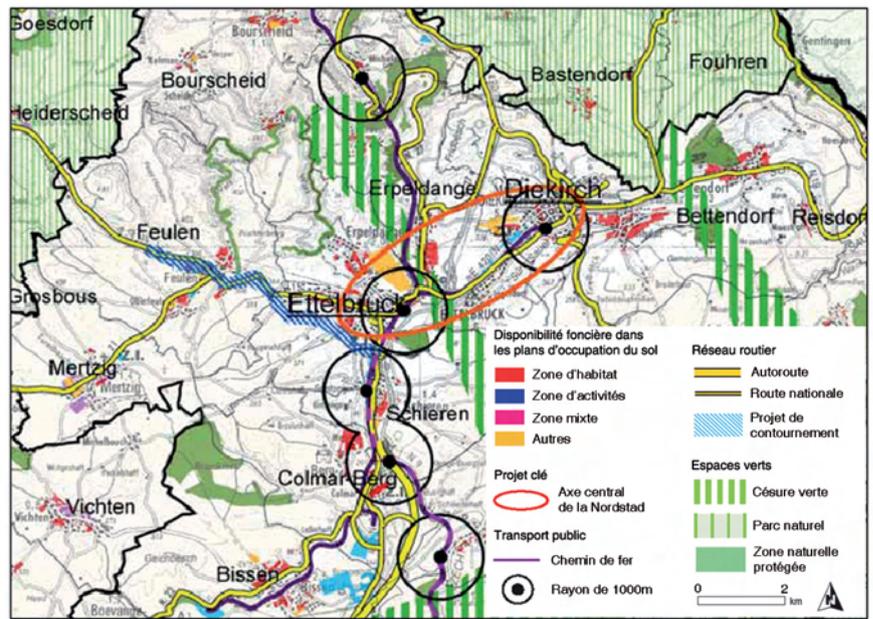
La maîtrise de la mobilité, en particulier la réduction de la dépendance à l'automobile, passe avant tout par une politique claire en matière d'aménagement du territoire. « *Parmi les thématiques les plus intéressantes dans les schémas des régions voisines, il y a la limitation de l'étalement urbain. Les régions qui nous bordent au nord et plus encore à l'est ont comme objectif majeur, clairement affirmé et répété à longueur de pages, la maîtrise du développement urbain dans le but de favoriser l'usage des alternatives à la voiture. La marche à pied et le vélo peu-*

¹ L'expertise « Plans stratégiques des régions frontalières » a débuté en octobre 2005. Elle a été réalisée par E. Castiau, A. Dujardin, J-M. Lambotte et H. Rouchet, sous la direction de J-M. Lambotte.

Les plans stratégiques des régions frontalières

vent être stimulés par un aménagement pratiquant la mixité des fonctions, l'usage des transports en commun renforcé par la concentration de l'urbanisation autour des gares et des autres arrêts de transports en commun en site propre. » Ainsi, la plupart des 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, avec comme principale finalité de limiter la demande de mobilité.

Pour être efficace, cette orientation doit pouvoir être quantifiée. « Dans certains plans, les intentions sont beaucoup plus précises qu'en Wallonie : on se fixe des objectifs quantifiables et on peut donc produire des statistiques pour voir si l'on va dans le bon sens. L'intérêt d'avoir des intentions chiffrées dans les schémas, comme dans ceux de la Région flamande, de la Région de Bruxelles-Capitale ou du Grand-Duché du Luxembourg, c'est qu'on sait dès lors mesurer l'évolution en procédant à des évaluations en cours de route et, si nécessaire, se réadapter. » Ainsi, le « Ruimtelijk Structuurplan » de la Région flamande contient plusieurs objectifs quantitatifs se rapportant à la maîtrise de 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 noyaux d'habitat de l'espace périurbain ou rural. Il propose aussi des normes minimales en matière de densité des lotissements, l'objectif à atteindre pour la taille moyenne des parcelles étant fixé à 300-400 m² dans l'espace urbain (autour des petites et grandes villes) et de 500-600 m² dans l'espace ouvert (dans les villages et les gros bourgs). « On peut s'interroger sur l'absence dans le SDER de telles normes ou mesures objectives de densité d'habitat quand on sait que la



Légende

Extrait d'une carte de l'IVL : zoom sur la Nordstad, un pôle urbain émergent devant desservir le nord du Grand-Duché du Luxembourg. Il accueillera logements, équipements publics, bureaux... sous une forme compacte.

superficie moyenne des parcelles utilisées pour de nouveaux logements unifamiliaux en Région wallonne avoisine encore souvent les 1.000 à 1.200 m². »

Le « Programme Directeur d'Aménagement du Territoire » (PDAT) du Grand-Duché du Luxembourg est encore plus précis concernant la maîtrise de la mobilité. Il se fixe l'objectif chiffré de porter la part des transports en commun de 12 à 25 % à l'horizon 2020 via une politique de développement territoriale basée sur la déconcentration concentrée. « L'objectif n'est pas d'ouvrir des lignes de chemin de fer et de bus partout pour desservir les petits lotissements périphériques mais au contraire de mieux maîtriser l'urbanisation. Pour ce faire, les autorités luxembourgeoises se sont rendues compte qu'elles avaient besoin d'un document spécifique précisant l'objectif défini dans le PDAT et elles ont développé l'IVL : le « Concept Intégré des Transports et du Développement spatial ». Celui-ci com-

porte une étude sur les besoins futurs en logement et activités économiques, une analyse des lieux où les transports en commun sont actuellement bien développés ainsi que de leurs disponibilités foncières. L'objectif est de mettre en œuvre prioritairement les terrains qui sont situés dans ces pôles où il existe une alternative performante à la voiture, d'y concentrer l'habitat et les activités économiques. A l'opposé, Il vise à limiter les lotissements très périphériques ainsi que les développements commerciaux – comme les activités compatibles avec la résidence – à l'écart des noyaux d'habitat. » Densité et mixité des fonctions sont des objectifs traduits en divers endroits du Grand-Duché. C'est le cas des projets du quartier du Kirchberg à Luxembourg (différentes fonctions viennent s'adjoindre aux banques et institutions européennes), de la Cité des sciences d'Esch-Belval (un mini Louvain-la-Neuve sur une friche industrielle de l'ex-ARBED) ou encore de la Nordstad.



Les réseaux écologiques

Un autre thème important « mieux développé dans la plupart des plans régionaux voisins est celui des réseaux écologiques et du maillage des espaces verts. A travers son programme « Natura 2000 » l'Union Européenne nous pousse à protéger, voire à renforcer, la biodiversité. C'est aussi un des enjeux majeurs de la Stratégie de Développement durable issue du Conseil européen de Göteborg. » La préservation du patrimoine naturel est une préoccupation très présente dans les plans, principalement à travers l'idée de corridors écologiques permettant la continuité entre les sites naturels à protéger. « On parle par exemple du projet de « trame verte » dans le SRADT du Nord-

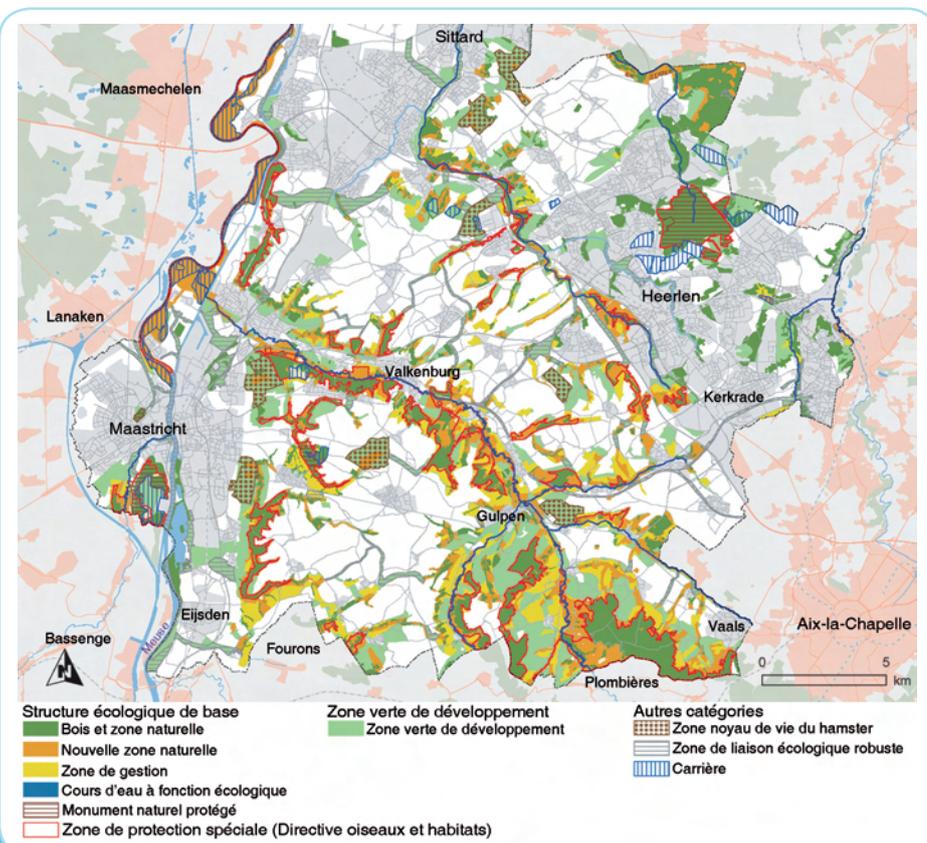


Légende

Lotissement compact aux Pays-Bas, à la périphérie de Maastricht. Le plan du Limbourg néerlandais est parmi les plus stricts dans la lutte contre l'étalement urbain, dans une volonté de ville compacte, mais sans perdre pour autant du confort de vie.

Pas-de-Calais. On présente un « maillage vert », complété d'un « maillage bleu » dans le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale. » Les plans de la Région flamande, du Limbourg néerlandais, du Grand-Duché du Luxembourg ainsi que les deux schémas allemands insistent également sur ce concept de liaisons écologi-

ques assurant la connexion des sites naturels au sein d'un réseau vert et font presque tous référence au réseau Natura 2000. « Le cas le plus exemplatif est le plan du Limbourg néerlandais, très volontariste. Il établit une cartographie précise de tous les espaces dont la fonction principale est la protection de la nature. Il complète ce maillage par un autre type de zone à vocation de liaison, afin d'étendre l'aire où la biodiversité est prioritairement prise en compte. » La plupart des plans insistent aussi sur le maillage vert au cœur et au pourtour des tissus urbains denses, pour son rôle écologique et paysager mais aussi par la fonction sociale et récréative (promenade, jeux, repos...) qu'il remplit. « Le SDER est très flou sur tous ces objectifs, a contrario des plans de nos voisins. Il reste en effet plus que vague en ce qui concerne les axes naturels de liaison à assurer entre les sites d'intérêt biologique, ne citant que très brièvement les infrastructures linéaires RAVeL et des réseaux routiers. Il omet par ailleurs de prendre en compte les réseaux constitués par les cours d'eau et leurs berges. Enfin, rien n'est préconisé en ce qui concerne la mise en place d'un maillage écologique, vert ou bleu, au sein des zones urbaines. En cas de révision, il devrait s'inspirer des autres plans. »



Légende

Extrait de la carte du POL 2006 du Limbourg néerlandais présentant le réseau écologique : un exemple d'intégration entre protection de la nature et aménagement du territoire.

Apprendre des autres et apprendre aux autres participent à l'enrichissement de tous. « L'innovation naît des échanges, de l'interaction ! »



Sud-est du Luxembourg belge et coopérations transfrontalières

L'expertise « Quattropôle »¹ s'est attachée à analyser les dynamiques en œuvre dans le sud-est de la province du Luxembourg, avec l'objectif de fournir des éléments pour une politique de développement territorial et de coopération transfrontalière active.

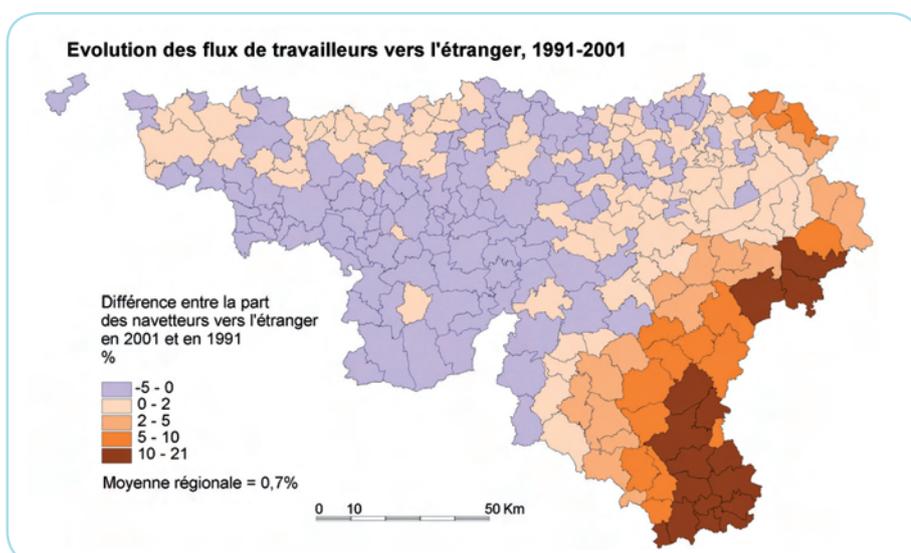
La coopération n'y est pas uniquement la conséquence d'une volonté politique mais est rendue nécessaire par l'ampleur des défis à la fois locaux et internationaux. Gilles Van Hamme, un des deux chercheurs de l'étude, explique : « L'idée initiale était l'intégration possible d'Arlon dans le Quattropôle, un pôle transfrontalier reliant quatre villes de taille moyenne : Luxembourg, Metz, Trèves et Sarrebruck. La ville d'Arlon étant plus petite, cela avait peu d'intérêt pour elle. Finalement, elle s'est intégrée en juillet 2006 au réseau transfrontalier LELA, réunissant des partenaires plus modestes autour de la ville de Luxembourg : L (Luxembourg-ville) E (Esch-sur-Alzette) L (Longwy) A (Arlon). Puis Metz et Thionville sont venus s'y adjoindre, ce qui change l'équilibre car le réseau inclut dès lors des villes moyennes. L'objectif est de cumuler les compétences, de créer des synergies et de se doter d'infrastructures complémentaires. »

L'étude ne se limite pas à Arlon mais intègre tout le sud-est de la province de Luxembourg, en tant que zone frontalière. « Les évolutions récentes dans le sud-est sont étroitement liées au Grand-Duché, dont le développement économique a été très rapide. Celui-ci a connu une croissance de plusieurs pourcents par an, ce qui a généré un appel de main d'œuvre et l'extension du bassin d'emploi de Luxembourg-ville du côté belge. Entre 1990 et 2005, le nombre de résidents belges travaillant au Grand-Duché est passé de 12.000 à 32.000 et si, en 1990, seules quelques communes belges étaient concernées, aujourd'hui c'est tout le sud-est qui est largement dépendant de Luxembourg-ville. »

Quelles sont ces évolutions récentes qui marquent le sud-est de la Wallonie ? « Le flux croissant de navetteurs induit toute une série d'évolutions socio-économiques. Entre autres le développement de services locaux, lié au fait que les revenus

des habitants augmentent, ce qui est une opportunité pour la zone. Mais il n'y a, par contre, pas d'autre développement économique. Il entraîne aussi une reprise démographique, d'origine migratoire : ceux qui s'installent dans le sud-est, pour travailler au Grand-Duché, viennent d'autres communes de Wallonie. Le problème, c'est que tout cela mène à une dualisation au sein de la population. Les écarts de salaire sont importants entre ceux qui travaillent au Luxembourg et les autres. De plus, la hausse des revenus d'une partie de la population a conduit à la hausse de l'immobilier, qui fragilise les populations à revenus plus modestes, travaillant plus souvent en Belgique et moins diplômées en moyenne. »

Le rapport relève trois enjeux. « Le défi économique : quel modèle de développement faut-il prôner quand on voit que l'essentiel de la dynamique est lié à un pôle extérieur ? Celui de la mobilité : 90 % des navettes se font en voiture et réduire les déplacements automobiles implique une politique active en matière d'aménagement du territoire. Le défi social, en particulier l'accès au logement. » Pour y faire face, n'y a-t-il pas de structure transfrontalière adéquate ? « La seule coopération pertinente serait l'intégration de l'ensemble des acteurs du bassin d'emploi de Luxembourg. Dans le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire du Grand-Duché, équivalent du SDER, il y a l'idée de la « déconcentration concentrée », c'est-à-dire le développement de pôles en dehors de la ville de Luxembourg. Ce ne serait pas une absurdité que cette politique puisse s'étendre de l'autre côté de la frontière, par la création d'un pôle du côté belge. Mais c'est probablement irréaliste au niveau politique. »



¹ L'étude a été réalisée par Etienne Castiau et Gilles Van Hamme, sous la direction de Christian Vandermotten (décembre 2007).



Les activités logistiques, outil de redéveloppement



Mathieu Strale
Académie Wallonie-Bruxelles

Licencié en Sciences géographiques (2006) et titulaire d'un master en environnement (2007).

La thèse de Mathieu porte sur « les activités logistiques comme outil de redéveloppement des régions d'anciennes industries ». Elle est réalisée sous la direction de C. Vandermotten, professeur à l'ULB et directeur à l'IGEAT.

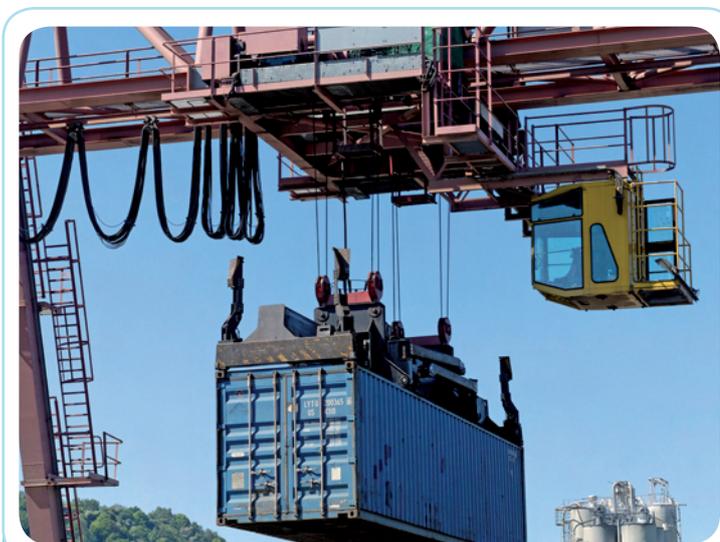
La recherche doctorale de Mathieu pourrait se résumer ainsi : « *comprendre la logique de localisation des activités logistiques dans le nord-ouest européen et en tirer des enseignements pour la Région wallonne.* » La situation de celle-ci dans l'espace européen, à proximité des grands ports de la mer du Nord et des grands aéroports de Paris, Amsterdam, Francfort et Londres, peut en effet lui être profitable.

Mais qu'entend-on par logistique ? « *Ce sont les activités qui ont trait aux mar-*

chandises, que ce soit leur transport – par camion, bateau ou train – ou leur traitement, comme l'emballage des commandes, le courrier express. Mais la logistique s'occupe aussi de plus en plus de la production. Les entreprises ont fortement éclaté leurs activités, en Asie, en Europe de l'est... Les marchandises sont donc issues d'une série de sites différents et, pour arriver au produit final – il peut s'agir de vêtements, de meubles, de voitures –, il faut assembler les composants. Les entreprises logistiques s'installent

permet de livrer plus vite. On les peint, on y met les pare-chocs, les jantes... C'est le dernier niveau de la sous-traitance. »

Ces activités s'installent donc à côté des ports et des aéroports puisque c'est là qu'arrivent les marchandises. « *Oui, mais à force de se concentrer cela crée beaucoup de congestion. La région qui comprend le Nord-Pas-de-Calais, la Flandre, le sud des Pays-Bas et la Ruhr a concentré ces activités depuis longtemps et commence à être saturée : les terrains y sont chers, les routes et les terminaux surchargés. La Wallonie, située à la marge de cette zone, espère attirer des firmes logistiques en proposant des terrains moins chers, de nombreux axes de transport ainsi que le pôle principal de Liège avec son aéroport, son port (troisième port intérieur européen) et des autoroutes qui le relie aux ports hollandais, allemands et à Anvers.* » Que fait la Région wallonne ? « *Elle a défini dans le SDER les pôles de transbordement multimodal de marchandises : Liège, Charleroi, La Louvière, Mouscron et Athus. Mais il y a eu peu de réflexion sur les types d'entreprises qui pourraient être intéressés par le transport multimodal. On a laissé aux acteurs locaux – aux intercommunales en particulier – la charge de les accueillir,*



Légende

Transbordement de marchandises dans le port de Liège.



sans définir de stratégie globale. Résultat, elles se sont installées n'importe où. Si un entrepreneur logistique désire s'installer en Wallonie, il n'y a personne pour lui conseiller, en fonction de son activité, d'aller dans tel pôle plutôt que dans tel autre, contrairement à ce qui se passe en Flandre ou en Allemagne. Il faudrait un interlocuteur unique ayant une vision globale sur tout l'espace wallon. La structure Logistics in Wallonia mise en place suite au plan Marshall pourrait à terme résoudre ce manque. »

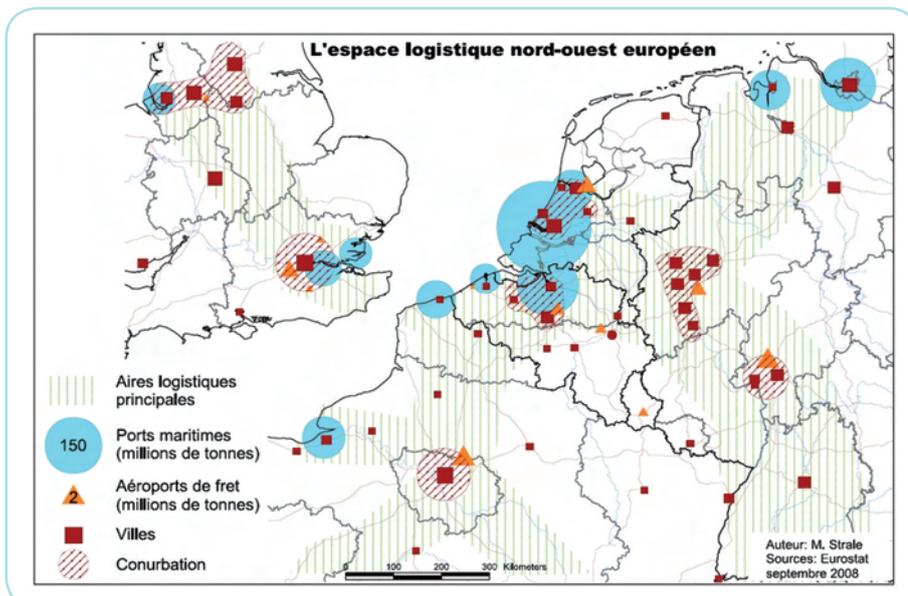
Quel est l'objectif de ta thèse ? « Il s'agit de déterminer les activités qui peuvent s'installer en lien avec le transport multimodal, en décodant la logique de leur localisation. La première étape de ma thèse est de comprendre, dans l'espace nord-ouest européen, quelles activités logistiques s'installent où et pourquoi ? J'ai construit une base de données des entreprises logistiques majeures avec leur implantation et je vais la croiser avec les villes, les axes de transport, les terminaux... A partir de là, je pourrai me poser les questions relatives à la position de la Wallonie dans cet espace : quel type d'activité est-elle à même d'accueillir ? Par exemple, faut-il plutôt attirer la logistique liée à la grande distribution, à l'automobile, à l'aéronauti-

que, au courrier express ? Après y avoir répondu, reste la question de leur localisation, sous quelles modalités et pour quels effets ? » Les résultats de ta thèse pourront-ils être utiles à la Région ? « Sur cette base, il est possible de faire des propositions, pour adapter les outils en aménagement du territoire (par exemple afin de réserver les terrains qui conviennent aux activités logistiques) ou pour adapter la politique de transport (par exemple en favorisant la construction de telle ligne de chemin de fer). »

Les ports et les aéroports sont des pôles logistiques majeurs et Liège est dans l'espace nord-ouest européen moins développé que ses homologues. « On peut donc espérer y développer des activités. Mais lesquelles ? Il est important de prévoir les effets des choix retenus. Au niveau européen, on voit se développer les ports intérieurs, en arrière des ports principaux saturés : les marchandises transitent des bateaux vers les péniches et leur traitement se réalise dans le port intérieur. Rotterdam a comme port arrière Duisburg, sur le Rhin. Liège voudrait développer la même logique avec le port d'Anvers, via le canal Albert. Quelles activités accueillir ? S'il s'agit uniquement de celles qui font du transbordement eau/route,

cela va augmenter le trafic de camions dans toute l'agglomération et revient à désencombrer les routes d'Anvers pour les surcharger en Wallonie, ce qui n'est pas intéressant pour le développement territorial. Il y a aussi le projet à l'aéroport de Liège de lui adjoindre un terminal de TGV-fret : on utiliserait le TGV pour le transport de marchandises. Cela pourrait être intéressant pour le courrier express par exemple, pour remplacer certains vols par le rail mais il faut voir si c'est réalisable. »

La réduction des gaz à effet de serre dans tout ça ? « Des réseaux de transport ferroviaire se développent à travers l'Europe, dont la Belgique est quasi absente. Mais que ce soit l'eau ou le rail, si l'on veut des alternatives à la route, il faut une masse critique de marchandises pour que le transport soit rentable. Or, on assiste à la multiplication des plates-formes en Wallonie. Les intercommunales accueillent toutes les activités logistiques qui se présentent sans logique d'ensemble et même en dehors des pôles multimodaux du SDER. Idelux installe une plate-forme routière à la jonction des autoroutes E42 et E411. Garocentre à La Louvière, prévue comme plate-forme multimodale, est actuellement exclusivement routière. Dans le Hainaut, les cinq intercommunales ont chacune un projet différent... A cela s'ajoute l'action des promoteurs privés qui achètent des terrains bon marché, construisent des entrepôts et les revendent aux firmes logistiques sans se préoccuper de l'activité qui s'y installe, du mode de transport utilisé. On crée des pôles partout, la plupart liés aux autoroutes, ce qui va à l'encontre du transport multimodal. Et quand bien même ce sont des plates-formes multimodales, encore faut-il qu'elles aient un volume de marchandises suffisant : tous les pôles prévus risquent de se concurrencer. Il est urgent de définir une stratégie, donc de comprendre les logiques sous-jacentes, ce qui est l'objet de ma recherche. »





Voyage à destination rurale : de Beckerich à l'Avesnois

Le « monde rural », un terme utilisé couramment. Mais qu'est-ce que la ruralité aujourd'hui ?

C'est sur cette question à première vue étonnante, mais en fait tellement évidente, qu'a débuté la première journée du module « voyage » de la formation continuée des Conseillers en Aménagement du Territoire et en Urbanisme. De fait, parmi les 262 communes wallonnes, 110 présentent un caractère rural marqué, avec une part importante de leur espace occupée par les terres agricoles, la nature et les bois. Mais dans cet espace coexistent des populations diversifiées, avec des attentes et des pratiques contradictoires. L'aménagement du territoire et la mobilité y sont de réels enjeux. Les formatrices commentent : « *les années précédentes, le module voyage s'est déroulé à Fribourg en Allemagne, ville-pilote en matière d'énergie alternative et de mobilité. Mais pour nos petites communes rurales, le modèle fribourgeois est difficile à transposer ! Un voyage à destination rurale est plus proche des réalités quotidiennes des Conseillers travaillant dans ce type de commune. A partir d'exemples concrets dans un contexte familial, il leur permet de réfléchir et d'envisager dans leur pratique quotidienne le développement territorial durable. Nous avons organisé deux volets au voyage : deux jours au Grand-Duché du Luxembourg et deux jours dans le Parc naturel Régional de l'Avesnois, en France, avec pour fil conducteur commun « les avantages des alliances entre communes rurales ». Lors du premier jour du module, consacré à la préparation au voyage, des exposés et un travail de groupe ont d'ailleurs permis de guider la réflexion en ce sens. »*

Beckerich, commune pilote

La commune de Beckerich, au Grand-Duché de Luxembourg, incarne parfaitement l'exemple d'une petite commune rurale développant un projet pilote. Il y a plus de 25 ans, dans un contexte difficile de déprise économique et d'exode rural, elle a entrepris une politique écologique impliquant les habitants et elle constitue aujourd'hui un modèle de développement durable en milieu rural. Les formatrices sont enthousiastes. « *Le maire, Camille Gira, a des propos motivants. Son exposé démontre que lorsqu'on est dans le creux de la vague, on peut trouver les ressources pour avancer : la crise est à la fois une catastrophe et une chance, elle peut être le moteur d'une nouvelle dynamique. Il a présenté tous les aspects de la stratégie qui a permis ce développement : la gestion d'un projet d'ensemble, pas à pas, et les processus participatifs de la population, créant un sentiment d'identité et de fierté. »*

Les réalisations économiques, écologiques et sociales sont là pour l'attester. Plusieurs conseillers apprécient « *la visite des différentes installations, intéressante et même impressionnante. Bien*

sûr, c'est un modèle un peu idéal, avec d'une part une autorité politique très impliquée dans une démarche de développement durable et, d'autre part, une réelle dynamique citoyenne participative. » Un Conseiller insiste, lors de la visite d'un nouveau lotissement, sur « *l'importance de la loi luxembourgeoise sur l'espace public qui permet à la commune de récupérer 25 % du périmètre pour l'espace public et de l'utiliser ici pour y développer un aménagement collectif de qualité. Ce type de loi serait bien utile chez nous. »*

Le projet de Beckerich porte avant tout sur l'autonomie énergétique et se concrétise au fil des ans. En 1995, la commune a rejoint l'« Alliance européenne pour le climat », regroupement de communes européennes s'engageant à réduire leur émission de gaz à effet de serre en solidarité avec le Sud de la planète. Elle s'est fixé l'objectif précis (chiffré et donc vérifiable !) d'une diminution de 50 % de ses émissions de CO₂ d'ici 2010.

Légende

Reconversion d'une friche agricole par le développement d'un nouveau lotissement à Beckerich.





La visite de l'usine de bio-méthanisation est passionnante : financée par dix-neuf agriculteurs, qui y recyclent le fumier et le lisier de leur bétail, elle fournit sept cents ménages en électricité et, par un système de cogénération, alimente actuellement cent vingt ménages par un réseau de « chauffage urbain » (pourtant, on est ici en milieu rural !). A côté, un grand hangar va accueillir une deuxième source de chaleur afin de répondre aux très nombreuses demandes des habitants : il s'agit d'une grande chaudière, alimentée par des copeaux provenant des bois communaux. La visite de bâtiments « basse énergie » vient compléter l'aperçu. Un Conseiller trouve « *la journée riche en découvertes, surtout sur l'aspect du développement des énergies alternatives. Cela permet de voir qu'on peut les développer, y compris en milieu rural, et aussi de comprendre comment ces réalisations participent à la conscientisation de la population. Chaque réalisation est l'occasion d'un effet-vitrine. Par exemple, les bâtiments communaux, comme le centre sportif, l'école etc. sont tous conçus et rénovés avec des maté-*

riaux écologiques, sont raccordés au réseau de chaleur et équipés de panneaux photovoltaïques. Cerise sur le gâteau, ils sont dotés de panneaux d'information indiquant le temps réel leur consommation et production d'énergie. A Beckerich, les enfants apprennent très tôt ce qu'est le développement durable, dans l'usage quotidien de leur école. Quelle différence avec notre enseignement ! »

L'association de communes

Le deuxième jour du voyage au Grand-Duché est consacré à la visite de la Nordstad¹, noyau urbain de six communes rassemblées autour d'un projet stratégique. Ce projet répond à la politique de développement durable déployée au niveau national dans le « Programme directeur d'Aménagement du Territoire », à caractère d'orientation comme notre SDER. Le programme propose l'idée d'une « déconcentration concentrée », par la densification des logements et des activités

dans des pôles de moyenne importance, afin de réduire la circulation automobile et d'augmenter significativement la part des transports en commun². La Nordstad³ y est présentée comme un espace urbain multifonctionnel à développer. Les formatrices expliquent l'objectif de cette visite : « *c'est un projet stratégique territorial, un exemple d'aménagement du territoire à*

l'échelle supracommunale. La démarche concerne vraiment nos Conseillers car il s'agit de réfléchir en amont d'un projet. Le Master Plan, plan stratégique de requalification de l'axe Ettelbrück – Erpeldange – Diekirch, propose une réorganisation fondamentale de cet espace de vallée, qui est le centre de vie de la Nordstad. C'est un exercice d'anticipation et de visualisation stratégique passionnant. » Certaines des orientations de ce plan interpellent les Conseillers, notamment le fait de délocaliser une série d'entreprises pour les relocaliser à un endroit plus adéquat, mais inondable, dans la logique de densification : « *Jamais on ne verrait cela en Région wallonne ! »*

Autre visite, autre éclairage : le Parc naturel Régional de l'Avesnois⁴, une collectivité de 129 communes, qui ont adopté la « charte » du parc précisant les enjeux et les actions à mener, plus 3 communes associées. Les formatrices précisent : « *le Parc développe beaucoup d'actions différentes, mais nous avons surtout mis l'accent sur deux axes, qui intéressent plus particulièrement l'aménagement du territoire. D'une part, la valorisation du patrimoine et des ressources locales, d'autre part le potentiel que génère le regroupement de communes au sein du Parc. Celles-ci peuvent se référer à cette structure supracommunale pour avancer dans leurs projets et s'identifier à la région. »* L'association de communes, c'est l'association des investissements et des énergies, conditions pour un développement durable. « *Dans le cas de la Nordstad, le projet a été initié au niveau national puis rapidement mis dans les mains des communes concernées ; dans celui du Parc naturel, le projet a été initié par le Conseil Départemental représenté par les élus locaux. »*



Légende Visite de l'usine de bio-méthanisation à Beckerich.

¹ Pour plus d'informations <http://www.nordstad.lu>

² Lire le dossier, pages 3 à 5, qui développe la logique du PDAT.

³ Voir aussi en page 4 la carte présentant la Nordstad.

⁴ Pour plus d'informations sur le Parc naturel, visiter les sites <http://www.marolles.com> et <http://www.parc-naturel-avesnois.fr>



La protection et la valorisation du maillage bocager sont un enjeu partagé par l'ensemble des acteurs du parc. Ce bocage, élément emblématique du paysage et d'identité, est également une ressource en bois pour développer des alternatives énergétiques. Des agriculteurs, comme celui qui nous fait visiter son exploitation, utilisent les produits issus de la taille bocagère, déchiquetés et séchés, pour alimenter leur chaudière automatique et ainsi chauffer les bâtiments et produire l'eau chaude. Un Conseiller note que « le remillage et l'entretien des haies dans le Parc passent avant tout par une conscientisation des agriculteurs et de la population. Ce n'est pas imposé. C'est par le dialogue, l'identification au Parc et la prise de conscience des intérêts économiques qu'ils arrivent à des résultats positifs. »

La prise en compte des patrimoines dans la réalisation des projets d'aménagement, la sensibilisation aux ressources locales est aussi illustrée dans le village de Wallers-en-Fagne. Ici, les maisons anciennes sont construites en pierre



Légende A Wallers-en-Fagne, des bornes en pierre bleue taillée guident le promeneur dans la découverte du village et des environs.

calcaire extraite des affleurements rocheux voisins. Une carrière est d'ailleurs toujours en activité. La valorisation du patrimoine passe par la protection de l'habitat traditionnel mais aussi par la mise en valeur de la pierre. En témoignent : un symposium, des sculptures qui jalonnent le village ainsi que le « Centre artisanal de la pierre », où sont formés de jeunes artisans, tailleurs de pierre. Un nouveau lotissement, fierté du maire par l'incorporation de la pierre dans les constructions et les éléments d'éclairage public, interpelle les Conseillers. « Pour nous, ce lotissement n'est pas un bon exemple d'intégration urbanistique, tant en ce qui concerne la structure villageoise que l'architecture. Ceci dit, le débat sur des points de controverse est indispensable, il permet de mesurer la part de subjectivité. Il en va de même chose en ce qui concerne la carrière de pierre, jugée « catastrophe écologique » par le maire. Mais c'est aussi un milieu particulier où se développent une faune et une flore rares. La notion d'intégration paysagère est très subjective. »

Les Conseillers concluent : « Avec ce voyage, on est à même échelle que nos communes et on constate qu'il est possible de monter des opérations de villages ou d'associations communales. » Certains souhaiteraient « avoir plus de temps pour s'imprégner des expériences et aussi pour en discuter collectivement. » Ils retiennent parfois des éléments spécifiques comme « l'existence d'un plan global du réseau d'antennes Gsm, qui manque chez nous » ou « l'intérêt du système de télégestion de l'éclairage public dans le village » ou encore « l'intégration



Légende Dans l'école maternelle d'Anor, construite aux normes HQE (Haute Qualité Environnementale) et dans un souci de cohésion sociale, le projet pédagogique intègre les notions du développement durable.

de l'architecture contemporaine en milieu rural au Luxembourg. » Plusieurs mettent l'accent sur l'information vis-à-vis des citoyens. « On est confronté aux politiciens, mais aussi à une population qu'il faut éduquer. Il y a eu des exemples très intéressants durant ce voyage. En particulier, les écoles, tant au Luxembourg qu'en Avesnois, où les enfants baignent dès la maternelle dans un environnement leur permettant d'intégrer très jeunes des notions fondamentales pour le développement durable. Les actions entreprises par le Parc naturel sont importantes, par exemple l'organisation de commandes groupées pour inciter à replanter les haies ou la réalisation de petites brochures qui expliquent de façon simple les enjeux et actions du parc. Un dessin explicite est parfois bien plus utile qu'un règlement. »

Et tous de dire et répéter combien est « important l'existence du réseau entre Conseillers, ici renforcé par le voyage, à travers les liens qui s'y tissent mais aussi les discussions qui permettent les échanges d'expériences. »



Nouveau programme de travail

C'est la rentrée

Après la remise des rapports d'activité en septembre, c'est, comme chaque automne, la rentrée de la CPDT. Le travail, riche et très diversifié, ne manque pas. Au menu des recherches cette année, quatre plats de résistance. A savoir les activités économiques, l'énergie, les paysages et l'économie résidentielle.

L'équipe du thème « Activités économiques et intérêt local » finalisera la méthode d'estimation de l'impact d'une fermeture d'entreprise sur les recettes communales, tant pour la commune qui héberge l'entreprise que sur les localités où sont domiciliés les travailleurs concernés. Ce thème se penchera aussi sur l'élaboration d'une méthode qui permette de spatialiser et d'évaluer les retombées (en termes de revenus pour la population ou pour les finances communales) de l'ouverture d'une entreprise ou de la création d'une zone d'activité économique.

L'équipe en charge du thème « Energie et territoire » travaillera sur deux sujets majeurs : le remembrement urbain et les capacités de production d'énergie renouvelable au regard du territoire. Côté « Paysages », l'équipe poursuit la publication des

Atlas des Paysages avec deux nouveaux tomes, l'un consacré à la Hesbaye et l'autre au Condroz.

Enfin, l'équipe en charge du thème « Economie résidentielle » se consacrera à l'approfondissement théorique et statistique du sujet et à l'étude du positionnement des communes wallonnes par rapport aux enjeux de ce type d'économie.

En matière d'expertises, la CPDT proposera au Gouvernement wallon les fruits de ses recherches dans trois axes de type « veille ¹ » : la veille régionale, Espon et la politique de la ville. La veille régionale qui correspond au suivi des travaux relatifs à une éventuelle actualisation du SDER comprend l'analyse de différents documents régionaux, européens, les plans des régions frontalières ainsi que ceux sur l'Etat du territoire wallon. Côté « ville », l'expertise existante sera renforcée afin d'épauler la Région dans ses démarches. Des expertises spécifiques verront le jour en cours de subvention (paysage, implantations commerciales...), suivant les demandes du Gouvernement.

La formation des conseillers en aménagement du territoire se poursuit avec succès. On étudiera la possibilité de l'étendre à d'autres publics. Côté publications, cette année verra la sortie, outre des numéros habituels de Territoire(s) wallon(s) et de votre Lettre, de trois Atlas (les deux pré-cités et la traduction du Tome 1 en allemand), d'une revue internationale en anglais, de plusieurs notes de recherches et d'au moins deux dépliants. Enfin, côté Chaire doctorale, les neuf doctorants poursuivent leurs recherches. Et nous avons le plaisir, à la suite de l'éditorial d'André Antoine, de déjà vous informer de la tenue d'un grand colloque en mars prochain, qui fera le bilan des dix ans de la CPDT et se penchera sur l'avenir de notre territoire pour les dix ans à venir. Pour rester informé des recherches, manifestations et autres publications, venez consulter notre site (<http://cpdt.wallonie.be>) et abonnez-vous au flux RSS « Actualités ».

Publications en ligne de la CPDT

Sur notre site, le visiteur peut consulter et télécharger gratuitement trois nouvelles notes de recherche sur le thème de la Politique de la Ville.

A signaler aussi au rayon de nos publications en ligne, l'Atlas des dynamiques territoriales, une collection évolutive et régulièrement mise à jour de cartes commentées de la Wallonie, à consulter sous l'onglet « Etat du territoire wallon ». Les cartes d'accessibilité sont elles aussi visibles sous le même onglet.

A suivre sur notre site <http://cpdt.wallonie.be>, la mise en ligne prochaine des fiches d'occupation du sol et des fiches communales sur le flux des revenus.

Abonnez-vous au flux RSS pour être tenu au courant des nouveautés !

¹ Les expertises « veille » visent à enrichir les informations à la disposition des décideurs. Les expertises « spécifiques » sont constituées par les demandes ponctuelles du Gouvernement wallon.