

# Les conférences

le 9 novembre 2010



## Mot de bienvenue du Ministre Henry

P. Henry<sup>1</sup>

Mesdames, Messieurs,

Bienvenue à Liège.

Je suis très content d'être là, en particulier pour un thème qui me tient fortement à cœur. Je voudrais remercier les organisateurs pour ce choix et pour ces deux journées : c'est un thème très pointu mais qui concerne tout le monde, et qui aura bien sûr énormément d'implications dans les prochaines années et les prochaines décennies.

Je ne vais pas faire un exposé général sur le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre, mais c'est un enjeu crucial. L'enjeu climatique est prévu dans notre Déclaration de Politique Régionale, il est central pour le Gouvernement wallon comme il l'est pour l'Europe et pour la planète. Il s'impose à nous de toute manière. Voici, pour rappel, quelques chiffres très importants : d'ici 2050, nous allons devoir réduire de 80 à 95% nos émissions de gaz à effet de serre dans nos pays industrialisés. Personne ne peut imaginer (je pense que je ne dois convaincre personne d'entre vous) que cela ne se fera pas sans changements majeurs dans l'organisation de notre société. Cela ne se fera pas uniquement par des changements technologiques et de ce point de vue-là, justement, la structure du territoire est évidemment absolument centrale, un élément tout à fait déterminant.

L'an dernier, j'ai eu l'occasion de donner les grandes lignes de notre volonté de travailler sur l'objectif climatique dans la politique territoriale. Cette année, nous passons de la théorie à la pratique, puisque des travaux ont été menés et il en ressort clairement que le principe général, c'est que la localisation des différentes activités sur le territoire - le travail, le logement, les loisirs, et en conséquence, tous les déplacements



Philippe Henry — PHOTO F. DOR

---

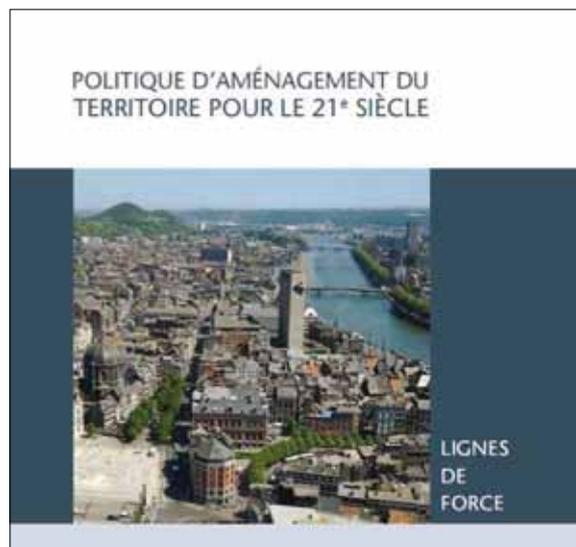
<sup>1</sup> Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité

qui en résultent - sont tout à fait essentiels du point de vue de l'enjeu climatique. Des recherches importantes ont été menées par la CPDT sur base du programme que j'ai proposé au Gouvernement : c'est l'objet principal des travaux de ces deux journées. L'objectif, c'est évidemment de connaître toutes les interactions entre les différents éléments structurants du territoire. J'insiste sur le fait que cette année, six équivalents temps plein ont été consacrés au défi climatique et énergétique, ce qui est considérable, et ce qui nous permet d'aller de l'avant, d'avoir une vision commune, de disposer d'analyses pointues sur différents aspects de cette politique.

Vous, les acteurs de terrain, vous êtes confrontés au quotidien à des questions importantes d'aménagement du territoire en lien avec ces questions énergétiques ; vous êtes évidemment des acteurs de première ligne, vous êtes ceux qui peuvent impliquer les changements petit à petit dans les projets, dans les décisions. Vous êtes aussi ceux qui peuvent contribuer à la sensibilisation. De ce pont de vue-là, vous n'êtes pas seuls, bien sûr : les grands médias jouent aussi un rôle très important. Vous avez peut-être lu ce week-end dans le Soir un article très intéressant, en lien avec ces travaux de la CPDT et l'impact de l'évolution énergétique. Les médias sont bien sûr un allié incontournable : ce travail sur l'impact énergétique et son implication dans toutes nos politiques, en particulier l'aménagement du territoire, représente un travail de grande ampleur qui doit toucher le grand public ; on n'y parviendra pas en travaillant seulement sur les publics de spécialistes. De ce point de vue, depuis quelques années, il y a eu pas mal d'initiatives de sensibilisation des grands médias : les travaux du GIEC, le film d'Al Gore et d'autres exemples encore qui ont fait que la sensibilisation a pris sa place en matière de changement climatique.

De là à dire que l'enjeu du territoire est bien intégré par tous, il y a sans doute encore une marge très importante. Comme je le disais, vous êtes des acteurs de première ligne, mais il est important que l'ensemble des acteurs de la politique régionale d'aménagement du territoire, ceux qui sont amenés à prendre chaque jour des décisions - c'est-à-dire les communes, les fonctionnaires délégués, l'administration, le ministre - que l'ensemble de tous ces acteurs aillent dans une direction commune, direction qui est donnée par la Déclaration de Politique Régionale qui

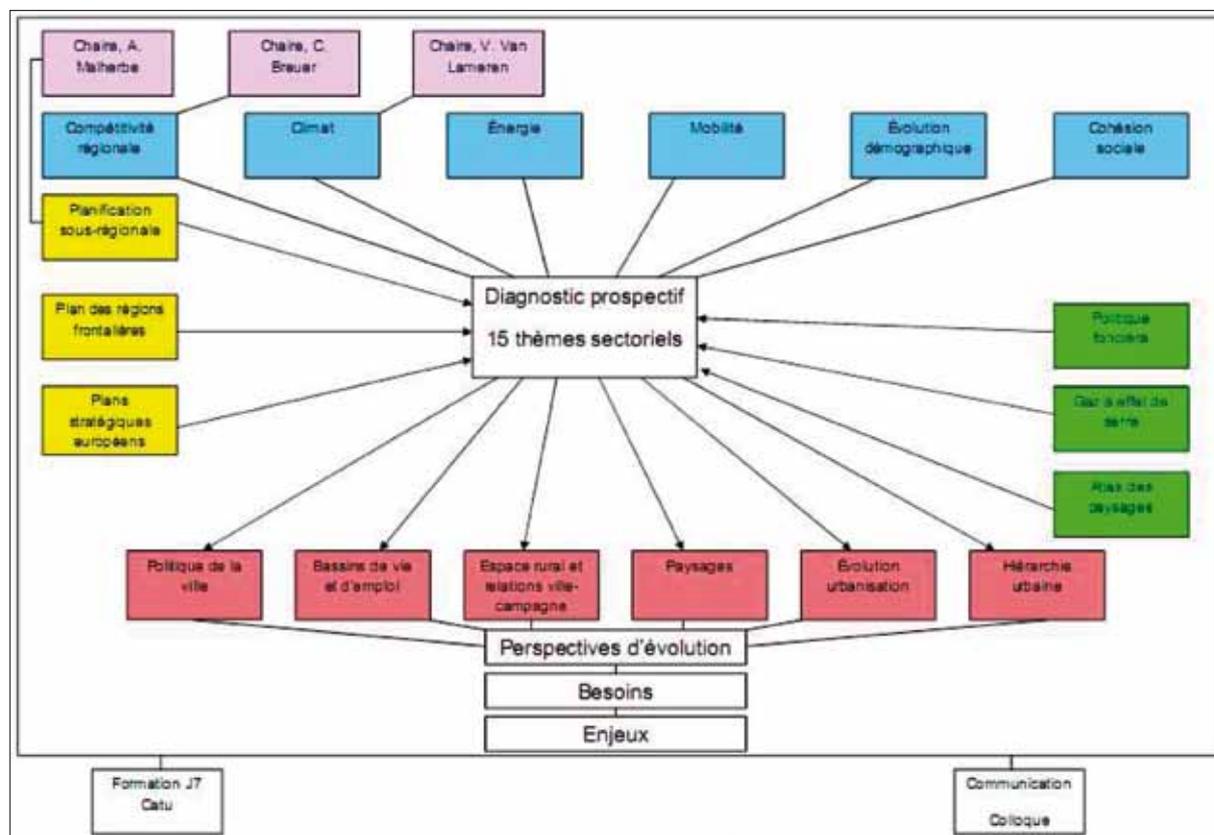
nous dit quelles sont précisément les lignes de force du Gouvernement pour les cinq ans à venir, les lignes prioritaires en matière d'aménagement du territoire. J'ai donc voulu - je vous l'annonce aujourd'hui - rédiger et diffuser un document qui va préciser ces différentes lignes de force. Ce ne sera pas un nouveau code, ce document ne va pas modifier la réglementation en tant que telle - ces choses là viendront en leur temps - mais il vise à expliquer de manière pédagogique ces différents enjeux et la manière de les utiliser, de les impliquer dans les décisions à tous les niveaux. Ce document s'appelle « Lignes de force pour la politique d'aménagement du territoire » ; il sera diffusé dans quelques semaines de manière telle que l'ensemble des acteurs puissent interpréter clairement l'objectif dans lequel on travaille, comment ils doivent s'impliquer dans les différentes politiques d'aménagement du territoire et concrètement, comment on peut agir dans les différents projets. A partir de mai 2011, les « Ateliers du Territoire » seront organisés, pour sensibiliser plus largement encore à ces enjeux et faire évoluer ce projet au travers d'une démarche participative.



Un autre travail très important, qui est également en cours, fait aussi partie de ce programme de législature : c'est, en vue de la révision, l'actualisation du diagnostic. Ce travail vient de démarrer ; nous avons établi un schéma relativement complexe et détaillé qui vise - je

ne vais pas vous l'expliquer en détail maintenant parce que nous n'avons pas le temps - à faire un diagnostic à la fois thématique et territorial, selon les différents défis qui ont été pointés : compétitivité régionale, climat,

énergie, mobilité, évolution démographique et cohésion sociale. Il s'agit de réactualiser complètement ces diagnostics en vue de la réactualisation du SDER, qui porte sur la structuration du territoire, la hiérarchisation



Programme CPDT 2010-2011 : Actualisation du diagnostic du SDER

à l'échelle régionale - en parallèle avec autre travail sur le CWATUPE dont je vais parler dans un instant. C'est un travail très important pour les prochaines années.

D'autres outils plus généraux sont aussi en lien direct avec la discussion de ces deux jours : le décret Climat, en préparation, qui bien sûr ne concerne pas que l'aménagement du territoire mais qui est quand même en lien très important avec celui-ci. La réduction d'émission de gaz à effet de serre devra être de 80 à

95 % d'ici 2050 et de 30 % d'ici 2020, conformément à la DPR. C'est dans dix ans, cela nécessite dès maintenant des mesures importantes et pour y parvenir, la volonté d'adopter un décret Climat qui va organiser la décroissance annuelle de ces émissions selon une logique de budget d'émissions. Là non plus, je ne vais pas rentrer dans les détails, mais c'est un travail qui est en cours et dont les grandes lignes sont déjà proposées au Gouvernement.

Le travail avec chacun des secteurs pourra se faire dans les prochains mois en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés.

Le monstre du Loch Ness, le CWATUPE, vous en entendez parler chaque jour. Moi aussi. Nous savons que c'est un travail compliqué que d'avoir une réglementation à la fois fonctionnelle, efficace, rigoureuse et surtout adaptée aux lignes de force de la Déclaration de Politique Régionale – ce qui de ce point de vue implique une révision. La volonté des négociateurs de ce Gouvernement dont je ne faisais pas encore partie en juillet de l'année dernière, ça a été de dire clairement : il faut revoir ce Code, en disposant d'une évaluation de sa cohérence globale, de sa lisibilité, mais aussi de son adéquation aux objectifs de la politique régionale. C'est cette double approche qui est en cours puisque nous sommes à la phase d'attribution du marché. Ce sera un travail de longue haleine qui s'étalera sur toute l'année 2011 et qui pourra ensuite aboutir dans un second temps à des adaptations du Code – et peut-être à d'autres modifications, d'autres réglementations : ça ne se jouera pas uniquement dans le Code mais ça se fera sur base d'une approche globale après une évaluation globale. Ça veut dire que dans l'immédiat, on temporise un peu, on s'empêche de modifier tel ou tel aspect sur lequel on est interpellé très régulièrement, afin de ne pas avoir une succession permanente de modifications de la législation.

Un autre travail très important, c'est la révision du cadre des éoliennes. Ce travail est déjà beaucoup plus avancé. Nous avons mené tout au long de l'année une série d'auditions avec l'ensemble des acteurs concernés, auditions qui visent à prendre en compte tous les aspects du développement des éoliennes : l'aspect énergétique bien sûr, l'aspect économique, participatif, l'implication des communes, les aspects de nuisance paysagère et autres sur le territoire et sur les habitants. C'est l'ensemble de ces dimensions qui doit être pris en compte pour avoir un nouveau cadre de référence puisque celui de 2002 date un peu. Depuis, les technologies ont fortement évolué, et surtout le nombre de projets. Il s'agit de trouver un équilibre entre tous ces principes.

La CPDT constitue aussi un outil très important sur lequel nous avons aussi beaucoup travaillé cette dernière année. Le travail se poursuit ; un audit a été mené. Il

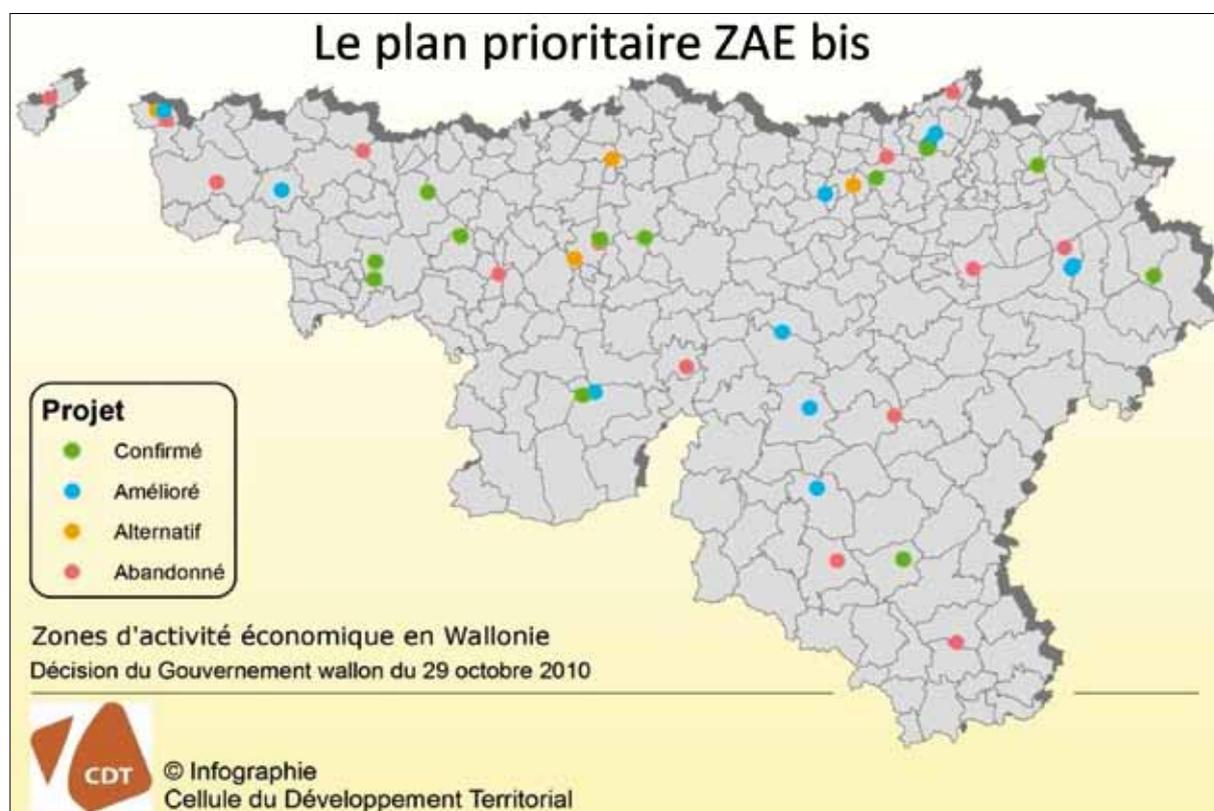
était nécessaire de faire l'état des lieux du travail, de la manière de fonctionner. Un certain nombre de mesures ont été prises, un certain nombre de choix de travail ont aussi été faits dont nous avons aujourd'hui les premiers résultats. Ce travail va se poursuivre ; l'idée, c'est d'aboutir assez rapidement à un travail pluriannuel pour éviter des décisions d'orientation à trop court terme, année après année, et de disposer d'un cadre de travail plus clair sur une logique pluriannuelle. Ce travail se poursuivra aussi dans les prochains mois.

Au-delà de l'ensemble de ces outils, il y a la gestion de l'aménagement du territoire au jour le jour. Nous aurons l'occasion d'en reparler lorsque le document des lignes de force sera présenté tout prochainement, mais il est clair que c'est au quotidien que les choses vont se jouer, à la fois chez les demandeurs au fur et à mesure que la conscientisation se fera dans la population, chez les professionnels qui vont les conseiller, et chez les décideurs administratifs et politiques qui doivent intervenir dans les différentes demandes de permis. C'est là que l'on pourra faire en sorte que petit à petit l'on parvienne à une certaine densification des activités et en particulier de l'habitat, notamment dans les zones particulièrement sensibles qui sont proches des grands moyens de transport, et en particulier dans une logique de noyau d'habitat - une logique que nous voulons aussi développer. C'est aussi dans un travail de concertation permanente, dans une logique de petits pas, de progressivité, mais en même temps d'objectifs clairs, que nous devons travailler. Il est inutile de vouloir changer du tout au tout du jour au lendemain. Par contre, ce qu'il faut, c'est convaincre et faire en sorte que l'objectif à long terme soit bien identifié et bien clair. Je crois que les objectifs et les discussions de ces deux jours le montrent très clairement. Il faut que concrètement, au quotidien, ça puisse se traduire dans les faits, même si c'est progressif et de ce point de vue-là parfois décevant dans la mesure où on n'obtiendra pas toujours tout de suite des changements radicaux.

Quelques exemples depuis le début de cette législature : nous avons déjà eu à gérer quelques gros dossiers, comme le dossier du centre de loisirs d'Antoing-Péronnes. Dans le cadre de ce très gros projet de centre de loisirs, il y avait en début de législature une contestation de plusieurs milliers de réclamations. Sur base d'un travail assidu mené par mon cabinet

et par l'administration avec les différents interlocuteurs - ce qui prend du temps et demande que chacun fasse des compromis - on arrive à un nouveau projet qui aujourd'hui est accepté par tous, un centre de loisirs plus équilibré, plus raisonnable, accepté par le promoteur, le propriétaire, les communes concernées et les réclamants, et aussi par les comités qui s'étaient créés pour l'occasion. On aboutit finalement, au départ de plusieurs milliers de réclamations, à un projet qui est accepté par tout le monde. Il s'agit ici d'un gros projet mais il y en a de plus modestes, à l'échelle communale par exemple, où on a le même type d'enjeu avec différents interlocuteurs. Le dialogue et la construction commune sont des valeurs à promouvoir même si c'est difficile, même si ça ne résout pas tout, parce qu'il y a aussi à certains moments des positions parfois irréductibles.

Un autre exemple vient d'aboutir il y a quelques jours, vous l'avez peut-être vu dans la presse : c'est la décision concernant la zone d'activité économique. Là aussi, c'est un compromis que je trouve équilibré. On a dégagé des zones importantes pour l'activité économique dans les prochaines années; nettement moins que ce qui avait été prévu il y a quelques années en termes de nouvelles zones en zone agricole. Il importait en effet de protéger suffisamment la fonction rurale, en évitant les zonings « sortis de nulle part », mal situés du point de vue de l'accessibilité et la proximité aux pôles. Il y en a quand même, parce qu'il faut gérer le temps, il faut aussi gérer les demandes des entreprises qui elles aussi évoluent et de plus en plus sont sensibles à l'aménagement durable, à la mobilité, à la logique d'écologie industrielle. Tout ça progresse fortement mais dans une logique progressive et nous

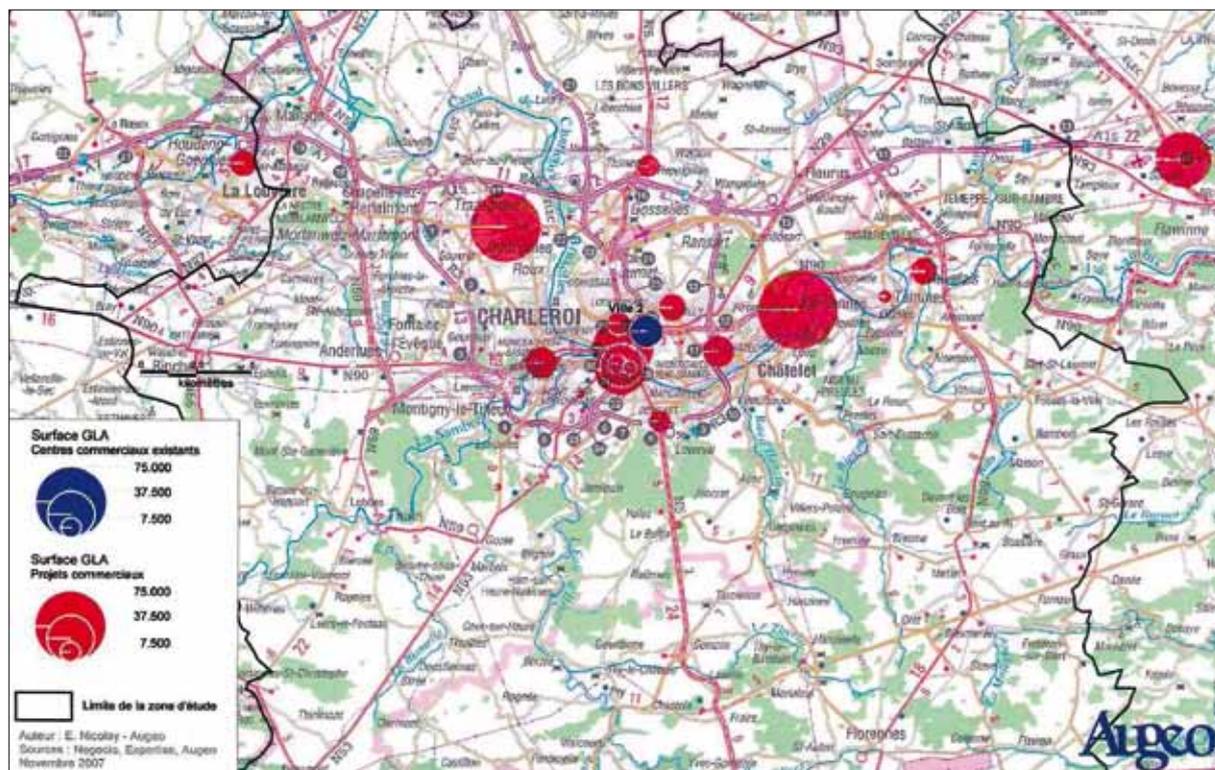


*Avancer à petit pas... mais dans la bonne direction. Densifier les activités. Favoriser la concertation*

n'avons dégagé des zones importantes qu'après une évaluation très rigoureuse. Je voudrais remercier la Cellule du Développement Territorial qui nous a permis d'évaluer l'ensemble des zones ; nous avons confirmé la semaine dernière 890 hectares de nouvelles zones d'activité économique, mais nous avons aussi dans le même temps décidé de ne pas accepter un millier d'hectares d'autres sites qui avaient été identifiés précédemment et qui sont apparus comme n'étant pas des sites très positifs du point de vue de l'ensemble des critères retenus. Pour en terminer avec la question des zonings, je voudrais simplement rappeler, parce que ça me tient beaucoup à cœur, que dans les prochains mois, la phase suivante visera à dégager quelques centaines d'hectares supplémentaires, notamment en zone urbanisable : il s'agit aussi, avant de dégager de nouvelles zones en pleine terre vierge, de valoriser les friches industrielles, les terrains à réhabi-

liter et les zones qui sont encore accessibles, notamment en zones urbanisables.

Un autre pan important est celui de l'activité commerciale. On a eu l'occasion d'en parler de manière sensible ces derniers mois - je ne vais pas y revenir en détail - simplement pour signaler que la logique, là aussi bien sûr, ce sera celle des décisions cohérentes dans une logique progressive et de compromis parce que nous n'allons pas restructurer du jour au lendemain l'ensemble du territoire. Il faut tenir compte de l'existant, tenir compte des différents besoins aux différents endroits ; mais il y a une logique à soutenir un projet au centre-ville comme le projet de Rive Gauche à Charleroi et à ne pas accepter Città Verde à Farciennes. Ce fut l'occasion d'une médiatisation intense, un peu dure aussi, mais je constate que c'est un moyen de sensibiliser à ces enjeux et je suis très étonné du nombre de



Densifier les activités et renforcer les villes : L'activité commerciale à Charleroi



personnes dont la vision des centres commerciaux a évolué depuis cette décision. Prôner de gros centres commerciaux en dehors de tout, ce n'est peut-être pas ce qu'il nous faut, ce n'est peut-être pas un gage d'avenir, ce n'est peut-être pas bon pour la mobilité, ni pour le commerce. C'est par des discussions comme celle-là que nous pourrions aussi faire progresser le débat et la conscientisation collective.

En conclusion, je souhaite dire qu'il y a une logique dans l'ensemble des choses que je viens de vous évoquer. Il y aura des étapes. Il faut avoir bien sûr une vision claire des enjeux et des solutions que nous visons ; il faut susciter l'adhésion, la sensibilisation du grand public - et nous sommes tous vecteurs de ce travail - il faut avoir une vision claire de l'avenir pour faire du bon travail aujourd'hui et pour cela, il faut aussi adapter l'ensemble des outils dont nous disposons. J'en ai évoqué quelques-uns au départ desquels nous allons travailler, ce qui nous permettra déjà de franchir un certain nombre d'étapes et d'évoluer dans la conception de l'aménagement du territoire d'une manière telle que l'on puisse aussi s'orienter vers une logique de projet plutôt que d'une logique d'urbanisme de lois. C'est la vision que j'entends développer.

Je remercie encore les organisateurs de ce colloque et je remercierai tout à l'heure les parlementaires qui participeront cette après-midi à la table ronde. Il est très important que ce débat implique les politiques. Cette conjonction entre les acteurs de terrain, les techniciens de l'aménagement du territoire et les politiques dans ces deux journées me paraît une fort bonne chose. Je vous remercie pour votre attention et je vous souhaite un excellent travail.



# Changement climatique et développement territorial

## *Climate Change and Territorial Development*

J.-P. van Ypersele<sup>1</sup>



Jean-Pascal van Ypersele — PHOTO F. DOR

Je vais essayer d'éclairer de ma perspective - avec beaucoup d'humilité car je ne suis ni urbaniste ni spécialiste de l'aménagement du territoire, ni architecte - la question qui est la vôtre ces deux jours-ci, à savoir les incidences du changement climatique sur le territoire et les réponses que celui-ci peut apporter.

Au départ, parlons du rapport du GIEC. Voici un des volumes du dernier rapport<sup>2</sup>, le quatrième, un volume de mille pages. C'est celui qui concerne la réduction d'émission de gaz à effet de serre. Deux chapitres sont particulièrement pertinents : le chapitre cinq, qui concerne les transports, et dans lequel il y a une section sur l'aménagement du territoire, et un autre chapitre sur les bâtiments et ce qu'il est possible de faire sur le même thème.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, voici un petit rappel sur le GIEC<sup>3</sup>.

Le GIEC a été créé il y a un peu plus de vingt ans pour faire, non pas des recherches, mais de l'évaluation des connaissances, au départ de la littérature scientifique, sur tout ce qui touche les changements climatiques. Le GIEC comprend trois groupes de travail : le premier sur la science des changements climatiques, le second sur les conséquences, aussi bien positives que négatives, et les stratégies d'adaptation au changement climatique qu'on ne pourra pas éviter, et le troisième sur les stratégies de réduction d'émissions. Ces travaux prennent plusieurs années. Nous avons par exemple réfléchi, au mois d'août 2010, à un rapport qui sera publié en 2014 et synthétisera les trois

<sup>1</sup> Jean-Pascal van Ypersele, un physicien spécialisé dans la simulation des changements climatiques à l'aide de modèles, s'intéresse particulièrement à l'effet des activités humaines sur le climat et vice-versa, dans une perspective interdisciplinaire. Professeur extraordinaire à l'UCL et Membre de l'Académie royale de Belgique, il est Vice-président du GIEC ([www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch)) depuis 2008. Il préside également le Groupe de travail « Energie et climat » du Conseil fédéral du développement durable ([www.cfdd.be](http://www.cfdd.be)).

<sup>2</sup> [http://www.ipcc.ch/publications\\_and\\_data/ar4/wg3/en/ch5.html](http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg3/en/ch5.html) et [http://www.ipcc.ch/publications\\_and\\_data/ar4/wg3/en/ch6.html](http://www.ipcc.ch/publications_and_data/ar4/wg3/en/ch6.html)

<sup>3</sup> Le GIEC, Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (ou IPCC en anglais) est un panel d'experts créé par les Nations Unies qui a publié son quatrième rapport en 2007, et a partagé la même année avec Al Gore le Prix Nobel de la Paix.

**2500+ SCIENTIFIC EXPERT REVIEWERS**  
**800+ CONTRIBUTING AUTHORS AND**  
**450+ LEAD AUTHORS FROM**  
**130+ COUNTRIES**  
**6 YEARS WORK**  
**1 REPORT**  
**2007**

Fig. 1

## Le réchauffement climatique est causé par l'accumulation de GES

Sur le fond, qui est aussi le contexte d'une bonne partie des discussions que vous avez ici - j'ai beaucoup entendu parler ce matin de gaz à effet de serre, de CO<sub>2</sub>, de pétrole, etc. - ; sur le fond, sur lequel travaille le groupe 1, la science du changement climatique, il y a quelques messages-clés qui sont évoqués rapidement ici : le réchauffement peut être considéré à l'échelle du siècle en tout cas comme sans équivoque. Il y a une grande probabilité que l'essentiel du réchauffement des cinquante dernières années soit bien dû aux émissions de gaz à effet de serre d'origine humaine. S'il n'y a pas d'importantes réductions d'émissions dans les décennies qui viennent, la température risque de monter de l'ordre de un à six degrés au-dessus de la température actuelle d'ici la fin du siècle, le niveau des mers risque de monter, et toute une série d'événements extrêmes vont voir leur intensité ou leur fréquence modifiées.

La ligne noire du graphique ci-contre (Fig. 2) montre l'élévation de la température au cours des cent dernières années. La zone bleue montre le résultat de simulations qui ne tiennent compte que de facteurs naturels. La zone rose montre celles qui tiennent compte des facteurs naturels et des facteurs humains. On voit qu'après 1960 à peu près, ne tenir compte que des facteurs naturels ne permet pas de reproduire l'évolu-

tion observée, quelle que soit la zone à laquelle on s'intéresse. L'essentiel de ce réchauffement - à l'échelle humaine, non à l'échelle géologique, pour laquelle ce sont d'autres facteurs qui jouent - est clairement causé par l'accumulation de gaz à effet de serre. On voit sur ce graphique (Fig. 3) l'évolution très marquée de la concentration de CO<sub>2</sub> au cours des 800 000 dernières années : pendant 400 000 ans, la quantité de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère a fluctué entre 180 et 280 unités. Nous sommes à 390 aujourd'hui. Nous nous dirigeons vers 500, 600, 700 millièmes de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère si on continue à ne pas faire grand chose.

Pourquoi ? Je ne vais pas rentrer dans le détail du cycle du carbone, ce n'est pas le lieu aujourd'hui, mais il est tout de même important de se rendre compte que s'il y a des cycles naturels qui impliquent des échanges de CO<sub>2</sub> très importants, - les chiffres que vous voyez sont en milliards de tonnes de carbone échangés par an -, dans les systèmes naturels, ces flux gigantesques sont en équilibre. C'est extrêmement important car, tout ce que nous faisons, même en quantités qui sont en apparence presque négligeables par rapport aux flux naturels, déséquilibrent ces flux naturels qui étaient en équilibre. Chaque année, l'humanité envoie huit milliards de tonnes de carbone supplémentaire dans l'atmosphère (chiffres de la fin du XXe siècle). Seule la

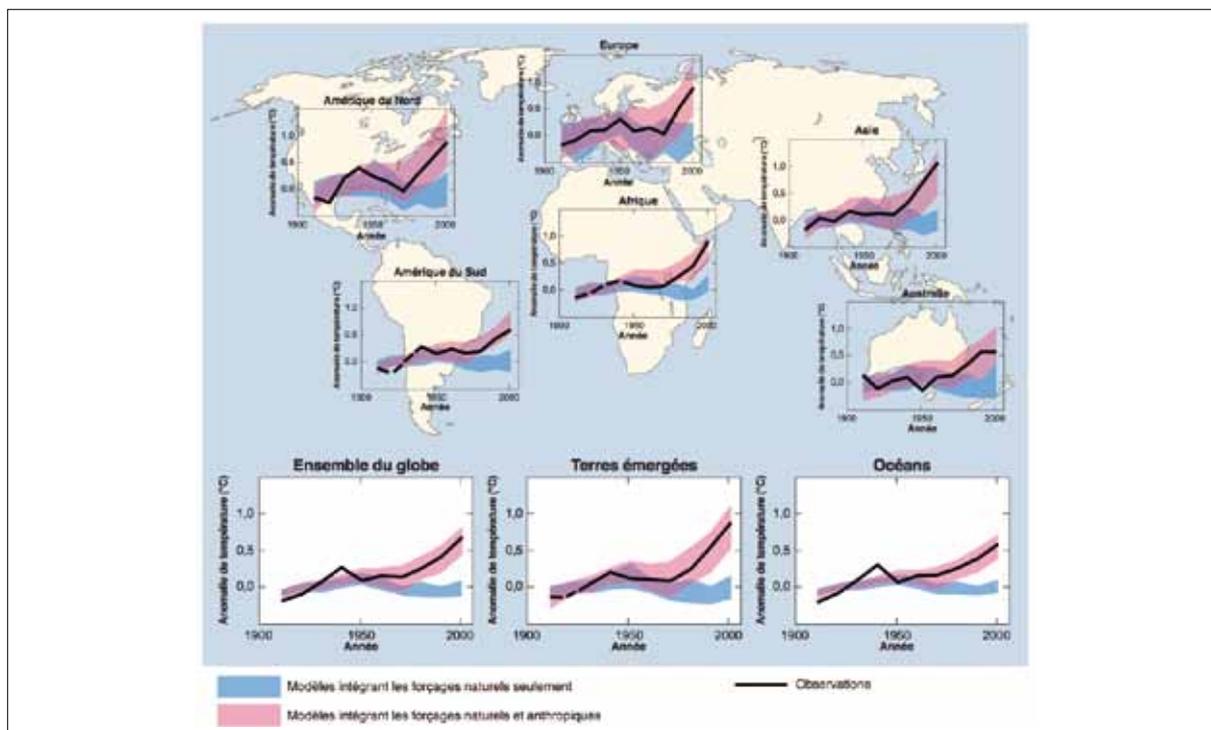


Fig. 2 Variation des températures à l'échelle du globe et des continents — SOURCE : IPCC AR4, SYR, p. 6, Fig. RID4

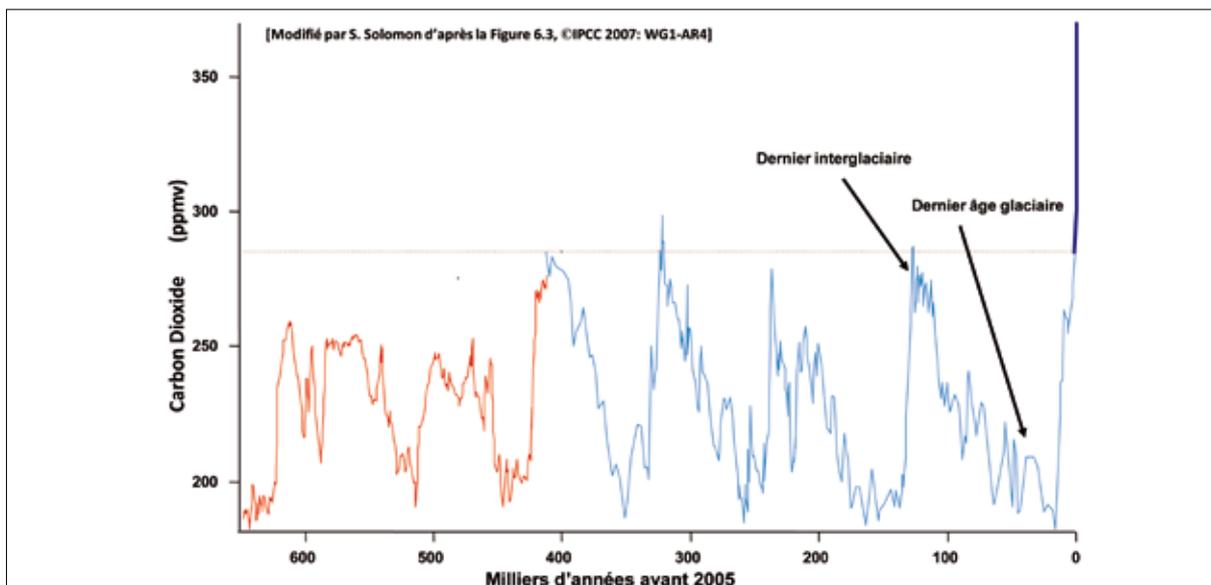


Fig. 3 Evolution de la concentration en CO<sub>2</sub> depuis 650 000 ans. Les humains 'forcent' le système d'une manière unique. L'augmentation de la concentration en CO<sub>2</sub> est principalement due à la combustion d'énergie fossile. Cette concentration en CO<sub>2</sub> n'a pas été si élevée depuis plus de 500 000 ans — MODIFIÉ PAR S. SOLOMON D'APRÈS LA FIG. 6.3, IPCC AR4, WGI, CH. 6.4.1, p. 444

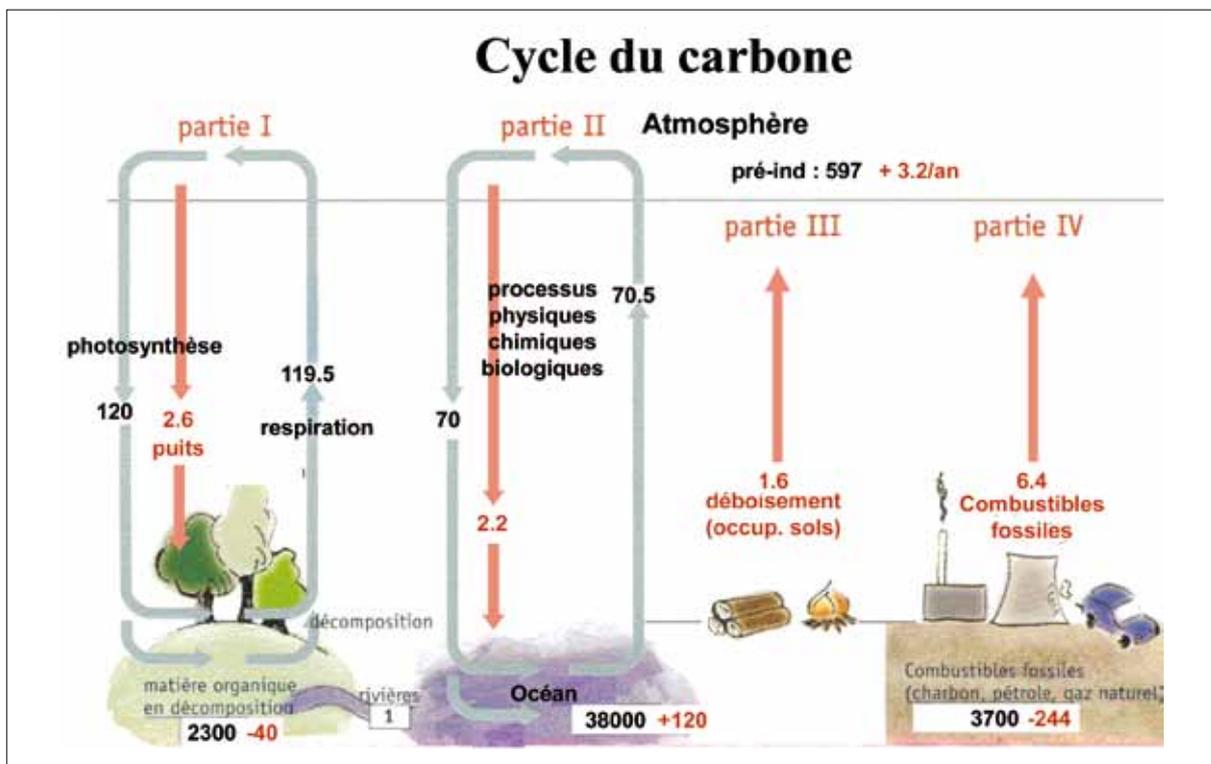


Fig. 4 Les chiffres noirs se rapportent à la situation pré-industrielle. Les chiffres rouges ajoutent la composante des flux et stocks liés aux activités humaines (Unités: GtC (milliards de tonnes de carbone) ou GtC/an). Basé sur IPCC AR4.

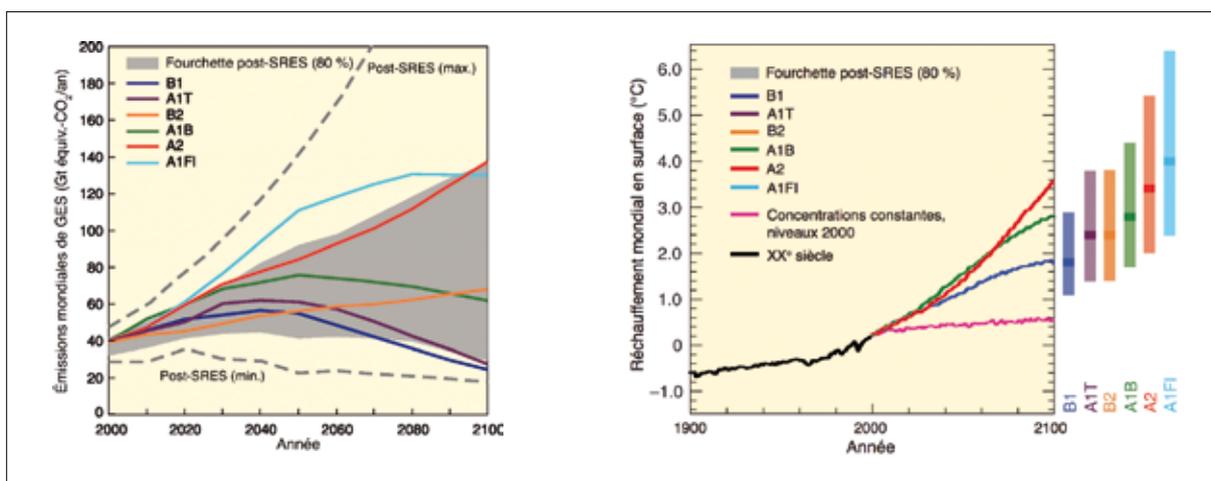


Fig. 5 Scénarios d'émissions de GES pour la période 2000–2100 (en l'absence de politiques climatiques additionnelles) et projections relatives aux températures en surface — SOURCE : IPCC AR4, SYR, p. 7, Fig. RID5

moitié est réabsorbée, ce qui veut dire que l'autre moitié s'accumule dans l'atmosphère et cause cette augmentation de la concentration, qui elle-même piège la chaleur dans le système climatique.

Ces scénarios que l'on peut établir pour le futur ne sont pas appelés prédictions mais projections car évidemment, personne ne peut prédire sur quelle courbe

d'émission (Fig. 5, diagramme de gauche) nous allons nous situer au cours des cent prochaines années. Ce sera notamment le résultat de vos débats ici aujourd'hui. Nous trouverons-nous sur la courbe bleu foncé, la courbe bleu clair, la courbe rouge ? On ne peut le prédire : ce sera le résultat d'une multitude de choix politiques, économiques, structurels dans les décennies qui viennent.

## Les conséquences du réchauffement

Chacun de ces scénarios d'émission se projette dans une gamme d'élévation de température différente pour la fin du siècle, et il y a intérêt à se trouver dans la gamme bleu foncé plutôt que dans la gamme bleu clair. Toute une série d'évènements extrêmes voient

leurs probabilités changer, par exemple la probabilité de vagues de chaleur, l'intensité des pluies, et bien d'autres encore, que l'on ne peut tous passer en revue. Toute une série de secteurs sont potentiellement menacés par le réchauffement du climat : l'eau,

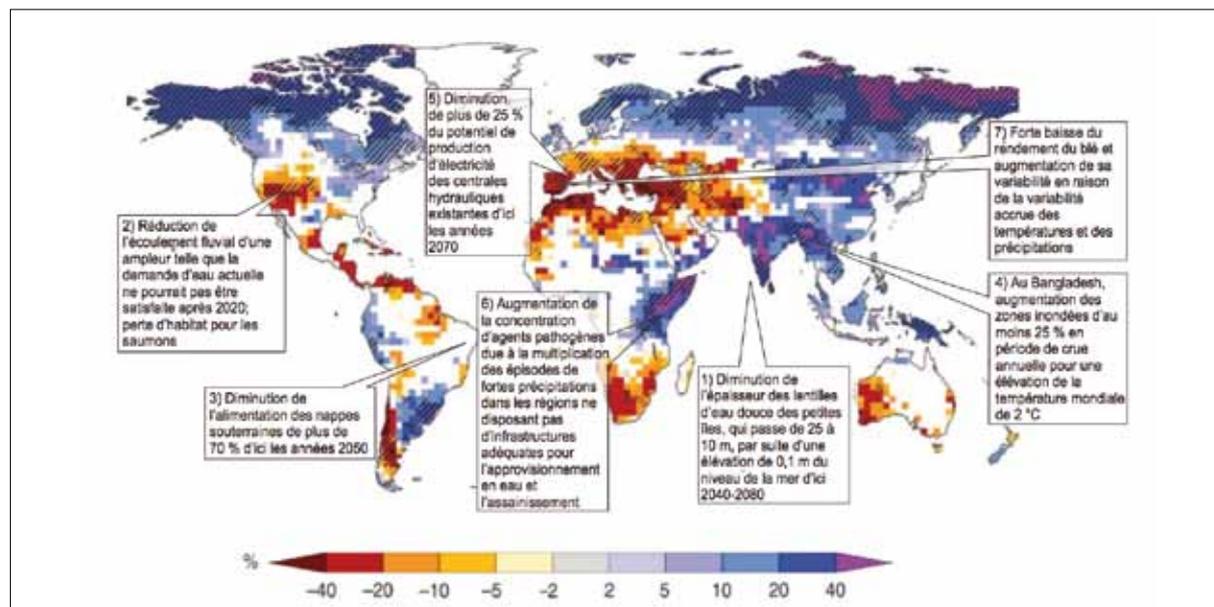


Fig. 6 Carte illustrant les incidences futures du changement climatique liées à l'eau douce, là où ces incidences représentent une menace pour le développement durable des régions touchées — SOURCE : IPCC, LE CHANGEMENT CLIMATIQUE ET L'EAU, JUIN 2008, p. 55, Fig. 3.4



Fig. 7 Delta du Nil : dix millions de personnes vivent dans la zone marquée en rouge, située à moins d'un mètre d'altitude. SOURCE : TIME MAGAZINE, 2001

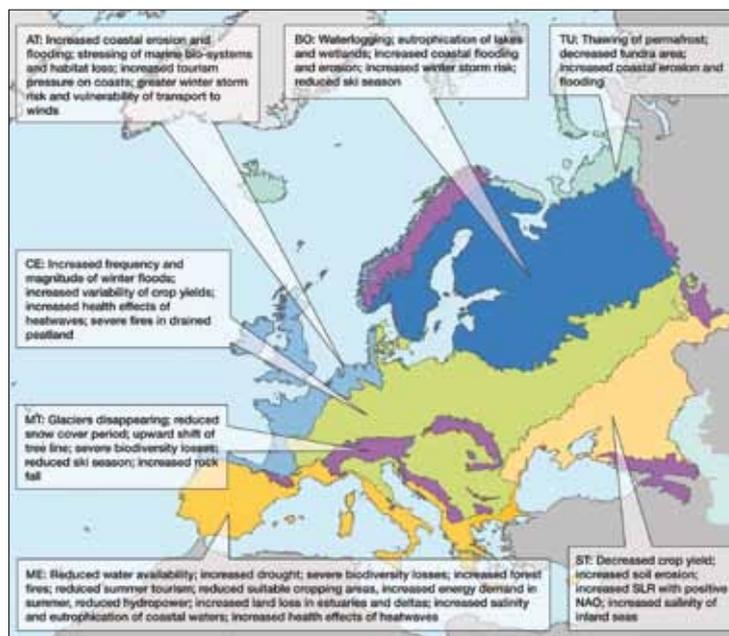


Fig. 8 Vulnérabilités principales des systèmes et des secteurs européens au changement climatique pendant le *xxi*<sup>e</sup> siècle — SOURCE : IPCC AR4, WGII, Ch. 12.4, Fig. 12.3

l'alimentation, les écosystèmes, les régions côtières (puisque le niveau des mers monte quand le climat se réchauffe), l'industrie, les établissements urbains, la société de manière générale, et la santé, avec des effets, par exemple sur les ressources en eau, qui sont très différenciés (Fig. 6) : le rouge, un assèchement, le bleu, une humidification, une élévation du niveau de la mer qui va concerner des millions de personnes... Dix millions de personnes, rien que dans le delta du Nil (Fig. 7), vivent à moins d'un mètre au-dessus du niveau de la mer. Les villes et le développement territorial de ces régions-là vont être sérieusement perturbés dans le siècle qui vient, suite simplement à cette élévation du niveau des mers qui va résulter du réchauffement du climat. Les impacts sont évidemment différenciés par régions (Fig. 8). En Europe du Nord, on s'attend à ce qu'il y ait certains aspects positifs sur l'agriculture, du moins dans un premier temps ; par contre le sud de l'Europe va connaître une série de problèmes supplémentaires, notamment suite à la température très élevée et aux effets de la sécheresse qui sera renforcée

dans ces régions. Il y a donc malheureusement une partie des changements climatiques qui est devenue inévitable ; des politiques d'adaptation vont devoir aussi se définir au niveau du territoire et des villes.

## S'adapter au réchauffement... mais aussi le contrer

Mais on ne peut pas se limiter à des politiques d'adaptation en attendant que le changement climatique se produise puisqu'on sait bien – ci-dessous un graphique qui vient du rapport du GIEC de 2001 (Fig. 9) - que plus la température monte, plus on rentre dans des zones de risques - indiquées sur le graphique par les zones de couleur qui augmentent - et l'évolution du diagnostic depuis le rapport du GIEC de 2001 est celle-ci : basé sur le rapport de 2007, pour les mêmes augmentations de température, le diagnostic s'est sérieusement aggravé en quelques années (Fig. 10 et 11). Cela a motivé la volonté de la communauté internationale de tenter de maintenir l'augmentation de la température en-des-

sous d'un certain niveau, par exemple deux degrés, qui a été beaucoup cité. Certains citent aujourd'hui un objectif plus strict encore : un degré et demi. Si on veut rester en-dessous de cette zone de deux degrés que vous voyez sur le diagramme de droite, il y a une certaine correspondance avec la concentration que l'on peut se permettre à ce niveau de température-là, et donc il y a une relation avec les émissions globales que l'on peut avoir -c'est le schéma de gauche. Pour rester dans la zone verte, légèrement au-dessus de deux degrés, il faut des émissions négatives, à l'échelle globale, avant la fin du siècle.

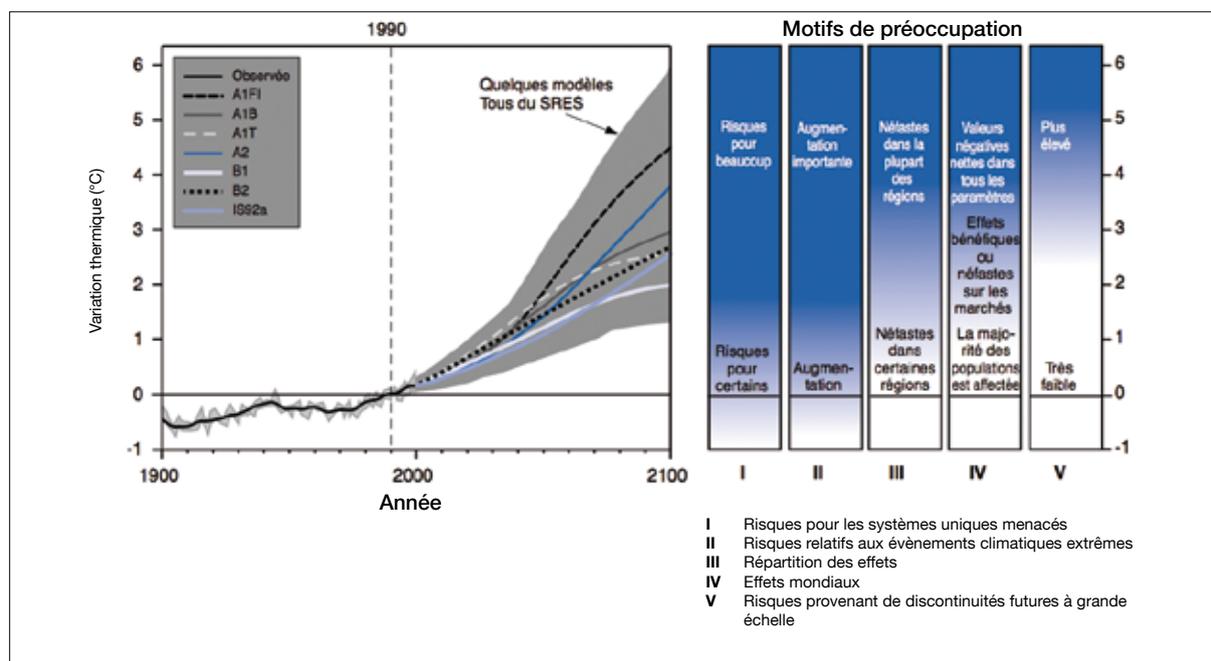


Fig. 9 Motifs de préoccupation quant aux incidences projetées des changements climatiques. Les risques d'effets nocifs de ces changements s'accroissent avec leur ampleur. La partie gauche de la figure fait apparaître les élévations de température observées par rapport à 1990 et la fourchette des estimations projetées après 1990, selon des estimations faites par le Groupe de travail I du GIEC pour des scénarios du Rapport spécial sur les scénarios d'émissions. La partie droite présente des conceptualisations pour cinq motifs de préoccupation au sujet des risques causés par l'évolution du climat jusqu'en 2100 — SOURCE : IPCC TAR, WGII, SPM, p. II-6, FIG. SPM2

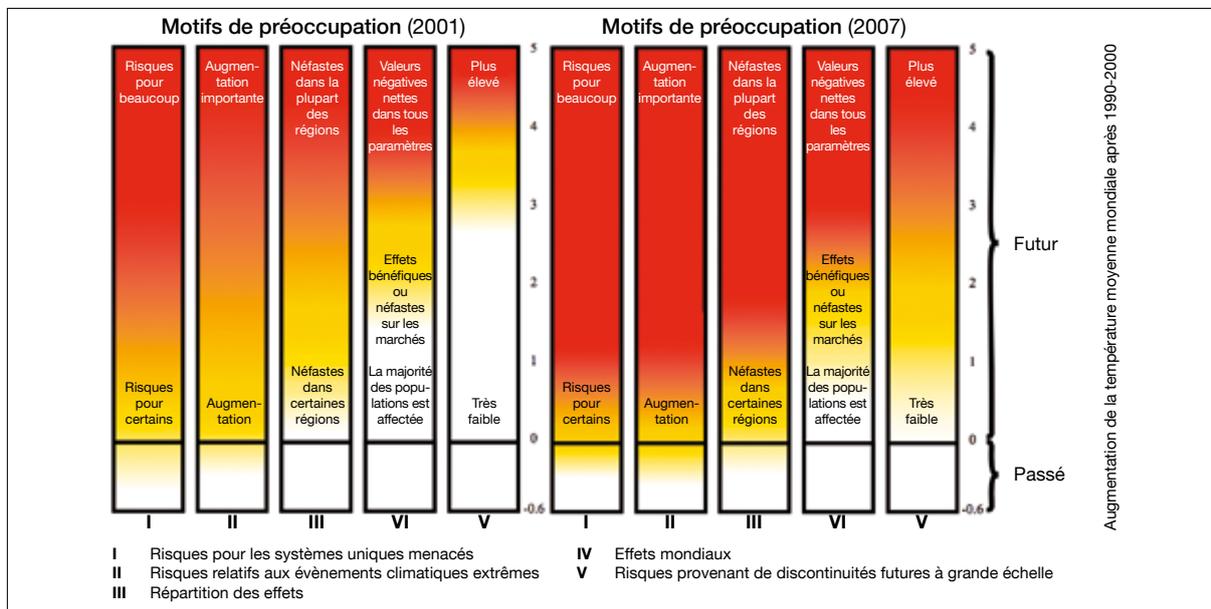


Fig. 10 (2001) et 11 (2007) : Motifs de préoccupation quant aux incidences projetées des changements climatiques 2001 comparées aux données mises à jour. Les conséquences des changements climatiques sont tracées en fonction des élévations de température moyennes globales — SOURCE : J. B. SMITH ET AL., ASSESSING DANGEROUS CLIMATE CHANGE THROUGH AN UPDATE OF THE INTERGOVERNMENTAL PANEL ON CLIMATE CHANGE (IPCC) "REASONS FOR CONCERN", PNAS 2009 106 (11), PP. 4133-4137, Fig. 1 -WWW.PNAS.ORG/CGI/DOI/10.1073/PNAS.0812355106

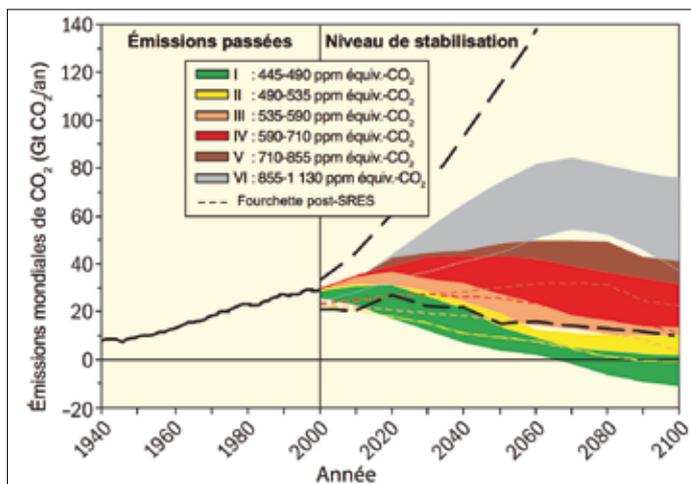


Fig. 12 Émissions mondiales de CO<sub>2</sub> entre 1940 et 2000 et fourchettes d'émissions anticipées, selon les catégories de scénarios de stabilisation, pour la période 2000-2100. SOURCE : IPCC AR4, SYR, P. 21, FIG. RID11

Le défi est donc encore plus grand que celui que le Ministre Henry indiquait tout à l'heure. On dit souvent que pour 2050, il faut des réductions de 80 à 95% dans les pays développés. Ce qu'on ne dit pas encore suffisamment, c'est que pour rester légèrement

au-dessus de deux degrés - même pas en-dessous, et je ne parle même pas d'un degré et demi - c'est à des émissions globalement négatives que l'on doit arriver si l'on veut véritablement réaliser cet objectif-là avant la fin du siècle (Fig 12).

## D'énormes potentiels de réduction

Pour ne pas rester sur cette partie un peu déprimante du rapport du GIEC, il est temps de rentrer dans ce qui ressort de ce troisième volume : les éléments de solution qu'il est possible de mettre en œuvre. La figure 13 montre le potentiel énorme qui existe dans toute une série de secteurs. Ce diagramme montre à l'horizon 2030, dans le monde entier, que l'on peut arriver à des réductions de milliards de tonnes d'équivalent/CO<sub>2</sub> (c'est-à-dire qu'on tient compte également des autres gaz à effet de serre, par an, que l'on peut éviter). Il ne s'agit pas d'émissions sectorielles mais des quantités qu'il est possible d'éviter pour les différents prix de CO<sub>2</sub> qui sont donnés par les chiffres ici. Il y a trois colonnes : la première colonne vaut si le prix de l'émission de la tonne de CO<sub>2</sub> est de vingt dollars, la deuxième pour un prix de cinquante dollars et la troisième, cent dollars. Le potentiel de réduction augmente quand ce prix augmente puisqu'il est bien connu qu'on fait plus attention à quelque chose qui coûte qu'à quelque chose qui est gratuit. Pour le moment, nous ne payons quasiment rien pour le fait d'utiliser l'atmosphère comme une grande poubelle.

Le secteur dans lequel le potentiel est le plus important, c'est le secteur des bâtiments. Le secteur dans

lequel l'effet du prix du CO<sub>2</sub> est le moins élevé est celui du transport, ce qui ne veut pas dire qu'il n'est pas possible de mettre en place des politiques dans ce domaine-là. Quand on regarde les quelques éléments qui sont cités dans ce rapport du GIEC concernant les mesures qu'il est possible de prendre dans le domaine du transport et des bâtiments, on voit que les transports publics et l'aménagement du territoire ont un rôle particulièrement important et que dans le domaine des bâtiments, l'isolation et la qualité des bâtiments sont également particulièrement importantes. Dans le domaine des transports, d'autres détails sont évoqués.

Dans son dernier rapport, le GIEC ne parle pas que des technologies qu'il est possible de mettre en œuvre, mais aussi de l'importance des changements de comportements. Encore une fois, dans les quelques exemples qu'il cite, il met l'accent sur le lien entre les comportements, l'aménagement du territoire et la disponibilité des transports publics.

Je voudrais maintenant être très spécifique en vous donnant quelques extraits-clés qui concernent l'aménagement du territoire, aux pages 366 à 368 du rapport du GIEC.

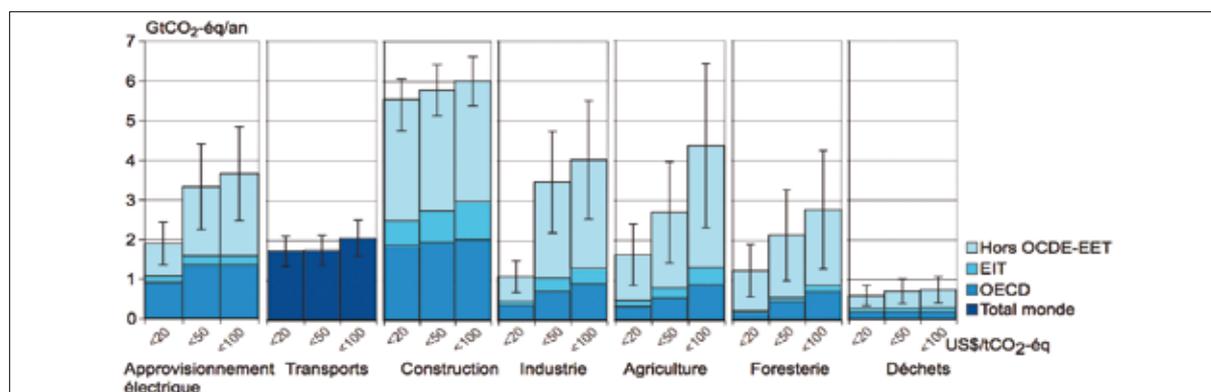


Fig. 13 Estimation du potentiel économique sectoriel d'atténuation mondiale pour différentes régions en fonction du coût du carbone en 2030, selon les études ascendantes, en comparaison avec les valeurs de références en postulées dans l'évaluation du secteur — SOURCE : IPCC AR4, WGIII, TS, p. 88, Fig. RT27

Le premier élément porte sur le fait que la quantité d'énergie que l'on utilise dans les transports urbains est déterminée par une série de facteurs, comme la localisation de l'emploi et la localisation respective des résidences. Des villes de différents niveaux de richesse et de développement peuvent avoir des niveaux d'utilisation très différents du transport motorisé, en parti-

culier privé. Le rapport du GIEC fait remarquer que la part des trajets, aux alentours de l'an 2000, qui sont réalisés par la marche, le vélo ou les transports publics est de l'ordre de 50% en Europe de l'Ouest. Un élément-clé du maintien de cette part, c'est la coordination des politiques d'aménagement du territoire et la planification des transports.

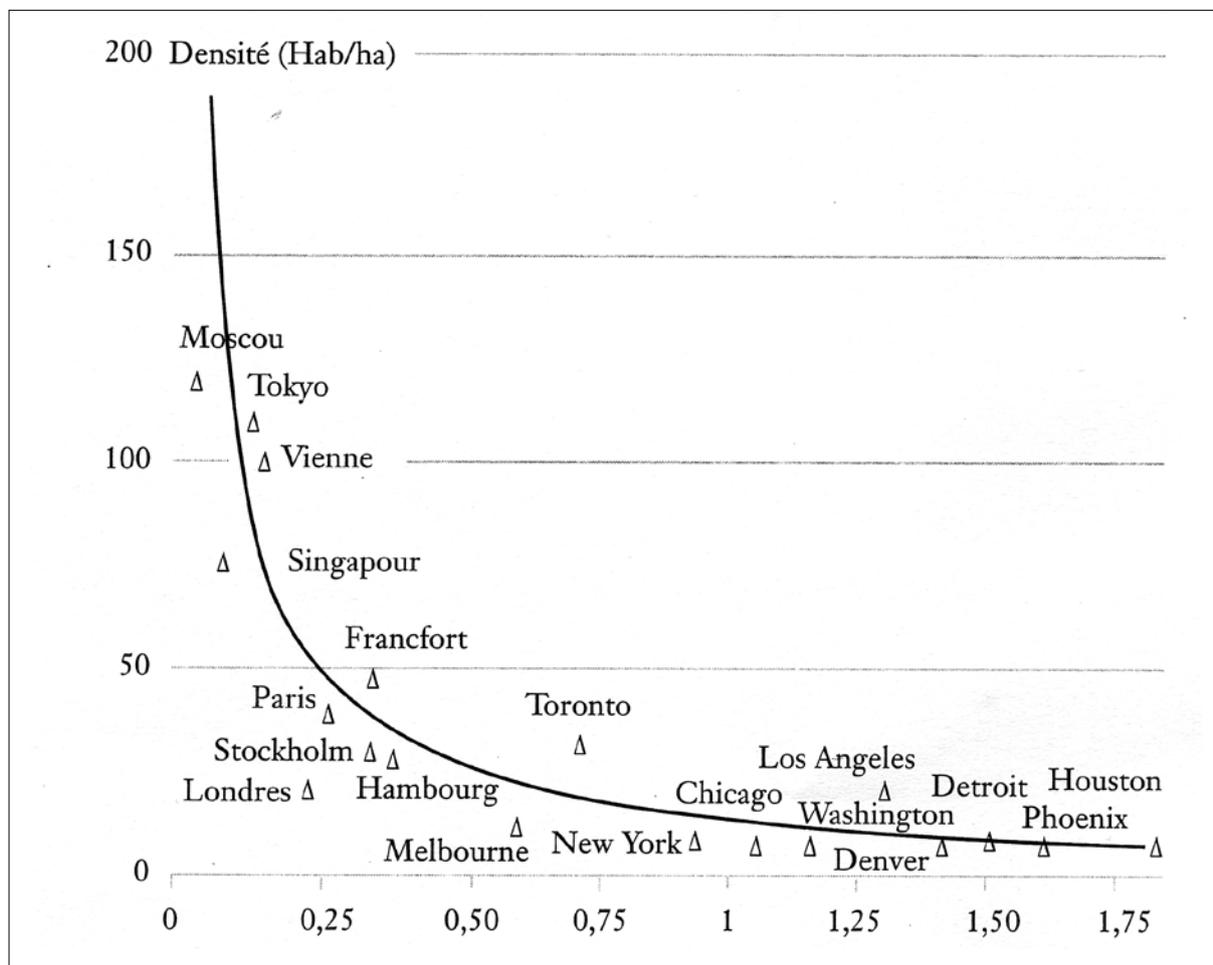


Fig. 14 Consommation Transports par habitant, tep/an — SOURCE : B. DESSUS, ÉNERGIE UN DÉFI PLANÉTAIRE, DÉBATS BELI, 1999, P. 107

## Des politiques locales et différenciées

Voici un autre message-clef : la stratégie qui est probablement la plus importante pour réduire la motorisation privée, c'est le renforcement des institutions locales, particulièrement dans les zones urbaines. Des exemples d'aménagement du territoire et d'organisation des transports particulièrement réussis incluent Stockholm et Portland (dans l'Oregon). Ce sont des endroits où on a - et encore une fois, cela montre la cohérence de ce que vous faites avec le diagnostic du GIEC - couplé les utilisations mixtes du territoire et un aménagement du territoire densifié avec un accès efficace aux transports publics. Le GIEC fait cependant remarquer que la capacité de ces initiatives n'est pas toujours maximale, elle fait l'objet de débats. Par exemple, aux États-Unis, il n'est pas évident que densifier l'habitat partout, veiller à une mixité des fonctions sur le territoire, et augmenter, dans une certaine mesure, la disponibilité des transports publics soit si efficace que cela, parce que la réduction de l'utilisation des voitures semble ne devenir efficace que là où la densité est supérieure à 4000 personnes par kilomètre carré - densité rarement atteinte aux États-Unis mais souvent atteinte ailleurs. Le GIEC fait aussi remarquer que l'efficacité des politiques qui visent à substituer les transports publics aux déplacements en voiture, en particulier les bus et les trains, n'est pas si bien connue que cela ; il n'y a pas eu suffisamment d'études, il y a donc une certaine incertitude. L'étude citée dans le rapport du GIEC est une étude anglaise qui montre que le taux de diversion vers de nouvelles infrastructures urbaines faisant appel au rail est de l'ordre de 5 à 30%, ce qui est assez loin des chiffres plus élevés que l'on pourrait souhaiter.

La dernière conclusion de ce chapitre est que pour diminuer le recours aux transports privés motorisés, il faut coupler un certain nombre d'initiatives et de politiques qui touchent à différents aspects, et ne pas privilégier une seule politique. Il est donc important de réfléchir à la fois à l'amélioration des transports publics, à l'amélioration des infrastructures pour les transports non motorisés - la marche, le vélo, etc. -, à l'utilisation des instruments du marché et des instruments réglementaires - dont je n'ai pas parlé ici et qui font l'objet de la section suivante dans le chapitre sur le transport - de manière à réduire l'usage des voitures.

D'une manière générale, le GIEC insiste beaucoup sur l'importance du prix du CO<sub>2</sub> - je vous ai montré comment l'efficacité des mesures augmentait quand le prix du CO<sub>2</sub> augmentait.

J'en arrive à mes conclusions. La Terre est en train de se diriger vers un climat qu'aucun être humain, au cours des deux derniers millions d'années, n'a jamais connu, et il faudra s'adapter à la part du changement climatique que l'on ne pourra pas éviter. Ce ne sera peut-être pas si facile que cela parce qu'il n'y a aucun précédent dans l'histoire de l'Humanité - pas dans l'histoire de la Terre, mais l'histoire de l'Humanité.

Toute une série de risques significatifs des changements climatiques sont aujourd'hui associés à une augmentation de température plus faible que ce qu'on ne pensait auparavant. L'adaptation est nécessaire, mais elle a ses limites et ses coûts ; il est donc indispensable de faire les deux : l'adaptation et une réduction d'émissions très importante. Heureusement, le secteur des bâtiments et des transports offre des opportunités importantes pour réduire ces émissions. La coordination des politiques d'aménagement du territoire et des transports est très importante pour permettre le maintien et le développement d'autres types de transport non motorisés. Le renforcement des institutions locales, particulièrement dans les régions urbaines, est très important. Enfin, c'est une politique qui touche à différents aspects de la question qui s'avèrera la plus efficace.



## Energie et climat : intentions et stratégies des régions voisines

### *Energy And Climate : Neighbouring Regions' Intentions And Strategies*

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

*En vue de la révision du SDER, l'analyse des plans stratégiques des régions voisines réalisée dans le cadre des travaux de la CPDT a mis en évidence diverses intentions pertinentes face aux enjeux énergétiques et climatiques. C'est surtout au niveau d'une meilleure coordination entre l'urbanisation et l'offre d'alternatives à la voiture que ces documents s'avèrent instructifs. Trois autres thématiques ayant des liens étroits avec ces deux défis sont traités dans tous ou certains des plans stratégiques des régions frontalières :*

- *la prise en compte de l'énergie dans le secteur industriel préexistant et le développement de l'innovation technologique dans le secteur de l'énergie et des débouchés de la biomasse ;*
- *la production d'énergie renouvelable ;*
- *l'efficacité énergétique des bâtiments.*

*For the revision of the SDER, analysis of the neighbouring regions' strategic planning in the context of the CPDT's work has highlighted various pertinent intentions with regard to energy and climate issues. It is especially at the level of enhanced co-ordination between urbanization and the supply of alternatives to the car that these documents have proved to be instructive. Three other themes closely related to these two challenges are treated in all or some of the neighbouring regions' strategic planning.*

**Mots-clé :** Planification stratégique – SDER – énergie renouvelable – transport – aménagement du territoire – dépendance à la voiture – logement

*Keywords :* Strategic planning - SDER - renewable energy - transport - town and country planning – car dependence - housing

---

<sup>1</sup> Chercheur CPDT, Lepur – Université de Liège, Chemin des Chevreuils, 1 – B52/3, 4000 LIEGE – Jm.lambotte@ulg.ac.be

Le Gouvernement wallon a confié à la CPDT depuis 2006 une mission de veille portant sur l'analyse des plans stratégiques d'aménagement et de développement territorial des régions frontalières à la Wallonie. Il s'agit de documents qui, à l'image du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) pour la Wallonie, constituent un cadre de référence à valeur indicative pour la politique d'aménagement du territoire et pour les aspects spatiaux d'autres politiques sectorielles (développement économique, transport, logement, environnement...). L'objectif de ce travail est de mettre en évidence les convergences et divergences des différents plans par rapport au SDER, dans l'optique d'une éventuelle révision de ce dernier. Par la même occasion, ce travail de benchmarking doit fournir des orientations potentielles en vue de prochaines réformes de certains outils de la politique wallonne d'aménagement et de développement territorial. Il s'agit en outre de déterminer les options et instruments mis en œuvre par delà les frontières de la Région wallonne susceptibles d'avoir des répercussions sur le territoire wallon.

Pour chaque thématique abordée par le SDER, il a été procédé à une analyse des intentions émises par les plans suivants [1], [2] :

- le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) de la Région flamande ;
- le Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006) de la Province de Limbourg aux Pays-Bas ;
- le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (LEP NRW) et le Plan régional d'Aix-la-Chapelle ;
- le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat (LEP III RLP) ;
- le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) du Grand-Duché du Luxembourg et son complément, le concept intégré des transports et du développement spatial (Integretives Verkhers- und Landesentwicklungskonzept – IVL) ;
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région Champagne-Ardenne ;
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) de la Région Picardie ;
- le SRADT de la Région Nord – Pas-de-Calais.



Jean-Marc Lambotte — PHOTO F. DOR

In fine, la Région Lorraine est le seul territoire voisin à ne pas s'être doté d'un schéma stratégique de développement territorial.

Dans le cadre de cet article, nous tirerons quelques enseignements généraux de cette analyse à propos des principaux points forts et points faibles du SDER avant de présenter les principales intentions présentes dans ces documents concernant quatre grands thèmes ayant des liens étroits avec les défis climatique et énergétique :

- l'industrie et l'innovation technologique ;
- la production d'énergie renouvelable ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- la coordination entre l'offre en transport et l'aménagement du territoire.

## Enseignements généraux tirés de cette analyse

### Transversalité et complétude des différents plans stratégiques analysés

Chacun de ces documents est à la fois le reflet :

- de la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir ;
- de la place accordée à l'aménagement du territoire vis-à-vis des autres politiques sectorielles ayant un impact direct sur le territoire (logement, activités économiques, transport, environnement, agriculture, énergie...);
- d'un rapport de force politique aboutissant à la mise en avant de façon variable de chacun des trois pôles du développement durable (l'économique, le social et l'environnemental) ;
- de son époque de rédaction...

Chaque plan stratégique des régions voisines possède donc des spécificités qui lui sont propres. Comme le soulignaient déjà les auteurs d'une précédente étude de la CPDT au travers du Projet SOS, « *les cultures nationales, les particularités régionales et le contexte économique, social et environnemental sont autant de facteurs qui ont coloré à leur façon ces différentes visions du développement. Leur philosophie, leurs objectifs et leur mise en œuvre se construisent ainsi pour chacun au travers d'une originalité propre* » [3]. Si bon nombre de thèmes du SDER sont abordés dans la majorité des plans étudiés, il est toutefois fréquent que l'un ou l'autre de ces plans n'évoque certains thèmes que de manière très sommaire ou de façon peu explicite. Dans ce cas, les schémas se contentent soit d'énoncer des généralités, soit de faire référence à d'autres documents en cours de validité ou à adopter prochainement.

Le PRD de la Région de Bruxelles-Capitale et le PDAT luxembourgeois constituent tous deux, à l'image du SDER, des plans stratégiques très complets et transversaux. Ils vont même davantage dans le détail que ne le fait le SDER pour un grand nombre de thématiques. Le POL 2006 limbourgeois constitue également un document très complet et transversal. S'il va moins dans le détail que les deux premiers plans cités sur la majorité des thèmes, il est par contre le seul à pro-

poser une carte établissant, dans les grandes lignes, l'affectation du sol sur l'ensemble du territoire (carte portant le titre de Perspectives). Il est également le plus détaillé quant aux thèmes et projets traitant de coopération transfrontalière. Le LEP du Land de Rhénanie-Palatinat, quant à lui, aborde de manière systématique quoique souvent peu explicite, un grand nombre de thématiques relevant tant du domaine de l'aménagement du territoire au sens classique que des autres dimensions du développement territorial.

Concernant le LEP de Rhénanie du Nord-Westphalie et le RSV flamand, ces deux plans se cantonnent dans une vision plus strictement limitée à l'aménagement du territoire, en veillant simplement à accorder une place suffisante pour répondre aux besoins des différentes fonctions qu'il doit abriter. On peut toutefois y retrouver de multiples éléments se rapportant à des domaines relevant d'autres dimensions du développement territorial, en particulier dans le cas du RSV.

Les trois SRADT français paraissent les moins complets en ce qui concerne les aspects classiques de l'aménagement du territoire (on n'y retrouve ainsi peu de traces explicites de gestion parcimonieuse du sol, de mixité des fonctions ou de principes relatifs à la localisation des activités...). La limitation de la périurbanisation et le renouvellement urbain y sont des objectifs généraux peu explicités. Cette spécificité est peut-être due au fait que l'aménagement du territoire n'est devenu une compétence des régions françaises que récemment. La loi Voynet ayant assuré cette régionalisation et ayant donné la possibilité aux régions d'établir leur SRADT ne date en effet que de 1999. Toutefois, les trois SRADT analysés s'étendent sur des domaines dont la dimension spatiale semble peu affirmée (culture, santé...).

A propos de l'époque de rédaction, les plans analysés les plus récents sont ceux de la Picardie (2008), du Nord-Pas-de-Calais et du Limbourg néerlandais (2006). A l'opposé, les plans analysés les plus anciens sont ceux de Rhénanie du Nord-Westphalie (1989), de Rhénanie Palatinat (1995), de Flandre (1997) et de Champagne-Ardenne (2000). La dernière version des

plans stratégiques bruxellois et grand-ducal remontent pour leur part à 2002 et 2003. Si celui de Rhénanie Palatinat vient récemment d'être révisé (fin 2008), les documents de Flandre, de Rhénanie du Nord-Westphalie et de Bruxelles sont, à l'image du SDER wallon, en cours de révision en cette fin 2010.

#### Précision, volontarisme des intentions affichées, objectifs quantitatifs et enjeux énergétiques

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* » [4]. A l'image du SDER, la majorité des plans stratégiques étudiés n'ont fixé aucun objectif quantitatif à

proprement parler. De nombreuses intentions sont formulées de façon telle que leur interprétation offre une très large palette de choix possibles. Toutefois, pour divers enjeux ayant une incidence directe ou indirecte sur les émissions de CO<sub>2</sub> et sur la quantité d'énergie consommée, trois plans évoquent une série 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), la qualité de l'air et les émissions polluantes, en ce compris le CO<sub>2</sub> (à Bruxelles) ainsi que les comportements de mobilité. Dans ce dernier domaine où sont concernés les plans bruxellois et luxembourgeois, sont ainsi fixés des objectifs en termes de choix modal ; objectifs qui engendrent une série de conséquences quant aux choix de localisation pour diverses fonctions.

#### Enseignements tirés de cette analyse relatifs aux diverses thématiques en lien avec les défis énergétique et climatique

##### L'importance relative accordée aux thématiques traitées par ces plans stratégiques ayant des liens étroits avec les défis climatique et énergétique

Quatre grands thèmes ayant des liens étroits avec les défis climatique et énergétique sont traités dans tous les - ou certains des - plans stratégiques des régions frontalières :

- la prise en compte de l'énergie dans le secteur industriel préexistant et le développement de la recherche et de l'innovation technologique dans le secteur de l'énergie et des débouchés de la biomasse via la mise en réseau des divers acteurs de cette innovation présents sur le territoire ;
- la production d'énergie renouvelable (sous forme d'électricité et/ou de chaleur) ;
- l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- la limitation de l'usage des transports routiers via une politique d'aménagement du territoire coordonnée avec l'offre en alternatives à la voiture.

Au travers de ces quatre thématiques, ces schémas stratégiques de développement territorial abordent les principales sources d'émissions de GES. Via la problématique des pôles de compétitivité et via la production d'énergie renouvelable (sous forme d'électricité et/ou de chaleur), on aborde principalement une partie du secteur industriel (source de près de 42 % des émissions wallonnes de GES en 2004 – Figure 1) et le secteur de la production d'électricité (source de 10 % des émissions en 2004). Les bâtiments résidentiels représentent pour leur part 14 % des émissions de GES auxquelles peuvent s'ajouter les 3 % dues au secteur tertiaire. Il s'agit là de deux secteurs dans lesquels l'essentiel de la consommation d'énergie est souvent due aux postes chauffage et climatisation. Enfin, en abordant les transports en articulation avec l'aménagement du territoire, ces plans stratégiques touchent un domaine responsable d'environ 20 % des émissions de GES en Région wallonne (soit le second poste en importance).

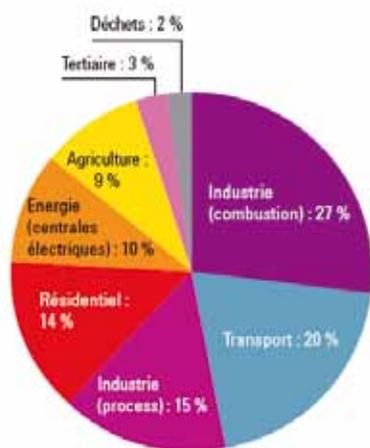


Fig. 1. Répartition des émissions de GES par secteur d'activité en Région wallonne (année 2004)

SOURCE : ETAT DE L'ENVIRONNEMENT WALLON, RAPPORT ANALYTIQUE 2006-2007, p. 303

Parmi ces quatre grands thèmes, l'impression générale qui se dégage de la lecture des plans stratégiques des neuf régions voisines est que les trois premiers thèmes sont plutôt abordés de façon succincte, voire ignorés dans certains cas. Lorsque l'on y parle d'efficacité énergétique des bâtiments, de pôles de compétitivité et d'énergie renouvelable, les intentions exprimées à ce propos sont en général assez sommaires et on renvoie le plus souvent à d'autres documents existants ou à élaborer qui précisent ou doivent préciser la stratégie retenue à ce propos. Au contraire, les intentions relatives aux interactions entre les transports et le mode d'urbanisation du territoire pour les diverses fonctions (activités économiques, commerce, bureau, logements, loisirs...) constituent en général un fil conducteur qui apparaît de façon récurrente dans chacun des plans stratégiques des régions voisines (de façon toutefois moins prononcée dans les trois documents français analysés).

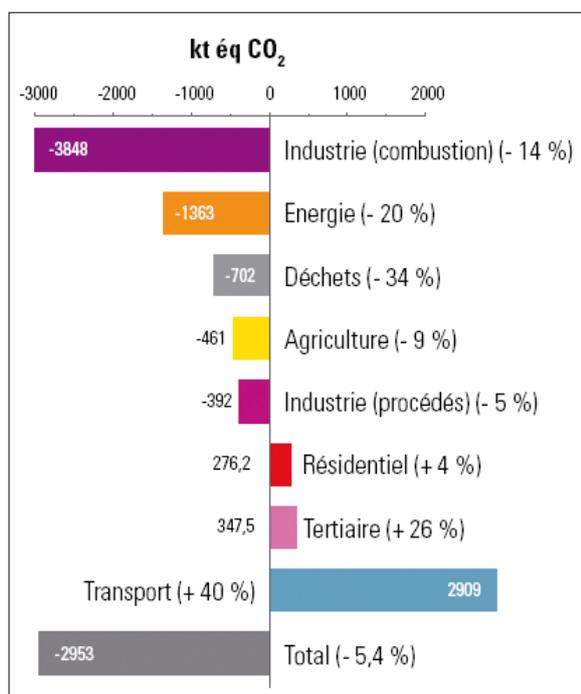


Fig. 2. Evolution des émissions de GES par secteur d'activité en Région wallonne (kt éq CO<sub>2</sub> entre 1990 et 2004)

SOURCE : ETAT DE L'ENVIRONNEMENT WALLON, RAPPORT ANALYTIQUE, 2006-2007, p. 305

Remarquons que le secteur du transport est le secteur qui enregistre la plus forte croissance de ses émissions ces dernières années (Figure 2). Celle-ci a d'ailleurs atteint 40 % entre 1990 et 2004 en Région wallonne. Il devient donc urgent de s'attaquer aux causes profondes à l'origine de cette explosion. Pour passer dans ce secteur à une réduction des émissions des GES, il est fondamental de combattre la dépendance à la voiture à l'origine du problème lors de tout projet immobilier. Résoudre les problèmes de mobilité en agissant sur le seul volet de l'offre en alternatives à la voiture s'avère une politique inefficace si elle s'opère parallèlement à un processus de périurbanisation. Pour une question d'efficacité et de capacité budgétaire des pouvoirs publics, il faut au contraire chercher à maîtriser la demande de mobilité par l'aménagement du territoire [5].

Passons maintenant en revue les principales intentions ressortant des plans stratégiques des neuf régions frontalières traitées dans le cadre de ce travail vis-à-vis des quatre thématiques pointées ci-dessus.

### Prise en compte de l'énergie dans le secteur industriel, pôles de compétitivité, circuits courts et défis climatique et énergétique

Un grand nombre de 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 « 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 spatiale qui impose d'en tenir compte lorsque, désormais, une région envisage sa stratégie de développement territorial. Ainsi, dans les trois plans stratégiques les plus récents, à savoir le *Provinciaal Omgevingsplan* du Limbourg néerlandais, le SRADT Nord – Pas-de-Calais et le SRADDT Picardie, une référence explicite à la mise sur pied de pôles de compétitivité est faite. En comparant les domaines couverts par les pôles de compétitivité retenus dans chacun des territoires voisins, il est apparu que plusieurs pôles initiés dans ceux-ci concernent directement les enjeux énergétiques.

Un pôle de compétitivité rencontré dans plusieurs régions voisines concerne les technologies liées aux économies d'énergie et aux énergies renouvelables. Il s'agit là d'un secteur appelé à un fort développement où les régions suivantes tentent d'être en pointe : Bruxelles, Flandre et Limbourg néerlandais.

Le *Provinciaal Omgevingsplan* Limbourg 2006 (POL 2006) met en avant quatre secteurs destinés à devenir à terme les nouveaux moteurs de l'économie du Limbourg. Parmi ceux-ci figure le domaine des énergies renouvelables. Ce secteur doit, selon le POL 2006, être développé via notamment des partenariats transfrontaliers avec des acteurs de la région d'Aix-la-Chapelle, dans le cadre d'une coopération transfrontalière en matière d'innovation formalisée au travers de la région d'excellence technologique Eindhoven – Aix-la-Chapelle – Lou-

vain [6]. Le parc d'activités technologiques transfrontalier Avantis (situé entre Heerlen et Aix-la-Chapelle) est ainsi préconisé pour l'implantation principale des entreprises de ce pôle.

En Flandre (depuis le plan *Vlaanderen in Actie* adopté en 2006) et à Bruxelles (depuis le Contrat pour l'Economie et l'emploi adopté en 2005), ce domaine d'activités centré sur l'énergie s'intègre dans un pôle de compétitivité ouvert à l'ensemble des secteurs liés à l'environnement. Les deux régions du pays ont depuis lors été copiées par la Région wallonne au travers de la création récente d'un sixième Pôle de compétitivité dédié aux Technologies environnementales. Ce dernier, le pôle Greenwin, a été labellisé par le Gouvernement wallon le 03 juin 2010.

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. D'ailleurs, le POL 2006 souligne 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* ».

Parmi les pôles de compétitivité retenus par l'Etat français suite à l'appel à projet lancé par le CIADT (Comité Interministérielle à l'Aménagement et au Développement du Territoire) du 14 septembre 2004, le pôle Industries et Agro-Ressources couvre un territoire de grandes cultures s'étendant à cheval sur la Picardie et la Champagne-Ardenne. Le SRADDT Picardie met ce dernier plusieurs fois en avant. Il précise ainsi que ce pôle «  *vise la création d'une véritable filière de valorisation complète de la plante, dans l'optique d'une substitution à terme à la pétrochimie (...). Le pôle devra répondre aux demandes de la société en matière de produits renouvelables et de procédés plus respectueux de l'environnement, et contribuer à la lutte contre le changement climatique* ». Notons que ce pôle présente d'importantes similitudes avec un autre des six pôles de compétitivité wallons : le pôle Wagralim, centré aussi sur le secteur agroalimentaire.

De plus, la Région Picardie développe l'idée de promouvoir des « circuits de consommation courts ». Malgré la poursuite actuelle du phénomène de mon-

dialisation de l'économie, le SRADDT souligne que « *le changement climatique et le renchérissement de l'énergie poussent à repenser l'économie mondialisée à partir du local, de la grande proximité, à un rayon restreint à l'échelle du Nord-Ouest européen* ». Région de tradition agricole, la Picardie a compris le parti qu'elle pouvait tirer des évolutions futures liées aux défis climatique et énergétique. Rappelons l'existence de travaux de prospective territoriale menés notamment dans le cadre de la DIACT et s'inscrivant dans l'objectif d'atteindre Facteur 4, c'est-à-dire la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans les pays du monde occidental afin de limiter la hausse de la température moyenne mondiale à + 2°C. Ceux-ci mettent en avant la nécessaire évolution de l'appareil de production au profit du niveau local. En effet, en considérant que l'agriculture est en France la source de 25 % des gaz à effet de serre, « *la lutte contre le changement climatique va profondément transformer les pratiques agricoles [et ainsi] induire un réancrage territorial des pratiques alimentaires et agricoles* » [7]. Pierre Radanne poursuit en affirmant que « *l'accroissement du prix des énergies et des coûts de transports ira dans le sens de la fixation sur le territoire des industries lourdes dont la matière première est locale ainsi que des entreprises recyclant les matières premières issues des déchets des marchés consommateurs* » [8].

Rappelons qu'au sein de l'Europe occidentale, la France est l'un des rares pays à faire partie des grands exportateurs de céréales. La Picardie et les trois régions qui l'entourent au Nord, au Sud et à l'Est sont les régions qui, à l'image de notre Hesbaye, offrent parmi les meilleures terres du continent pour cette culture céréalière. Vu l'immensité de ces territoires d'*openfield* côté français, cette production dépasse la consommation nationale. Jusqu'à présent, une grande partie de ces surplus étaient vendus, pour l'essentiel en tant que matière première, vers les territoires du Nord-Ouest de l'Europe aux grandes concentrations de population et en déficit de production céréalière (l'Angleterre, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne). Consciente du fait que vendre ces produits sous forme de matière première est bien moins intéressant que les vendre comme produits finis à haute valeur ajoutée, la Picardie veut profiter de l'opportunité qui s'offre à elle. Générer de tels nouveaux produits finis destinés pour partie à se substituer aux dérivés du pétrole constitue donc le défi auquel compte s'atteler la Région Picardie.

Toutefois, dans le cadre du SRADDT, la question de la « concurrence » potentielle entre alimentation, débouchés énergétiques et autres débouchés impliquant la substitution des dérivés du pétrole par des matières végétales, n'est pas posée lorsqu'est évoqué le pôle de compétitivité Industrie et Agro-ressources. Cet enjeu mondial de l'autosuffisance alimentaire n'est donc pas évoqué dans ce document.

De même, on peut regretter dans les plans stratégiques des neuf territoires voisins comme dans le SDER, l'absence de réflexion se rapportant à l'écologie industrielle. L'écologie industrielle propose de réinterroger le fonctionnement du système industriel en visant un fonctionnement en boucle fermée, sur le modèle des écosystèmes naturels. Le système productif s'en trouve remis en cause à tous les niveaux : extracteur, transformateur, et même consommateur... Les déchets et surplus énergétiques des uns, au lieu d'être éliminés (décharge, incinération) ou rejetés dans le milieu (dans l'eau ou l'atmosphère), deviennent alors des ressources pour d'autres. Appliquer une telle stratégie aux entreprises d'un territoire est une politique susceptible de permettre une forte réduction des émissions de GES dans le secteur industriel.

### Production d'énergie renouvelable

Ce thème est plus ou moins abordé selon le territoire envisagé. La plupart des plans ne renseignent que quelques intentions générales visant la production d'énergie renouvelable par une palette de méthodes variable en fonction de la date d'adoption du document et des spécificités du territoire. Dans plusieurs territoires voisins, les intentions à ce propos ne sont guère précises et le plan stratégique souligne principalement qu'un autre document sectoriel traite ou sera amené à traiter ce sujet.

Les SRADT français sont à ce propos assez peu loquaces. Le SRADT Nord-Pas-de-Calais renvoie à un prochain Programme régional de lutte contre le changement climatique. Le SRADDT Picardie parle également de l'élaboration prochaine d'un plan énergie-climat au niveau régional. Le schéma aborde de manière assez générale la question du changement climatique, des énergies fossiles et des gaz à effet de serre, en évoquant notamment l'objectif de la France d'atteindre 23% d'énergies renouvelables pour 2020.

Le SRADT de la Champagne-Ardenne insiste pour sa part sur le développement de la filière bois-énergie, ce qui s'explique aisément vu sa vaste couverture forestière dans les départements des Ardennes et de la Haute Marne.

Adopté en 1997, le RSV flamand était muet sur le thème de la production d'énergies renouvelables. Dans le cadre du projet de seconde révision partielle de ce document, soumis à enquête publique entre le 10 février et le 11 mai 2010, la Région flamande fait référence à l'objectif assigné par l'Europe à la Belgique d'atteindre 13% d'énergies renouvelables pour 2020. Dans ce but, elle spécifie que de l'espace doit être prévu pour l'implantation de structures de production d'énergie renouvelable. Dans les faits, l'attention porte essentiellement sur le développement de l'éolien. « *Un cadre politique spatial sera élaboré pour l'implantation de turbines éoliennes et d'autres formes de production décentralisée d'énergie renouvelable et d'installations d'unités de cogénération* ». Dans le cadre de leurs compétences en matière d'aménagement du territoire, certaines provinces flamandes ont ainsi récemment adopté un plan spécifique sur l'éolien.

En Région de Bruxelles-Capitale, alors que la problématique énergétique était considérée comme un thème prioritaire du PRD de 2002, les intentions relatives à la production d'énergies renouvelables étaient quasi absentes sauf en ce qui concerne les installations de chauffe-eau solaires et de panneaux photovoltaïques. L'absence d'intentions relatives à l'éolien, à la géothermie et à la production d'énergie au départ de biomasse s'explique sans doute par les contraintes propres à un territoire urbain dense.

Dans le cadre de son programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT), le Grand-Duché de Luxembourg entend promouvoir une production énergétique décentralisée valorisant les énergies renouvelables et utilisant les procédés de production combinée chaleur-électricité. Dans ce cadre, le PDAT présente l'intention de favoriser le développement de l'énergie solaire et éolienne via la définition des zones aptes à accueillir les infrastructures nécessaires à leur production. Par ailleurs, le Grand-Duché compte développer le potentiel énergétique par la valorisation de la biomasse, promouvoir la cogénération chaleur-électricité et développer l'installation de distribution de chaleur.

Enfin, l'utilisation du bois à des fins énergétiques est promue. Pour ce faire est notamment envisagé un soutien financier aux projets favorisant la synergie entre producteurs de bois et producteurs d'énergie.

En termes d'énergies renouvelables, la Province du Limbourg néerlandais souhaitait dans son POL 2006 stimuler l'utilisation de la biomasse en soutenant la création de centrales à petite échelle et l'utilisation de l'énergie éolienne en développant un parc d'au moins 30 MW d'ici 2010. La Province envisage aussi la mise en place d'une politique favorisant le stockage chaud-froid tout en préservant les réserves phréatiques. En d'autres mots, elle souhaitait donc mettre l'accent sur la géothermie de faible profondeur.

En Rhénanie du Nord-Westphalie, la politique énergétique du Land vise à sécuriser et développer une structure d'approvisionnement diversifiée. Le *Landesentwicklungsplan* vise dès lors à la fois à promouvoir les énergies renouvelables et à assurer la poursuite de la production d'électricité au sein de centrales thermiques à partir des combustibles continuant à être extraits de son sous-sol (houille et lignite). Le Land entend développer la cogénération et la récupération des rejets thermiques industriels à destination du chauffage urbain. Par ailleurs, est mise en place la création et l'amélioration des conditions permettant l'usage des énergies renouvelables (l'énergie hydraulique, éolienne, solaire et les matières premières inépuisables). Des « zones adaptées à l'exploitation des énergies renouvelables » doivent donc être définies. C'est à l'échelon régional et communal que s'identifient les différents potentiels (cogénération à proximité du consommateur, zones consacrées à l'exploitation d'énergies renouvelables, revalorisation via le chauffage urbain, construction de nouvelles centrales, etc.). Ainsi, le plan régional d'Aix-La-Chapelle met l'accent sur l'implantation de parcs éoliens suivant les prescriptions reprises dans les « Principes pour la planification et l'approbation de sites éoliens ». Ceux-ci favorisent notamment la concentration des éoliennes en parcs.

Dans cette thématique, le *Landesentwicklungsprogramm III* du Land de Rhénanie-Palatinat se contente de lister une large palette de modes de production d'énergie renouvelable. Le LEP III prévoit ainsi de développer les modes d'approvisionnement utilisant la force de l'eau, l'énergie solaire, les différences de tem-

pératures, les pompes à chaleur, les systèmes photovoltaïques, l'énergie éolienne, le bois et ses déchets. Pour assurer que le développement de cette filière s'opère dans le respect de l'environnement, une stratégie consacrée aux énergies renouvelables doit être élaborée à l'échelon régional.

#### Amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments

Concernant l'efficacité énergétique des bâtiments, seuls le PRD bruxellois, le PDAT luxembourgeois et le LEP III de Rhénanie-Palatinat y font explicitement référence. En comparaison de ces trois plans, le SDER apparaît relativement précis et exhaustif sur le thème de l'efficacité énergétique des logements par rapport aux autres plans. Y sont inclus, comme dans le SDER, des principes relatifs à l'urbanisme (habitat mitoyen, prise en compte de l'énergie solaire passive) mais également des principes spécifiques à chaque bâtiment (norme K, certification, audit). En plus du logement et des bâtiments publics, le PRD précise également ses intentions quant aux immeubles de bureau. En 2000, la Région a établi un standard en matière d'exigences relatives à l'isolation thermique s'appliquant tant aux bâtiments neufs qu'aux rénovations d'immeubles existants. LE PRD suggérait dès lors de mettre en place un système de contrôle dans le cadre de l'application de ce règlement. Par ailleurs, l'élaboration et l'obligation d'un audit énergétique des logements est un principe important dans le PRD. Ce principe est également suggéré dans le PDAT grand-ducal sans qu'une obligation n'y soit adjointe.

En matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, le PDAT luxembourgeois est le seul à préconiser d'adapter la délimitation et l'emplacement des zones à bâtir selon les conditions microclimatiques, ainsi que l'orientation et l'alignement des immeubles et toitures de manière à favoriser l'utilisation active et passive de l'énergie. Afin de favoriser de hautes performances énergétiques, sont mises en avant les constructions de forme compacte impliquant donc la mitoyenneté.

Par ailleurs, tout comme en Wallonie, les plans stratégiques du Grand-Duché et de la Région de Bruxelles-Capitale mettent en avant l'existence d'un organisme spécifique (agence, guichet de l'énergie) pour assurer l'information des citoyens et d'instances chargées de

la formation des professionnels dans le domaine de l'efficacité énergétique.

#### Limitation de l'usage des transports routiers via l'aménagement du territoire

La maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire constitue un thème central d'une haute importance pour la plupart des plans des régions frontalières, à l'exception des trois plans français. En effet, ceux-ci n'insistent que fort peu sur cette problématique. Cette logique de lutte contre la dépendance automobile via la maîtrise des formes d'urbanisation constitue même un fil rouge à beaucoup d'égards. 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 de ces stratégies 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, de réduire les distances de déplacements.

Par rapport au SDER, les stratégies proposées par les schémas des régions frontalières semblent souvent plus précises que celles énoncées du côté wallon, particulièrement au sujet de la densité et de la concentration des nouveaux développements de l'urbanisation autour des pôles urbains et des villages principaux.

C'est à ce sujet que les plans stratégiques de plusieurs régions voisines fixent des objectifs quantitatifs volontaristes. Ainsi, à Bruxelles, l'intention du PDR de 2002 était de diminuer de 20 % le trafic routier entre 1999 et 2010. Pour ce faire, il s'agissait de porter la part du vélo à 10 % (contre 1,8 % en 1999) et la part des transports en commun à 41 % pour les déplacements domicile-travail, 50 % pour les déplacements domicile-école et 37 % pour les autres motifs de déplacement. Au Grand-Duché de Luxembourg, le PDAT et l'IVL ont pour ambition de relever la part des transports collectifs (TC) à 25 % d'ici 2020 (contre 13 % en 2002). Pour les déplacements des résidents luxembourgeois, la volonté des luxembourgeois est de porter d'ici 2020

la part des modes doux (marche à pied + vélo) à 25 % (contre 18 % en 2002).

Dans ces deux territoires, il est envisagé pour atteindre ces objectifs d'investir dans un renforcement des fréquences et du maillage de l'offre en transport en commun. Toutefois, cette politique doit être accompagnée par une politique d'aménagement du territoire visant à mettre la bonne fonction au bon endroit afin de limiter la demande de mobilité.

D'une façon générale, l'ensemble des intentions visant à limiter les déplacements automobiles et leur longueur en localisant chaque fonction au bon endroit peuvent être regroupées en deux grands principes :

- la concentration déconcentrée (ou polycentrisme) ;
- la ville des courtes distances et la coordination entre l'urbanisation et l'offre des TC.

Le premier de ces principes a pour but de disposer au sein du territoire d'une armature hiérarchisée de polarités comportant une offre en services dimensionnée en fonction de la population desservie. Ce principe vise en fait à éviter trois types d'écueils vis-à-vis des différentes fonctions faisant l'urbain : une dispersion sur le territoire, une concentration trop monocentrique et un surdimensionnement de certains pôles pour une fonction particulière (à l'image de pôles commerçants périphériques). Au travers de telles intentions, les plans stratégiques visent donc à limiter les déplacements à longue distance vers des lieux qui ne sont fréquentés que pour un seul motif de déplacement ou qui ne sont pas accessibles en transport en commun.

Le second principe met en avant la nécessité de densifier l'urbanisation et de pratiquer la mixité raisonnée des fonctions, en réfléchissant cette logique de distribution des fonctions l'une par rapport à l'autre à l'échelle de la métrique piétonne. Via cette intention, les plans stratégiques étudiés visent à favoriser le recours aux modes lents pour les trajets quotidiens de proximité (grâce à la mixité et à la densité) ainsi que le recours aux transports collectifs (grâce à cette articulation forte entre urbanisation et offre en TC).

Ces deux principes sont déclinés de façon variable selon la fonction et le territoire concerné. Passons brièvement en revue quelques intentions présentes dans les plans stratégiques de plusieurs régions voisines

qui illustrent ces deux principes et qui concernent trois fonctions suivantes : l'habitat, le commerce et l'activité économique (hors service à la personne).

#### La limitation de l'étalement urbain pour la fonction résidentielle

Le plan stratégique 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 [9].

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 privilégiant 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 sept - huit logements à l'hectare).

En même temps que ce souci d'une relative densité de l'urbanisation, plusieurs des plans analysés accordent aussi leur attention sur 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 foncière. 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 programme 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.

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 annexe au PDAT qu'est l'Integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept (IVL), autrement dit, le Concept Intégré des Transports et du Développement spatial. Afin de porter la part modale des transports en commun à 25 % à l'horizon 2020, il préconise de concentrer l'habitat au sein de quatorze polarités urbaines (les Centres de développement et d'attraction) et au voisinage immédiat des arrêts du réseau des chemins de fer.

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 (de 12 à 50 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.

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 com-

merçants 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 mais se concentrer sur des zones spécifiques raccordées via un accès commun à la route principale.

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 bénéfices en termes de vitalité urbaine et de mobilité.

#### 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 doivent de préférence être localisés aux abords des grandes gares et autres lieux offrant une bonne desserte en transport en commun. Ces plans s'inscrivent donc dans la lignée du SDER, ce dernier évoquant toutefois ce principe de façon peu précise. Cette logique mériterait donc d'être précisée 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 fortement imbriqués dans l'urbanisation. Les rares disponibilités foncières susceptibles d'accueillir des activités économiques entraînent donc, 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.

De manière explicite à Bruxelles et de manière plus imprécise pour les documents allemands, flamand et luxembourgeois, la problématique de l'offre en stationnement sur le lieu de travail est parfois abordée au sein des plans étudiés. 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. Depuis l'adoption du PRD, la Région de Bruxelles-Capitale a ainsi adopté un nouveau règlement régional d'urbanisme qui reprend cette nouvelle philosophie limitative, variable en fonction de l'accessibilité en transport en commun.

## Le difficile passage des intentions à la réalité

Comme l'a bien démontré, en 2008, l'évaluation de la mise en œuvre de l'IVL luxembourgeois [10], il s'avère particulièrement difficile de mettre en conformité les actes sur le terrain avec les intentions formulées dans un plan stratégique régional, en particulier en ce qui concerne la politique visant à limiter la demande de déplacements. Ainsi, au Grand-Duché, les évolutions constatées entre le début des années 2000 et 2007 ont permis clairement de constater le manque de mise en pratique des logiques de polycentrisme et de ville des courtes distances en raison :

- de la lente mise en œuvre des disponibilités foncières situées au bon endroit (donc dans les pôles urbains ou à proximité du centre des principales localités du milieu rurale) ;
- de la poursuite de la séparation des fonctions et de leur dispersion en des lieux très dépendants de l'automobile.

A l'origine de cette grande distance entre intentions régionales et réalisations au niveau local, on retrouve divers points d'achoppement sur lesquels il serait utile d'être attentif lors de la prochaine révision du SDER :

- l'absence d'outil de politique foncière adéquat pour lutter contre la rétention vis-à-vis des terrains et immeubles vides situés au bon endroit ;
- le manque d'appropriation des intentions par les autorités locales (suite à un déficit de concertation verticale top-down et bottom-up avant et après l'adoption du plan stratégique par le niveau supérieur) ;
- le manque de transversalité (concertation horizontale entre l'aménagement du territoire et les autres politiques sectorielles, notamment celles du transport, du logement et du développement économique) ;
- la concurrence transfrontalière/transcommunale (abandon des principes vertueux d'aménagement du territoire lorsque des emplois ou du pouvoir d'achat sont en jeu) ;
- le problème du Nimby vis-à-vis de projets conformes au principe de la ville des courtes distances (rejet de la densité et de la mixité) ;
- la surabondance foncière en des lieux totalement dépendants de la voiture...

## Bibliographie

1. 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.
2. LAMBOTTE J.-M. (2010), *Les plans stratégiques des régions frontalières, source d'inspiration en cas de révision du SDER*, Territoire(s) wallon(s), n°5, Spécial SDER, pp. 103-114
3. CPDT (1999). *Schémas d'objectifs stratégiques, L'Eurorégion au cœur de l'Union européenne : cinq projets, des thèmes communs, projet « SOS »*. Sur ce même sujet : BIOT V., CASTIAU E. & COLARD A. (2006). *Etude comparative des schémas de développement territorial régionaux belges*, Les cahiers de l'urbanisme, 62, pp. 8-23.
4. Ibidem, p. 95
5. HALLEUX J.-M. ET LAMBOTTE J.-M. (2006), *Comment limiter la demande en mobilité et la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ?*, Les cahiers du CEPES, n°2006/1, pp. 23-43
6. Voir le site : <http://www.elat.org/>
7. RADANNE P. (2005), *Facteur 4 et aménagement du territoire*, Territoires 2030, n°2, Changement climatique, énergie et développement durable des territoires, DATAR, pp. 63-69
8. Ibidem, p. 67.
9. LAMBOTTE J.-M. ET ROUCHET H. (2008), *Le Provinciaal Omgevingsplan 2006 du Limbourg néerlandais et ses ambitions transfrontalières*, Territoire(s) wallon(s), n°2, CPDT, pp. 35-42
10. MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET CEPS-INSTEAD (2008). *Suivi du développement territorial du Luxembourg à la lumière des objectifs de l'IVL*, Luxembourg, 49p.

# Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) de l'agglomération de Besançon

## *The Besançon Conglomeration's Territorial Climate Energy Plan (PCET)*

J.-P. Vogel<sup>1</sup>

*Depuis début 2010 a eu lieu la première phase d'élaboration de notre Plan Climat Energie Territorial, copiloté avec la Ville de Besançon : le diagnostic et la phase de mobilisation et de concertation des acteurs du territoire (en particulier : 170 familles actives pour le climat et séminaires). La fin de cette première étape aboutit à la rédaction du Livre Blanc de notre territoire. Ce Livre Blanc met en évidence la nécessaire implication de tous et présente les grandes thématiques où nous devons concentrer nos actions pour la réussite des 3x20 en 2020 et l'attractivité de notre territoire.*

*Ainsi les domaines du logement, des transports, de l'aménagement du territoire, de la politique énergétique territoriale, des activités économiques du territoire et enfin des déchets et la consommation durable ont été travaillés par les différents acteurs lors des séminaires des 23 avril et 17 juin dernier.*

*Les enjeux de chaque secteur sont ici rappelés de façon détaillée. Le Livre Blanc expose en outre des premières pistes d'actions qui seront travaillées dans les Comités Opérationnels (COMOP) de l'automne.*

*Since the beginning of 2010, the first development phase of our Territorial Climate Energy Plan has been taking place, co-piloted with the Town of Besançon : the diagnosis and the mobilisation and dialogue phase with regard to the territory's players (in particular : 170 climate-active families, and two conferences).*

*This first stage has culminated in the drafting of our territory's White Paper. This White Paper highlights the necessary involvement of all and presents the great themes on which we will have to concentrate our actions for the success of the 3x20 in 2020 and the attractiveness of our territory. Thus the various fields of housing, transport, land use, territorial energy policy, territorial economic activities and finally waste and sustainable consumption were worked by the various players during the conferences of 23 April and 17 June.*

*Each sector's issues are recalled here in detail. White Paper in addition presents the first action paths that will be worked in the Operational Committees (COMOP) of the autumn.*

**Mots-clé : énergie, climat, PCET, Besançon, collectivités, sensibilisation, participation**

*Keywords : energy, climate, PCET, Besançon, local authorities, education, participation*

---

<sup>1</sup> Directeur Général des Services du Grand BESANCON

## Le Plan Climat Energie Territorial : une mobilisation de tous les acteurs indis- pensable pour sa réussite

Le territoire du Grand Besançon a déjà un passé actif en matière de gestion énergétique et de réduction des effets de ses activités sur l'environnement.

La culture du territoire sur ces questions est marquée par diverses initiatives comme la création d'un service de maîtrise de l'énergie par la Ville de Besançon dès 1983 ou encore l'implantation de l'association européenne Energie Cités à Besançon.

Depuis, la Ville et l'Agglomération ont travaillé à de nombreuses réalisations, notamment dans le cadre de leurs politiques et dans la gestion de leur patrimoine. La Ville et l'Agglomération de Besançon se sont lancées dans la démarche Cit'ergie afin de faciliter la mise en place d'une politique énergétique et climatique, en commençant par les activités propres des collectivités. Elles se sont par ailleurs illustrées dans le domaine énergétique par des réalisations exemplaires comme le réseau de chaleur en galerie de Planoise ou encore la plateforme bois énergie.

Après avoir réalisé un premier diagnostic des émissions des gaz à effets de serre, le Grand Besançon s'est engagé en 2007 à réaliser un Plan Climat Energie Territorial sur les 59 communes de l'Agglomération. Parallèlement à l'élaboration de ce Plan, la Ville de Besançon et la Communauté d'Agglomération ont engagé divers projets avec les acteurs du territoire : achats de vélos de service, mise en place d'un plan de déplacement d'établissement, développement du bois-énergie, ou encore projet de transport en commun en site propre. Par ailleurs, elles s'attachent à sensibiliser les habitants à l'aide du logement témoin « Fontaine-Eco, et toi ? » et de l'opération Familles actives pour le climat. Enfin, le Grand Besançon accompagne ses communes membres dans le domaine de la maîtrise de leurs consommations énergétiques. C'est ainsi qu'en 2009 et 2010, des études de Conseil en Orientation Energétique ont été réalisées dans une quarantaine de bâtiments communaux.

Néanmoins, intervenir sur le patrimoine public et sur les domaines de compétence restreints de la collecti-



Jean-Paul Vogel — PHOTO F. DOR

tivité ne suffira pas à atteindre les objectifs du « 3X20 » définis par l'Union Européenne, qui nécessitent d'agir à trois niveaux :

- diminuer les émissions de gaz à effet de serre du territoire de 20 % à 30 % entre 1990 et 2020,
- diminuer les consommations énergétiques primaires de 20 %,
- passer la part des énergies renouvelables à 23 % dans la consommation énergétique finale.

La réalisation de ces objectifs à moyen terme et du Facteur 4 à long terme (réduction des émissions de 75 % à l'horizon 2050) nécessite un engagement de tous : collectivités publiques, secteur privé, habitants.

La prise en charge de la problématique énergie-climat par l'ensemble des acteurs du territoire est donc une nécessité du point de vue du défi climatique mais est également porteuse d'un enjeu démocratique fort sur les choix à faire aujourd'hui pour se loger demain autrement, consommer de manière plus responsable, rester un territoire économiquement attractif, etc.



Fig 1. Les différents périmètres d'émissions de gaz à effet de serre — SOURCE : ENERGIES DEMAIN

Le schéma ci-dessus propose une représentation des émissions sur lesquelles les différents acteurs peuvent intervenir directement.

L'élaboration et la mise en œuvre du PCET du territoire du Grand Besançon concernent et questionnent les collectivités dans la gestion de leur patrimoine et de leurs services comme dans la conduite de leurs différentes politiques publiques.

Les collectivités ont beaucoup à gagner à être exemplaires dans la gestion de leur patrimoine et de leurs services au regard des économies réalisées à terme et dans la préservation de la qualité de leur environnement qui est un facteur de bien-être pour leurs habitants et d'attractivité pour leur territoire.

Toutefois, au regard des objectifs d'atténuation des émissions de GES, l'action directe des collectivités ne concerne qu'une partie mineure de celles-ci :

- il est admis nationalement que seuls 5 % de ces émissions relèvent du patrimoine et des services déployés par les collectivités (véhicules et bâtiments, équipements industriels, achats, etc.),
- 20 % des émissions environ relèvent des politiques publiques déployées (aménagement du territoire, habitat, transports, développement économique notamment),
- 75 % des émissions relèvent des comportements individuels (choix des modes de chauffage, de transport, de consommation).

A ce titre, la démarche engagée par le Grand Besançon et la Ville de Besançon comporte trois dimensions :

- organiser en interne la gestion de son patrimoine et de ses services pour réduire ses propres émissions, mais aussi pour crédibiliser la démarche de Plan Climat en démontrant, par son exemplarité, la cohérence qui existe entre le discours porté et la pratique interne des collectivités,

- faire évoluer ses propres politiques publiques en lien avec les différents partenaires qui y participent (Etat, autres niveaux de collectivités territoriales, aménageurs, autorités organisatrices de transport, etc.), de manière à y intégrer les orientations climatiques, notamment en matière d'urbanisme,
- sensibiliser, mobiliser, inciter les habitants et les acteurs socio-économiques du territoire à prendre en compte les questions énergétiques et climatiques et à agir à leur niveau.

Ainsi, l'atteinte des objectifs poursuivis via le PCET en termes d'atténuation des émissions et d'adaptation du territoire aux conséquences des changements cli-

matiques en cours nécessite des évolutions, voire des ruptures, dans les comportements individuels et collectifs **de la part d'un panel d'acteurs qui dépasse largement la sphère des acteurs publics.**

De fait, il n'appartient pas à la collectivité territoriale d'énoncer seule les problématiques à prendre en charge et les comportements à adopter pour y parvenir.

Au contraire, la démarche de PCET se fonde, pour une large part, sur la libre adhésion d'acteurs dont les décisions sont indépendantes des choix de la collectivité : particuliers habitant ou travaillant sur le territoire, entreprises, associations, etc.

## Les grandes étapes de la démarche

L'élaboration de la première édition du Plan Climat Energie du territoire du Grand Besançon comprend les grandes étapes suivantes :

- établissement du diagnostic énergétique et des émissions du territoire : état des émissions, des consommations énergétiques par usage, mais aussi de la production d'énergies renouvelables,
- mobilisation des acteurs socio-économiques du

territoire pour la production de premières pistes d'actions, regroupées dans le Livre Blanc,

- organisation de Comités opérationnels pour la sélection, le dimensionnement et leur intégration dans un plan d'actions cohérent, associant actions à court et moyen termes,
- mise en œuvre, suivi et évaluation des actions.

## La mobilisation des acteurs du territoire

Le Grand Besançon et la Ville de Besançon ont organisé au cours du premier semestre, un exercice volontariste de mobilisation et de concertation pour engager le territoire du Grand Besançon dans un processus de réflexion et d'action collective pour agir contre le réchauffement climatique.

### Une mobilisation des acteurs pensée dans le long terme

Les objectifs finaux visés par un PCET et la mise en place des moyens nécessaires à leur atteinte renvoient

à des actions de court terme (échéances à deux ou trois ans, y compris d'actions déjà en cours), mais surtout à un engagement de long terme (2020 voire 2050).

La réussite de sa mise en œuvre repose donc sur la durabilité de l'engagement des acteurs, bien au-delà des premiers séminaires de concertation organisés pour poser les premiers jalons de son plan d'actions.

L'objectif est de faire du PCET un cadre de référence au travers duquel des actions et des partenariats

vont pouvoir être mis en œuvre et pilotés de façon pérenne.

### Une mobilisation élargie des acteurs socio-professionnels du territoire

Le PCET ne se résume pas à un document d'orientations stratégiques.

Lors de la délibération communautaire finale, il comprendra un plan d'actions, impliquant des opérateurs et des financeurs, associé à des déclinaisons opérationnelles, des résultats concrets et mesurables en termes d'économie d'émissions sur l'ensemble du territoire du Grand Besançon.

A ce titre, le processus de concertation servant à l'élaboration du PCET est tourné vers l'action et fait en sorte que ses participants soient progressivement en mesure de devenir des acteurs d'initiatives individuelles ou collectives ainsi que des relais au sein de leur organisation.

En écho à ces objectifs, la démarche du Plan Climat doit servir à :

- **valoriser et développer** la cohérence entre les initiatives et les dispositifs déjà existants qui peuvent servir de socle et de ressources au PCET,
- **lever les freins** à l'utilisation de nouvelles technologies, au développement de nouveaux comportements éco-responsables et à l'intégration des orientations climatiques dans les politiques publiques,
- **innover socialement, institutionnellement et technologiquement** pour développer des solutions originales en réponse aux enjeux listés, le soutien à ces différentes formes d'innovation pouvant revêtir différentes formes (nouveaux dispositifs au sein des politiques publiques, appels à projets tournés vers les collectivités, associations, organismes de formation du territoire, soutien d'initiatives citoyennes issues des instances de concertation existantes sur le territoire (CDP, conseils de quartier, conseils des sages et des jeunes notamment).

### Le travail effectué lors du premier semestre

Un travail collectif d'identification des enjeux et des principaux besoins d'intervention contre le réchauffe-

ment climatique et la dépendance aux énergies fossiles au sein du territoire du Grand Besançon a été effectué. Ce travail d'échanges et d'élaboration collective de propositions d'orientations et de pistes d'actions s'est décliné selon deux modalités distinctes pour chacun des deux volets du PCET :

- **adaptation** du territoire : un travail de réflexion prospective a été mené par le Conseil de développement participatif (CDP),
- **atténuation** : deux rencontres territoriales pour l'élaboration du Plan Climat Energie ont été organisées.

Ces rencontres se sont tenues les 23 avril et 17 juin 2010 et ont réuni 187 acteurs locaux : élus du territoire, entreprises, chambres consulaires, acteurs sociaux, organismes parapublics, collectivités territoriales, représentants de l'Etat, associations, etc. Par leurs connaissances et leurs responsabilités dans diverses structures, ces acteurs couvraient un large spectre d'activités allant du transport au développement économique en passant par le logement ou la biodiversité.

Structurées autour de six axes principaux de travail, ces journées avaient pour objectif de définir collectivement les enjeux, les orientations et les premières pistes d'action afin d'alimenter le travail d'élaboration du plan d'actions du PCET.

Les six axes retenus étaient :

- le logement,
- le transport,
- l'aménagement du territoire,
- la politique énergétique territoriale,
- les activités économiques du territoire,
- les déchets et la consommation durable.

## Rappel du diagnostic des Emissions de Gaz à Effet de Serre de notre territoire

Comprendre la situation du territoire au regard de la question énergie-climat est un préalable à l'élaboration du Plan Climat Energie du territoire du Grand Besançon.

En effet, énergies et émissions de gaz à effet de serre sont étroitement liées et dépendent toutes deux fortement de l'organisation du territoire (densité, localisation des activités, maillage en infrastructures de transport, etc.), de ses infrastructures (réseaux de transport, de production ou de distribution énergétique) et de la nature des activités qui y sont présentes. Tous ces facteurs entraînent des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

Le référentiel choisi pour appuyer l'élaboration du Plan Climat est donc celui d'une méthodologie cadastrale (c'est-à-dire que les émissions sont affectées aux lieux d'émission) dont les données nous sont fournies par ATMO Franche-Comté. Les graphiques ci-dessous détaillent les consommations énergétiques du territoire (Figure 2), et les émissions de Gaz à effet de Serre qui leur sont liées (Figure 3).

En termes d'énergies consommées, ce sont les produits pétroliers qui ont la part de marché la plus importante (51 % des GWh consommés sur le territoire), puis le gaz (23 %) et l'électricité (19 %). Le bois représente 3 % des consommations d'énergie ; le chauffage urbain 4 %.

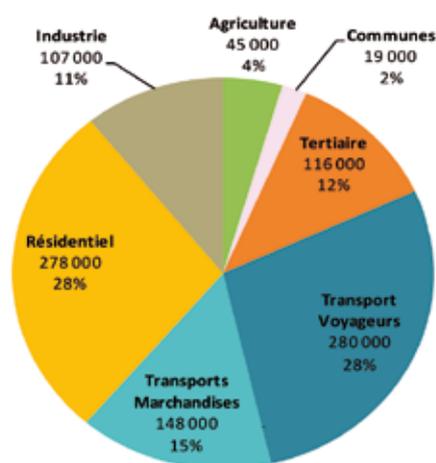


Fig 2. Répartition des émissions par secteur (exprimées en tonnes équivalent CO<sub>2</sub>) - SOURCES : ATMO ET ENERGIES DEMAIN 2010

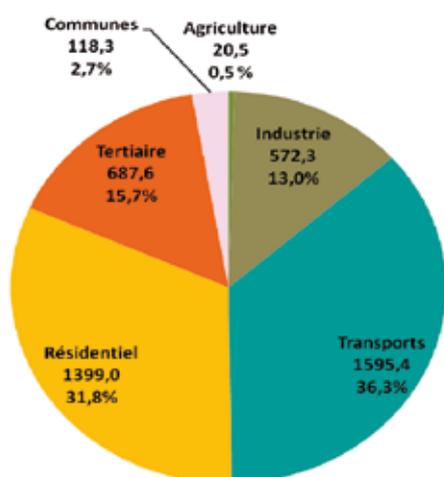


Fig 2. Répartition des consommations énergétiques finales par secteur - SOURCE : ATMO FRANCHE-COMTÉ ; RÉALISATION ENERGIES DEMAIN

## Description des six thèmes de travail : éléments de contexte et enjeux identifiés lors des deux séminaires des 23 avril et 17 juin

### Le logement

Le logement représente 28 % des émissions de gaz à effet de serre du territoire et 32 % des consommations énergétiques. Le secteur du logement fait l'objet d'un encadrement réglementaire précis quant aux efforts à fournir en matière de réduction des consommations d'énergie et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il présente des singularités, notamment au regard de l'inertie des constructions - en 2050 c'est près de 80 % des constructions existantes sur le territoire national qui seront encore sur pied - et de la multiplicité des intervenants (bailleurs sociaux, syndicats de copropriétés, bailleurs privés).

L'objectif de réduction d'au moins 38 % des consommations d'énergie d'ici à 2020 inscrit dans le Grenelle constitue un objectif très ambitieux qui nécessite une accélération de la réhabilitation des bâtiments les plus dégradés et la généralisation de la performance énergétique des logements.

Avec 85 000 logements sur le territoire du Grand Besançon dont plus de 36 000 logements très consommateurs d'énergie, l'action sur le logement devra figurer en bonne place dans le PCET.

#### Enjeux identifiés à ce jour :

- Constructions neuves : aller vers l'excellence énergétique et environnementale

La diffusion de l'excellence énergétique et environnementale pour les logements neufs implique un saut qualitatif en matière de techniques de construction et de performance des matériaux. La systématisation du label « BBC » pour la construction neuve à partir de 2012, le développement des bâtiments à énergie positive à partir de 2020, la réduction de l'énergie grise (c'est-à-dire l'énergie nécessaire à la production de matériaux performants) nécessitent des changements significatifs de pratiques, voire des ruptures technologiques en matière de conception et d'isolation des bâtiments.

- Améliorer la qualité énergétique des logements existants

L'amélioration de la qualité thermique des logements passe par le biais de programmes de rénovation ambitieux du parc de logements anciens (renforcer l'isolation, changer les huisseries, etc.). La réhabilitation constitue un enjeu majeur étant donné le rythme actuel de renouvellement moyen du parc français (démolition/construction) de 1 % par an ce qui signifie que 80 % du parc existant aujourd'hui sera encore sur pied en 2050. Le secteur du logement doit donc voir à la fois une amélioration majeure de la qualité des enveloppes bâties d'une part et une croissance significative des réhabilitations de façon à faire disparaître les « passoires thermiques ».

- Diffuser des usages plus sobres en énergie

La diffusion de la sobriété énergétique dans l'usage du logement (éteindre les veilles, ampoules basse consommation, température de consigne, usage optimal des appareils, etc.) constitue une cible essentielle pour atteindre les objectifs fixés.

- Réduire la dépendance aux énergies fossiles et développer les énergies renouvelables

La substitution progressive des énergies fossiles au profit des énergies renouvelables constitue un autre axe d'intervention majeur. Elle permet de prévenir le développement de problèmes de précarité énergétique avec le renchérissement à prévoir des énergies fossiles, tout en diminuant les émissions de GES. Le développement des énergies renouvelables constitue un enjeu majeur pour les usages de chauffage (bois, pompe à chaleur, etc.) et pour l'eau chaude sanitaire (solaire thermique).

- Intervenir sur les logements anciens du parc privé

Le parc collectif privé constitue une cible d'intervention prioritaire, mais présente des spécificités en termes de gestion et d'organisation : contrairement au parc social, il est géré par une multitude de bailleurs privés, ce qui rend les décisions difficiles à prendre quand il s'agit d'engager des travaux de réhabilitation.

- Anticiper l'augmentation de la facture énergétique des ménages et lutter contre la précarité énergétique

La vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des énergies se traduit notamment par un phénomène croissant de précarité énergétique des ménages, c'est-à-dire une difficulté, voire une incapacité, à se chauffer correctement à un coût acceptable. Ce phénomène conjugue trois types de difficultés : une mauvaise qualité du bâtiment (défaut d'isolation, etc.), une énergie de chauffage chère (souvent associée à un défaut de performance de l'appareil de chauffage) et un revenu modeste du foyer. La précarité énergétique est un phénomène multiforme qui a de nombreuses conséquences : inconfort, problèmes de santé, gêne dans les relations sociales.

## Le transport des personnes

Il s'agit du premier secteur en matière de consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre. Le transport est un secteur-clé pour l'atténuation du changement climatique. Ce secteur a connu des mutations rapides liées notamment à la forte croissance des déplacements ces dernières décennies - et les prévisions nationales prévoient un doublement, voire un triplement, des déplacements, associés à une extension de l'urbanisation.

Les territoires sont encore fortement marqués par une prépondérance de l'automobile et la baisse drastique des émissions dans le transport nécessitera un rééquilibrage au profit des autres modes : transports collectifs, modes actifs, etc.

### Enjeux identifiés à ce jour :

- Rompre avec une mobilité centrée sur l'usage de la voiture

La contribution majeure de la voiture aux émissions de gaz à effet de serre nécessite d'interroger la place de la voiture en ville - on sait par exemple que l'existence d'une offre de stationnement conditionne pour partie le recours à la voiture - pour modifier les pratiques de mobilité aujourd'hui encore très largement tournées vers un usage individuel de la voiture. La gestion du stationnement et les changements de comportement constituent donc des leviers stratégiques afin d'utiliser la voiture moins souvent et autrement. Cela passe également par le développement d'une offre de transports alternative à la voiture compétitive.

- Promouvoir une multimodalité intégrée

L'articulation des offres de transports constitue un enjeu majeur autant du fait de la multiplicité des intervenants en matière de transport - quoique la communauté d'agglomération soit autorité organisatrice de transports pour les transports urbains sur son territoire (réseau GINKO) - et de la relative inertie de la structure du territoire (organisation des territoires, de la voirie, etc.) qui nécessite une intervention structurelle et de grande envergure pour modifier les réseaux de transports au profit des cir-

culations douces (pour la mobilité de proximité) et des transports en commun.

En cohérence avec les orientations du Grenelle qui préconisent de favoriser le report modal vers des modes de transport respectueux de l'environnement, il convient d'affirmer la priorité à donner au développement des modes actifs et du transport en commun, en travaillant sur les facteurs d'attractivité tels que la fréquence, la vitesse commerciale, le confort, l'interconnexion aux autres modes, l'adéquation de l'offre aux besoins des usagers.

### L'aménagement du territoire

L'aménagement du territoire est un axe d'intervention majeur dans le cadre du Plan Climat Energie Territorial. En effet, aménager le territoire a des conséquences importantes sur la consommation d'espaces, d'énergies, sur le développement des réseaux et des infrastructures. Enjeu majeur aussi parce que l'agencement et l'organisation du territoire constituent une combinaison complexe qui influe sur l'utilisation qu'en font les habitants et les acteurs économiques.

Le développement du territoire du Grand Besançon est marqué par un étalement urbain avec une emprise urbaine en forte progression (au détriment des espaces agricoles notamment), une croissance démographique dans ses espaces récemment urbanisés et une augmentation des échanges (notamment des déplacements) avec Besançon et entre périphéries. On sait aujourd'hui que ce type de développement territorial entraîne des consommations de foncier et d'énergie importantes (habitat individuel plus répandu, habitat plus dispersé, distances à parcourir pour accéder à l'emploi et aux services plus importantes, usage des modes motorisés plus fréquents) et qu'il entraîne des coûts élevés de raccordement aux réseaux publics.

#### Enjeux identifiés à ce jour :

- *Le Plan Climat Energie, une opportunité pour repenser l'aménagement du territoire*

L'aménagement du territoire vu sous l'angle du PCET renvoie à l'objectif d'une ville « décarbonée », plus résistante aux aléas climatiques extrêmes, mais surtout capable de croître tout en

offrant un cadre de vie de qualité, donc durable. Un tel objectif nécessite de travailler à la fois sur la maîtrise de l'expansion urbaine, sur les modes de déplacements, mais également sur la localisation et la nature des services et commerces, en développant une offre de proximité, de manière à raccourcir les distances à parcourir et à favoriser les modes actifs (piéton, vélo...).

Pour promouvoir une gestion plus efficace de l'espace, le SCoT et le PLU constituent des outils-clés de renforcement de la maîtrise du foncier et d'orientation d'une urbanisation cohérente avec les objectifs du PCET. L'ensemble des enjeux identifiés devront donc être déclinés dans ces documents de planification. Par ailleurs, une meilleure maîtrise du foncier a été jugée comme primordiale pour éviter la spéculation et limiter la hausse des prix en agglomération.

- *Définir le territoire de demain*

Si l'impact du système urbain et de ses nombreuses composantes (économie, logement, transport, etc.) sur les émissions de gaz à effet de serre est admis, des controverses existent sur les possibilités et l'opportunité de transformer en profondeur le fonctionnement des territoires, notamment du fait de la complexité des interdépendances entre ces différentes composantes.

La définition de ce que pourrait être une agglomération « à basse consommation d'énergie et à haute qualité de vie pour tous » et les modalités de la transition vers celle-ci constituent deux enjeux majeurs. Il ne s'agit pas de promouvoir des exercices théoriques « hors sol » mais au contraire de réfléchir à la place que doivent prendre les acteurs du territoire et ses habitants dans la définition de ce que peuvent être le Grand Besançon et la Ville de Besançon demain, en intégrant des contraintes fortes sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des consommations d'énergie en général.

Avec pour objectifs :

- une ville dense mais avec une grande qualité de vie,
- des transports publics efficaces et un réseau

faisant la part belle aux modes de transports individuels « actifs »,

- la valorisation du territoire périurbain, par le soutien de l'économie et des commerces de proximité,
  - une réduction de la consommation d'énergie à l'échelle du territoire.
- *Développer un maillage d'activités et de services*

Levier important dans la mise en œuvre d'une gestion énergétiquement plus efficace de l'espace, la mixité fonctionnelle des territoires permet de réduire les besoins de déplacements et de limiter l'expansion urbaine, en rapprochant les lieux de travail, d'habitation et les commerces. Dans ce cadre, la diversification des fonctions urbaines et le développement des commerces de proximité ont été identifiés comme un sujet de réflexion majeur.

- *Intervenir dans les opérations d'aménagement pour promouvoir la maîtrise de l'énergie et le recours aux énergies renouvelables (EnR)*

Les opérations d'aménagement sont des opportunités de mettre en œuvre une approche intégrée sur les différentes cibles décrites ci-dessus, mais aussi de favoriser le recours aux énergies renouvelables et de diffuser des critères de performance énergétique. Et cela, à plusieurs fins :

- faire évoluer l'approche de l'aménageur vers une prise en compte systématique des effets de chaque opération sur les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre,
- réaliser des projets « démonstratifs » pour explorer cette approche intégrée et en montrer la pertinence,
- faire des économies d'échelle en intervenant au niveau d'un quartier, d'un îlot.

## La politique énergétique

Toute politique énergétique doit commencer par connaître, anticiper et maîtriser la demande. La maîtrise de la demande énergétique se fait secteur par secteur et constitue l'essentiel des pistes d'actions des autres thèmes : logement, transport, consommation durable... Dans ce chapitre sont abordés les aspects de production locale d'énergie à partir de sources renouvelables.

Le paquet européen Energie Climat stipule que d'ici à 2020, les Etats-membres doivent réduire de 20 % leurs émissions de gaz à effet de serre, réaliser 20 % d'économie d'énergie et atteindre 23 % d'énergie renouvelable dans la consommation totale d'énergie.

En matière énergétique, on distingue traditionnellement la **demande** (qu'on cherche à « maîtriser ») et la **production**, sensée répondre à la demande et ses variations, sachant que l'électricité est impossible à stocker en grande quantité.

Cet atelier s'est focalisé sur les moyens de production, de stockage et de distribution de l'énergie. Au niveau national, l'un des enjeux est de **passer** d'un modèle centralisé basé sur le nucléaire à un **modèle partiellement délocalisé**, où les régions et les collectivités peuvent développer des capacités de production d'électricité : électricité produite localement qui peut, soit être utilisée directement (production non connectée), soit être injectée dans le réseau (production connectée).

Côté **production d'énergie renouvelable (EnR)**, on procède à une analyse de gisements par type de source : éolien, hydroélectrique... A titre d'exemple, les experts estiment que la biomasse représente environ 40 % du potentiel EnR en France à l'horizon 2020 (hors production de biocarburant).

Enfin, la délocalisation des moyens de production d'**électricité** nécessite également des réseaux à maillage plus serré et un pilotage plus fin. Des techniques d'optimisation locale de l'équilibre entre offre et demande existent ou sont à l'étude, parfois regroupées sous l'appellation de « **réseaux intelligents** » (smart grids). Ils incluent des systèmes de pilotage des appareils consommateurs, des unités de stockage/déstockage et des unités de production d'électricité.

## Enjeux identifiés à ce jour :

- Diffuser les technologies mûres et valoriser le potentiel du territoire

Le bois, l'éolien, le photovoltaïque sont des technologies aujourd'hui bien maîtrisées et pour lesquelles un développement fort et à grande échelle peut être envisagé.

La problématique technologique étant éludée, il reste à identifier les conditions permettant la mise en œuvre de ces énergies : quels potentiels sur le territoire ? Quelles filières mettre en place ? Quels impacts en termes de formations et de créations d'emplois ? Quels montages financiers... ?

- Capitaliser sur les technologies émergentes et innovantes

D'autres technologies restent encore émergentes : la méthanisation, la micro-hydraulique, voire totalement innovantes : la récupération sur les eaux usées par exemple.

Pour ces énergies, la question ne se pose pas sur la généralisation et la diffusion à grande échelle, mais sur la nécessité de capitaliser sur le sujet. Il est alors nécessaire d'identifier des projets pilotes, de créer des vitrines et d'organiser les retours d'expériences sur le sujet afin de monter en compétences et de préparer une phase de diffusion élargie.

A ce titre, la contribution des acteurs du territoire dépasse largement le périmètre du Grand Besançon. La mise en réseau avec d'autres collectivités afin d'échanger les bonnes pratiques et renforcer le rayonnement de l'agglomération est également un enjeu à associer.

- Faire des ménages et des entreprises des acteurs de la production d'énergie

Le développement des énergies renouvelables n'est pas du seul ressort des producteurs d'énergie, des aménageurs du territoire ou même des « grands consommateurs ». Les ménages et les entreprises doivent également être considérés comme des acteurs à part entière. Leur implica-

tion est indispensable à travers les actions qu'ils peuvent mener sur leurs logements ou locaux : utilisation du solaire thermique, changement de combustible pour les chaudières, installation de pompes à chaleur...

## Les activités économiques

Les activités économiques représentent 23 % des émissions totales (tertiaire : 12 %, industrie : 11 %) et 29 % des consommations d'énergie du territoire.

Le tertiaire regroupe beaucoup d'activités de services, notamment du fait du statut de capitale régionale de la Ville de Besançon. Les consommations énergétiques et les émissions liées aux activités commerciales sont également significatives, notamment parce qu'elles regroupent des établissements de grande taille, assez consommateurs en électricité.

Le territoire compte également de « grands émetteurs » qui, par leur taille ou leur activité à forte intensité carbone, contribuent fortement au bilan des émissions : le territoire compte par exemple des activités d'enrobage et de papeterie ainsi que des surfaces commerciales importantes : trois hypermarchés, vingt supermarchés et plus de 130 magasins spécialisés qui dépassent les 300 m<sup>2</sup>.

## Enjeu identifié à ce jour :

Développer une économie locale sobre en carbone ainsi que les circuits courts

Toute entreprise produit des gaz à effet de serre, tant par son activité (notamment dans l'industrie) que par les pratiques quotidiennes de ses employés. On dénote donc un double enjeu pour favoriser le développement d'une économie sobre en carbone : la modification des usages et du tissu économique local lui-même.

L'évolution des pratiques au sein des entreprises et industries constitue un enjeu fort, dans la mesure où elle doit permettre de mieux maîtriser les consommations d'énergie et d'adopter une gestion plus écologique des déchets engendrés. Les pratiques quotidiennes doivent également évoluer, pour être moins consommatrices d'énergie et moins émettrices. Il s'agit donc de trouver les moyens adaptés pour inciter les acteurs

économiques du territoire à adopter ces pratiques plus vertueuses, dont le retour sur investissement peut être très rapide.

Les collectivités peuvent également intervenir directement à travers l'élaboration d'une stratégie économique judicieuse, tendant à favoriser sur leur territoire l'implantation ou le développement d'activités sobres en carbone. Le choix peut être fait de favoriser le développement de l'économie locale et les éco-activités, avec pour levier principal l'incitation économique. Les collectivités ont aussi un rôle-clé à jouer à travers leurs politiques d'achats et la mise en œuvre d'éco-conditionnalités dans l'attribution des subventions ou des marchés publics.

La sensibilisation du grand public est également indispensable, afin de faire évoluer les pratiques de consommation et d'assurer un débouché aux biens à longue durée de vie, au tourisme vert, aux productions locales, aux commerces de proximité...

#### Consommation durable & déchets

Nos comportements de consommation (alimentaire, de biens et de services) ont également des effets notoires sur le changement climatique. Cela renvoie notamment aux **choix individuels des consommateurs mais également à la structure de nos systèmes de production et de commercialisation** qui génèrent des consommations d'énergie et des déplacements à l'échelle mondiale.

Dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, c'est donc toute la chaîne de la consommation qui est à considérer, de la production à l'élimination des déchets en passant par le stockage, l'acheminement, la commercialisation, la transformation du produit pour être consommé.

#### Enjeux identifiés à ce jour :

L'impact de la consommation sur les émissions de gaz à effet de serre nécessite une approche globale de la consommation :

- en amont de la consommation, la réduction de l'impact des processus de production, l'éco-conception des produits, la réduction de la production de déchets et la sensibilisation sur les impacts

environnementaux de nos choix de consommation constituent des enjeux majeurs,

- en aval, la consommation de biens et de services génère des déchets. L'amélioration de la gestion des déchets (notamment la valorisation et le réemploi des déchets) et particulièrement leur valorisation, constitue un enjeu majeur.

**L'innovation en matière de gestion optimale des ressources et de limitation des déchets constitue aujourd'hui une voie de développement manifeste** compte tenu de la contrainte sur les ressources naturelles et énergétiques.

## En conclusion

La démarche du Plan Climat Energie Territorial ouvre un espace privilégié et innovant pour co-écrire avec l'ensemble des acteurs institutionnels ou privés un projet de développement du territoire intégrant les différents aspects de la lutte contre le changement climatique (adaptation du territoire et réduction des émissions de gaz à effet de serre) ainsi que les contraintes croissantes qui pèsent sur l'exploitation des énergies fossiles : cherté, rareté, risques politiques et écologiques.

Cette première édition de la démarche PCET, dont l'un des principaux objectifs est la sensibilisation et la mobilisation des acteurs autour d'un diagnostic partagé est aussi l'occasion de renforcer l'unité et l'identité de la CAGB auprès des différentes communes qui la constituent, ainsi que de ceux qui y travaillent, y habitent ou y investissent.

Le Livre Blanc, qui sera publié en novembre, recueille des éléments pertinents pour l'action à venir : diagnostic, actions en cours ou à réaliser, débats à avoir, arbitrages à faire, partenaires à mobiliser, instances à

créer. Il n'est ni exhaustif ni définitif, mais constitue un premier point d'étape permettant aux élus des communes du territoire, ainsi qu'aux acteurs socio-économiques et aux instances de démocratie participative de partager un premier panorama « Energie Climat » du territoire et des actions à mettre en œuvre.

C'est bien l'intégralité des pistes d'actions issues des ateliers qui serviront à alimenter la prochaine phase, ainsi que les éléments pertinents issus des entretiens réalisés avec certains partenaires comme les chambres consulaires ou l'ADEME. Tout au long de la démarche, d'autres pistes d'actions pourront également être soumises.

Ce Livre Blanc aura la vocation d'être largement diffusé auprès des élus et des acteurs socioprofessionnels du territoire, afin notamment d'inciter ceux qui n'ont pas encore eu l'occasion de contribuer à la démarche de rejoindre le processus co-élaboratif lors des prochaines étapes.



## Towards a new culture of mobility

### The city mobility plan in realisation at the city of Sint-Niklaas (Flemish region)

*Vers une nouvelle culture de mobilité:  
Le plan communal de mobilité de Saint-Nicolas (Région flamande)*

K. Stuyven<sup>1</sup>

*The concept for the mobility plan for the city of Sint-Niklaas was not based on concentric ringroads around a town center. The basic scheme is that of a central corridor for busses (using buslanes) linking the station in the north, over the Great Market to a shoppingcenter in the south. Along this spine are situated all activities which attract a lot of public (schools, hospitals, museums...). The enclosure of the dense part of the urban tissue is organised in a complementary way to that spine, namely 'sideways' by so-called 'tangents' and linked to the highway network. The cycle paths also lead to this central spine, a lot of them being freestanding cycle paths, connecting the surrounding villages to the city center.*

*This innovative scheme leads to various public and private investments and new architectural standards. The author discusses the area around the train station, the Great Market and crossroad of the old ring road.*

*To conclude : sustainable mobility plans need this kind of architecture of public space to encourage the urgently needed modal shift.*

*Le plan de mobilité de Saint-Nicolas n'a pas été conçu sur la base d'un réseau viaire radioconcentrique, mais sur le schéma d'un corridor pour les bus, reliant la gare au nord, la Grand-Place, et le centre commercial au sud. Les activités polarisatrices (écoles, hôpitaux musées) sont localisées le long de cette épine dorsale. Intra muros, la partie dense du tissu urbain est organisée en complémentarité avec ce corridor, via des chemins de « traverse », ou tangentes, reliées au réseau routier. Les pistes cyclables conduisent aussi à cette épine dorsale. La plupart d'entre elles sont en site propre et connectées aux villages environnants.*

*Ce schéma novateur a permis divers investissements publics ou privés et de nouveaux modèles architecturaux. L'article évoque les abords de la gare, la Grand-Place et enfin le carrefour de l'ancien ring. En conclusion, l'auteur pense que les plans de mobilité durable requièrent ce type d'architecture de l'espace public afin d'encourager le report modal.*

*Keywords : city mobility plan, public space, modal shift*

**Mots-clé : plan communal de mobilité, espace public, report modal**

<sup>1</sup> Koen Stuyven, architecte, a d'abord travaillé au sein de l'asbl Langzaam Verkeer (1984), active dans la conception de l'espace public et à l'initiative de programmes novateurs comme « Hoofdstraten » (Fondation Roi Baudouin), projet pilote du programme Leefbare Doortochten (Région flamande). Co-fondateur de l'Atelier Espace Public (1991), il dirige actuellement au sein de l'asbl Vectris un groupe d'étude sur la mobilité active, l'urbanisme et le développement durable. A ce titre, il supervise le plan de mobilité de St-Nicolas et la conception du quartier de gare. Enfin, il enseigne également l'espace public comme professeur invité à l'Artesis Hogeschool Antwerpen (Stedenbouw, Monumenten en Landschappen).



Koen Stuyven — PHOTO F. DOR

Sint-Niklaas is located in the Flemish region of Belgium, and it is part of the area called “Flemish Diamond”. The latter is a polycentric urban network between Gent, Antwerp and Brussels. As well, we can consider Wavre as part of this central business district in the heart of Belgium. So, we also have to work together in the direction of Wavre, and perhaps Namur and Charleroi as well.

Sint-Niklaas is also situated between Antwerp and Gent. Therefore, there is a bundle of infrastructures that are very lowly related to the city of Sint-Niklaas, because the railway and the highway structures are going through the town; so it is very important that it (the town) is well connected to this system (railway and highway structures). The latter is also forming the backbone of the public transport system. The railway station, which is located in the city centre, is the real node where the public transports of the region should be connected to.

Sint-Niklaas is a quite dense agglomeration – that is not so common in Flanders. It encompasses a very dense residential area. It is quite interesting that along this zone, there is a concentration of schools, hospi-



Saint-Nicolas se trouve en Région flamande, entre Gand et Anvers. Vue traditionnelle du trafic urbain : le ring, le centre et les radiales pour la circulation motorisée.

tals, market squares... brief, there are a lot of public activities that attract the populations living along this axis, and this is a very important element in our mobility plan.

You can also see that the city is crossed by a lot of infrastructure lines (look at this railway or this long road). In the 1960's, they really made two by two lane roads, just through the whole city centre, and the Great Market was linked to the highway system. These days, it was possible to drive through the city without coming across any traffic light.

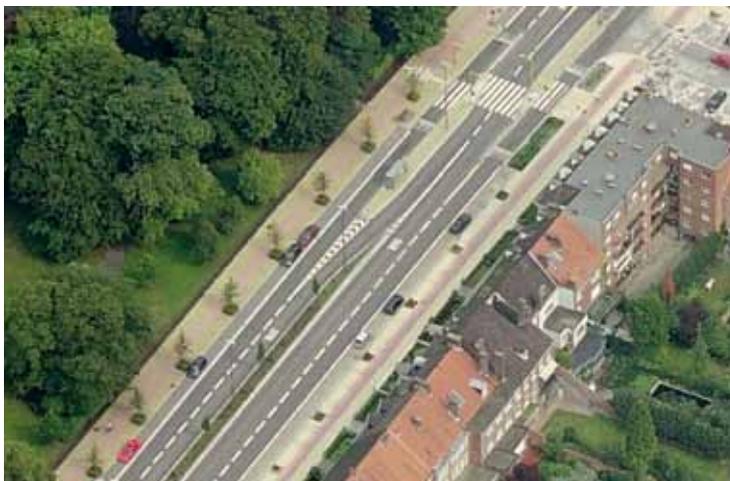
In the reflexion about the mobility skins for this city, we kept a strong element in our mind: the medieval city center and the radial lanes going through the agglomeration. It is very important that we left this kind of thinking aside, to use another skin as basic concept for the mobility plan. So, like an inversion this time, we put public transports in the middle of the agglomeration, but not only focused on one spot, but like a corridor going from the bus station over the Great Market, to the big regional commercial centre. In the long term, it is even possible to prolong this axis to have a spine in the middle of the city, where the high density of this part of the urban tissue could be organised; but it is for the very long term.

Into the city, we used tangents, i.e. elements to make the agglomeration accessible, not from the heart of

the city though, but sideways. It is also important for this contribution that we left aside the ringroad model and replace it by another one to "read" the city. Of course for cycling, the radial road remains, because it is well connected to the small villages around Sint-Niklaas. Coming into the city centre, you have a fine woven structure of dense streets which are suitable for bicycles. This is the overall skin.

Something unique in Flanders is that, all the layers of decision making are involved in developing a communal mobility plan, i.e. the city, the Flanders region, the province, the bus company (De Lijn) and the train company. However, since this project is a federal level matter, it is not well integrated; but in the present case, because the very dynamic mayor of the city put his relationships in stake, he succeeded in making them work together with all the other levels of decision making.

Now I will present you four strategic projects which are realised or are in realisation. The first is the element of bus lanes through the whole city center. The two by two lanes was replaced by a lane for cars traffic for the first part, and the other was kept to make bus lanes – and this is important, – through the entire city centre. Thus, it was still possible to encounter bus lanes even in the heart of the city. This fact is not always possible in all cities, but advantage was taken from the problems they (the lanes) created in 1960's, by reinventing and re-using the ideas in a good way.



*Légende : Dans tout le centre ville, des couloirs sont spécialement dévolus aux autobus.*

The second project is the station area. In the former situation, you can recognise the old square where the old station was built. They planned a new one, putting a tunnel under this square and then heightening the traffic of trains on flyover. So, the local streets would not be connected with the railway system. But on the other hand, this plan left a desolated space around the station and at the plot of the bus station, the space of flows was very dominant. This was definitely not a very good environment to establish the public transports of the city.

A competition – won by a Dutch architect – was organised then, and they redeveloped the whole area densification, through a cinema, a wellness center, commercial activities, and they reconnected the new station with the old commercial street by introducing this kind of rambla ; it is a pedestrian area in the middle of the urban tissue. Nowadays, all this is completed. At that time, we also had to make a reconnection of

this new dense area with the cars traffic system. This crossroad was disconnected from this street and was replaced by this roundabout (see the map) to make a good connection with the park which is located on the side, and from which you can easily reach the station. The renovation of the entrance of the station hall was made by SNCB (you can see its transparency; or this well connected cafeteria in the middle of the traffic node). This is a very interesting contribution from the railway company.

The bus station has clients of quality, so there is a lot of design, and artwork can also be found in this area (the team is “Merkatof travelling”) like this kind of globe which reflects the whole traffic center – can you imagine yourself sitting with your love, reading in this kind of area ? – This is a standard of quality for public space you need when you have to change modal shift – theatricalising walking through the rambla is really like “putting people on a plateau.”



*Situation de la gare, avant et après les aménagements*



*Aménagements autour de la gare : le hall d'entrée et la gare des bus.*

The third strategic project was the Great Market. It was the greatest parking space in the city centre in the 2000's. Nowadays it is transformed into a public space. It is so big that it can be used as starting point for balloons. I don't want to suggest that these kinds of balloons are part of sustainable mobility, but I want to make you understand the importance of the big dimensions of this market which was very important for the people of Sint-Niklaas. Within the mobility plan, there were also already some thoughts about the need to make this area become a place of good connection to the pedestrian network, but also to the cycling network. So, a few and very structured lanes were set at this time into the plans.

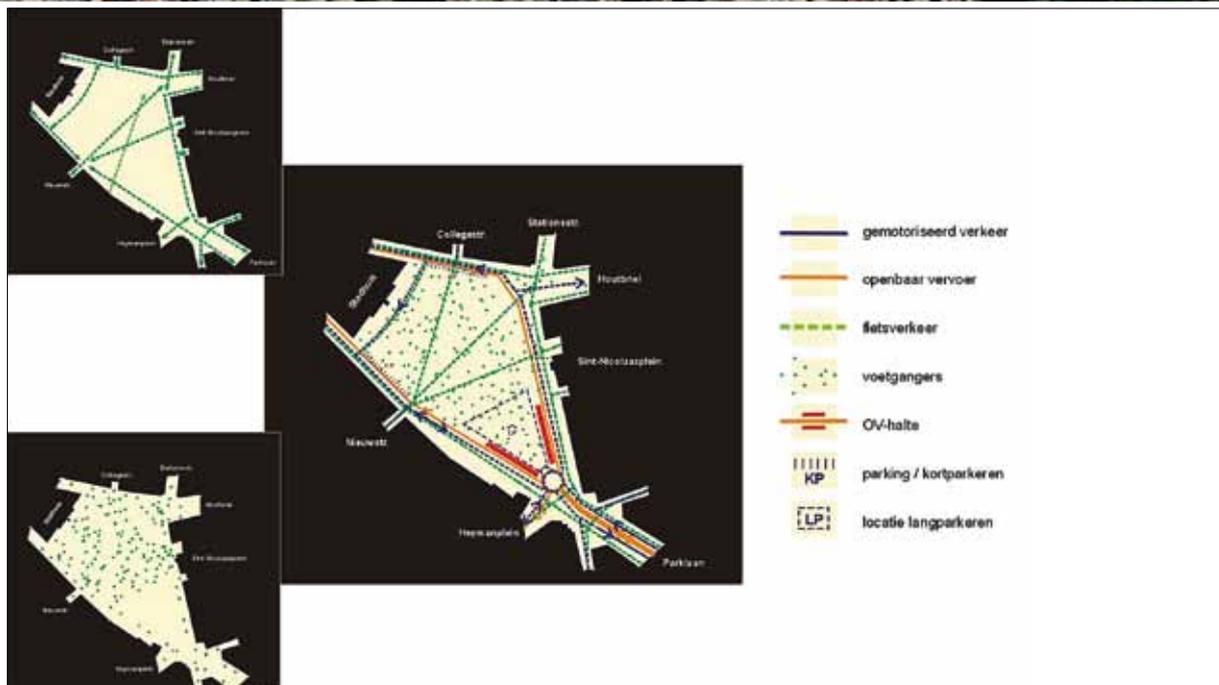
The architects of the station that pleased the mayor so much that he commissioned them to redesign the Market Place, took some ideas from the former plans. In fact, the mayor had organised an election around the theme of building an underground parking when he

was in the opposition. He won this kind of referendum. But after some few years, when he was in charge, we said "yes making an underground parking space under the Great Market is a better solution" but since he had a political problem, we had to reinvent an underground parking. So, we said "we don't fully make an underground parking, but we make something in between. We make a ground level, which will slowly enter into level minus one, but with a lot of light coming into this space, and we can use the roof of that garden as a tribune, or something like this kind of auditorium. Some of the ideas were taken over by the architects and from this space, they made a real public space. Parking areas in this kind of renewal of city centers are part of the game. And to make them profitable you have to invest (a lot) financially ; so they should have at least some basic and intrinsic quality as public spaces.

There is a boardwalk around the whole Market Place, well connected to the underground parking, but it is

also a place for galering (for circuses and things like that). Furthermore, it is important to mention that, this area is also an important place to step out from the different buses in the city centre.

The theater of walking is designed like a canopy. When entering this place, you feel like you are entering a very chic hotel. There is some accommodation for the structural lanes of traffics by soft movements.



La Grand-Place, situation et cheminements



*La Grand-Place, rendue à l'espace public.*

The last strategic point is node on the former ring road. You see the very complex situation with the sharp angles of this crossroad. All the buses of this bus station had to leave this route, going to the city center, but this is the point where there was a structural bottleneck in the system. Buses lost some three minutes,

just to cross this node. Nowadays, this is put on the table, and we are looking for some new solutions for this kind of environment.

You see the flyover; you also see the difficult situation underneath the flyover; at the central point, the left



*Le carrefour vers le ring : un nœud urbain qui nécessite une réflexion à diverses échelles.*

movements are very difficult to organise. It was a very difficult situation then. We could not find a good solution until we gave up the idea of the continuity of the ringroad. So, this remark is very important: the concept of the greater scale can influence the kind of solutions you find on the smaller scale, as far as the organisation of public space is concerned.

We could use this kind of spaces (where there was a little of more spaces for organising the conflicts) and we tried to make some two roundabouts within the central point, just crossing two lanes for car traffic. All the pedestrians and the cyclists are in the centre of the system. There is such a dense cyclist traffic – at least during the pick hours – that we had to put a small traffic light in between the system, just to have small cycles of 20 seconds, so people could go and connect to the city center every ten seconds – let's show some simulations.

The gain of these solutions – in term of delay time for cars and for buses, from north/south and south/north – is very good, but it can become better.

Let's show some last slides about the idea of having those flyovers accepted as part of the city forms, and to reintegrate them in the heart of the city, just like an artwork. And nowadays, we are studying the form this infrastructure should have.

To conclude, the new mobility concept, in combination with architecture of public space, will contribute to a new culture of mobility, so that the needed modal shift we have can be part of our daily life, part of our life style, so that it would not anymore be a problem that we have bear over us. This is one of the statements of this contribution.



# Des Exemples d'Action au Sein des Parcs Naturels

## *Examples of Action within Nature Reserves*

P. Delcambre, K. Mathu<sup>1</sup>

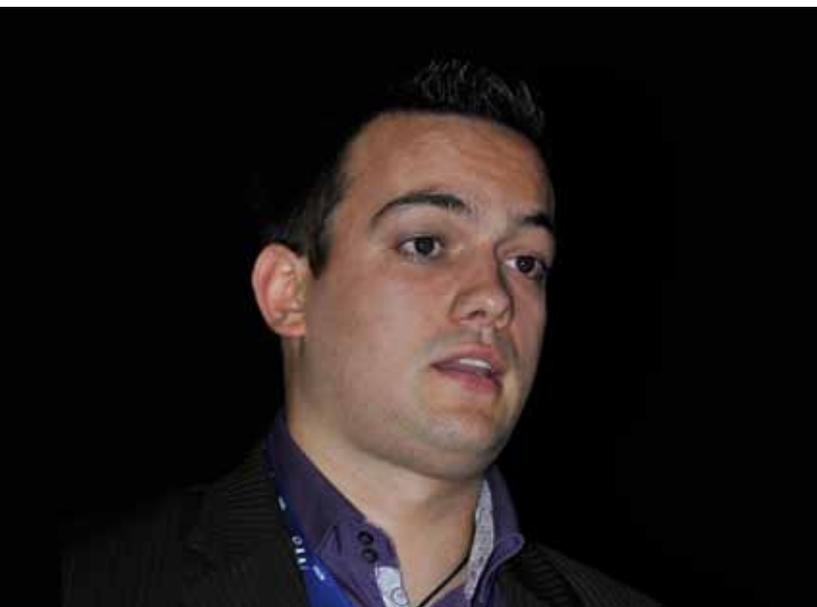
*Territoires d'expérimentation, les Parc naturels wallons se sont engagés dans une démarche structurée de développement territorial intégrant énergies renouvelables et réduction des gaz à effet de serre pour trouver un équilibre entre préservation du paysage et du patrimoine naturel et développement économique. Mobilisant des équipes techniques pluridisciplinaires, ils sont en capacité d'initier des projets innovants et transversaux en lien direct avec leurs territoires pour répondre aux politiques impulsées par la Wallonie. La Fédération des Parcs naturels de Wallonie a demandé à deux de ses membres de présenter leurs actions en matière d'énergie. Au Parc naturel du Pays de l'Attert, faisant suite à des projets de biométhanisation et photovoltaïque, le travail se concentre sur la sensibilisation, le conseil et l'information des publics. Au Parc naturel des Plaines de l'Escaut, après la construction d'une chaufferie bois-énergie, une expérimentation de production locale de combustible à partir de saules têtards est en cours. Ce projet répond à un triple objectif, paysager, écologique et est mené en collaboration avec les agriculteurs. Dans les deux cas, un partenariat transfrontalier a été engagé.*

*Experimental territories, the Walloon Nature Reserves are committed to a structural territorial development approach incorporating renewable energies and a reduction of greenhouse gas emissions in order to find a balance between preservation of the landscape and the natural heritage on the one hand, and economic development on the other. Mobilising multi-field technical teams, they are capable of initiating innovative and transverse projects in direct association with their territories in order to meet the policies of Walloon impetus. The Federation of the Nature Reserves of Wallonia has asked two of its members to present their energy-related actions. In the Pays de l'Attert Nature Reserve, following some biomethanation and photovoltaic projects, the work has focused on public-oriented awareness-raising, advice and information. In the Plaines de l'Escaut Nature Reserve, after the construction of a wood-energy boiler room, a local experiment in relation to fuel production from willow pollards is in progress. This project meets a triple objective: landscaping, ecological, and farmer-related. In both cases, a transborder partnership has been forged.*

**Mots-clé :** Parc naturel, développement territorial, énergie, sensibilisation pôleEnergie, saule têtard.

*Keywords :* Nature Reserve, territorial development, energy, pôleEnergie awareness-raising, willow pollards.

<sup>1</sup> Fédération des Parcs naturels de Wallonie - 3, rue du Moulin, 6630 Martelange - <http://www.fpnw.be>  
Kévin Mathu, Parc Naturel de la Vallée de l'Attert - 107, Voie de la Liberté, 6717 Attert - [kevin.mathu@attert.be](mailto:kevin.mathu@attert.be)  
Pierre Delcambre, Parc Naturel des Plaines de l'Escaut - 31, Rue des Sapins, 7603 Bon-Secours - [pdelcambre@plainesdelescaut.be](mailto:pdelcambre@plainesdelescaut.be)



Kévin Mathu — PHOTO F. DOR



Pierre Delcambre — PHOTO F. DOR

Neufs Parcs naturels couvrent environ 18 % du territoire de la Wallonie. Ces territoires à forte identité rurale recèlent de paysages remarquables et abritent une flore et une faune encore nombreuses et diversifiées. Ils sont un des outils dont la Wallonie s'est dotée pour préserver ces richesses, fragiles car soumises à de nombreuses pressions. Leur originalité est de fédérer à une échelle communale et transcommunale des valeurs identitaires et une vision partagée du devenir de leur territoire. De manière concertée avec l'ensemble des acteurs et usagers, les Parcs naturels construisent un projet de développement territorial permettant à leurs habitants de continuer à y vivre, à y habiter, travailler, se ressourcer tout en préservant leur patrimoine naturel et les paysages. Refusant de placer la nature sous cloche, les Parcs naturels parient au contraire sur l'homme pour aider à la préserver.

L'horizon des Parc naturels est le long terme. Ils privilégient une démarche structurelle de développement durable à l'addition d'opérations ponctuelles pour trouver un équilibre entre préservation et développe-

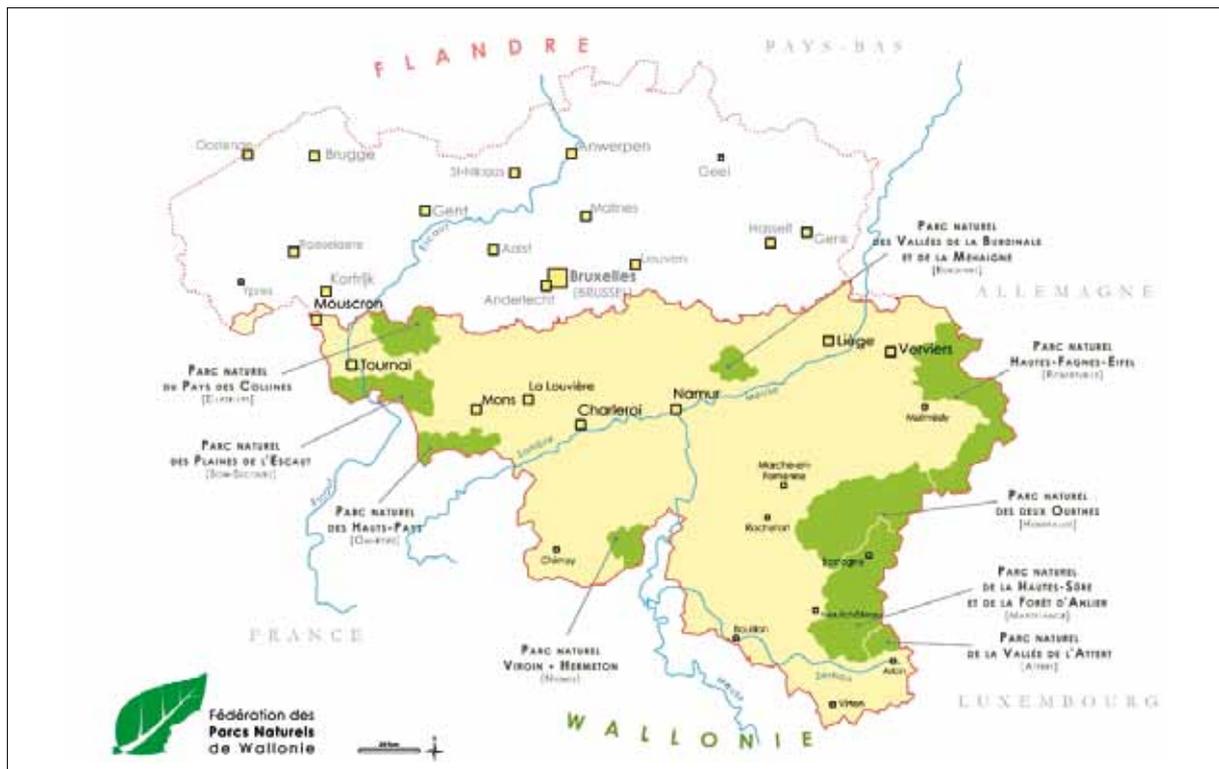
ment économique. Les Parcs naturels restent avant tout des territoires habités. Leur ambition est de développer la conscience et le sentiment d'appartenance à ce territoire patrimonial.

Les Parc naturels revendiquent leur rôle de territoires laboratoires. En réunissant au sein de leurs équipes techniques des compétences très diversifiées, ils ont la capacité de faire preuve de souplesse et d'innovation pour tester localement et grandeur nature les politiques enclenchées par la Wallonie. Les Parc naturels y répondent en multipliant les angles d'approches et en recherchant les complémentarités autour d'un même projet. Les approches sont naturellement transversales.

La Fédération des Parc naturels de Wallonie réunit les neuf Parcs naturels wallons. Au-delà d'une mission d'animation du réseau des Parcs auprès de la Wallonie et à l'échelle européenne, elle anime les échanges techniques entre ses membres. Elle a choisi pour illustrer l'action de ses membres en matière de politique énergétique et de réduction des gaz à effets de

serre de donner la parole à deux Parcs naturels, celui de la Vallée de l'Attert et celui des Plaines de l'Escaut,

deux exemples parmi bien d'autres actions, dont la sensibilisation constitue un trait d'union.



Les neuf Parcs naturels de Wallonie

## Des expériences menées au sein du Parc naturel de la Vallée de l'Attert

### La biométhanisation

#### Principe de la biométhanisation

C'est un procédé de transformation de la matière organique (fumier-lisier-plantes énergétiques et sous-produits agro alimentaire) par un ensemble de micro organisme (familles de bactéries) en l'absence d'oxygène (anaérobie). Ces matières sont stockées dans des cuves (digesteurs) chauffées à 38°C. C'est le même principe qu'un estomac. Ce phénomène s'accompagne de la production de biogaz (60% CH<sub>4</sub> et 40 % CO<sub>2</sub>). Utilisé comme carburant dans un module de cogénération (moteur + alternateur), le biogaz permet la production d'électricité et de chaleur.

#### Contexte

Séduits par les nombreuses unités de biométhanisation installées au Grand Duché de Luxembourg et en Allemagne, les frères Kessler ont manifesté leur souhait de diversifier les revenus de leur exploitation agricole en devenant également « cultivateurs d'énergie ». Relai de cet engouement, l'association « Au pays de l'Attert » a été la cheville ouvrière du projet.

#### Premier projet : Energattert (janvier 2002 - décembre 2004)

Construction de deux digesteurs de 750 m<sup>3</sup> et d'une

cuve de stockage final du digestat de 2500 m<sup>3</sup>. Installation de deux moteurs duals fuels d'une puissance totale de 160 kW.

#### Deuxième projet : Agricométhane (mai 2005 - décembre 2007)

Pour atteindre la rentabilité et répondre au mieux aux exigences de la CWaPE et du système des certificats verts, un nouveau moteur, 100 % biogaz, de 310 kW électriques a été installé. Ce nouveau module de cogénération a permis d'augmenter fortement la production électrique : la production totale peut couvrir l'équivalent de 1060 ménages. Une nouvelle cuve de stockage de digestat de 4000 m<sup>3</sup> a été installée. Fin 2007, un tapis de séchage a été mis en place afin de valoriser la chaleur produite par les modules de cogénération et de réduire le volume de digestat à épandre.

#### Troisième projet : Optibiogaz (juillet 2008 - juin 2011)

Un nouveau moteur biogaz a été installé afin d'arriver à une puissance électrique totale de 750 kW. Dans ce projet diverses actions sont menées afin d'optimiser la production (valorisation des sous-produits, développement d'un analyseur de gaz, etc.).



Installation de biométhanisation

### Quelques chiffres

- 18 000 t de substrats/an ;
- Production de 5800 MWhél/an et 7300 MWth/an ;
- 4 000 t de CO<sub>2</sub> économisées ; ce qui correspond à 3 168 0000 kms parcourus par une voiture à 125gr de CO<sub>2</sub>/kms soit 792 fois le tour de la Terre.

## L'installation photovoltaïque de l'école communale d'Attert

Cette installation a vu le jour dans le cadre du projet « Dix communes pilotes photovoltaïques en Région wallonne » pris en charge à 80% par le Ministère de l'Énergie et à 20% par la commune d'Attert. L'asbl Au Pays de l'Attert a assuré l'encadrement technique complet du projet (cahier des charges, suivi de chantier et démarches administratives).

Voici quelques chiffres clés de l'installation :

- 132 panneaux monocristallins intégrés en toiture
- Surface de 170 m<sup>2</sup> / puissance de 21 kWc / trois onduleurs
- Production annuelle de 18 300 kWh/an
- Couverture de 50% des besoins de l'école
- Emission préservée de CO<sub>2</sub> : 12 tonnes/an

Voici quelques photos :



Les panneaux monocristallins



Trois onduleurs permettent de transformer le courant continu en courant alternatif



Le panneau d'affichage : Celui-ci est placé sur la façade de l'école et indique plusieurs informations en temps réel, à savoir : l'ensoleillement, la température des panneaux, la puissance électrique des panneaux, l'énergie électrique totale produite le jour en cours, l'énergie électrique totale produite depuis le démarrage de l'installation et les kg de CO<sub>2</sub> préservés depuis le démarrage de l'installation.

## Le projet européen Interreg IVA PôlEnergie

Ce projet a pour objectif de créer un pôle de référence en utilisation rationnelle de l'énergie et en énergies renouvelables dans la zone transfrontalière de la Vallée de l'Attert belgo-luxembourgeoise, composée de la commune d'Attert du Syndicat Intercommunal du canton de Redange.

L'asbl Au Pays de l'Attert est porteur du projet et travaille en partenariat avec l'asbl Energiatelier située à Redange au Luxembourg.

Ce projet est cofinancé par l'Europe, la Région Wallonne, la commune d'Attert et le Syndicat Intercommunal du canton de Redange

## Réalisation d'un inventaire transfrontalier

Une des actions de ce projet est la réalisation d'un inventaire transfrontalier des projets existants en énergies renouvelables qui se trouvent sur le territoire des onze communes.

### Carte interactive

Une carte interactive a été réalisée et a été mise en ligne sur le site Internet du projet. Cette carte recense les grandes installations en énergie renouvelable que l'on retrouve sur la zone transfrontalière de la Vallée de l'Attert belgo-luxembourgeoise. De plus, des fiches techniques de ces installations sont téléchargeables à

partir de cette carte. On y retrouve toutes les caractéristiques techniques, des photos ainsi que les coordonnées des partenaires des projets.

#### Création d'un Energie Tour

Actuellement, le partenariat met en place un Energie Tour qui permettra de découvrir douze installations en énergie renouvelable dans la vallée de l'Attert belgo-luxembourgeoise (éolienne domestiques, photovoltaïque, réseau de chaleur à copeaux, solaire thermique, chauffage pellet, biométhanisation). Ce circuit de 26 kilomètres sera balisé afin de pouvoir le parcourir à vélo et en famille. Des panneaux de présentation seront placés devant chacune de ces installations.

#### Actions de sensibilisation

Le partenariat mène également diverses actions de sensibilisation aux énergies renouvelables et à l'utilisation rationnelle de l'énergie.

#### Cycles de conférences

Des cycles de conférences sont mis en place afin de sensibiliser et d'informer les habitants du territoire transfrontalier. En deux ans, pas moins de onze conférences ont été organisées. Plusieurs thèmes ont été abordés (par ex. : l'isolation, les pompes à chaleur, le chauffage au bois, les matériaux écologiques, la maison passive, l'étanchéité à l'air, le solaire thermique, etc.).

#### Cycles de formations

Depuis cette année, nous mettons en place des cycles de formations pour les professionnels de la construction. Deux cycles ont été organisés cette année. Un sur la rénovation énergétique et l'autre sur la maison passive et le logiciel PHPP.

#### Education Energie

Le partenariat mène également des actions de sensibilisation à destination des écoles. En effet, le projet « Education Energie », destiné aux élèves de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> primaire, a été mis en place durant l'année scolaire 2009-2010. Trois phases ont été réalisées en collaboration avec les facilitateurs Education Energie de la Région wallonne, les écoles et le partenariat afin de mener à bien ce projet.

#### Phase 1 : initiation aux énergies

Lors de cette première phase, les élèves ont participé



Panneau d'interprétation sur l'éolien

à deux heures d'initiation aux énergies renouvelables et à l'utilisation rationnelle de l'énergie. Les élèves ont pu se rendre compte, au travers de jeux, des problèmes de l'énergie : ses différentes sources, la façon de la produire, la façon de l'économiser, les différents modes de production d'énergie, leur nocivité pour l'environnement et pour la santé, les énergies du futur et bien d'autres choses. Cette initiation aux énergies a permis aux enfants de découvrir une autre manière de consommer l'énergie d'une part en l'économisant et d'autre part en utilisant d'autres sources moins polluantes que celles utilisées aujourd'hui.

#### Phase 2 : audit participatif

Cette phase s'est déroulée en une demi-journée et était coupée en deux parties. Tout d'abord, la partie théorique. Nous leur avons présenté l'objectif du projet et les différents appareils de mesures (wattmètre, luxmètre et indicateur de température).

Ensuite, les enfants ont réalisé l'audit énergétique de leur école ; celui-ci s'est déroulé en trois phases : Premièrement, les élèves ont fait des observations et des mesures dans l'école. Ils ont découvert ainsi les usages de l'énergie et les équipements qui s'y rapportent.

Exemples : mesurer la luminosité des locaux, faire le relevé et mesurer la consommation des appareils en veilles...

Deuxièmement, ils ont analysé les résultats pour discerner les forces et les faiblesses de la manière d'utiliser l'énergie. Ils ont débusqué aussi les consommations d'énergie anormales ou inutiles dans l'école.

Et troisièmement, sur base de ce travail, ils ont proposé au directeur d'école des actions à mettre en œuvre pour accroître la performance énergétique de l'école.

#### *Phase 3 : Réalisation des actions et mini-campagnes*

Nous leur avons fourni du matériel afin de réaliser des économies (multiprises avec interrupteur, indicateur de température, ampoules économique, bandes dessinées...). De plus, une brochure, à destination des parents, a été réalisée afin de les impliquer dans ce projet d'économie d'énergie.

Afin de perdurer l'action, chaque mois, des thèmes de petites campagnes accessibles à tous, mois après mois sont proposées : campagne veille des PC, campagne éclairage, campagne chauffage,...

#### *Résultats*

Au niveau des résultats, depuis le début du projet, la consommation en électricité des sept écoles a baissé, en moyenne, de  $\pm 15\%$ .

#### Projet de réseau de chaleur à copeau de bois

Début de l'année prochaine, un réseau de chaleur à copeaux de bois va être installé afin de chauffer les bâtiments communaux. Le projet consiste à remplacer le système existant au mazout par un système automatique de chauffage par copeaux de bois. Un silo d'une capacité de 75 m<sup>3</sup> permettra de stocker les copeaux nécessaires à alimenter une chaudière bois d'une puissance de 200 kW. La chaudière mazout la plus récente sera conservée comme appoint. Cette technique va permettre d'éviter de rejeter près de 110 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. Le coût estimé de l'installation s'élève à 205 000 €. La commune d'Attert bénéficie d'un subside de 80% dans le cadre de la subvention efficacité énergétique exceptionnelle lancée par le ministère de l'énergie.

#### Conseiller en Energie

Depuis deux ans, la vallée de l'Attert bénéficie d'un conseiller en Energie pour les particuliers. Ce service

gratuit donne divers conseils sur l'enveloppe du bâtiment et le type d'énergies renouvelables à intégrer dans l'habitation, le projet de construction ou de rénovation.

Depuis un an, un avis énergétique est également donné sur les permis de bâtir. Divers points sont étudiés, à savoir (orientation et ouverture, formulaire PEB, enveloppe thermique, ponts thermiques, ventilation, intégration d'énergies renouvelables, aides et primes).

## Des expériences menées au sein du Parc naturel des Plaines de l'Escaut

### Une chaufferie saule énergie à la Maison du Parc naturel

Le saule têtard est un arbre emblématique du territoire du Parc naturel des Plaines de l'Escaut. Sa forme particulière est obtenue par la taille spécifique et récurrente du saule blanc (*Salix alba*). Il en résulte la formation d'une boule de laquelle rejettent, après la taille, de nouvelles branches. Les sujets ainsi traités permettent d'obtenir une production vigoureuse de bois tous les dix à quinze ans. Par le passé, le saule têtard trouvait de multiples usages pour les agriculteurs. Le plus souvent, il était planté en alignement en bordure de prairie ou le long des ruisseaux. Gourmand en eau, il y assurait un certain drainage, limitait les parcelles, fournissait de l'ombre au bétail et parfois un fourrage d'appoint.

Au-delà de ce rôle utilitaire, le saule têtard abrite une faune et une flore toute particulière qui lui sont de près ou de loin inféodées. Certain parlent d'écosystème saule têtard. Ceci est d'autant plus vrai que les saules têtards sont âgés. En effet, sous l'effet des tailles successives, le tronc tend se crevasser et à renfermer de petites cavité que certains animaux comme la chouette chevêche ou les chauves-souris utilisent comme abri. L'intérêt écologique de cet arbre est donc indéniable.

Présent en nombre sur le territoire du Parc naturel, le saule têtard caractérise également le paysage. Sa silhouette particulière est associée aux prairies humides.

#### *Une pratique en voie de disparition*

Avec l'évolution des techniques agricoles, le drainage artificiel des terrains humides, l'abandon du bois comme source d'énergie pour le chauffage, on a assisté depuis quelques décennies à la diminution du nombre de saules têtards. Faute d'utilité, ils n'étaient plus replantés et les alignements disparaissaient.

Vu ses rôles biologique et paysager, le Parc naturel a adopté depuis 1999 une politique d'actions en faveur de cet arbre et de ses biotopes en proposant aux habitants du territoire et en particulier aux agriculteurs de replanter des saules et de les tailler en têtard. Pour les anciens saules, plus entretenus et menaçant de

se casser, le Parc naturel a financé leur taille par des élagueurs professionnels. Ainsi, plusieurs centaines d'arbres ont été plantés ou taillés. La question du financement de ces opérations s'est rapidement posé. Il fallait retrouver une utilité aux saules têtards qui soit en capacité de marquer un intérêt (dans ce cas économique) auprès des propriétaires et plus spécifiquement auprès des agriculteurs chez qui les plus beaux alignements sont présents.

#### *Le bois énergie, une opportunité*

En 2003, le Gouvernement de la Région wallonne lançait un appel à projet pour des projets intégrant des énergies renouvelables. Nous disposions alors de recensements des alignements de saules têtards sur le territoire du Parc naturel qui démontraient la disponibilité d'une ressource largement suffisante en bois de taille de saules pour alimenter en énergie la Maison du Parc naturel située à Bon-Secours. Confortés par une étude de pré faisabilité, nous avons alors déposé un projet pour l'intégration des énergies renouvelables à la Maison du Parc. L'option Bois-énergie a été rapidement retenue, le solaire photovoltaïque et thermique n'étant pas adapté à l'implantation en lisière de forêt du bâtiment. Les objectifs du projet étaient définis comme étant la substitution du combustible fossile gaz par le combustible renouvelable bois mais surtout comme un projet pilote et démonstratif à l'échelle régional. Nous avons ainsi trouvé un revenu potentiel pour financer l'entretien des saules têtards sur le territoire.

#### *La chaufferie bois-énergie de la maison du Parc naturel*

La chaufferie - enterrée - est presque attenante au bâtiment principal qui date lui de 2001. Elle fonctionne depuis juin 2008. Une attention particulière a été portée sur son intégration au site. Mieux vaut en effet appliquer ce que par ailleurs on prêche aux autres ! Seules deux trappes, trois cubes de bois (les différentes aérations) et un mât (la cheminée), ressemblant étrangement à ceux de l'éclairage public existant, trahissent la présence en sous-sol d'une chaufferie automatique au bois. En surface, un pré de fleurs indigènes achève de la faire oublier.

La chaufferie est entièrement automatisée. Le combustible se présente sous forme de bois déchiqueté en pla-

quettes de 30 millimètres. Un silo de 75 m<sup>3</sup> (60 m<sup>3</sup> utiles) assure un stock tampon. Un dessileur rotatif à lames souples et transport par vis sans fin acheminent les plaquettes vers la chaudière. La puissance de celle-ci est de 80 kW, ce qui permet d'assurer 80% des besoins (optimum économique). Les 20 % restants (pointes et entre-saisons) sont fournis par l'ancienne chaufferie gaz. Un réseau de chaleur enterré fait le lien entre la chaufferie bois et la Maison du Parc (bâtiment de 840 m<sup>2</sup> et de 2900 m<sup>3</sup>). La consommation annuelle en plaquettes est de 200 map (mètres cubes apparents). La consommation résiduelle en gaz est de 3500 m<sup>3</sup> par an. Le rendement de la chaudière bois est de 92 %.

En substituant environ 14 000 m<sup>3</sup> de gaz par an, ce projet bois-énergie évite le rejet de 28 tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année. Le bois, source d'énergie renouvelable locale, ne nécessite que très peu d'énergie grise pour sa transformation, son transport et sa valorisation énergétique : +/- 0,26 kWh/kWh utile pour le bois contre +/- 1,28 kWh/kWh utile pour le gaz !

L'investissement se monte à environ 234 000 €, réparti pour 8% en études, 52 % pour le gros œuvre et 40 % pour la partie chaudière et réseau. Le financement a été réalisé par l'Union européenne dans le cadre du Phasing-out de l'Objectif 1 et par la Wallonie.



1. La Maison du parc avec en avant plan le site de la chaufferie enterrée
2. Foyer de la chaudière
3. Plaquettes de saules têtards
4. Livraison de plaquettes

## Une filière saule-énergie transfrontalière

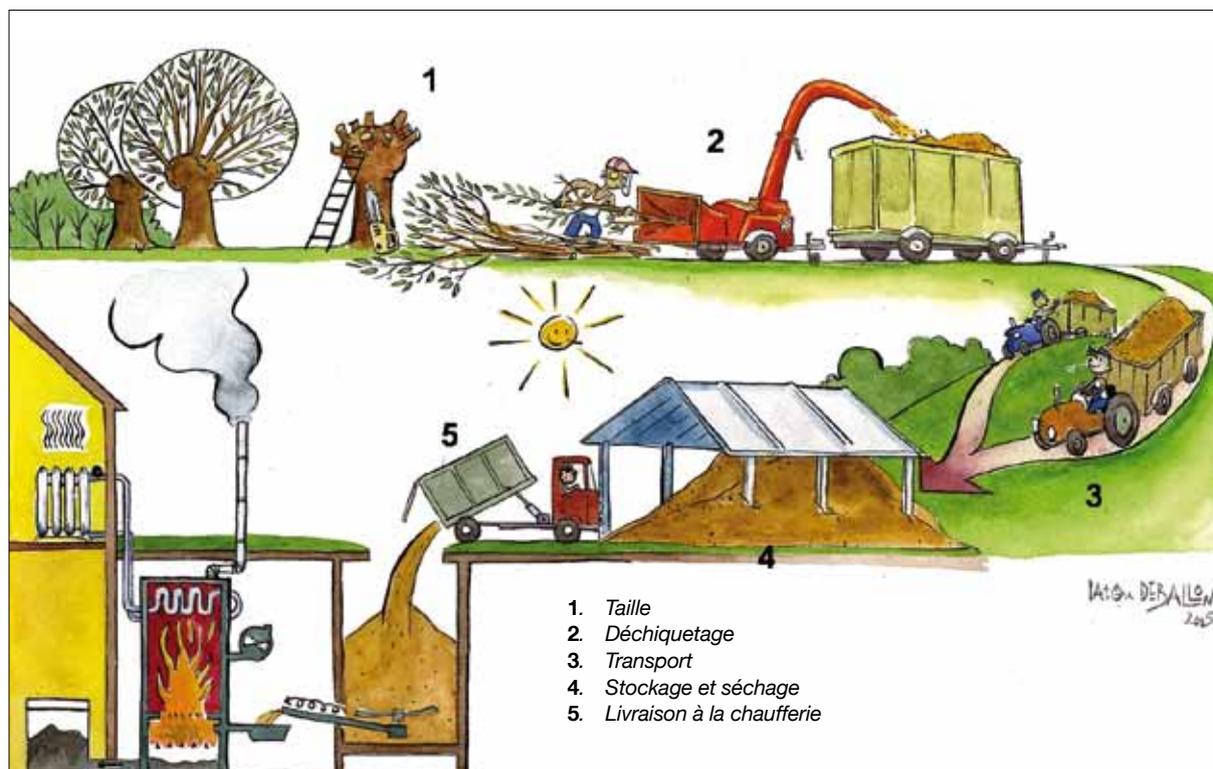


Schéma de la filière saules-énergie

En 2008, nous disposions donc d'une chaufferie bois. Manquait cependant une filière structurée pour en assurer l'approvisionnement localement. Culturellement, bien que disposant de forêts sur notre territoire, le bois-énergie sous forme de plaquettes était alors inconnu dans notre région. Seule la bûche dominait. Notre approvisionnement dépendait des forêts ardennaises et cela à des coûts grevés par le transport des plaquettes. Or, lors de l'élaboration du projet bois énergie, un élément identifié était la possibilité de développer une activité économique locale, soit via une entreprise sociale, soit via la diversification agricole.

### La collaboration transfrontalière, une opportunité

Depuis sa création, notre Parc naturel est engagé dans une dynamique transfrontalière avec le Parc naturel régional Scarpe-Escout, situé juste au delà de la frontière franco-belge. Regroupés sous l'appellation de Parc naturel transfrontalier du Hainaut, les deux versants de

Parcs naturels forment un véritable projet de territoire transfrontalier.

Les champs de collaboration s'étendent donc également à la problématique des énergies renouvelables et de diversification agricole, mettant en parallèle et en synergie les différents outils disponibles de part et d'autre de la frontière pour fédérer nos efforts. Deux initiatives sur le territoire de Scarpe-Escout, mettant en jeu la participation des acteurs du territoire, y ont largement contribué.

Dans le cadre du contrat ATEnEE (Actions Territoriales pour l'Environnement et l'Efficacité Énergétiques), diverses actions ont été menées, depuis plusieurs années, pour développer la filière bois énergie sur le territoire du Parc naturel régional Scarpe Escout : réalisation d'une étude prospective sur la ressource en bois énergie, organisation d'un forum bois énergie le 16 juin 2008, édition de documents de sensibilisation,

animation d'un groupe de travail transfrontalier « bois-énergie ».

Cette opération, enjeu important sur le territoire a été traduit notamment dans la Charte de Parc (objectifs 2022) : « initier et développer les activités contribuant au maintien des éléments spécifiques du territoire » de la vocation 3. Il est inscrit plus précisément : « Valoriser économiquement le patrimoine arboré qui peut fournir des produits susceptibles d'alimenter différentes filières bois (énergie, mulching, piquets de clôture, bois d'œuvre...) mais aussi préserver un tissu d'entreprises artisanales pourvoyeuses d'emplois (gestion de plates-formes, débardage, scieries...), parfois fragilisées par la concurrence étrangère ».

Elle fait l'objet également d'une fiche action dans le Plan Climat territorial de la communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut et du Parc naturel régional Scarpe Escaut, signé le 4 février 2010 : Fiche action n° 21 « favoriser la structuration et assurer la promotion de la filière bois-énergie ».

Le développement de cette filière peut contribuer à la préservation et à la valorisation du patrimoine arboré local (forêt, ripisylves, saules têtards ...), à la réduction des déchets de bois produits par le territoire, à l'indépendance énergétique territoriale et à la diversification économique pour les agriculteurs et éleveurs.

#### Une étude de faisabilité et une expérimentation à grande échelle

Au regard de ces enjeux et suite à l'animation menée avec l'ensemble des acteurs, une enquête a été lancée auprès de 45 adhérents de deux CUMA (coopérative d'utilisation de matériel agricole) situées sur le territoire du Parc naturel transfrontalier du Hainaut, suivie d'une estimation économique réalisée par la Fédération Régionale des CUMA Nord-Pas-de-Calais. Afin de passer d'une estimation économique à l'évaluation du coût réel, adaptée au contexte territorial, une étude de faisabilité a donc été proposée pour 2010-2011. Elle a consisté à réaliser la production de plaquettes de saules têtards en condition réelles sur 61 arbres

#### Objectifs généraux du projet

- Vérifier la rentabilité d'une filière bois énergie de valorisation du saule têtard en plaquettes bois.
- Convaincre et sensibiliser à la fois les agriculteurs

et propriétaires de saules mais aussi les collectivisés à développer les chaudières collectives à plaquettes bois.

- Mettre en lien les acteurs potentiels pour favoriser la mise en place de cette filière.

#### Objectifs opérationnels

- Transformer, de manière expérimentale, le bois de 61 saules têtards en plaquettes bois pour alimenter la chaufferie « bois - énergie » de la Maison du Parc naturel des Plaines de l'Escaut à Bon Secours.
- Recueillir tous les éléments permettant d'établir l'étude de faisabilité technico-économique de la filière.
- Assurer des temps d'échanges entre acteurs autour des différentes étapes de la filière dans un objectif de sensibilisation et de mise en relation.
- Éditer un document de sensibilisation en fonction des résultats de l'étude.

#### Description de la mise en œuvre du projet

##### a. Préalable

La FRCUMA a réalisé une première étude économique de la filière essentiellement basée sur les données bibliographiques. En parallèle le PNTH a réalisé une enquête auprès des agriculteurs de deux CUMA transfrontalières (CUMA du Jard et CUMA de l'Elnon) afin d'estimer le potentiel de saules. Suite à ces deux études, les agriculteurs concernés et des collectivités désireuses de soutenir le développement de la filière bois ont proposé que les données soient confrontées à la réalité du terrain dans le cadre d'une expérimentation permettant ainsi de vérifier la faisabilité technico-économique du développement d'une telle filière. L'opérateur de l'expérimentation est la CUMA du Jard.

Différents partenaires techniques sont associés au projet : le PNTH, la FRCUMA, la Région Nord-Pas de Calais, la Chambre d'Agriculture, les membres de la commission agricole du PNRSE (F), les membres du Groupe d'action et de réflexion agricole du PNPE (B), la commune de Hergnies (F), la Direction Générale de l'agriculture et des Ressources naturelle et de l'Environnement (B).

##### b. Phases du chantier.

Pour recueillir l'ensemble des données relatives au projet, nous avons procédé avec les agriculteurs

à la sélection et ensuite à la caractérisation des 61 saules à tailler (il y avait 650 saules potentiels) pour préparer la logistique du chantier. Ils ont été cartographiés sur SIG puis marqués et le gisement potentiel de chaque alignement estimé.

Les travaux de taille et de déchiquetage ont été sous-traités à une entreprise spécialisée car aucun des partenaires ne possédant le matériel nécessaire et l'élagage devant être effectué dans les meilleures conditions de sécurité (formation CACES), le choix a été fait de travailler avec des professionnels et donc de passer des marchés de prestation de service. Un test de combustible a également été programmé et commandé auprès d'un laboratoire agréé.

Les équipes des deux parcs naturels la FRCUMA ont assuré un accompagnement de la CUMA pour la rédaction des cahiers des charges ainsi que sur la procédure d'appel d'offre.

#### c. Chantier

Le chantier d'élagage s'est déroulé en mars. Il a duré une semaine environ. Il devait être réalisé avant le 31 mars (avant la sortie des feuilles : meilleure qualité de plaquette), d'être en adéquation avec la charge de travail des agriculteurs et les capacités d'accueil des terrains (facilité du chantier).

Le chantier de broyage s'est déroulé consécutivement au chantier d'élagage. Les agriculteurs de la CUMA ont assuré le transport des plaquettes.

L'équipe du PNTH a été présente à chaque étape pour recueillir les informations nécessaires à la réalisation de l'étude de faisabilité (pesée des bennes, vérification de la qualité visuelle des plaquettes...)

#### d. Stockage et séchage

Le site de séchage-stockage a été loué par la CUMA. Il est apte à accueillir un volume d'environ 240 m<sup>3</sup> de plaquettes bois, présenter toutes les conditions de sécurité requises, être suffisamment grand et haut pour permettre aux engins de se déplacer, permettre une aération suffisante (évaporation), protéger des intempéries et posséder une surface bétonnée ou assimilée empêchant le mé-

lange de débris dans les plaquettes (pierre, fer ...). Le suivi et la gestion du site seront opérés par la CUMA avec ses moyens et son matériel.

Les plaquettes ont été pesées sur le site de séchage-stockage pour avoir la densité en plaquettes humides. Elles seront aussi pesées avant livraison afin d'avoir la densité en plaquettes sèches et de connaître ainsi la qualité du séchage en vrac.

Des échantillons de plaquettes ont été prélevés avant et après séchage afin de vérifier les qualités propres du combustible (PCI, taux d'humidité, taux de cendre, granulométrie).

#### *Évaluation du projet*

La taille des 61 saules têtards a donné une production de 77 tonnes de plaquettes bois. L'analyse en laboratoire a déterminé un taux d'humidité d'environ 50 %, chiffre attendu au travers de la littérature. Le PCI du combustible montre une valeur plus que satisfaisante (supérieur à 5000kWh/tonne sur plaquettes sèches). Après séchage, le taux d'humidité a été ramené à environ 15 %, soit un PCI d'environ 4300 kWh/tonne soit un combustible bois énergie de qualité.

Ces résultats ne sont que partiels et seront finalisés au terme de la saison de chauffe 2010-2011 à la Maison du Parc naturel à Bon-Secours où d'autres mesures seront effectuées sur les différentes livraisons de plaquettes.

Le calcul économique final permettra de dégager les facteurs limitant ou favorisant de cette filière.



1



2



3



4

1. *Taille des saules têtards.*
2. *Chantier de déchetage.*
3. *Alignement de saules têtards.*
4. *Stockage et séchage des plaquettes de saules.*



### La sensibilisation des élèves

Depuis quatre ans, le pôle éducation et écocitoyenneté propose aux écoles maternelles et primaires du Parc naturel de s'engager dans une démarche de développement durable. Le projet « Ecoles nature et éco-citoyennes » aborde six thématiques dont l'énergie. Les enfants sont invités à réfléchir à leur impact à l'école. Un

audit de l'école et de leurs comportements débouche sur la rédaction et la mise en application d'un programme d'actions. Les partenaires de ces projets sont les enseignants, les élèves, les directions... Un blog permet aux écoles d'échanger sur leurs expériences ([www.plainesdescaut.be/blogenec](http://www.plainesdescaut.be/blogenec)). Cette démarche est également proposée aux familles de ces élèves qui deviennent alors des « Familles nature et éco-citoyennes ».



Mesure de la consommation cachée des ordinateurs



Courbe d'enregistrement de la température de la classe

# Le quartier du Grand Large-Neptune à Dunkerque : Rénovation urbaine

## *The Grand Large-Neptune district in Dunkirk : Urban Renewal*

M. Delplace<sup>1</sup>

*Le quartier du Grand Large prolonge la stratégie du projet Neptune lancé en 1991. Il s'inscrit dans un contexte urbain particulier : entre la mer et le centre-ville, entre l'esthétique balnéaire et celle du port, entre le résidentiel et le collectif. La construction de ce quartier d'environ mille logements, dont deux cents maisons individuelles, repose sur une programmation illustrant une volonté politique forte de mixité sociale et générationnelle d'une part, et une alternative à la périurbanisation d'autre part. Le projet conjugue différentes typologies d'immeubles et propose des échelles diversifiées d'espaces publics : le parc en hémicycle avec les maisons individuelles, le quai avec les immeubles à gables, et la rue commerçante avec les bâtiments à terrasses plantées. Le quartier du Grand Large est conçu suivant des principes de développement durable avec la gestion des eaux de pluies (noues et parc), et les protections contre le vent.*

*Les immeubles sont pensés en fonction des économies d'énergie. Dans le quartier, la place du piéton est privilégiée. Les voitures sont limitées aux voies de desserte des logements.*

*The Grand Large district carries on the Project Neptune strategy launched in 1991. It fits into a special urban context: between the sea and the city centre, between seaside resort aesthetic and port aesthetic, residential and communal. The neighbourhood is made up of approximately 1,000 dwellings, including 200 houses, and the construction programme illustrates a strong political drive for generational and social mixes on the one hand, and an alternative to peri-urbanisation on the other. The project brings together various building types and offers public spaces on a diversified scale : the semi-circular park and bouses, the quayside with its gabled buildings, and the shopping street with buildings featuring planted terraces. The Grand Large district is designed in accordance with sustainable development principles for rainwater management (valleys and park) and protection from the wind. The buildings are designed with energy-efficiency in mind. In this neighbourhood, space for pedestrians is favoured, with cars confined to the streets that give access to dwellings.*

**Mots-clé :** rénovation urbaine, Dunkerque, gestion des eaux pluviales, espace public

*Keywords :* urban renewal, Dunkirk, rainwater management, public space

<sup>1</sup> Avec Nicolas Michelin et Cyril Tréttout, Michel Delplace est l'un des associés de l'agence Nicolas Michelin, un cabinet d'architectes basé à Paris.



Michel Delplace — PHOTO F. DOR

Quatre-vingt-dix personnes travaillent au sein de l'Agence Nicolas Michelin, aussi bien dans le domaine de l'architecture que de l'urbanisme. Nous faisons environ 55% de notre chiffre d'affaire sur de l'architecture, 20% sur l'urbanisme et 25% sur l'espace public. En architecture, nous avons travaillé sur pas mal de réhabilitations dont la Halle aux Farines à Paris, un ancien bâtiment industriel réhabilité en université. Nous travaillons actuellement sur la réhabilitation de la Bibliothèque Nationale Universitaire de Strasbourg, la deuxième bibliothèque de France. Nous travaillons aussi bien sur des gros projets universitaires comme ARTEM<sup>2</sup>, que sur des projets de logement comme celui que je vais vous présenter à Dunkerque. Sa spécificité, c'est que dans ce cas, nous sommes urbanistes et architectes.

Nous nous trouvons à Dunkerque, au bord de la mer, pas loin de la Belgique, à l'ouest de La Panne. Michel Delebarre, maire de Dunkerque depuis plus de vingt ans, a été confronté au problème de la disparition des chantiers navals et au fait que sa ville tournait le dos à son port. Les friches industrielles sont importantes. En 1991, il avait confié à Richard Rogers, un architecte-urbaniste anglais, une réflexion globale sur la reconversion de l'ensemble de sa commune et de l'agglomération, pour que la ville de Dunkerque s'ouvre à nouveau sur son port. Il avait mis en place le projet Neptune qui prévoyait pas mal d'interventions : des axes de liaisons est-ouest qui ont conduit à des travaux assez importants de ponts et d'ouvrages d'art pour enjamber les différentes darses qui constituent le port. Il a installé un projet universitaire important, qui a redynamisé le quartier, et un centre commercial.

Nous intervenons quelques années plus tard, en 2005-2006, sur la partie Grand-Large. Cette zone fait environ quarante-quatre hectares. On se trouve à un endroit assez fabuleux. On voit la Mer du Nord, Malo-les-Bains qui est un quartier résidentiel touristique, le centre de Dunkerque avec son port de plaisance et le centre ; ensuite toute la partie industrielle qui va se développer sur l'ouest où on trouve les raffineries, les usines métallurgiques etc., un paysage tout-à-fait en contraste avec celui de Malo-les-Bains.



Dunkerque et le site du Grand Large (en rose)

Cette parcelle de quarante-quatre hectares était anciennement utilisée pour les constructions navales, et elle est libre. Le maire de Dunkerque, Michel Delebarre, est à la tête d'une municipalité de soixante-mille habitants et d'une agglomération de deux-cent-mille habitants. Il constate qu'effectivement, tous les gens vont habiter à l'extérieur de Dunkerque. Ils s'éloignent du centre-ville, il veut les ramener. Il propose de construire un nouveau quartier de mille logements sur cette parcelle, dont 40% de logements collectifs, 40% de logements individuels et 20% de maisons individuelles. La spécificité de ce projet, et la force de celui-ci, c'est que Michel Delebarre veut 40% de logements sociaux et 60% de logements accessibles à la vente. Il a lancé une étude assez particulière, peu habi-

tuelle. D'habitude, d'abord on fait appel à un urbaniste, ensuite l'urbaniste définit les grandes lignes et enfin des architectes interviennent. Lui, il a d'abord lancé un appel à des promoteurs et des bailleurs sociaux pour qu'ils lui proposent une offre financière pour l'achat du terrain, le foncier, et pour ensuite fixer des coûts de location pour les bailleurs sociaux et des coûts de vente maximum. Suite à cette consultation, un groupement de promoteurs a été retenu, Next city et Nacarat Palm Promotion, et deux bailleurs sociaux, le Cottage et La Maison flamande. A partir de là, c'est ce groupement de promoteurs et de bailleurs sociaux qui ont lancé la consultation d'urbanisme, ce qui, il faut le reconnaître, n'est pas traditionnel. Par contre, cela avait le mérite de fixer les coûts de construction, les coûts de location



Le Grand Large : vingt hectares

et les coûts de vente, ce qui permet à tout le monde d'accéder au logement, car la ville de Dunkerque est une ville au revenu moyen relativement faible.

La partie qui nous concerne, le Grand Large, fait une vingtaine d'hectares. Nous n'intervenons sur la totalité qu'en tant qu'urbanistes. Ce qui est intéressant sur le site, c'est que quand on analyse Dunkerque, on distingue le centre, la mairie et toute une succession de places. Plutôt que de faire un nouveau quartier, la démarche habituelle de l'agence, c'est de ne pas faire un quartier indépendant mais de l'intégrer dans le tissu urbain. Certes, il y aura une nouvelle vision de ce quartier parce qu'il est contemporain, il n'a pas d'ancienneté, mais le fait de le relier au centre-ville est important. On propose tout simplement de prolonger le tracé viaire qui existe, et de trouver aussi un parti, le LAAC, le centre d'art contemporain construit sur les fortifications Vauban, où il existe déjà un parc. Nous

proposons de prolonger ce parc sous la forme d'un hémicycle qui va structurer l'urbanisme de ce quartier sur lequel on va venir installer des maisons individuelles en périphérie. L'autre élément majeur aussi du site, c'est le quai, anciennement Quai de la Cunette, fait face au port de plaisance.

Il n'est pas évident de retrouver des maisons individuelles dans une ville ; l'idée de l'agence, ce n'était pas de faire une résidence mais d'ouvrir ces logements dans la ville. On a développé autour de ce parc en hémicycle des logements individuels en une série de petites maisons qui font six mètres cinquante de large et qui intègrent un garage. On a beau dire qu'on fait des éco-quartiers mais il y a toujours ce problème de voiture et le premier réflexe, c'est d'installer des parkings. Leur nombre est quand même relativement limité : un parking par logement et les voies de desserte ne permettent d'accéder qu'à ces logements.

On va retrouver ces maisons individuelles, ainsi que des immeubles collectifs, sur le quai. Entre ces deux échelles, la petite échelle de la maison individuelle et la grande échelle du logement collectif, on va gradiner. Entre les deux, des logements intermédiaires, ce qu'on appelle les logements intermédiaires : de petits collectifs qui vont se développer en forme de U sur les parcelles pour s'abriter du vent. Ici, on crée une centralité par le parc, une densité décroissante entre les immeubles, et enfin le quai avec les immeubles collectifs. Il faut savoir qu'il y a pas mal de travaux initiés par Richard Rogers qui n'ont pas abouti du fait qu'il manquait encore des enjambements, des darses. Aujourd'hui, un pont va être construit et permettra d'utiliser le seul boulevard urbain existant sur le site ; tout le reste du site va être plutôt à tendance piétonne. Voilà pour la perspective globale.

Aujourd'hui, nous n'avons réalisé que la phase 1, deux-cent-seize logements ; la suite va venir. Ce projet va se développer en dix à quinze ans, suivant le marché immobilier. Le parc de l'hémicycle, avec ses maisons individuelles et les immeubles à gâbles qu'on trouve en front de quai, va créer une nouvelle identité pour la ville de Dunkerque et pour ce quartier. Ceci, c'est la première phase. On est un peu déçu : il aurait été plus

logique de partir du centre-ville et d'avancer vers le Grand-Large en construisant, mais le projet avance au fur et à mesure de la libération des parcelles foncières et tout n'est pas encore libre aujourd'hui.

Les premiers immeubles qui ont pris place, ce sont les immeubles à gâbles, de gros immeubles très élancés, revêtus d'aluminium. Ce sont des immeubles collectifs avec un noyau de circulation central qui va desservir seize logements par immeuble. Pourquoi cette forme ? Tout le monde nous dit : « Ce sont des maisons flamandes ? ». Les gâbles rappellent en effet l'esthétique d'une maison flamande, mais l'idée était d'installer la ventilation naturelle assistée plutôt qu'une ventilation mécanique contrôlée comme il est d'usage. A Dunkerque, il y a énormément de vent et un tirage naturel peut se créer ; on complète cette ventilation uniquement par une insufflation d'air dans les conduits d'extraction pour compenser le manque éventuel de dépression. Je reviendrai en détail là-dessus quand on abordera les systèmes techniques et j'expliquerai pourquoi ce dispositif n'a pas pu être mis en place aujourd'hui. Dans ces immeubles de seize logements, on essaie de favoriser au maximum les traversants, même si quelques fois on se retrouve avec des monos orientés sud-est et sud-ouest.



*Les Gâbles depuis le Môle 2*

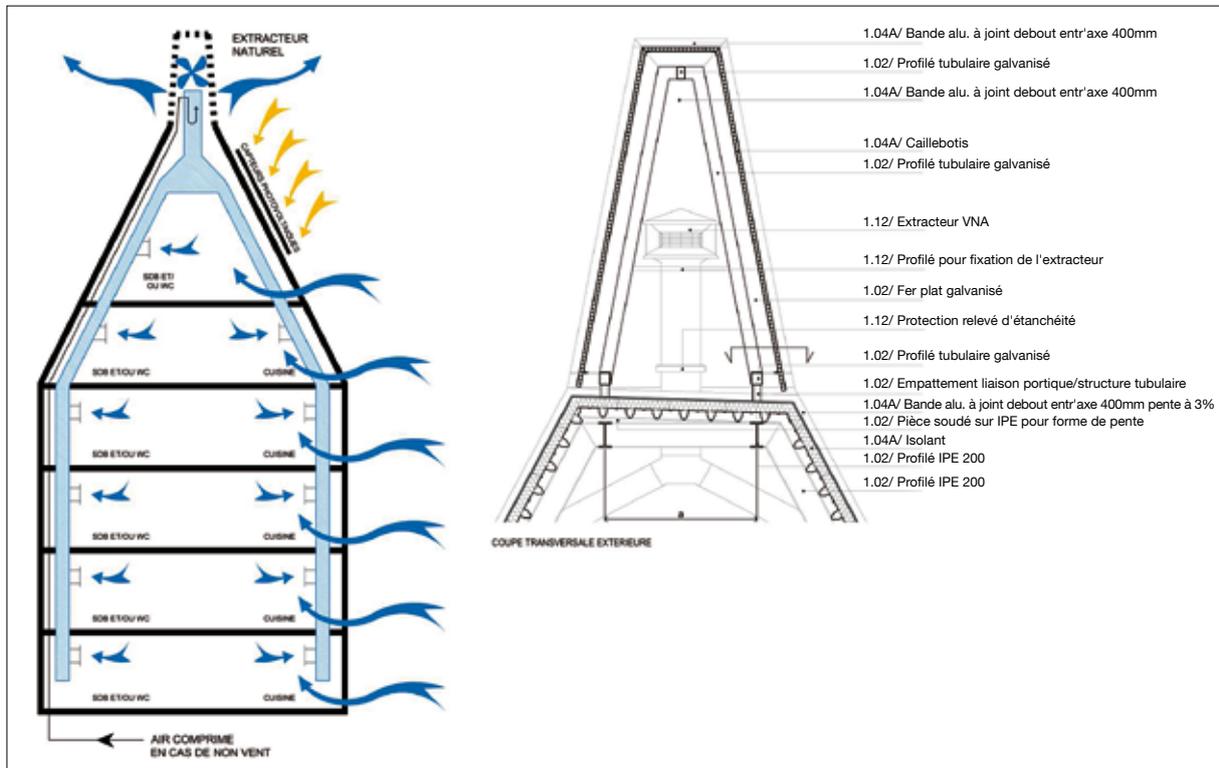


*Les Gâbles depuis le Môle 2*

Ce sont des logements assez conventionnels, avec ce système de ventilation naturelle assistée qu'on avait souhaité mettre au point. Pourquoi ne l'a-t-on pas réalisé sur cette première tranche (mais on va le réaliser sur la seconde) ? C'est tout simplement parce qu'on est dans l'expérimentation, que ces procédés nécessitent l'accord des organismes certificateurs ; c'est un problème d'avis technique expérimental : un ATEX<sup>3</sup>, nécessaire pour pouvoir mettre en œuvre ce dispositif qui ne répond pas à des dispositifs usuellement utilisés dans la construction neuve. L'autre particula-

rité, c'est l'obtention du Titre 5. Le Titre 5, c'est les paramètres de calcul de la ventilation naturelle pour le calcul des déperditions énergétiques. Tout le calcul des déperditions énergétiques, ce qu'on appelle la RT, la réglementation thermique en France, est basé uniquement sur un système : l'hygroréglable. Toutes ces démarches administratives ont pris plus de deux ans et demi, mais n'ont pas été compatibles avec le délai du chantier. La seconde tranche, qu'on va réaliser à partir de l'année prochaine, devrait permettre de mettre en place ce dispositif.

<sup>3</sup> La réglementation ATEX (ATmosphères EXplosibles) est issue de deux directives européennes (94/9/CE en 1994 pour les machines et 1999/92/CE en 1999 pour les utilisateurs). Elle s'applique en France en vertu du respect des exigences du Code du Travail.



Le principe de ventilation naturelle

Le quartier est ouvert depuis le mois de juin. Les logements ont été mis à disposition des acquéreurs. On travaille avec un système constructif en cogéblocs. Quand on a fait le concours, on avait proposé une solution plus conventionnelle avec une isolation par l'extérieur. Mais sur place, en discutant avec les gens de Dunkerque, nous avons appris l'existence d'un fabricant de monoblocs (blocs à performance isolante) qui importe de la pierre ponce de Grèce et qui fabrique des blocs sur site. Donc, on a mis en place ce procédé. Ce bloc fait quarante centimètres d'épaisseur et assure la performance thermique du mur. Effectivement, les parois en aluminium que vous voyez ne sont que vêtue.

Le maire de Dunkerque souhaitait absolument une mise en lumière de ses immeubles pour affirmer l'identité de son nouveau quartier. On retrouve ici une typologie de logements intermédiaires, de petits collectifs où on retrouve des stationnements intégrés en rez-de-chaussée. On retrouve aussi des cages d'escaliers qui

desservent quatre logements, ce qui est assez faible. Sur l'illustration suivante, on voit plutôt de grandes terrasses généreuses et on constate tout de suite la difficulté du partage de l'espace. L'espace central est partagé, il est commun mais tout monde veut naturellement délimiter son « chez lui », ce qui est dommage pour l'idée du partage voulu de l'espace. Les maisons individuelles se développent avec un stationnement intégré et un jardin privatisé, ce qui répond à la demande. Ci-dessous, une photo du parc en hémicycle ; sa particularité, c'est que les terrasses qui donnent sur l'espace public sont offertes aux privés mais ne peuvent pas être délimitées. Il y a un vrai partage et le parc n'est pas un parc délimité, il est accessible à tous ; on retrouve à certains endroits des grandes aires pour les enfants, tout simplement pour jouer au football. Les voies de desserte pour accéder aux logements sont des voies circulables uniquement pour les voitures des résidents, mais la priorité est donnée aux piétons.



*Les Gâbles, vers le centre ville : éclairage nocturne*



*Les logements intermédiaires*



*Le parc et ses maisons*

Au niveau énergétique, une future tranche prévoit des systèmes de récupération d'eau et de production d'eau chaude sur les maisons individuelles. Ça paraît anecdotique mais en France, c'est une nouvelle démarche, contrairement à la Belgique où vous étiez

un peu avant-gardistes. Pour l'instant, on en est à la deuxième tranche et à terme, cette partie sera réalisée par d'autres architectes. Les six cents logements restants seront réalisés par d'autres architectes sur les dix ans à venir.



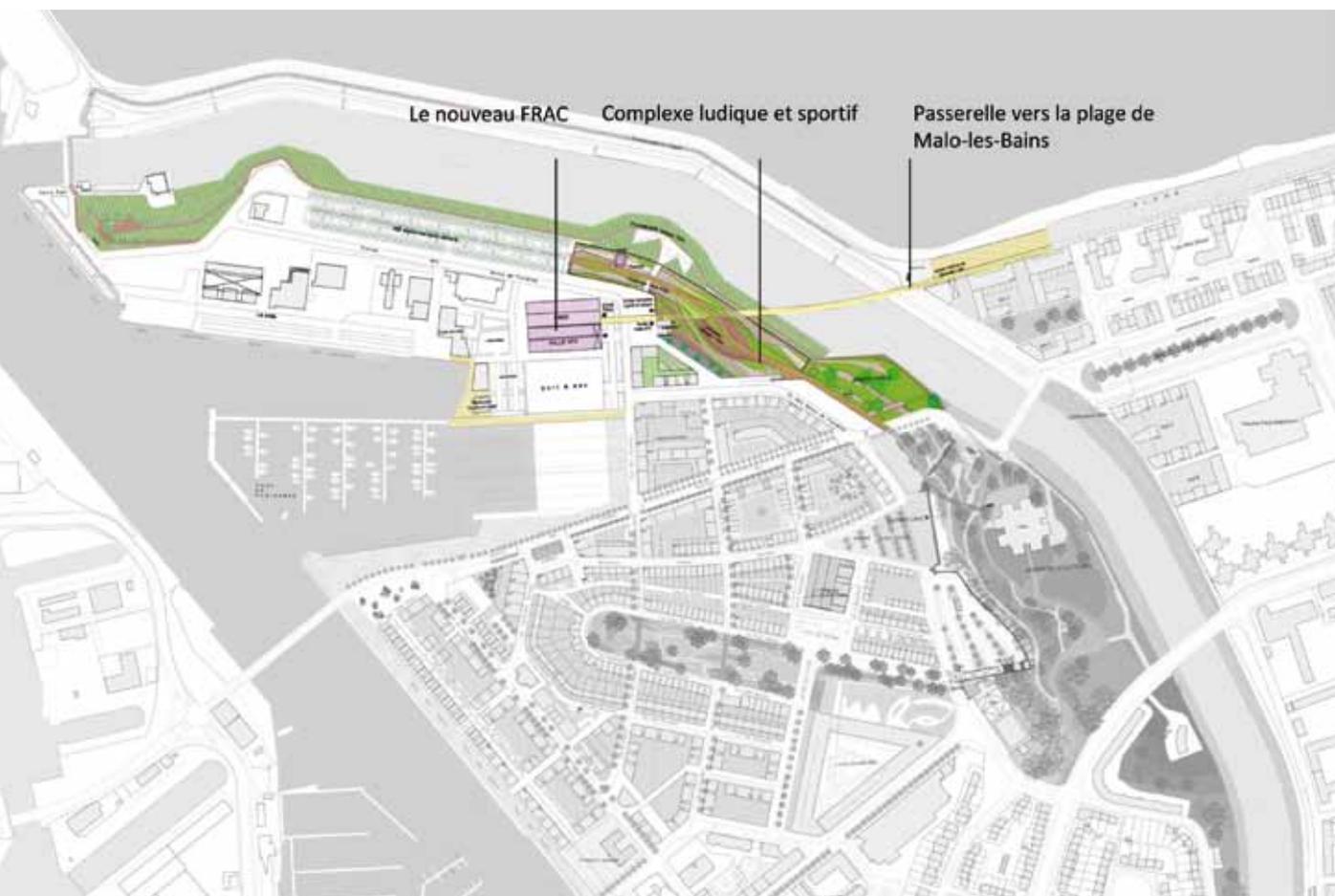
*Les maisons*

Nous développons aussi de la reconversion de bâtiment. Ici, nous intervenons en tant qu'urbaniste. On travaille sur la partie nord où on relie Malo-les-Bains via une passerelle qui enjambe l'estuaire et permettra d'accéder à un futur Fonds Régional d'Art Contemporain et à des zones d'activités en bord de mer. Le projet de Lacaton & Vassal prévoit la reconversion d'un bâtiment industriel, une fabrique navale. La proposition est simple : plutôt de reconverter très lourdement un bâtiment, il propose d'en construire un neuf à côté et d'offrir de l'espace supplémentaire au Fond Régional d'Art Contemporain en conservant l'autre en l'état.

Par rapport au thème du colloque, je voulais insister sur la frustration de ne pas avoir réalisé ce projet ven-

tilation naturelle. Nous l'étudions sur d'autres projets de bâtiments tertiaires. L'intérêt des immeubles de bureaux réside dans l'énergie qui est développée par les gens qui y travaillent, par les systèmes informatiques etc. : au final, on n'est plus dans la nécessité du froid. Quand on fait des études de comparaison entre des systèmes doubles flux, très fréquemment exploités aujourd'hui, on constate qu'un système avec ventilation naturelle rejette les calories à l'extérieur. Cela signifie un gain énergétique de 30%. Par contre, les machines à double flux qu'on utilise aujourd'hui sont consommatrices d'énergie et nécessitent beaucoup de maintenance.

Merci.



Grand Large Nord : un quartier en construction

# Les séminaires

le 9 novembre 2010



# Séminaire 1

## Les éco-quartiers

Modératrice **CLAIRE VANSCHepDAEL** \_ Attachée géographe-urbaniste - SPW - DGO4 - Direction de l'aménagement local – conseillère en mobilité  
Intervenants **PIERRE VANDERSTRAETEN** \_ UCL  
**SEBASTIAN MORENO** \_ Bureau A2M



### Intervenant 1

#### Pierre Vanderstraeten

Sociologue, architecte et urbaniste, professeur à l'ISURU et à l'UCL, pilote de l'étude CPDT « Ecoquartiers »

Un réenchantement de nos agglomérations, villes, bourgs et villages, se décline aujourd'hui sur le territoire wallon. Leur résilience ouvre à de multiples opportunités pour le redéploiement prévisible d'activités économiques et de pratiques sociales dans l'ère de l'après-pétrole. Le développement local offre des perspectives stimulantes et maîtrisables comme levier pour le développement global. L'avenir de nos quartiers, bourgs et villages se jouera dans des systèmes d'interdépendance complexes, d'autonomie raisonnée et dans la réinvention du vivre ensemble. Cette mise à l'épreuve des démarches d'intelligence collective passe par le réencastrement des sphères sociale, environnementale et économique. Par excellence, les territoires de proximité en conditionnent ses multiples formes d'expression.

L'objectif principal de l'étude CPDT sur les écoquartiers a consisté à mettre en place un référentiel permettant de situer et d'apprécier les projets d'écoquartier, qu'il s'agisse de création, de consolidation ou de transformation. Cette communication en présente les grandes lignes.

### Intervenant 2

#### Sebastian Moreno-Vacca

Architecte du bureau A2M, Président du CA de la Plateforme Maison Passive et enseignant à l'ULB-[LaCambreHorta]

#### L'île aux oiseaux

Témoignage de l'expérience de la réhabilitation d'un site péri-urbain à Mons, en un quartier d'environ 350 logements basse énergie et passifs dont la moitié est

destiné au social. Le projet débute mi 2005 et est quasi terminé. Aujourd'hui, on retient de ce projet que la plupart des choix opérés rencontrent des enjeux fondamentaux qui apparaissent dans les différentes tentatives de définition et/ou de pondération en matière d'éco-quartier.

Le facilitateur eco-quartier Bruxellois (Bernard Deprez pour 'URBs') écrivait en 2008 qu'« au-delà des bénéfiques directs à l'échelle des bâtiments (énergie, entretien, santé, etc.), c'est surtout là où interagissent le bâti, les espaces publics et le mode de vie (activités, mobilité, etc.) qu'apparaissent les vrais enjeux des quartiers durables, notamment en termes d'identité urbaine et de qualité de vie. Le projet de Mons traduit la volonté qu'ont eu certains pouvoirs publics et la promotion privée, dans le cadre d'un PPP, à chercher réellement à mettre en œuvre une approche urbaine de quartiers soutenables. Quelles en ont été les conditions, à la lumière des études récentes faites sur les éco-quartiers?

En conclusion, cinq ans plus tard, quelles sont les bases d'un nouveau développement de même échelle, mais avec une définition structurée et plus ambitieuse ?

Liens utiles :

[www.a2m.be](http://www.a2m.be)

[www.maisonpassive.be](http://www.maisonpassive.be)

[www.bepassive.be](http://www.bepassive.be)

<http://www.bruxellesenvironnement.be/Templates/Professionnels/niveau2.aspx?id=2914>

[www.toitetmoi.be](http://www.toitetmoi.be)

[www.thomas-piron.eu](http://www.thomas-piron.eu)

## Le débat

### Synthèse par Florence Léonard

Le débat s'est focalisé sur la problématique de la mobilité et plus particulièrement sur le thème du stationnement automobile.

L'hypothèse de départ est la suivante : la proximité entre une place de parking et le lieu de domicile est un facteur qui influence l'usage de la voiture individuelle dans les modes de déplacements quotidiens. Dès lors, réfléchir à cette question lors de la conception d'écoquartiers est primordial. Y aurait-il donc une distance optimale qui, en éloignant les voitures, favoriserait le recours à un autre mode de déplacement ou bien, une distance optimale qui favoriserait la marche à pied pour atteindre un objectif de destination ?

Selon Pierre Vanderstraeten, les standards européens avancent les distances maximales acceptables de 300 et de 600 mètres à parcourir à pied pour atteindre un objectif, avec une vitesse moyenne de cinq kilomètres à l'heure, ou un laps de temps de l'ordre de cinq à dix minutes. Ces informations ont cependant une valeur relative car d'une part, de nombreux paramètres, tels que par exemple l'âge d'une personne ou le contexte culturel, peuvent intervenir. D'autre part, le pic du pétrole aura certainement un impact déterminant sur la question mais imprévisible à l'heure actuelle.

Si limiter la place dédiée à la circulation automobile dans l'espace public est primordial dans les écoquartiers, le radicalisme visant à bannir totalement la voiture est suboptimal. Certains craignent que la réduction des places de stationnement ait pour conséquence de reporter le problème dans d'autres quartiers limitrophes. Les intervenants partagent l'idée que ce processus de changement des mentalités doit être opéré en concertation avec les habitants d'un quartier. A Vauban, par exemple, les habitants ont délibérément choisi lors de la consultation d'éloigner les parkings des lieux de domicile. De même, Sebastian Moreno affirme que les propriétaires des logements de l'Île aux oiseaux à Mons ont bien accepté la proposition du parking commun excentré.

Dans ces quartiers, l'objectif est non pas de supprimer la voiture mais de dissuader l'usage de celle-ci au quotidien en proposant des solutions alternatives. La réflexion sur la mobilité ne peut être menée de manière isolée. Seule une démarche intégrée du quartier dans son contexte (ville, bourg, village) permet par exemple d'envisager le renforcement d'une ligne de transport en commun structurant et le développement de modes de déplacement doux. Enfin, la métrique pédestre doit être revalorisée, celle-ci n'est pas suffisamment prise en compte aujourd'hui dans les projets d'aménagement. La scénographie des quartiers doit être conçue dès le départ en fonction du parcours des piétons.

#### Mise en perspective du séminaire par rapport au travail des CATUs

##### Bernadette Vauchel

En lien sans doute avec les enjeux climatiques et énergétiques, les projets d'écoquartiers commencent à se développer sur le territoire de la Wallonie. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement wallon a confié à la CPDT une recherche qui avait pour but de donner des recommandations pour une définition du concept d'écoquartiers et sur l'opportunité de créer un label « éco-quartier » en Région wallonne. Plus concrètement, cette recherche devait permettre de fournir des balises claires permettant aux fonctionnaires tant régionaux que communaux de juger du caractère « écoquartier » de certains projets. Elle devait donc proposer des critères précis et objectifs pour la réalisation d'un outil pragmatique qui participe d'une démarche de mobilisation plutôt que d'un cadrage réglementaire au sens strict.

L'objectif du séminaire était donc double : d'une part présenter aux participants, et plus particulièrement aux conseillers en aménagement du territoire et urbanisme, qui seront amenés à traiter de tels projets, les résultats de la recherche, et, d'autre part, d'établir le bilan d'une des premières expériences pilotes menée en Wallonie.

Les résultats de la recherche se déclinent sous forme d'un référentiel articulé autour de dix critères thématiques et de leurs niveaux de performances. Ces critères sont considérés comme conditions nécessaires pour prétendre à une reconnaissance d'éco-quartier; ils concernent la diversité fonctionnelle et la densité, la di-

versité sociale, l'écomobilité, l'énergie, les matériaux et déchets, le cycle de l'eau, la biodiversité, les paysages et l'architecture, le confort et la santé ainsi que le processus participatif. Les performances de chaque thème ne sont pas circonscrites dans des seuils ou des valeurs chiffrées mais exprimées par une série de questions à se poser. Les performances sont ventilées en fonction de la diversité des espaces notamment urbains et ruraux et selon le type de projet :

- l'agglomération dans laquelle le projet s'implante (une ville, un bourg, un village)
- le type de projet : création (nouvelles constructions), transformation (rénovation) et consolidation (mixte construction/rénovation)

L'opérationnalisation de l'outil nécessite une validation par une série de tests menés auprès des professionnels du secteur mais également auprès des fonctionnaires régionaux et communaux dont les conseillers en aménagement du territoire. Plusieurs participants ont d'ailleurs souhaité disposer de ce référentiel. Il conviendrait donc de mettre en place un mode de gestion pour assurer le suivi de ces tests qui permettront de valider le référentiel et le rendre opérationnel.

## Séminaire 2

### *Les parcs d'activité économique et les écozonings*

Modérateur **THIERRY BERTHET** \_ Délégué général de la Cellule du développement territorial, pilote du Comité d'accompagnement du Thème 1A  
Intervenants **CLAIRE VAN DER KAA** \_ CPDT - ULg  
**STIJN VANNIEUWENBORG** \_ Intercommunale Leiedal / vallée de la Lys



#### Intervenant 1

**Claire Van der Kaa**  
CPDT-ULg

La nécessité de tendre vers des zones d'activité économique plus durables a motivé une recherche exploratoire autour du concept d'éco-zoning.

Des investigations menées dans la littérature spécialisée, un recueil d'expériences (benchmark) et des entretiens avec des parties prenantes ont été menés afin d'identifier, dans un premier temps, les concepts proches pour s'en inspirer. Dans un deuxième temps, ces investigations ont également permis de fixer les balises du concept d'éco-zoning en termes d'échelle, de champ couvert, de principes fondamentaux et de transposition pratique et d'élaborer la définition de référence suivante : **zone d'activité économique gérée de manière proactive notamment par l'association des entreprises en présence, interagissant positivement avec son voisinage, et dans laquelle les mesures d'aménagement et urbanisme, de management environnemental et d'écologie industrielle concourent à optimiser l'utilisation de l'espace, de la matière et de l'énergie, à soutenir la performance et le dynamisme économique tant des entreprises que de la communauté d'accueil et à diminuer les charges environnementales locales.**

Une proposition de grille d'évaluation des réalisations est formulée. Elle se structure en deux volets : d'une part des critères d'encadrement qui visent à s'assurer que les conditions favorables au développement des actions concrètes attendues de la part des éco-zonings sont bien remplies, d'autre part des critères de performance qui mesurent la situation initiale et les progrès obtenus dans les domaines pertinents pour la zone d'activité économique considérée. Pour devenir opérationnels, les divers critères proposés doivent encore être traduits en indicateurs, lesquels devront être validés et étalonnés. La recherche met en exergue l'importance

fondamentale du réseau d'acteurs et de la prise en charge active des aspects organisationnels, l'intérêt d'une approche d'amélioration continue, progressant pas à pas. Si elle pointe les difficultés d'organiser la complémentarité des entreprises, elle montre néanmoins l'existence de larges possibilités à valoriser notamment en termes de synergies de mutualisation. Enfin, elle souligne l'importance des attentes des parties prenantes vis-à-vis de la problématique énergétique.

## Intervenant 2

### Stijn Vannieuwenborg

Leiedal, Vallée de la Lys

Leiedal est une association intercommunale polyvalente, qui coordonne le vaste développement socio-économique et spatial de la région de Courtrai. La réalisation de zones d'activités est au cœur de l'action menée par Leiedal.

Durant les dernières années, l'entreprise durable est devenue un important thème de société. C'est pourquoi l'intercommunale Leiedal a résolument opté pour prendre de l'essor et travaille depuis plusieurs années sur le développement de zones d'affaires de plus en plus durables. Evolis est la réalisation la plus récente et par conséquent, la plus durable. Cette durabilité se traduit par la qualité de l'image et les aspects économiques, écologiques et sociaux.

#### Liens utiles :

[www.evolisbusinesspark.be](http://www.evolisbusinesspark.be)

[www.leiedal.be](http://www.leiedal.be)

[www.electrawinds.be](http://www.electrawinds.be)

## Le débat

### Synthèse par Florence Brevers

Le débat met en évidence le fait que l'un des principaux freins aux projets de type "éco-zoning" est la mentalité des entrepreneurs et notamment la culture du secret. La création d'un réseau d'acteurs et la mise en œuvre d'une approche incrémentale sont capitales. La première étape de mise en œuvre des principes d'écologie industrielle porte généralement sur les aspects de sécurité (vols dans les entreprises) ou de gestion des espaces verts ; il s'agit là de synergies de mutualisation. Une telle démarche commune entraîne des économies d'échelle pour les entreprises participantes et instaure un climat de confiance. Une fois cette confiance établie, il devient alors possible d'envisager d'autres actions plus risquées du type synergies de substitution.

Concernant le domaine d'application de l'écologie industrielle, la rénovation des ZAE existantes constitue un champ d'application majeur, par rapport à la conception de nouveaux projets. Dans ce cadre, la présence de deux-trois entreprises "locomotives" est primordiale, sous peine de voir la démarche s'essouffler (par exemple avec l'épuisement des subsides) ; on parle alors de parc « auto-organisé ». Une autre façon de favoriser la conception d'un éco-zoning est de planifier (au sein d'un même parc ou d'une zone plus large) l'implantation d'entreprises

complémentaires ; c'est alors une affaire de temps et de choix politiques (choix de panachages d'activités). Cette « opposition » entre parc planifié et auto-organisé pourrait s'estomper d'elle-même : selon certains, les entreprises sont soumises à tant de législations environnementales qu'elles seront tôt ou tard contraintes d'examiner les possibilités offertes par l'écologie industrielle et les synergies. Un autre champ potentiel d'application de l'écologie industrielle consisterait en l'élargissement de la démarche au-delà de l'échelle de la ZAE. Malgré la difficulté pour les entrepreneurs de « franchir le pas » au-delà des ZAE, une ouverture à d'autres échelles (par exemple, une agglomération) permettrait de donner plus de résilience au système.

Par rapport à tout cela, une remise en perspective s'impose. Les démarches visant à la mise en œuvre d'éco-zonings sont à envisager dans un contexte plus large : un zoning tel qu'Evolis, bien qu'il représente une initiative tout à fait intéressante, entraîne un effet darwinien et l'exclusion des entreprises les plus polluantes qui ne s'inscrivent pas dans la logique du parc. Cela entraîne un report du problème ailleurs (souvent à l'étranger) et ne permet pas toujours de contribuer à la diminution de la pression globale sur l'environnement.

## Séminaire 3

### *Paysages et production d'énergie renouvelable*

Modératrice **PASCALÉ DELVAUX** \_ Cabinet du Ministre Philippe Henry- Cellule Aménagement du territoire  
Intervenants **MARIE - FRANÇOISE GODART** \_ CPDT - ULB  
**BENJAMIN WILKIN** \_ APERe



#### Intervenant 1

**Marie-Françoise GODART**  
CPDT-UCL

L'exposé porte sur l'insertion de diverses sources d'énergie renouvelables dans les paysages, ainsi que sur les systèmes de transports de cette énergie. L'aperçu de ces diverses sources permet d'attirer l'attention sur la diversité de ces sources et leurs impacts paysagers plus ou moins marqués. L'exposé est également l'occasion d'attirer l'attention sur les choix de société induits par le défi énergétique actuel.

Les opportunités fournies par l'implantation de systèmes de production d'énergie renouvelable sont envisagées en matière de recomposition paysagère.

Liens utiles :

- [Plaquette n°4: pour une meilleure prise en compte des paysages](#)
- [Collection Etudes et documents n°4: les territoires paysagers de Wallonie](#)
- [Atlas des paysages n°1: L'entre-Vesdre-et-Meuse](#)
- [Atlas des paysages n°2: les plateaux brabançon et hesbignon](#)

#### Intervenant 2

**Benjamin WILKIN**

Responsable projet APERe et Monsieur Météo (Association pour la Promotion des Energies renouvelables)

**Mise en contexte :**

- Empreinte écologique belge : 4,4 planètes pour subvenir à nos besoins dont 54% d'empreinte Carbone c'est à dire essentiellement l'énergie.
- Chemin de l'énergie depuis la ressource à l'usage : Ressource – Transformations – Usage – Gestion des résidus. Avec toutes les phases de transport et de stockage.

→ Privilégier les solutions réduisant l’empreinte écologique et ayant un circuit court.

#### **Energie et paysage :**

- L’impact de notre consommation d’énergie est essentiellement marquée hors de nos frontières (Importation massive de combustibles)
- Extraction, transformation, stockage : Infrastructures industrielles
- Transport d’énergie : Infrastructure de communication et charroi (air, eau, route) ; Lignes électriques ; Pipeline
- Dans nos frontières
- Transformation centralisée (centrale électrique, raffinerie)
- Transport d’énergie (lignes électriques, infrastructures et charroi routières, fluviales)
- Production centralisées : centrales électriques, infrastructures industrielles
- Productions décentralisées :
  - Bâtiments : cheminée, enveloppe du bâtiment, panneaux solaires
  - Campagnes et zoning : Parc éolien, centrales hydroélectriques, centrales thermiques, bio méthanisation, cultures énergétiques
- Transport : Un habitat dispersé qui oblige le recours aux voitures individuelles et donc à l’infrastructure qui y est associée (route, signalisation, éclairage... panneaux publicitaires)
- Quel système énergétique pour demain ? Quel mix énergétique ?

Production énergies renouvelables (ER) : Eolien, Hydro, Biomasse, solaire, PAC et Géothermie - Charbon - Nucléaire

#### **Le rôle des ER et de l’URE :**

Charte pour une énergie durable - [http://www.apere.org/doc/Charte\\_APERe.pdf](http://www.apere.org/doc/Charte_APERe.pdf)

→ Vision 100% ER en UE

#### **Les paysages vont-ils changer ?**

Oui, les paysages évoluent. Ils sont le reflet de notre société.

- Infrastructures (Unités de production et de cultures, Lignes électriques, Stockage, Réseaux de chaleur)
- URE : Un habitat moins dispersé, davantage de transport en commun électrifié (chemin de fer) sans énergie embarquée.

Liens utiles :

<http://energie.wallonie.be>

[www.apere.org](http://www.apere.org)

[www.renouvelle.org](http://www.renouvelle.org)

## Synthèse par Etienne Castiau

Au cours des discussions faisant suite aux exposés de Marie-Françoise Godart (IGEAT-ULB) et Benjamin Wilkin (APERe), le thème paysager a principalement été abordé à travers l'impact visuel des parcs éoliens.

Une critique généralement émise porte sur la multiplication de petits champs éoliens sur le territoire régional, apparaissant en ordre dispersé, sans attention quant à leur impact paysager.

A cette évocation du manque de rigueur de la part de la Région, Pascale Delvaux (Cellule Aménagement du territoire - Cabinet du Ministre Philippe Henry) rétorque en citant l'application d'un cadre de référence pour l'implantation d'éoliennes en Wallonie. Outre des dispositions légales et réglementaires, celui-ci comprend des orientations visant à une intégration harmonieuse des parcs éoliens dans les paysages. Considéré comme particulièrement strict, ce cadre est en révision du fait de l'augmentation de l'éolien.

Si une large part du territoire régional présente un potentiel productible très intéressant, de nombreuses contraintes limitent les possibilités d'implantation d'éoliennes (proximité d'aéroports, sites militaires, importance de l'avifaune et chauves-souris...). Une récente mesure supplémentaire a été prise par la DNF (novembre 2009) pour interdire l'implantation d'éoliennes à moins de deux cents mètres des lisières forestières ; des discussions sont engagées avec le Ministère pour revoir cette mesure très contraignante. Des choix politiques et la pression de la population interviennent également, les adversaires aux projets éoliens évoquant notamment l'impact des champs éoliens sur l'avifaune.

Tous ces facteurs limitent les possibilités de concentration d'un petit nombre de très grands parcs éoliens, ce qui conduit à une multiplication des petits parcs sur le territoire régional.

Contrairement à l'éolien, il n'existe pas de cadre de référence spécifique à d'autres sources d'énergie renouvelable. Il est toutefois fait mention des permis d'urbanisme, nécessitant parfois une adaptation mais susceptibles de jouer un rôle dans la limitation des impacts paysagers, par exemple dans le cas des plantations d'arbres, de taillis à rotation courte en zones agricoles.

Autre grand enjeu paysager évoqué, les infrastructures de transport de l'énergie (lignes à haute tension), dont le réseau mis en place ne devrait toutefois plus s'étendre. Une question majeure concerne le stockage de l'énergie, dont l'amélioration permettrait de diminuer la longueur des lignes de transport, mais pour lequel des recherches sont nécessaires à ce stade.

Les discussions ont également porté sur des considérations plus techniques et les enjeux régionaux concernant la production de l'énergie, son stockage et son transport, non rapportées ici car sortant du cadre paysager.

## Séminaire 4

### *Mobilité à l'échelle communale et supracommunale*

Modérateur **DOMINIQUE VAN DUYSSE** \_ DGO2 - Directeur à la Direction de la planification et de la mobilité

Intervenants **PIERRE TACHERON** \_ directeur de Transitec

**ALAIN DELCHEF** \_ Echevin de l'Aménagement du territoire, de l'énergie, de la mobilité et des affaires économiques - commune de Soumagne)



#### Intervenant 1

#### Pierre TACHERON

Directeur adjoint de Transitec Ingénieurs-Conseils, à Namur

Le Plan Urbain de Mobilité - PUM - est, à l'échelle d'une agglomération, ce qu'est un Plan Communal de Mobilité - PCM - à l'échelle d'une Commune.

Plusieurs défis ont été relevés dans le cadre du PUM de l'agglomération liégeoise, le premier réalisé en Wallonie :

- l'échelle du territoire concerné, regroupant 24 villes et communes, totalisant près de 600 000 habitants répartis sur près de 800 kilomètres carrés ;
- la diversité du territoire, avec le centre constitué des principales villes du périmètre, confrontée à des enjeux typiques de zones urbaines denses (saturation, qualité de vie, accessibilité, multimodalité, intermodalité...), avec des communes rurales, offrant peu de densité ou de mixité et à l'accessibilité fortement dépendante de la voiture... ;
- l'ampleur des problèmes de mobilité rencontrés ; avec plus de 3,5 millions de déplacements quotidiens générés, de vastes réseaux ferroviaires, de bus, routiers et cyclables à considérer ;
- l'importance des perspectives de développement à intégrer dans la réflexion ; avec de l'ordre de 85 000 habitants supplémentaires attendus horizon 2040 par le Bureau du Plan et de très nombreux projets socio-économiques, susceptibles de générer au cumul de l'ordre de 130 000 à 160 000 déplacements automobiles quotidiens supplémentaires à l'échelle de la zone urbaine dense.

L'originalité de la démarche menée à Liège porte notamment sur son processus d'élaboration :

- accordant une importance équivalente aux enjeux d'aménagement du territoire, socio-économiques et de mobilité, dans une réflexion intégrée et itérative ;
- travaillant à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, tout en regroupant les communes autour de dix zones à enjeux homogènes et partagés ;

- se basant sur une étroite concertation avec les autorités régionales et communales concernées, notamment sous la forme d'ateliers pour les zones d'enjeux.

liens utiles :

[www.transitec.net](http://www.transitec.net)

[www.mobilite.wallonie.be](http://www.mobilite.wallonie.be)

## Le débat

### Synthèse par François Pirart

Les Plans urbains de mobilité (PUM) et les Plans Intercommunaux de mobilité (PICM) ont été présentés à travers les exemples de Liège et de Soumagne. Ces outils de l'aménagement du territoire présentent des diagnostics territoriaux et permettent d'objectiver la prise de décision pour les projets en lien avec la mobilité.

Le PUM, présenté par Pierre Tacheron de Transitec, concerne 24 communes dans et autour de l'agglomération liégeoise. Il a permis aux différentes parties prenantes de se rencontrer et de débattre autour de la thématique de la mobilité afin d'essayer d'adopter une vision cohérente à une large échelle. Outre l'intérêt du diagnostic qu'il fournit, le PUM permet donc normalement de faire ressortir une stratégie commune. Cette collaboration intercommunale paraît logique, mais Alain Delchef tient à souligner qu'il existe des conflits d'intérêts et que les représentants des communes sont souvent là pour s'assurer que les décisions n'aillent pas à l'encontre des intérêts communaux. De plus, concernant la mobilité, les zones rurales comme la commune de Soumagne ne retrouvent pas de réelles solutions dans le PUM qui se concentre majoritairement sur les infrastructures et solutions à apporter aux zones urbaines. Par contre, au niveau de l'aménagement du territoire, tous les intervenants (Transitec, DGO2, Commune de Soumagne) sont d'accord pour dire que la phase d'étude ayant abouti à la définition des zones d'enjeux a été un réel succès.

Alain Delchef fait ensuite une présentation des problèmes qui doivent être abordés dans les Plans Communaux et Intercommunaux de Mobilité. Cette présentation permet de descendre à une échelle beaucoup plus micro-spatiale et d'aborder des problèmes qui touchent directement la population communale (sécurité des piétons et des vélos, trafic de transit, accès aux commerces). Le débat autour de ces outils permet de faire ressortir le problème du financement de ce genre d'étude. Certaines personnes font remarquer que les moyens semblent parfois manquer aux autorités locales pour adopter ce genre de plans de mobilité. En fait, du point de vue d'Alain Delchef et de Dominique Van Duyse, c'est avant tout un problème de volonté politique et d'un manque de porteur de projet dans les communes.

Pour finir, notons que le problème de la rentabilité des transports publics a émaillé le débat. Dans quelle mesure les décisions prises en termes d'offre en TEC doivent-elles être rentables ? Cette réflexion touche tout particulièrement les communes rurales qui sont caractérisées par une mauvaise offre et où l'apport de solutions se heurte presque toujours avec un manque de retour sur investissement.

### Vincent Bottieau

Les outils supracommunaux comme le Plan Urbain de Mobilité (PUM) ou les Plans Intercommunaux de Mobilité (PICM) sont plus pertinents que l'échelon communal pour traiter de la question de la mobilité. Malheureusement, dans leur fonctionnement, ils s'apparentent à des arènes où chaque mandataire vient « défendre son os ». Le PCM est quand même aussi très utile mais toutes les communes ne peuvent pas en profiter faute de crédits suffisants.

La mobilité est indissociable de l'aménagement du territoire. C'est la localisation relative des diverses fonctions (habiter, travailler, aller à l'école, faire ses courses...) qui engendre la mobilité. La dispersion des fonctions et leur zonage imposé par le plan de secteur induit une mobilité excessive et beaucoup trop dépendante de la voiture. Là où le PUM de Liège a été le plus efficace jusqu'à présent, c'est au niveau de la définition de zones d'enjeu dans lesquelles la densité devrait être augmentée.

Le rôle du CATU est donc essentiel dans les questions de mobilité.

La mobilité n'échappe pas au phénomène de « métropolisation » : les moyens sont concentrés dans les grandes villes, les petites communes doivent se contenter des restes. On se focalise sur la destination et pas sur l'origine ; or tout déplacement a une origine, située le plus souvent dans les petites communes résidentielles.

Les territoires ruraux seront probablement les pourvoyeurs d'énergie de demain. Il faudra quand même pouvoir y accéder. On ne pourra pas ramener tout le monde en ville.

Les principales alternatives à la voiture sont les modes doux et les transports en commun. Pour les premiers, la commune dispose d'une marge de manœuvre importante. Les transports en commun sont le monopole des TEC et de la SNCB avec lesquels il est très difficile de négocier, mais quelques expériences innovantes et complémentaires se font jour à l'initiative de communes.

La présence de pentes n'est pas un handicap insurmontable pour la pratique du vélo : vélo à assistance électrique (pourquoi pas de subside à l'achat car c'est quand même un investissement élevé ?), exemple cité de monte-pente pour vélos en Norvège.

Quelques exemples d'expériences intéressantes dans les communes : taxis collectifs vers les zones d'activité économique décentralisées (ex : de Namur à Crealys), Proxibus, projet de location de vélos électriques à Soumagne, pistes cyclables au milieu des voiries agricoles.

Au niveau des transports en commun, pourquoi ne remet-on pas en cause le

monopole des TEC ? Dans de nombreux pays il existe des transports en commun privatifs qui fonctionnent correctement.

Il faudra à terme repenser l'offre des TEC qui n'est pas assez hiérarchisée. On doit s'orienter vers un système de lignes structurantes à haute fréquence de desserte alimentées par des lignes secondaires de rabattement.

Le transport scolaire pose un problème : l'offre diminue constamment et ce transport ne sera plus accepté dans un rayon de moins de 1,5 km de l'école. Quand on le supprime, c'est la voiture qui le remplace (50% des trajets domicile-école de moins d'un kilomètre, 90% des trajets de moins de quatre kilomètres) et c'est le cercle vicieux qui se met en place : le chemin de l'école est de moins en moins sûr à cause des voitures, donc les parents viennent déposer leur enfant en voiture devant l'école...

En termes de mobilité, plus encore que dans d'autres domaines, on se rend compte que la Wallonie accuse un retard chronique sur tous ses voisins. Est-ce vraiment une fatalité ? Pour que les choses bougent, il faut une forte volonté de la part d'une personnalité politique importante. Les projets qui n'avancent pas (ex : PUM de Charleroi) sont ceux qui s'engluent dans des problèmes relationnels au lieu de traiter des problèmes rationnels.

## Séminaire 5

### *Logement : adaptation du parc existant*

Modérateur **MICHEL GRÉGOIRE** \_ SPW - DGO4 - Inspecteur général du Département du Logement

Intervenants **KRISTEL DE MYTTENAERE** \_ ULB - Building, Architecture & Town planning

**BÉATRICE LALOUX** \_ Directrice au Syndicat National des Propriétaires - Secrétaire Générale de l'Union Internationale de la Propriété Immobilière



#### Intervenant 1

#### **Kristel de MYTTENAERE**

Chargée de cours ULB - Docteur Ingénieur Architecte

La logique actuelle associée au développement durable impliquerait dans l'état actuel des connaissances que la recherche de la performance environnementale s'accompagne d'un développement de la construction neuve, et ce principalement sur des sites offrant beaucoup de liberté en ce qui concerne l'orientation et l'implantation du bâtiment. La question du cycle de vie ainsi que la question de l'empreinte environnementale des bâtiments permet de commencer à envisager la problématique environnementale sous un autre angle, ou l'optimum prime sur la performance. Le secteur de la construction, de la réhabilitation, rénovation et/ou destruction engendre en effet des pollutions et des nuisances que l'on commence à intégrer dans la recherche de cet optimum. Il est en effet peut-être préférable dans certains cas de réhabiliter un appartement mal isolé en centre ville que de construire une maison passive en site désurbanisé si nous voulons considérer l'impact global du fait d'habiter, incluant ainsi la question de la mobilité, de la gestion du territoire et de la gestion des chantiers. C'est ainsi que nous venons à l'ULB de commencer une recherche dont l'objectif est de proposer une manière d'évaluer l'empreinte énergétique globale d'un bâtiment plutôt que de se contenter d'évaluer sa seule performance énergétique. Le séminaire a ici pour objectif d'envisager comment concevoir un projet d'architecture en intégrant la question environnementale au travers des différentes échelles de l'habiter que le projet participe à construire.

**Béatrice Laloux**

Directrice du Syndicat National des Propriétaires

Face à l'omniprésence des thèmes de la réduction des gaz à effet de serre et des économies d'énergie, les propriétaires, et en particuliers les propriétaires bailleurs sont aujourd'hui quelque peu « sidérés ». La politique européenne a résolument décidé de porter le fer dans ce secteur et les propriétaires de logements sont confrontés à des obligations croissantes et à la perspective de nouvelles contraintes dont ils ne peuvent estimer les coûts.

D'une part, les mesures en question sont envisagées autant en termes d'impact positif sur le secteur de la construction qu'en termes de bénéfice environnemental et ce sont précisément les acteurs de la construction qui se font les pronateurs de ces nouvelles contraintes.

D'autre part, une controverse se développe concernant la réelle efficacité des techniques déjà disponibles pour améliorer la performance énergétique des immeubles. Ne va-t-on pas trop vite en besogne et les investissements consentis aujourd'hui seront-ils pérennes ?

Enfin, les propriétaires rencontrent des difficultés pour financer les mises à niveau préconisées – et sans doute bientôt imposées –, malgré la présence d'incitants, nombreux à ce jour en Belgique mais menacés de disparition dans le présent contexte budgétaire. La difficulté est particulièrement importante pour les propriétaires bailleurs qui ne bénéficient pas directement du retour sur investissement, lequel profite au locataire. Les pistes de nature à surmonter cet obstacle butent notamment sur l'insolvabilité de nombreux locataires.

Liens utiles :

[www.snp-aes.be](http://www.snp-aes.be) [www.uipi.com](http://www.uipi.com)

## Liminaires : déroulement du séminaire et du débat

**Synthèse de Nicole Martin**

L'absence imprévue de Mme de Myttenaere a eu pour conséquence le renforcement des positions particulièrement excentrées au débat des modérateurs et intervenants présents.

Le débat a surtout pris la forme d'un échange de questions et d'informations concrètes entre participants.

Pierre Obsomer

A l'échelle des Communes se pose la question générique du « **Comment adapter le parc existant, tant des logements que des autres activités ?** ».

Si une sensibilisation des acteurs, des solutions techniques et même des primes et incitants fiscaux existent, comment inciter les (co-)propriétaires et locataires à faire le pas ? Comment les aider à choisir les premiers pas à franchir ? Comment les rassurer quant aux coûts, primes et incitants ? Comment les accompagner ? La préoccupation centrale est l'accompagnement à proposer et à effectuer pour soutenir les choix énergétiques des (co-)propriétaires, locataires, entrepreneurs...

Des solutions pratiques sont à mettre en place à l'instar des certaines expériences relayées par des participants :

- priorité 1 : isoler, dans l'ordre, la toiture, puis les murs (ndlr : en résolvant le problème des ponts thermiques) et le sol (Source : Mme Abrassart, architecte, auditeur bâtiment)
- susciter - organiser - accompagner des démarches groupées en matière d'audits énergétiques, d'achats de matériaux, de devis d'entreprises, de demandes de primes, de conseils fiscaux... (Expérience : quartier St Léonard à Liège, Projet Interreg SuN - Sustainable neighbourhood) (Sources : Christine Ruelle, Dieudonné Lecarré)
- instaurer des guichets uniques pour l'ensemble des mesures énergétiques de types primes et incitants fiscaux (Référence : Etude Vito / Econotec) (Source : Christian Ferdinand, cabinet Clerfayt)
- guide des primes, almanach (Exemples : sites internet Maison urbanité de Liège, page AT - RW) (Source : Pierre Sauveur, Bureau P. Sauveur)

#### **Comment diffuser les expériences ?**

(Projet Interreg NO européen) (Source : Muriel Skelton, Espace Environnement)

- centre de démonstration de rénovation de bâti existant
- méthodologies (Exemple : Ecohuis et Ecohuisdokter XXL à Antwerpen)
- outils de diffusion des connaissances (Exemple : Renoteam, candidats rénovateurs).

Outre ces questions pragmatiques, l'adaptation du parc existant est à envisager au regard de **questions connexes** :

- Quel prix « vérité » définir pour l'énergie ? (Source : Christian Ferdinand, cabinet Clerfayt)
- Comment intégrer la dimension mobilité dans la problématique de l'adaptation énergétique du parc existant (localisations et structures de regroupement du bâti, entre tradition et principes durables) ? (Source : Pierre Obsomer, CPDT)
- Comment intégrer la question des localisations et structures de regroupement du bâti, entre modes hérités et principes durables ? (Source : Pierre Obsomer, CPDT).

Enfin, au regard de la frilosité des (co-)propriétaires quant aux investissements financiers à consentir, des pistes pourraient être explorées en matière de précompte immobilier, revenu cadastral... (Source : Christian Ferdinand, cabinet Clerfayt).

## Séminaire 6

### *Logement : production publique et privée*

Modérateur **BERNARD MONNIER** \_ Chef de cabinet adjoint du Ministre Jean-Marc Nollet  
Intervenants **ALAIN ROSENOER** \_ Société Wallonne du Logement  
**PIERRE PIRARD** \_ T Palm



#### Intervenant 2

##### Pierre Pirard

Directeur commercial groupe T.Palm

Alors que la directive PEB fait ses premiers pas en région wallonne, des constructeurs dont T.Palm ont déjà pris les devants en proposant des formules « maître-achat ». On voit fleurir des appellations « basse énergie » hélas à tort et à travers. Qu'en est-il exactement sur le terrain, quels soutiens les acteurs reçoivent-ils et comment appréhender le passage obligatoire vers le passif ? L'expérience d'un grand constructeur en la matière peut vous mener sur des pistes de réflexion intéressantes en matière d'habitat.

Liens utiles :

[www.tpalm.be](http://www.tpalm.be) ; infos énergies : [monsieurbasseenergie@tpalm.be](mailto:monsieurbasseenergie@tpalm.be)

#### Le débat

##### Synthèse par Coralie Meuris

Si les économies d'énergie au niveau notamment de la conception de l'habitat sont importantes, le développement durable doit être réfléchi de manière globale. Faire de l'habitat passif est une solution mais si sa localisation oblige l'utilisation de la voiture, les gains en matière de consommation d'énergie du bâtiment même seront perdus au profit d'une mobilité accrue. La réflexion évolue au niveau communal, notamment au travers des ancrages communaux qui visent l'insertion dans le tissu bâti existant. Le clivage ville-campagne n'est plus d'actualité. Il est nécessaire de réfléchir en terme de noyau d'habitat, de milieu de vie qui sous-entend une certaine diversité de fonctions et de mener une politique cohérente et globale tant en matière de localisation des fonctions (habitats, emplois, commerces, etc.) qu'en matière de mobilité (maintien des gares de village, développement des réseaux de transport en commun). Si les pouvoirs publics marquent

une certaine volonté d'évolution dans la manière de concevoir le logement, il reste des problèmes liés à l'intérêt individuel. Le modèle dominant reste l'habitat quatre façades.

Un autre débat portait sur le surcoût lié à l'habitat passif. Deux problèmes se posent. Tout d'abord, la demande d'habitat passif reste minoritaire et de ce fait les coûts des matériaux plus élevés que dans le cas d'une habitation « classique ». Dès lors, il y a peut-être un enjeu de positionner les entreprises wallonnes dans le marché du passif pour développer un avantage commercial suffisamment intéressant et permettre l'expansion de l'habitat basse énergie ou passif. Un autre problème est lié à la labellisation. Les exemples d'habitations passives présentés utilisent beaucoup d'artifices (panneaux solaires, stores électriques, etc.) qui participent aux surcoûts. Les économies d'énergie sont avant tout liées au bon sens en matière de conception (choix de l'orientation, matériaux, etc.). Or, pour délivrer des primes, la Région wallonne a défini des critères qui conduisent à une certaine standardisation de l'habitat passif. Il peut s'avérer difficile de respecter le cahier des charges 'maison passive' en maintenant une recherche architecturale originale à des coûts raisonnables.

Au terme des présentations, un premier constat est dressé : il y a de moins en moins de partenariats public-privé qui aboutissent. Les conditions exigées notamment par les pouvoirs communaux sont de plus en plus sévères. Les lotissements doivent non seulement se composer d'habitat basse énergie ou passif mais en plus il faut le réserver à une certaine catégorie de la population à des coûts faibles. Les promoteurs ne peuvent assumer seuls les risques financiers de telles opérations. D'autres pistes sont évoquées pour concrétiser des politiques en matière de logement. Les communes ont de plus en plus recours aux régies foncières ou régies communales autonomes. La maîtrise du foncier reste un enjeu majeur dans le développement d'une politique en matière de logement.

Enfin, un dernier thème abordé est le juste équilibre entre économie d'énergie, conservation du patrimoine et coûts. Il existe des exemples de réaffectation de patrimoine notamment en logements sociaux mais ces dossiers restent difficiles à mener tant d'un point de vue financier (la rénovation d'un bâtiment peut parfois s'avérer coûteuse) que d'un point de vue conservation du patrimoine (quid de l'isolation par l'extérieur, intégration des châssis triple vitrage ?).

#### Mise en perspective par rapport au travail des CATUs

##### Alexandra Bory

La thématique du logement public et privé dans laquelle s'inscrit le séminaire 6 est au coeur du travail des personnels communaux et notamment des conseillers en aménagement du territoire et urbanisme (CATU) de la Région wallonne.

L'intérêt du séminaire pour les communes et tout particulièrement pour les CATUs peut se lister à travers quatre points :

1. Les exposés de Pierre Pirard (directeur commercial du groupe T.Palm) et d'Alain Rosenoer (Société Wallonne du Logement) ont informé les CATUs de la situation du logement et du logement durable en Région wallonne.
2. Les intervenants public et privé ont pu sensibiliser les CATUs à leur vision de leur métier et des problèmes qui en découlent notamment en terme de partenariat public/privé. Par exemple, certaines communes se mettent en contact avec T.Palm pour leur proposer un partenariat dans la construction de bâtiments. Cependant les conditions imposées par la commune sont, aux yeux du promoteur, beaucoup trop drastiques (financement, obligation de louer ou vendre à certaines catégories de personnes...) et demandent au constructeur de prendre trop de risques. C'est la raison pour laquelle certains partenariats ne se réalisent pas.
3. Les exposés ainsi que les débats ont sensibilisé les CATU aux nécessités qui se posent en termes non seulement de logement mais aussi de logement durable. Ils ont permis d'engager une réflexion sur des actions concrètes à mettre en place afin de parvenir à une meilleure gestion et un meilleur développement du logement durable dans les communes Wallonnes. Par exemple, en terme d'actions à entreprendre, la nécessité de se former et de mettre continuellement à jour ses connaissances afin de pouvoir apporter une expertise en logement durable et un suivi des habitants dans leur démarche de développement durable. De plus, diverses manières de parvenir à un objectif de développement durable en termes de logement ont été proposées ou rappelées comme le choix des catégories de bâtiments, la taille des fenêtres, l'épaisseur de l'enveloppe, le choix de l'orientation.
4. Les intervenants ont pu proposer aux CATUs différents outils développement ou en cours de développement ainsi que des actions entreprises afin de faciliter la mise en place de logement durable dans les communes. C'est par exemple le cas du développement d'un cadastre énergétique de l'ensemble du parc wallon qui sera un outil de gestion immobilière qui donnera un descriptif précis de l'état de chaque bâtiment ou logement. Cet outil permettra aux CATUs de mieux gérer la performance énergétique des bâtiments et de programmer les travaux pour la remise en état ou l'actualisation des logements.

Le séminaire a permis de montrer qu'une démarche de développement durable, ici dans le cadre du logement est une démarche globale qui demande que plusieurs secteurs d'une commune travaillent ensemble. Ainsi, le CATU, à travers son métier de conseiller doit adopter une démarche transversale.

## Séminaire 7

### *Rôle des plans et des schémas pour une nouvelle urbanisation*

Modérateur **XAVIER DE BUE** \_ SPW - DGO4 - Directeur ff. de la Direction de l'aménagement local  
Intervenants **PIERRE DEFOURNY** \_ UCL  
**FLORENCE RITTWEGER DE MOOR** \_ CATU de la Ville de Verviers



#### Intervenant 1

**Pierre Defourny**  
Agronome, Professeur UCL

Dans le cadre des travaux de la CPDT, une réflexion sur une méthodologie pour l'élaboration d'un plan de secteur plus durable a été développée et mise en oeuvre pour l'arrondissement de Huy. La première étape consistait à identifier les différents éléments susceptibles de jouer un rôle dans les choix d'affectation à la fonction résidentielle au sens large. Chaque critère de décision a été classé en fonction d'une typologie d'analyse multicritère.

La seconde étape concernait la méthode de travail à mettre en oeuvre pour réaliser les simulations liées à chaque scénario d'évolution du plan de secteur. Ce modèle combine une analyse spatiale, développée par les chercheurs ETW, avec des perspectives de population des chercheurs de l'IWEPS, basées sur les estimations du Bureau Fédéral du Plan.

Quatre scénarios de modification du plan de secteur sont ainsi combinés à trois scénarios de densification de l'habitat pour la localisation optimale des zones d'habitat en Région wallonne selon les critères de durabilité évoqués précédemment.

#### Intervenant 2

**Florence Rittweger**  
Première attachée spécifique – Ville de Verviers

#### **Le schéma de structure de la ville de Verviers**

L'élaboration de ce document stratégique, réalisé dans une perspective de développement territorial durable de la ville, a débuté en 2005 pour aboutir en sep-

tembre 2010 à l'adoption définitive du schéma de structure communal par le Conseil Communal et ce, à la suite de deux enquêtes publiques.

Sur base d'une **methodologie thématique**, les services et responsables politiques concernés se sont appliqués à définir un véritable **projet de ville**.

**Augmenter l'attractivité résidentielle** : assurer un logement pour tous, rénover les quartiers anciens et créer des nouveaux quartiers de qualité pour attirer de nouveaux ménages à Verviers.

**Contribuer à la création d'emplois et de richesses** : attirer de nouveau emploi et conforter les existants, renforcer le rôle commercial de Verviers dans son arrondissement, développer la formation et assurer un développement territorial approprié.

**Valoriser les patrimoines et le cadre de vie** : valoriser le patrimoine bâti, favoriser l'architecture contemporaine, protéger et compléter le patrimoine naturel rural et urbain, reconnaître le patrimoine culturel et identitaire verviétois.

**Assurer une mobilité durable** grâce à une urbanisation plus compacte et à une meilleure prise en compte des modes doux ; améliorer la qualité des espaces publics et la politique de stationnement, accroître l'efficacité des TEC et des modes doux.

Au travers de ces thématiques, le Schéma de Structure préconise d'affirmer les **positionnements stratégiques** de Verviers (56 000 habitants), la plus petite des grandes villes wallonnes (résultat d'une fusion des communes très restrictive qui masque la réalité urbaine) : au sein de son arrondissement (275 000 habitants), de la province de Liège et de la Région wallonne.

Le document définit également des **priorités** : le **Centre Ville et quartiers stratégiques** de Verviers Est et Verviers Ouest. Dans la mesure où le schéma de structure promeut un développement de la ville sur la ville, les quartiers centraux, qui concentrent à la fois les plus grands défis urbains et les enjeux les plus essentiels en termes de rayonnement urbain, sont primordiaux pour initier une politique de réinvestissement urbain qui est appelée à faire tache d'huile dans les autres quartiers de la Commune.

Liens utiles :

[www.verviers.be](http://www.verviers.be)

[www.verviers.be/site\\_ville/schema/schema.htm](http://www.verviers.be/site_ville/schema/schema.htm)

## Synthèse par Véronique Rousseaux

Les exposés font tout d'abord surgir une question précise sur le financement du rapport urbanistique et environnemental (RUE) : est-il à charge de la commune ou du promoteur ? X. De Bue répond que le RUE est un document d'initiative publique, et qu'il est donc élaboré par la commune. Mais cela n'empêche pas certaines communes d'établir une relation contractuelle avec certains promoteurs.

Le débat se porte ensuite sur le « plan de secteur durable ». Pour D. Antoine, les critères pris en compte risquent de pénaliser les zones rurales. Par ailleurs, ces zones disposent d'espace disponible pour la fourniture d'énergie renouvelable. Ne pourrait-on les laisser choisir leur type de développement, pour autant qu'il s'agisse d'un développement durable (par exemple par la création d'emplois locaux) ? P. Defourny précise qu'attirer des navetteurs dans les communes rurales ne relève en tous cas pas du développement durable. Pour D. Morelle, il n'est pas question de « sacrifier » les zones rurales, mais il va falloir trouver des politiques adaptées. Parmi celles-ci, on peut citer les noyaux d'habitat, qui visent une concentration des services et une bonne accessibilité par les transports en commun.

## Mise en perspective du séminaire par rapport au travail des CATUs

## Cédric Bazet-Simoni

La question des plans et schémas est en principe au cœur de l'action des CATUs, même si une part de ceux-ci n'y consacre pas tout le temps qu'il y faudrait, pris par d'autres tâches administratives.

L'exposé de Mme Rittweger, sur le schéma de structure de Verviers, n'a presque pas suscité de questions. Son expérience de chef de service ayant piloté l'étude était pourtant interpellante pour nombre de problématiques quotidiennes des CATUs : ouverture de ZACC, gestion de la densité, mobilité...

C'est l'intervention de Pierre Defourny qui a centralisé les questionnements. La réflexion menée autour d'un plan de secteur durable a notamment posé la question du devenir des communes rurales, représentées par la grande majorité des CATUs. Cette question avait déjà été évoquée lors du J7 de la subvention précédente : comment doivent se comporter les communes rurales situées à moins d'une heure des grandes villes, face aux demandes croissantes de permis. En toute logique, ces communes ne devraient plus délivrer un seul permis pour une nouvelle habitation, sous peine d'aggraver chaque fois un plus le problème de l'étalement urbain !

Ici à nouveau le problème est posé. Quelle est l'avenir de la ruralité dans une vision durable de l'aménagement du territoire ? Chacun s'accorde à dire que les

campagnes ne pourront plus être les dortoirs des villes. Un rôle est à réinventer. Notamment, il est évoqué le rôle de production énergétique : agro-carburant, éolien, biomasse ... et si la campagne devenait le « pétrole » de demain ?

En outre, les petites villes rurales, noyaux villageois, peuvent et doivent redevenir de véritables centralités de services, de commerce... et d'habitat pour ces nouveaux travailleurs ruraux. Si la proximité sera demain plus qu'hier une vertu, les campagnes n'auront pas intérêt à totalement se dépeupler pour les villes.

Enfin, n'oublions pas que le rôle nourricier et agricole restera au cœur de la ruralité, d'autant plus dans un monde où les distances reprendront du sens.

Les « CATUs des champs » ont donc encore bien du travail et serviront plus que jamais l'intérêt collectif.

# Séminaire 8

## Le cas des agglomérations

Modérateur **CHRISTIAN BASTIN** \_ SPW - DGO4 - Département de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme - Directeur de la direction de l'aménagement régional  
Intervenants **ALAIN MALHERBE** \_ CPDT - UCL  
**LARISSA PEIXOTO** \_ IDEA



### Intervenant 1

#### Alain Malherbe

Historien et urbaniste, il pilote pour la CPDT l'expertise « Stratégies et projets d'agglomération ».

Alain Malherbe a exposé les typologies et les stratégies des projets d'agglomération en Région wallonne. Il a développé les expériences d'agglomérations rencontrées dans les pays étrangers et les enseignements que l'on peut en tirer pour développer des projets similaires en RW.

### Intervenant 2

#### Larissa Peixoto

Architecte urbaniste à l'IDEA (Intercommunale de Développement Economique et d'Aménagement du territoire des régions de Mons-Borinage et du Centre) et coordinatrice du Projet de territoire « Cœur du Hainaut, centre d'énergies »

Comment construire un territoire compétitif et solidaire? Comment concilier choix énergétiques et modes d'urbanisation, protection de l'environnement et développement d'activités économiques nouvelles, innovation technologique, esprit d'entreprendre et cohésion sociale ?

Ce sont autant de questions qui ont été soulevées par les acteurs du territoire de Mons-Borinage-Centre quand, à la fin de l'année 2007, sous la coordination de l'Intercommunale IDEA, ils ont mis en place le Partenariat stratégique local. Cette plate-forme réunit, entre autres, les universités, les entreprises, les syndicats et les personnalités politiques et a pour mission d'élaborer et puis, de concrétiser un **plan de redéploiement économique et social** de la région, rebaptisée « **Cœur du Hainaut, centre d'énergies** ». C'est un lieu de débat et d'incubation de projets qui a ainsi été créé et qui a permis d'ores et déjà, la définition collective, au début de l'année 2010, de six objectifs communs pour

le territoire à l'horizon 2025, déclinés en sept stratégies transversales pluri-thématiques et en trente-quatre portefeuilles d'action.

Liens utiles

[www.monterritoireen2025.be](http://www.monterritoireen2025.be)

[www.idea.be](http://www.idea.be)

[www.intelliterwal.net](http://www.intelliterwal.net)

Le débat

Synthèse par Raphaëlle Harou

Alors que l'intérêt de démarches d'agglomération pour la cohérence des politiques et la possibilité d'équilibrer les pertes et profits à une échelle plus vaste que la commune est évident, des freins existent à la mise en place d'une politique d'agglomération. En Wallonie comme à l'étranger, ce sont entre autre le manque d'investissement financier des communes périphériques et la volonté d'échapper à la prégnance de la commune-centre. Dès lors, l'intérêt serait de démontrer que la coopération territoriale dans le cadre d'une entité pertinente peut être porteuse d'effets gagnant-gagnant pour tous les acteurs. Un travail de sensibilisation des conseils communaux et des agents administratifs est nécessaire pour désamorcer la peur d'une dépossession de compétences. L'intérêt d'une mise en place progressive de la démarche est également souligné. Ainsi à Bordeaux, la coopération a commencé par la mise en commun de réseaux techniques. Ces thématiques relativement accessoires ont amorcé les premiers contacts. Il importe de quitter la réflexion purement théorique pour se frotter à la réalité des territoires.

Dans l'exemple liégeois du Plan urbain de mobilité, les communes périphériques ont reconnu le rôle-pilote de Liège pour leur avenir. Et en ce sens, le PUM a réussi localement. Suite à un changement du Gouvernement wallon, celui-ci n'a malheureusement pas adopté le PUM et les responsables communaux concernés ne se voient plus. Il manque un partenariat local multi-acteurs et la Région n'a pas joué son rôle de stimulant. La mobilisation des forces vives de la population est nécessaire pour dépasser l'esprit de clocher et elle est possible car l'agglomération est le territoire de vie de toute une partie des citoyens. Cependant dans le cœur de Hainaut on a tenté un forum citoyen pour discuter de scénarios de développement et cela a été un échec car la participation a été mitigée et les enjeux n'ont pas été compris par la population. On passe maintenant à une campagne d'information plus ciblée.

## Séminaire 9

### *Politique foncière et politique du logement : champs d'action*

Président **LUC LHOIR** \_ SPW - DGO4 - Premier attaché juriste à la Direction juridique, des recours et des contentieux de la Direction générale opérationnelle Aménagement du Territoire Logement Patrimoine et Energie

Intervenants **PIERRE FONTAINE** \_ CPDT-ULB  
**ANNETTE GROUX** \_ Professeur à l'Université de Lille 1



#### Intervenant 1

**Pierre Fontaine**  
CPDT-ULB

Pierre Fontaine présente le thème « politique foncière » en cours et aborde les différents champs d'action d'une telle thématique : les mesures d'appropriation ou de mise à disposition du sol, les mesures pour obliger à affecter, les mesures de réorganisation parcellaire, les techniques de captation des plus-values de changement d'affectation, les mesures facilitant la production immobilière... Il présente quelques exemples concrets et innovants d'outils fonciers, dont la technique des « charges d'urbanisme en logement abordable » qui a fait l'objet d'une analyse dans le cadre de la recherche en cours. Cette mesure consiste à imposer aux promoteurs de créer du logement social et moyen en cas de projet immobilier de grande ampleur. Son intervention évoque aussi la difficulté de faire se rencontrer les mesures foncières pour accroître le logement et les principes du développement territorial.

#### Intervenant 2

**Annette Groux**  
Professeur à l'Université de Lille 1

En gardant à l'esprit le fil rouge de l'atelier, et après avoir présenté la métropole lilloise dans ses grandes lignes, le contexte français de la planification urbaine au travers des principaux textes de lois des dix dernières années sur le sujet, l'intervention s'attache à décliner:

- la manière dont la communauté urbaine de Lille en lien constant avec les communes, à inscrit dans son Plan Local d'Urbanisme des «servitudes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale» (art.L123-2-b) ou de «logements locatifs, notamment sociaux» (L123-1-16).
- Comment celle-ci a localisé ses servitudes au Plan Local d'Urbanisme en s'ap-

puyant sur sa stratégie foncière en matière de production de logements et plus particulièrement de logements sociaux.

Au delà de l'inscription dans les documents d'urbanisme, quels sont les outils qui permettraient la mise en oeuvre de cette stratégie foncière de façon à optimiser la production de foncier au service du logement social, sans omettre la question du bilan économique de ces opérations en territoire ou les marchés fonciers et immobiliers peuvent être tendus ?

## Le débat

### Synthèse par Hélène Guérard et Ingrid Quoibion

- Concernant l'adéquation entre gestion du foncier et réalité du marché :

En France, dès qu'on se retrouve dans des projets d'aménagement, la mise en concurrence est systématique. Il en va de même pour les projets de promotion immobilière dès lors qu'un pouvoir public est propriétaire du foncier. Des pratiques différentes sont constatées selon les endroits mais une grande transparence les caractérise. La mise en concurrence est garante de l'adéquation des projets avec le marché.

En Belgique, on constate que certains pouvoirs locaux demeurent frileux à l'idée de se lancer dans le partenariat privé-public, de peur d'être floués. Or, la transparence est souhaitée par l'ensemble des parties. Par rapport aux charges d'urbanisme, il est important de pouvoir asseoir la quantité de charge que l'on peut imposer aux acteurs privés d'un point de vue économique. Mais force est de constater qu'aujourd'hui, il n'y a aucun outil régional permettant d'appréhender cette question. De même, les pratiques communales en la matière sont peu connues.

- Concernant la base légale liée à l'imposition de charge d'urbanisme et les risques de recours :

Actuellement, la seule façon d'imposer une telle charge est une décision du collège, à l'échelle communale donc. La nécessité de faire un choix est soulignée, il ne s'agit pas de cumuler le système de charge en logement abordable exposé durant le séminaire avec d'autres charges (soit on souhaite favoriser la création de logement soit on préfère améliorer l'espace public).

- En vrac : une différenciation des outils de gestion du foncier en fonction du caractère plus rural ou plus urbain d'un territoire interpelle bien qu'elle n'ait pas été étudiée jusqu'ici. Elle renvoie également à la difficulté pour les communes de développer l'expertise nécessaire pour faire face aux nouveaux défis (dont celui de la mise en oeuvre de PPP mais aussi du développement durable...). Ceci est susceptible de jouer sur la concurrence entre les collectivités.

# Séminaire 10

## *Les implantations commerciales*

Modératrice **CLAUDE BALEUX** \_ SPW - DGO4 - Première attachée à la Direction de l'aménagement régional  
Intervenants **BERNADETTE MÉRENNE** \_ CPDT - ULg  
**MARIE-NOËLLE MILLE** \_ Département Urbanisme Groupe Aménagement-Urbanisme - Lyon



### Intervenant 1

**Bernadette Mérenne**  
CPDT-ULg

Depuis 2000, près de deux millions de mètres carrés de nouveaux développements commerciaux ont été acceptés en Wallonie dont près des 2 /3 depuis 2004. Il s'agit pour l'essentiel de surfaces développées en périphérie hors des polarités classiques ou situées à la marge de ces polarités. Ces nouvelles implantations ont souvent ébranlé de nouveaux centres traditionnels et accru un peu partout la dépendance à la voiture, ce qui pose la question de la durabilité d'un tel modèle. D'où l'intérêt de définir, au départ notamment d'expériences menées aux Pays-Bas et en Allemagne, d'autres critères de localisation auxquels pourraient être soumis les projets à l'avenir. L'atelier a pour objectif de discuter de ces critères établis à deux échelles différentes (micro- et macro-spatiales) et modulés selon le type de commerce concerné (biens de consommation courante, biens de consommation semi-courante peu pondéreux et biens de consommation semi-courante pondéreux).

### Intervenant 2

**Marie-Noëlle Mille**<sup>1</sup>  
Chargée d'études au CERTU - Département Urbanisme - Lyon.

De la faible prise en compte du commerce dans les documents de planification à sa prise en compte obligatoire : un immense travail et un grand défi pour les collectivités territoriales françaises !

Si depuis très longtemps les textes réglementaires français ont incité, au fur et à mesure, les collectivités locales à rapprocher le commerce comme un des élé-

<sup>1</sup> Le texte complet de l'intervention de M.-N. Mille est téléchargeable ici : <http://www.cpd.be/telechargement/colloque/2010/mille.pdf>

ments constitutifs de l'organisation du territoire, force est de constater la très grande difficulté de traiter de cette fonction urbaine dans les documents de planification français. Les critiques sur la défiguration des territoires entraînée par les implantations commerciales n'ont pourtant pas cessé et sont allées croissant.

L'Union européenne a imposé à la France de revoir sa législation en matière d'urbanisme commercial afin de respecter la liberté d'entreprendre et d'assurer une libre concurrence pour le commerce. Cette obligation conduit la France à intégrer pleinement l'urbanisme commercial dans son Code de l'urbanisme. Le dispositif se met en place non sans difficulté. Cette évolution constitue un grand défi pour les instances qui élaborent les documents de planification territoriale dans un contexte de développement durable. Comment la France s'y prend-elle ?

#### Le débat

#### Synthèse par Zoé Lejeune

Le séminaire n°10 s'est essentiellement concentré sur les questions de transport et de mobilité en lien avec le commerce de détail. Mme Mérenne a rappelé les principaux constats tirés des différentes étapes de l'expertise menée à ce sujet par la CPDT (*benchmarking*, études de permis socio-économiques, etc.) et les principales propositions soumises par l'équipe de recherche (J.-M. Lambotte et F. Pirart, Lepur - ULg) concernant les implantations commerciales en Région wallonne. Mme Mille a, quant à elle, exposé les principales évolutions de la législation française en la matière.

Suite à ces présentations, les débats ont débuté avec une question d'un CATU concernant les choix opérés par certains promoteurs de nouveaux centres commerciaux qui s'avèrent parfois un échec, y compris en centre-ville. Pour les différents intervenants, il faut prendre en compte l'organisation urbaine des territoires (densité...) propre à chaque contexte. Le commerce n'est pas une fonction que la puissance publique peut diriger vers des endroits choisis selon ses propres critères mais est une fonction essentiellement induite par le passage et devrait donc être intégrée dans les flux de déplacements (automobiles mais aussi piétons) déjà existants. Un chercheur CPDT invite à s'informer sur ce qui se fait aux Pays-Bas ou en Flandre pour intégrer au mieux ces projets en centre-ville.

Mme Mérenne poursuit en identifiant deux logiques, une logique collective, d'une part, et celle du promoteur, d'autre part. Ce dernier développe un art de la séduction des autorités locales (« stratégie L'Oréal : vous le vallez bien »). Ce n'est finalement pas son rôle de prendre en considération l'intérêt collectif. Les pouvoirs communaux sont très démunis face aux stratégies de communication des grands groupes.

Un conseiller s'interroge sur la place du commerce en milieu rural. Pour un chercheur CPDT, sur ce sujet, l'expertise commerce a suggéré, pour les achats courants, la multiplication des commerces de proximité au centre des principaux villages ou dans leur proche périphérie (là où se concentre un grand volume de

logements). Un représentant du SPW – DG04 s'interroge sur le seuil au-delà duquel une localité présente suffisamment d'habitants pour qu'un développement commercial de proximité puisse se réaliser. Dans le cadre de l'expertise commerce, sur base des anciennes communes, est apparu qu'il faut un seuil de 1 500 habitants pour arriver à 50 % des localités disposant d'un point de vente alimentaire. Cependant, outre le poids de population, d'autres éléments sont également à considérer, comme la proximité d'un grand axe routier, pour expliquer le choix des commerçants.

Pour un représentant du SPW – DG04 : le critère « présence d'une offre commerciale de proximité » pourrait être proposé comme un des outils à utiliser afin d'identifier en milieu rural, les localités où il serait utile à l'avenir de concentrer la construction. Pour limiter les déplacements, il faut proposer un panel de services divers dont le commerce fait partie. Cette suggestion est en phase avec l'intention de la DPR de délimiter les noyaux d'habitat.

De plus, concernant la suggestion de l'équipe de distinguer trois grands types de commerces, ce même intervenant s'interroge sur son opérationnalité. Selon lui, il y a un problème car, lorsqu'une demande de permis d'urbanisme est introduite pour un centre commercial, celle-ci ne doit pas préciser le découpage interne en fonction de la nature des produits vendus (contrairement au permis socio-économique).

Finalement, est évoquée la question de l'impact des enseignes sur les concertations et décisions prises par les autorités publiques en matière de délivrance des permis d'urbanisme. L'intervention du citoyen, trop en aval de la procédure, est également pointée.

# Séminaire 11

## *Production décentralisée et réseaux de chaleur*

Modérateur **JEHAN DECROP** \_ CONSEILLER - Cabinet du Ministre Jean-Marc Nollet  
Intervenants **JEAN-MARIE SEYNHAEVE** \_ CPDT - UCL  
**LAURENT MINGUET** \_ groupe HORIZON



### Intervenant 1

#### Jean-Marie Seynhaeve

Docteur en Sciences appliqués, UCL

L'expertise CPDT effectuée en 2010 sur les réseaux de chaleur a permis d'identifier les endroits en Wallonie où il existe une symbiose entre les besoins en énergie de chauffage avec les énergies renouvelables disponibles. Les besoins de chauffage ont été analysés en termes de potentiel d'utilisation, à savoir la concentration de l'habitat, son type, la rudesse du climat, etc. Trois filières d'énergies renouvelables ont été envisagées : la géothermie et en particulier le projet « GEOTHER WALL », le bois énergie, les déchets d'élevage. Cette étude a permis de mettre en évidence sous forme de cartes géographiques les zones les plus appropriées où un réseau de chaleur pourrait se justifier.

D'une manière plus générale, l'expertise sur les réseaux de chaleur a été étendue à une comparaison avec d'autres filières technologiques possibles, toutes économes en émission de GES, quelles qu'en soient le type : URE (isolation des bâtiments) ou productrices d'énergie renouvelable (soleil, vent, biomasse, etc.). Le critère de comparaison est basé sur une approche économique simple : quel est le coût de l'énergie thermique nette produite ou économisée par kWh. Les résultats dépendent fortement des hypothèses de calcul et donc peuvent être remis en question. Ils seront présentés au cours du séminaire.

### Intervenant 2

#### Laurent Minguet

Les réseaux de chaleur : Comment cela fonctionne ? Quel est l'intérêt par rapport au chauffage traditionnel ? Quels gains économiques et environnementaux ? Comparaison avec les autres vecteurs de distribution de chaleur.

Pierre Neri et Fiorella Quadu

Deux présentations ont introduit le débat :

### **1. l'expertise CPDT réseaux de chaleur par J.-M. Seynhaeve**

Parmi les résultats de cette expertise, nous épinglerons deux cartes principales de Wallonie :

- la localisation des réseaux de chaleur à l'échelle du quartier selon trois critères : la densité de consommation en chauffage, la localisation d'un port et la localisation des projets de rénovation urbaine.
- La localisation du potentiel énergétique du bois-énergie, de la géothermie et des effluents d'élevage

Ces cartes constituent un réel outil d'aide à la décision pour les élus communaux. Elles peuvent évoluer et intégrer d'autres critères inhérents à la commune.

Outre les critères de localisation, il est indispensable, au niveau de la commune, de connaître les critères techniques pour la mise en place d'un réseau de chaleur : le climat (qui influe sur les besoins en chauffage et qui n'est pas favorable aux réseaux de chaleur en Wallonie), les densités de besoins en chauffage (plus les besoins sont concentrés, plus le réseau de chaleur sera rentable), le coefficient de foisonnement (tout le monde n'a pas besoin de chaleur au même moment), le prix de la matière première (très variable selon le marché, la source et sa localisation) et le rendement global moyen (comprenant les rendements de production et de distribution variant fortement selon le contexte de mise en œuvre).

Les résultats de cette expertise démontrent que le réseau de chaleur n'est pertinent que dans certains cas : si la source de matière première est bon marché, si le bâti est existant et concentré, et, si le réseau de chaleur est réalisé sur une courte distance.

### **2. les réseaux de chaleur par L. Minguet**

Les réseaux de chaleur alimentent actuellement 60 millions d'habitants en Europe et permettent de réduire sensiblement les émissions de CO<sub>2</sub>. Le bois est une matière première renouvelable bon marché (20 €/MWh) par rapport au pétrole (46 €/MWh). Etant donné que les techniques d'isolation et la pompe à chaleur ne peuvent couvrir que 30 à 45% des besoins en énergie, il faut imaginer un système de chauffage (le réseau de chaleur) permettant d'assurer les 70% restant. La biomasse semble être le complément indispensable d'énergie en hiver. Elle représente l'énergie renouvelable de l'avenir. Si on considère que la forêt wallonne doit être dédiée au bois d'œuvre pour maintenir l'activité sylvicole et que les terres agricoles wallonnes qui offrent des rendements importants doivent poursuivre leur rôle nourricier et non énergétique, l'importation du bois constitue la solution. Le

développement de cultures énergétiques dans les pays en voie de développement où les rendements agricoles sont plus faibles et le rendement pour ces cultures élevé (par ex, dans les pays subtropicaux) doit donc être favorisé.

Il en ressort que :

- Avec l'avènement des nouvelles techniques, il convient d'envisager toutes les filières de chauffage qui se développent.
- L'isolation des bâtiments doit intégrer toutes les politiques de développement communal durable car elle représente la filière la plus rentable en Wallonie (80% du parc bâti n'est pas ou mal isolé). L'isolation offre donc le meilleur retour sur investissement. Elle permet de tendre vers une certaine forme d'autonomie énergétique.
- L'approvisionnement doit se faire au moindre coût
- Il faut éviter l'énergie fossile
- Il faut profiter des canalisations de gaz existantes
- Les autorités publiques doivent garder la maîtrise, le contrôle (objectif social, régulation...) des réseaux de chaleur.

# La table ronde

le 9 novembre 2010



## Table ronde

**Dominique Costermans** : Bienvenue à cette table ronde où nous souhaitons nous entretenir avec vous des sujets qui nous ont tenu à cœur au cours de ces deux jours, à savoir le pic du pétrole, les émissions de gaz à effet de serre et leurs incidences territoriales. Nous recevons Xavier Desgain (Charleroi), qui représente le groupe parlementaire Ecolo, Marc Bolland (Blegny) du parti socialiste, Didier Hélin, secrétaire du groupe parlementaire MR au Parlement wallon et échevin de la commune d'Ohey et Michel de Lamotte (Liège) du groupe CDH du Parlement wallon.

Monsieur de Lamotte est le président de la Commission Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et de la Mobilité du Parlement wallon et membre suppléant du comité Pic du Pétrole. Monsieur Desgain est membre de cette Commission Aménagement du Territoire et aussi membre du Comité Pic de Pétrole.

Je vais d'abord rappeler très brièvement ce dont nous avons discuté hier et aujourd'hui. Ensuite, je passerai la parole à Jacques Teller pendant quelques instants. Il vous fera part d'une motion de la CPDT qui a vu le jour suite aux résultats exposés lors de ce colloque. Puis nous procéderons à un premier tour de table et nous donnerons ensuite la parole à la salle.

Ce colloque traite du pic du pétrole, de la réduction des gaz à effet de serre et de la territorialisation à court et à long terme de cette actualité brûlante. Hier, nous avons pris connaissance des recherches de la CPDT sur la façon dont les incidences territoriales du pic du pétrole. Nous avons aussi évoqué les possibilités qu'offre le territoire d'économiser les émissions de gaz à effet de serre.

Que s'est-il dit ? Les effets du pic du pétrole vont surtout se marquer dans les communes rurales, plus vulnérables à la hausse du prix de l'énergie parce qu'elles sont les plus dépendantes au pétrole en matière de morphologie du bâti, dispersion de l'habitat et de dépendance au carburant. Ce sont aussi les habitants



*Dominique Costermans, Jacques Teller — PHOTO F. DOR*

des communes rurales ou éloignées qui font les plus longues distances pour aller travailler. Ces conséquences se feront sentir à assez court terme, entre une dizaine et une quinzaine d'années.

Mais la CPDT a aussi travaillé à moyen terme, à l'horizon 2050. Nous avons constaté qu'il y avait un gros gisement d'économie de gaz à effet de serre - notamment au niveau de la structure du bâti - et qu'il y avait des actions, des politiques à mettre en place dès maintenant pour, à long terme, essayer de rapprocher les habitants de leurs lieux de travail. Il va sans doute falloir re-densifier les villes et les noyaux d'habitat, et il y aura probablement, du fait du coût de l'énergie, des mouvements de retour en ville.

Suite à ces constats, la CPDT a élaboré une motion qui est une déclaration d'intention, de projet, de recommandations, que vous avez tous reçue hier et dont nous avons débattu en séance plénière. Vous l'avez à nouveau reçue aujourd'hui, actualisée suite à vos recommandations et demandes du débat d'hier.



Je vais d'abord poser une question de contexte à Jacques Teller : ce matin, nous avons avec nous Jean-Pascal van Ypersele qui parlait au nom du GIEC. Un participant lui a demandé pourquoi le GIEC n'intervenait pas, pourquoi le GIEC ne contrôlait pas les pays et leurs émissions de gaz à effet de serre. Pour répondre, il a utilisé une métaphore que j'ai trouvée remarquable, celle du médecin. Ce dernier peut constater la maladie, et ensuite prescrire un traitement. Mais dans le cas du scientifique, ce sont deux actions qui ne vont pas de soi ; la première n'entraîne pas nécessairement la seconde.

Or, une motion, c'est quand même une déclaration portée par l'ensemble de la CPDT, que nous transmettons aux politiques. Nous érigeons-nous donc en prescripteurs ?

**Jacques Teller :** Je ne pense pas que nous nous érigeons en prescripteurs. Sur base des travaux et des discussions qui ont eu lieu hier, on identifie un certain nombre de points de convergences entre les éléments de diagnostic qui sont posés par les scientifiques ; et de façon générale nous ne sommes pas dans la position du GIEC.

La CPDT a ceci d'original qu'elle associe assez étroitement le gouvernement, l'administration et les universités, ce qui permet d'une certaine manière de raccourcir les cycles de construction, de diffusion des connaissances entre le politique, l'administration et les chercheurs qui travaillent sur les questions qui leur sont posées.

**Dominique Costermans :** Sans être des prescripteurs, nous agissons quand même en transmettant les connaissances. Et cette motion, c'est un peu plus qu'un constat, c'est une liste de recommandations, même si ce ne sont que des recommandations de principes.

**Jacques Teller :** Nous avons repris six grandes recommandations, qui sans rentrer dans le comment faire (qui celui-ci est réellement du domaine politique), balisent les grands points de convergence entre scientifiques par rapport aux enjeux de l'horizon 2050 et 2030 pour le prix du pétrole. Ces points de convergence font l'objet d'un consensus assez large auprès des scientifiques. Donc, parler de prescription c'est peut être un peu fort mais il est vrai que du consensus

## Vers une meilleure mobilisation des ressources du territoire pour faire face aux défis énergétiques et climatiques

Motion de clôture du colloque CPDT organisé à Liège les 8 et 9 novembre 2010.

Les politiques menées ces dernières années en matière de réduction des consommations énergétiques et de maîtrise des émissions de gaz à effet de serre se sont principalement concentrées sur des mesures de nature technologiques et sectorielles, tant du point de vue de la demande que de la production d'énergie.

Ces mesures, pour indispensables qu'elles soient, font pour partie l'impasse sur des enjeux sociétaux majeurs, notamment en terme de développement territorial.

La capacité à faire face à une augmentation des prix des carburants fossiles n'est de fait pas répartie de manière uniforme sur le territoire et les différentes activités qui s'y développent. Sauf révolution technologique inattendue, certains espaces et secteurs d'activité territoriale apparaissent aujourd'hui plus fragiles que d'autres au regard de cette menace. On pense en particulier aux espaces ruraux ainsi qu'à certains espaces périurbains mal desservis par les transports en commun. Il convient dès lors d'aborder de manière plus explicite les questions de solidarité territoriale dans le cadre des politiques à mettre en place.

Par ailleurs, les avancées technologiques butent aujourd'hui sur des mutations profondes du territoire, qui se sont mises en place au début des années 1950 et qui ont encore cours aujourd'hui : éloignement des lieux de vie et de travail, érosion de la mixité des pôles urbains et secondaires, étalement urbain, dépendance de l'agriculture aux énergies fossiles etc. Si l'on veut répondre adéquatement aux défis énergétiques et climatiques, il convient dès lors de s'attaquer également à ces facteurs sous-jacents.

A l'issue du colloque consacré à ce sujet à Liège les 8 et 9 novembre 2010, et organisé dans le cadre de la Présidence belge de l'Union européenne, se dégagent les principes suivants :

1. Des politiques efficaces en matière énergétique et de réduction des gaz à effet de serre supposent de mettre en œuvre dès à présent des actions transversales sur le long

terme de manière à infléchir des tendances lourdes, en matière d'augmentation des distances parcourues, de dépendance croissante à l'automobile et d'étalement urbain.

2. La viabilité de certaines technologies, comme les réseaux de chaleur ou la production décentralisée d'énergie, est étroitement liée au mode d'organisation du territoire, en particulier à la densité et à la mixité des fonctions. Une des priorités de l'aménagement du territoire devra être de renforcer ce potentiel d'accueil tant pour les nouveaux développements que pour les espaces déjà urbanisés, en ce y compris des zones actuellement monofonctionnelles.
3. Les politiques à mettre en œuvre devraient être optimisées selon le type de milieu — grande ville, ville moyenne, espace périurbain, milieu rural e.a. — de manière à répartir la charge des enjeux énergétiques et de réduction des gaz à effet de serre de manière équitable au sein du territoire.
4. Une mobilisation de tous les acteurs et de toutes les échelles, depuis le quartier d'habitation ou la zone d'activité économique jusqu'au niveau de la planification régionale, sera indispensable si l'on veut infléchir les tendances actuelles. Les communes ont un rôle très important à jouer tant en matière de structuration du territoire communal qu'en tant que vecteur de sensibilisation des citoyens.
5. Les politiques à mettre en œuvre devront permettre une évolution des comportements rendue difficile aujourd'hui par une série de freins comme les coûts de la mobilité résidentielle ou des obstacles à la rénovation urbaine. Modifier les comportements suppose en outre de stimuler des solutions innovantes en matière d'habitat dense, d'organisation du travail et d'espaces de détente, qui répondent aux aspirations de la population en matière de qualité de vie à l'horizon 2050.
6. Les efforts à réaliser dans ce domaine sont en effet d'une nature telle qu'ils ne peuvent être engagés sans une évaluation robuste de leurs impacts potentiels sur la solidarité territoriale, les consommations énergétiques et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La recherche scientifique a un rôle essentiel à jouer à cet égard.

sur les enjeux aux recommandations, la distance est en effet assez courte.

**Dominique Costermans :** Pourrais-tu redire les lignes de force de cette motion ?

**Jacques Teller :** La première partie de cette motion est de l'ordre du constat, notamment dans le cadre des recherches de la CPDT - la recherche sur le pic du pétrole et la recherche sur les émissions de gaz à effet de serre que nous avons menées cette année et que nous avons synthétisées très rapidement. Les résultats de ces recherches peuvent être traduits en six grands principes largement confirmés par les exposés des intervenants étrangers qui ont participé au colloque.

La première chose, c'est qu'on est sur un territoire qui évolue, en termes de structure, de façon très lente. Les dynamiques auxquelles nous sommes confrontés aujourd'hui ont été mises en place dans les années 50-60, voire même avant pour certains aspects. Ceci ne doit pas inciter à l'immobilisme ; au contraire, pour espérer des effets significatifs à l'horizon 2050, il est indispensable d'agir dès à présent.

Le deuxième aspect porte sur les éléments qui peuvent en principe servir de leviers.

La mixité urbaine a été identifiée par les intervenants comme un enjeu tout à fait prioritaire. Prioritaire à la fois en termes de réduction des consommations énergétiques des déplacements et pour agir sur le bâti à travers la densité.

Le troisième point qui ressort de toutes les interventions, c'est qu'il est illusoire d'attendre des effets significatifs, même à long terme, en mobilisant juste une partie du territoire. La ville compacte, même si elle y participe, ne résoudra pas tous les problèmes, en particulier les problèmes de pic du pétrole. Il est indispensable de mettre aussi en place des politiques différenciées selon les milieux considérés. En particulier sur les milieux rural, urbain, les grandes et les petites villes où chaque type d'établissement a son rôle à jouer dans la contribution à la réduction des émissions des gaz à effet de serre et de la lutte contre le pic du pétrole.

Le quatrième point, qui est peut être plus en articulation avec ce qui va être discuté maintenant dans le

cadre de la table ronde, c'est la mobilisation de l'ensemble des acteurs à toutes les échelles. A l'échelle régionale, on voit la manière avec laquelle le travail a été fait pourra s'articuler avec le diagnostic à réaliser par rapport à la révision du SDER.

L'échelle communale est elle aussi importante, en particulier pour les communes rurales qui ont un rôle important à jouer à la fois en termes de sensibilisation et de structuration de l'espace communal.

Le cinquième point qui a été particulièrement discuté en fin de colloque, c'est la question des comportements. Les politiques spatiales technologiques ont peu de chance d'avoir des effets. En tant que scientifiques, je pense que nous pouvons l'affirmer sans rentrer dans un discours prescripteur, nous pouvons dire que le technologique ou le purement spatial ont peu de chance d'avoir des effets sur l'évolution des comportements. L'évolution des comportements nécessite des modifications qui passeront entre autres par la facilitation de la mobilité des ménages. Par ailleurs, il faut également des solutions innovantes pour retourner l'image de la densité qui est encore trop souvent associée chez les citoyens à un environnement de mauvaise qualité, alors qu'à l'horizon 2050, on peut très bien imaginer des solutions en termes d'urbanisme qui proposent des environnements denses extrêmement agréables à vivre.

Et enfin le dernier point : en vue des efforts et de leurs impacts au niveau social, il est peu probable de pouvoir mobiliser tous ces acteurs sans avoir au préalable une solide évaluation des effets, des mesures qui seront prises en termes de solidarité territoriale et en termes de réduction de l'émission des gaz à effet de serre.

**Dominique Costermans :** Messieurs, comme prévu je vais vous passer la parole à tour de rôle pendant quelques minutes pour que vous puissiez vous positionner par rapport aux thèmes, et éventuellement par rapport à la motion, depuis le niveau de pouvoir et d'intervention qui est le vôtre.

Nous avons déjà parlé de plusieurs échelles d'action : la Région, la commune. Il y aura aussi une batterie d'outils qui pourront être mobilisés pour travailler dans les sens prescrits.



Michel de Lamotte — PHOTO F. DOR

Mais d'abord est-ce que les sens prescrits, c'est-à-dire la densification, la mixité et le travail sur la mobilité, vous paraissent des enjeux pertinents ?

**Michel de Lamotte :** D'abord, je vous remercie de nous accueillir et de nous permettre d'exprimer nos points de vue et d'en débattre avec vous, cela me semble très intéressant.

Le premier élément qui m'a frappé quand j'ai reçu la motion, c'est qu'il serait peut être important d'en retracer l'historique. Nous ne sommes pas à l'an zéro des problématiques d'ordre énergétique. Il y a toute une série de démarches ont déjà eu lieu, notamment par l'une ou l'autre modification du CWATUPE. Rappelons-nous, il y a quelques années, c'était le CWATUPE, il est maintenant devenu le CWATUPE. Le mot « énergie » a été mis dans le CWATUPE ce qui permet effectivement de prendre en compte cette dimension globale lorsque l'on pose l'acte d'urbanisme en Wallonie.

Non seulement, on y a mis le mot « énergie », mais on a aussi modifié l'article premier CWATUPE. Cet élément fait que cette dimension importante que vous avez évoquée aujourd'hui dans ce colloque déjà en partie intégrée, ne fût-ce que par la transposition de la directive PEB dans le CWATUPE en question.

Je voudrais insister sur une des démarches qui me semble intéressante quand on lit la législation wallonne. C'est notamment tout ce qui concerne cette

performance énergétique des bâtiments, mais aussi la performance énergétique de l'acte d'urbanisme puisque on est dans une dimension globale d'organisation de l'espace territorial.

Ceci étant dit, je voudrais réagir à la motion telle que vous l'avez évoquée. En écoutant la présentation, j'ai eu une crainte, ou plutôt une remarque, c'est que je n'ai pas l'impression qu'on a tellement intégré la composante démographique dans la motion. Est-ce que nous travaillons avec un stock de population identique ou bien un flux de population ? Si oui, comment sera-t-il à l'échéance 2050 ? En ce qui concerne certaines notions qui ont été évoquées, c'est-à-dire tout ce qui concerne la mobilité, la densité, il est effectivement nécessaire de travailler à ces dimensions et de bien veiller à ce que les choses se passent en solidarité.

Vous parliez des communes rurales ou des communes urbaines. Je suis moi-même un urbain depuis toujours, mais j'ai quand même ce souci des personnes qui, quand on regarde les cartes, vont avoir de plus en plus de difficultés de par leur présence dans un réseau rural. Le rural souffre et les villes vont sans doute renaitre de par la modification du prix de l'énergie, du fait qu'on va recentrer un certain nombre de fonctions, fonctions où la mixité est pour nous quelque chose de fondamental. Je ne voudrais donc pas oublier ce principe de solidarité entre les personnes habitant dans les paysages ruraux et celles des paysages urbains. Alors densification, oui. Mais pas n'importe quelle densification. Faisons attention au risque de ghettoïsation, au risque de concentrations importantes. C'est aussi pour ça que dans les villes, on plaide pour qu'au-delà de la densification, il y ait des espaces verts, des espaces de respiration qui pourront permettre aux uns et aux autres d'avoir un cadre de vie adapté à leurs desiderata.

**Didier Hélin :** Merci d'avoir soulevé cette importante question du lien entre les politiques d'aménagement du territoire d'urbanisme et les politiques énergétiques, les politiques de lutte contre les changements climatiques. C'est un enjeu essentiel.

Il est important de ne pas présenter l'enjeu énergétique comme une conséquence de l'enjeu climatique. Parce qu'aujourd'hui, les deux enjeux coexistent et sont appelés à se rencontrer puisque forcément la

problématique de la disponibilité du pétrole va forcer à des évolutions qui rencontrent d'une manière ou d'une autre les objectifs de lutte contre l'influence humaine sur les changements climatiques.

L'intérêt, c'est aussi d'avoir fait le lien entre l'aménagement du territoire et le respect de la diversité de notre territoire, de ne pas avoir opposé systématiquement la ville, synonyme de développement durable d'office, et le milieu rural, les villages, synonyme de développement non durable. Je pense qu'il y a des réalités rurales et urbaines. Être un habitant, un acteur du milieu rural, ce n'est pas d'office être un acteur anti développement durable. D'où l'intérêt de mettre en place des politiques différenciées. Je pense en effet que l'on peut être rural et avoir un comportement durable, pratiquer une mobilité durable. Parfois même plus durable que certains urbains qui se déplacent au sein de leur propre ville pour aller travailler.

Vous faites part dans votre motion de l'importance de la mobilité et de son lien avec l'aménagement du territoire et avec les changements climatiques. Nous assistons quelque part aussi à une accélération de l'histoire, à une accélération de l'évolution humaine. La mobilité, c'est une évolution de l'humanité vers toujours davantage de mobilité ; il se fait que, lors de ces dernières décennies, ce phénomène s'est fortement accéléré et cela pose évidemment des questions d'ordre énergétique et d'impact sur l'environnement. Mais c'est aussi une question de type de mobilité. J'habite un village qui comptait plus d'habitants autrefois que maintenant, qui disposait d'une ligne de tram qui reliait un certain nombre de centres et qui pouvait donc faire l'objet d'une mobilité durable. Cette possibilité n'existe plus aujourd'hui puisqu'on a supprimé ces lignes. C'est un élément important.

On a aussi un mouvement balancier entre l'exode rural et l'exode urbain. Tout cela aujourd'hui doit être intégré dans les politiques que l'on mène.

Il faut aussi tenir compte du fait qu'un certain nombre de politiques ont des conséquences en termes de durabilité, de mobilité. Quand on mène une politique au niveau scolaire, sur les écoles, qu'on rationalise les établissements scolaires et qu'on diminue le nombre d'implantations, forcément, on impose à des populations importantes de devoir se déplacer davantage et

souvent pas nécessairement en lien avec le lieu d'activité professionnelle. Il faut aussi savoir que dans le domaine professionnel, on demande de plus en plus de mobilité. Que ce soit dans la vie, dans le temps ou dans l'espace.

Il y a aussi l'attachement à un lieu de vie. On achète des maisons, on ne peut pas changer éternellement de lieu de vie. Il faut aussi pouvoir tenir compte de ces éléments-là dans la politique d'aménagement du territoire.

Vous soulignez le fait que la commune est un acteur important dans la mobilisation de tous les acteurs ; je suis intimement convaincu de cela. Tous les plans internationaux, nationaux et régionaux ne pourront fonctionner que s'il y a une mobilisation de tous les acteurs. Et cette mobilisation n'est possible que si le milieu local, l'autorité communale se mobilisent un maximum.

J'en fais l'expérience en tant qu'échevin du développement durable, de l'énergie et des finances, ce qui présente certains avantages quand on a besoin de moyens pour mener les politiques. Quand on mène des politiques énergétiques, il y a des conséquences financières positives, c'est aussi important. Nous avions tablé sur une réduction de 20% des émissions de CO<sub>2</sub> et aujourd'hui, à travers un certain nombre de politiques, nous constatons que nous pourrions arriver bien au-delà. Sur une petite commune rurale de 4600 habitants, nous nous rendons compte que nous pouvons diminuer de plus de 50% les émissions de gaz au niveau communal. Mais il y a un travail à faire au niveau des populations et de leur comportement et pour cela, il faut se donner les moyens. Pour citer un exemple, je pense que toute commune doit se lancer dans un bilan carbone à un moment donné pour pouvoir traduire ça dans ses différentes politiques. C'est ce que nous allons faire, mais en approchant le plus possible la réalité communale. Pas en faisant trop d'extrapolations, mais en regardant les données essentielles de la population et en apportant des réponses à cette population. Qu'elle soit urbaine ou rurale d'ailleurs. Parce que c'est cette mobilisation qui permettra d'atteindre des objectifs.

Vous soulignez l'importance du développement d'un certain nombre de technologie du type des réseaux de chaleur. Réseaux de chaleur ne veut pas nécessai-

rement dire qu'il doit se développer en milieu urbain. Nous développons actuellement au niveau d'une commune rurale deux projets de développement de réseaux de chaleur. Il se fait que c'est possible en milieu rural d'une certaine densité. Pour cela, nous avons pris comme exemple le modèle allemand. En Allemagne, certaines communes développent ce type de réseaux de chaleur en milieu rural avec en plus un développement économique local qui est intéressant. Nous nous attardons sur cette expérience-là pour voir si elle est transposable dans nos régions.

Je voudrais donc vraiment insister sur l'importance d'associer toutes les politiques dans l'aménagement du territoire y compris dans les projets de lotissement. C'est très compliqué à cause de toute une série d'acteurs privés ; la commune a du pouvoir, mais un pouvoir qui est assez réglementé et encadré. Je rappelle quand même que les plans de secteur datent d'il y a plus de trente ans et qu'ils ont été modifiés pour un certain nombre d'aspects, mais il reste la problématique de l'espace à bâtir qui n'est pas toujours situé idéalement dans chaque commune et l'action communale n'est pas aisée en ce domaine. Il faudra bien aborder cette question un jour ou l'autre.

Par contre, en tant que propriétaire, la commune peut bien sûr développer dans ses lotissements une approche véritablement durable. Dans les éco-quartiers, nous en faisons aujourd'hui l'expérience, et sur ce point là il y a vraiment moyen de faire des progrès importants au niveau de l'aménagement et de l'urbanisme.

**Marc Bolland** : Je vais aller droit au but par rapport à la motion qui est en quelque sorte le résultat des travaux, le point d'orgue.

D'abord une première remarque : comme l'a dit Monsieur de Lamotte, nous ne sommes pas à l'année zéro de l'humanité. Depuis un an, il y a au moins un gouvernement qui travaille dans ce pays : c'est le Gouvernement wallon, qui a reçu l'assentiment et la confiance d'un Parlement qui travaille aussi, en tout cas qui essaie. Et il y a une Déclaration politique régionale. J'invite donc les participants à relire cette Déclaration de politique régionale qui, je n'en doute pas, est votre livre de chevet à toutes et à tous. Vous verrez qu'il y a déjà un certain nombre de points qui s'y trouvent et qui ont le mérite de faire partie d'une déclaration sou-

tenue par la majorité d'un Parlement et sur laquelle il y a consensus. Ce Gouvernement s'est engagé à mettre en œuvre les principes de cette déclaration sur une durée de cinq ans. Ce dernier élément est important.

Ce qui retient le plus mon attention, c'est bien entendu l'aspect territorial. C'est là que nous devons avoir les moyens d'action les plus importants en tant que politiques. Parce que le temps des politiques n'est pas nécessairement le temps des scientifiques, des changements climatiques, etc. mais c'est le temps dans lequel nous devons travailler. Je peux comprendre que dans un séminaire comme celui-ci, on n'ait pas le temps de tout dire. Mais je trouve que dans le contenu et la démarche de cette motion, il manque un certain nombre d'éléments importants pour pouvoir avoir mon adhésion, indépendamment du fait que je soutienne d'abord la Déclaration de politique régionale.

D'abord dans le domaine de l'énergie. Je pense qu'il y a un élément très important, indépendamment de l'élément territorial, c'est l'encadrement du marché. Il n'est pas concevable de continuer dans le monde dans lequel nous vivons avec des sociétés qui tirent des profits énormes dans le domaine énergétique comme nous le voyons régulièrement sur notre planète.

Le deuxième élément, c'est l'injustice sociale. L'accès à l'énergie est un élément essentiel ; on ne peut pas réfléchir à la problématique globale sans évoquer la problématique de l'accessibilité à l'énergie.

Il y a enfin la problématique du développement. Vous êtes la Conférence Permanente du Développement Territorial. Je ne trouve cependant pas un mot sur la notion de développement. Evidemment le développement économique, mais aussi tous les développements qui vont avec : culturel, etc. C'est toujours un peu le paradigme et le problème devant lequel nous nous trouvons. On veut une meilleure gestion territoriale, on veut une meilleure gestion de l'environnement. Comment conjuguer cela ? Je pense que c'est tout à fait possible. Dans la pratique, je vous le dit franchement, depuis quelques mois au Parlement les discussions sont parfois vives. Mais il y a moyen d'avancer avec des solutions à ce paradigme.

Un dernier élément, en termes de politique, c'est l'efficacité. On peut rêver de tout, on peut parler de tout,



mais à un moment donné, les moyens sont limités. Ce sont des moyens dans le temps mais ce sont aussi des moyens financiers et humains. A partir de là, il faut faire des choix ; je pense qu'il faut s'orienter essentiellement vers les choix qui vont nous amener un maximum de solutions avec le minimum d'effort et le minimum de moyens.

**Xavier Desgain :** Bonjour à tout le monde. C'est une motion que je partage très largement.

Je pense effectivement qu'il est important de ne pas trainer dans la lutte contre le réchauffement climatique. Plus on prend les devants, mieux on s'assure contre les effets négatifs du pic du pétrole. La motion, dans son point 1, insiste sur le fait qu'il faut dès aujourd'hui prendre des mesures ambitieuses en visant l'objectif qu'on doit atteindre en 2050. Ce point me semble tout à fait fondamental. On ne doit pas attendre que d'autres pays, d'autres régions s'engagent dans la lutte contre le réchauffement climatique pour aller de l'avant.

On a beaucoup parlé hier d'opacité, de densité, de mixité de fonctions. C'est très important, et il est fondamental de le prévoir, pas uniquement dans les villes, mais aussi dans les noyaux d'habitat qu'on retrouve en

milieu rural. Les résultats de l'étude qu'on a montrés hier matin sont quelque part encourageants puisque dans le secteur des zones qui étaient performantes sur le plan énergétique, on retrouve effectivement des grandes villes, mais aussi certains noyaux d'habitat en milieu rural, comme dans certaines petites villes. Je serai intéressé par la suite de cette étude pour voir ce qu'on doit apporter aux petites villes et aux autres noyaux d'habitat en zone rurale pour qu'ils améliorent leur performance énergétique.

Troisième chose : on oublie beaucoup de parler de la mixité sociale. Il est clair qu'à terme, les scénarios de la CPDT concernant les déplacements de population vont émerger. Il va y avoir une pression foncière sur les habitats dans les zones qui ont des performances énergétiques intéressantes. Un ensemble de politiques va permettre de rendre ces zones accessibles à toutes catégories sociales. Voyons aujourd'hui où sont les gens qui vivent en habitat permanent dans les campings : ils se trouvent dans des endroits vraiment mal placés en terme de mobilité ou d'accessibilité. On le vit déjà aujourd'hui. Si on n'invoque pas des politiques qui anticipent cette situation-là, cela va encore s'amplifier dans les années qui viennent. Il me paraît donc indispensable de développer des outils qui soient appropriés aux différentes zones :

aux zones urbaines, aux zones qu'on veut densifier, aux noyaux d'habitat, au milieu rural. Il est vraiment important qu'on puisse avoir des interventions publiques plus ciblées que ce que l'on fait aujourd'hui : je pense aux primes à la rénovation, aux aides que la Région wallonne pourra apporter pour le développement du réseau de chaleur. Pour donner un exemple, il me paraît évident qu'on ne va pas donner une prime pour un chauffage à pellets dans une zone dans laquelle on prévoit de développer du chauffage urbain à moyen terme ; cela n'a pas de sens. Il y a là un travail, qui est déjà engagé dans la Déclaration politique régionale, qui doit se concrétiser mais qui doit encore faire l'objet, au fur et à mesure du résultat des études qui sont menées par la CPDT, de décisions plus importantes.

**Dominique Costermans** : Voilà un premier tour de table, un premier constat de la situation et des outils déjà mis en œuvre. L'intérêt étant le débat avec le public, des micros vont circuler. Je rappelle qu'une partie importante de notre public est composée de ce que nous appelons familièrement les CATUS, les conseillers en aménagement du territoire et en urbanisme qui travaillent dans les communes. Ils ont un lien fort avec la CPDT, puisque celle-ci assure leur formation annuelle.

**Marcel Baratucci** : Je dois vous remercier pour l'organisation de ce colloque qui est très intéressant, j'ai assisté aux deux jours. Nous avons vu toutes sortes d'exposés. Il y a un certain nombre d'idées et, il me semblait en tous cas, qu'à l'issue de la présentation d'hier, il y avait deux idées qui ne se retrouvaient pas dans votre motion provisoire. J'ai essayé de faire la comparaison entre la motion provisoire qu'on a reçue hier et la motion définitive. Un mot a été supprimé au paragraphe 5 et on rajouté une phrase, c'est tout. Or, il m'a semblé qu'il est utile de pouvoir profiter de faire une interaction avec le public participant à ce colloque, et il me semblait que plusieurs intervenants avaient souligné l'intérêt d'une transversalité dans les prises de décision et dans les compétences. Je ne le retrouve pas, et il me semble que c'était un point important. J'avais aussi souligné le rôle que pouvaient jouer les pouvoirs publics dans des politiques à mener par des exemples, et on n'en trouve pas non plus dans ce texte. Je ne sais pas si ce n'est qu'un point personnel ou si d'autres partagent ce point de vue.

**Dominique Costermans** : Je ne suis pas compétente pour en juger mais je vous remercie de le signaler. Les auteurs de la motion en prendront acte.

**Michel Erpicum** : Je suis professeur de climatologie à l'Université de Liège. J'ai une question qui malheureusement ne dépend pas de votre pouvoir législatif. Nous sommes limités ici par l'imbécillité de la Belgique qui a commencé à régionaliser l'air et l'eau, alors que ce sont des fluides qui ne connaissent pas les frontières. Cela amène aussi des politiques de gestion du territoire qui sont difficiles à traiter au point de vue régional, puisqu'il y a des interfaces frontalières que ces fluides ne connaissent pas. Quant au niveau fédéral, autre chose : c'est là que les leviers doivent se trouver. Pour avoir une bonne politique régionale, il faut aussi qu'au niveau fédéral, l'impôt des personnes physiques soit changé, qu'on arrête de comptabiliser l'impôt des personnes physiques sur le lieu du domicile et qu'on répartisse cela, un tiers sur le lieu de travail, deux tiers sur le lieu de domicile. La fiscalité cadastrale devrait elle aussi être adaptée. Nous avons fait remarquer hier, à propos du retour en ville, que la pression cadastrale y est tellement élevée par rapport au milieu rural, pour des logements qui offrent souvent des caractéristiques de confort et de qualité de vie bien moindres... Là aussi il y a du travail à faire et que c'est au niveau fédéral que ce travail doit se faire.

**Dominique Costermans** : Voilà déjà des éléments de débat, il me semble que vous posez la question de l'échelle des outils. Est-ce que la Région est le bon niveau de pouvoir pour gérer des matières aussi volatiles que l'air ou que l'eau ? On peut se poser la question à d'autres niveaux de pouvoir. Il me semble aussi que vous posez la question de la solidarité fiscale, plutôt du ressort du fédéral, sur lequel vous avez sûrement un avis. Mr Bolland, vous souhaitez intervenir ?

**Marc Bolland** : Je voudrais dire quelques mots sur la régionalisation : nous n'avons pas encore de gouvernement planétaire ! Nous savons que l'air et l'eau sont des fluides qui ne connaissent pas de frontières, mais n'est-il pas paradoxal de souligner la limite imposée par celles-ci et dans un même élan, de dire que c'est au niveau communal qu'on est le plus actif ? A un moment donné, il y a quand même une dimension territoriale au sein de laquelle on doit travailler.

Au niveau de la fiscalité, en réalité, je crois que le problème que vous posez - quand vous dites qu'en ville on paye des impôts fonciers très importants, en comparaison avec la campagne - n'est pas celui du fédéral, mais de l'intercommunalité. Il s'agit donc de trouver entre les villes et la périphérie des capacités au niveau d'une gestion plus globalisée, moins parcellisée, moins isolée. Je pense que la fiscalité communale - puisque l'essentiel de l'impôt cadastral, ce sont les additionnels communaux - doit pouvoir travailler là-dessus, et arriver, peut-être pas à l'harmonisation des impôts, qui est un horizon intellectuel éventuel, mais à une politique fiscale par région, par zones qui ont un certain continuum, une certaine cohésion. Car la fiscalité, vous avez entièrement raison, est l'un des outils qui peuvent inciter, sanctionner, ou induire une politique d'aménagement du territoire. Là, les communes ont un rôle à jouer, et dans la déclaration de politique régionale - Monsieur le Ministre est intervenu là-dessus - il y a une réflexion à mener sur des schémas de structure supra-communales. C'est difficile, je pense qu'au sein des partis, il y a une réelle volonté d'aller dans ce sens-là - mais cela relève de la politique non fédérale.

**Dominique Costermans :** Voilà donc une première piste : une sorte de redistribution fiscale supra-communale, ou de péréquation supra-communale, à l'instar de certains outils d'aménagement du territoire. Monsieur Desgain, vous vouliez ajouter quelque chose.

**Xavier Desgain :** Je voulais revenir sur la transversalité. Cela me permettra d'embrancher sur la question de la fiscalité. La transversalité est fondamentale. On a parlé du milieu rural. La question du développement rural va fortement évoluer, ne fut-ce que parce que les régions rurales vont devenir productrices de biomasse, productrices d'énergie, qu'on veut restructurer le territoire rural pour densifier certains noyaux d'habitat. Cela nécessite des politiques transversales, cela me paraît tout à fait inévitable. Si demain on veut rendre les villes plus attractives que ce qu'elles sont aujourd'hui, ce n'est évidemment pas avec la politique d'un seul ministre que l'on va y parvenir.

Par rapport à l'impôt foncier, au revenu cadastral, je ne trouve pas aujourd'hui normal que le revenu cadastral d'une habitation soit beaucoup plus élevé en centre-ville qu'à la campagne. Si on veut avoir une politique qui incite les gens à revenir vivre en ville, il faudra faire

évoluer ce revenu cadastral, pour inverser la tendance. Mais si on ne donne que le signal fiscal, cela ne va rien changer, parce qu'il y a d'autres questions à traiter au niveau de la ville : il faut améliorer la qualité de l'espace public, ce qui relève de la politique de l'aménagement du territoire, mais il faut aussi jouer sur des politiques de sécurité, de développement économique ; il faut pouvoir relocaliser certaines entreprises, certaines activités économiques compatibles avec le caractère d'habitat dans les zones d'habitat. Cela demande des interventions de pratiquement tous les ministres concernés. Cela est indispensable.

Je trouve que la démarche qui a été exposée (cf. l'exposé sur l'agglomération de Besançon), à savoir travailler des plans supra-communales « Climat », qui ont clairement une transposition en termes d'aménagement du territoire, c'est effectivement le type de démarche qui permet d'apporter de la transversalité, de solliciter l'intervention de l'ensemble des responsables politiques, et de pouvoir traiter ensemble les différentes matières.

Sur la question de la régionalisation, je dirais simplement deux choses : ce qui fait clairement évoluer les choses en matière d'environnement aujourd'hui, c'est le fait que l'Union européenne prend des directives que nous devons transposer - et que nous pouvons transposer parce que la concurrence entre les différentes régions s'annule du fait que les directives s'imposent à toutes - que cela permet à la Région wallonne d'avoir un plus grand dynamisme en matière environnementale que certaines autres régions du pays, ce dont je me réjouis.

**Dominique Costermans :** Monsieur Hélin, vous voulez aussi intervenir.

**Didier Hélin :** Sans nier le problème de la fiscalité, qui est lié à la valeur des biens - le revenu cadastral n'est jamais que le reflet de la valeur des biens -, je voudrais insister sur le fait que l'habitat aujourd'hui en Wallonie est un habitat largement ancien - ce qui fait aussi l'intérêt de notre patrimoine, on a un patrimoine bâti véritablement intéressant... mais cela implique aussi que la population ait les moyens d'investir dans la modernisation de son logement, dans l'isolation, avant de développer des énergies renouvelables. Un certain nombre de primes aboutissent aujourd'hui à ce que des habi-

tants, je le constate au quotidien, s'orientent davantage vers les énergies renouvelables alors que l'isolation leur rapporterait davantage en terme d'économie d'énergie, et d'économie tout court. Il faut laisser aux habitants, avant de les pénaliser fiscalement, la capacité d'investir dans leur propre logement. On sait que le préfinancement reste un problème pour un certain nombre d'énergies. Il faut donc pouvoir tenir compte de cela dans le développement politique et plutôt avoir d'abord une politique de soutien, d'incitation à la modernisation de l'habitat en Wallonie, avec la préservation bien sûr de sa qualité et de son patrimoine.

Sur l'air et l'eau, on pourrait élargir la question au niveau international puisque l'eau ne connaît pas non plus de frontières nationales. Si, dans le domaine de l'air, dans certains cas il faut avoir une politique de proximité, dans un certain nombre de situations - comme les pics de pollution où on a eu à gérer nombre de politiques divergentes - il faudra un fédéralisme de coopération. Il se développe, mais il est clair que l'on ne peut pas s'arrêter aux frontières pour gérer cette problématique des pics de pollution. Dans le domaine de l'eau, je pense que les régions - et la Région wallonne en particulier - ont su développer l'impulsion de l'Europe qui joue un rôle majeur en termes d'environnement et de mobilisation des Etats. On a su développer une politique qui parvienne à une gestion durable de l'eau, et les aspects internationaux ou transrégionaux sont gérés au travers de l'organisation qu'impose la directive-cadre sur l'eau, en gestion par bassins versants. Je pense donc que les politiques se mettent réellement en place dans le respect des réalités institutionnelles, qu'elles soient en Belgique ou ailleurs.

**Michel de Lamotte** : On doit effectivement se tourner vers l'Europe, puisqu'il n'y a pas de frontière pour ces éléments-là. Mais je voudrais insister sur un élément, notamment en ce qui concerne les communes. On a réussi à faire des plans urbains de mobilité, qui sont des plans intercommunaux. Cela démontre qu'il y a moyen de faire des choses malgré notre paysage institutionnel relativement éclaté, et notre autonomie communale. Il faudra peut-être à un moment donné s'interroger sur ce qu'on peut faire ensemble, et pas seulement sur notre pré carré.

Je voulais insister sur cette notion-là et sur la notion de transversalité. Dans le premier paragraphe de la mo-

tion, vous évoquez le mot « transversal à long terme ». Je voudrais bien que cette notion de long terme ne fasse pas dire qu'à court terme, il n'y a pas de choses à faire. Il faut aussi qu'à court terme on se retrouve les manches très vite. On a évoqué toutes les nécessités d'isolation des maisons, des bâtiments collectifs - que ce soient les écoles et les administrations, ou d'autres -, il faut soutenir ces actions par les politiques que l'on a choisi de mettre en place en terme de primes, d'aide aux individus qui ne peuvent pas réinvestir - des mesures ont été prises par la Région wallonne déjà il y a quelques années pour ce faire. Il ne faut pas attendre demain, il faut effectivement commencer dès aujourd'hui à se retrousser les manches, encore plus dans ces politiques.

Dernier élément sur lequel je voulais insister - on n'en a pas parlé encore - c'est l'aspect prospectif du SDER. Il faut effectivement l'améliorer et l'évaluer. Il y a un certain nombre de choses à revoir, mais je pense que cela reste quand-même l'outil important de prospective à long terme.

**Patrice Collignon (association internationale « Ruralité, environnement et développement »)** : Je voulais enchaîner sur les interventions précédentes en me rattachant au premier principe évoqué dans le projet de texte, qui fait référence à des actions transversales pour infléchir les tendances lourdes sur certains domaines - qui sont d'ailleurs particulièrement négatifs pour les zones rurales -, et je pense qu'il y a d'autres tendances lourdes qui mériteraient d'être soulignées. Je voudrais que dans ce paragraphe, on n'oublie pas d'ajouter qu'il s'agit aussi de mieux valoriser les potentiels qui sont actuellement sous-développés. Il n'y a pas seulement une action défensive, il y a une action offensive qu'il faut aussi souligner - en recherche, en développement et en innovation - qu'elle soit sociale, technologique ou économique. Toujours dans ce même paragraphe, on parle d'action transversale. Ce n'est même pas d'action transversale dont il faut parler, mais bien de stratégies territoriales, qui par nature vont être transversales ; mais au-delà d'actions qui mobilisent différents ministères, il s'agit, pour bien répondre au changement climatique, pour bien valoriser le potentiel, que les territoires ruraux, urbains et intermédiaires se mobilisent à travers leurs stratégies de développement. On parle évidemment ici d'intercommunalité, mais les outils existent déjà et méritent

sans doute d'être développés. Je pense que cette notion de stratégie territoriale, à des échelles de territoire pertinentes - et là c'est un vrai débat -, est un élément qui manque dans le texte. Je terminerai en me réjouissant que nos interlocuteurs parlementaires aient souligné l'importance des contributions à la fois des villes et des campagnes dans la lutte contre le changement climatique.

**Alain Delchef (échevin l'aménagement du territoire de la commune de Soumagne) :** On parle de beaucoup de choses au niveau de l'aménagement et de la mobilité, mais j'en reviens à un cheval de bataille qui a déjà été évoqué : les plans du secteur. Dès On a parlé du SDER, du plan urbain de mobilité, des plans air-climat, du plan intercommunal de mobilité, etc. - tous sont des nouveaux plans - mais tant que le plan du secteur n'empêche pas ces bandes d'aménagement et de construction le long des voiries, on ne pourra rien faire, et quand on veut modifier un plan de secteur, ce n'est pas très compliqué. Or, réviser les plans de secteur, c'est s'attaquer à un mammoth, à quelque chose dont on ne maîtrise pas encore les répercussions avec des enjeux financiers, où des personnes qui ont des terrains à bâtir vont se retrouver dans des zones agricoles et inversement. Est-ce pensable, raisonnable ? Est-ce qu'à un moment donné, il est possible de mettre cela en place ? Je crois qu'on pourra inventer tout ce qu'on veut comme schéma de modification de mobilité, si on ne parvient pas à jouer sur le plan de secteur, on ne pourra jamais rien faire ; on pourra faire des colloques tant qu'on veut, je crois qu'on reviendra chaque fois à la case départ.

**Dominique Costermans :** Voilà une grosse question en effet. Les plans de secteurs, on en parle depuis des années. Ils ont été conçus à l'époque du tout à l'automobile. Beaucoup critiquent leur obsolescence. Le Ministre a redit ce matin qu'il n'était pas question de les réviser globalement, mais de les modifier au cas par cas.

**Didier Hélin :** Il est important aussi de souligner que dans la logique de densification de l'habitat, notamment en milieu rural, on doit aussi tenir compte aussi de l'avis du fonctionnaire délégué. Dans le cadre d'un éco-quartier où on avait une bande de cinquante mètres d'habitat, nous avons eu l'occasion de développer une logique de densification. Or, à l'aménage-



ment du territoire, on nous disait qu'on devait rester dans l'alignement de l'habitat, dans les cinquante mètres prévus et ne pas déborder sur la zone agricole. Nous sommes pourtant parvenus, à force de travail, de conviction, d'argumentation, et surtout de présentation de projet, à dépasser ce cap-là, et à faire prévaloir la logique de densification, parce qu'il y avait derrière toute une logique d'éco-quartier et de développement durable. Cette logique a été entendue et acceptée. L'évolution doit se faire par rapport à un certain nombre

de principes appliqués en matière d'aménagement du territoire, y compris dans les avis qui sont rendus, et qui aiguillent les communes dans la décision qu'elles doivent prendre, Je reçois souvent des remarques disant, par exemple, que la création de maisons où il y a deux ou trois logements n'est pas acceptable en milieu rural. Je pense qu'il faudra dépasser ce type de remarques, parce que le besoin en logement aujourd'hui s'oriente davantage vers des logements plus réduits, des partages de bâtiments avec un logement au rez-de-chaussée qui permette un accès intergénérationnel : des habitants qui ne peuvent pas monter des escaliers peuvent loger au rez-de-chaussée, tandis qu'un jeune couple pourra par contre loger à l'étage. Il y a donc vraiment une réflexion à pousser sur la façon de concevoir l'aménagement en milieu rural.

Par ailleurs, sur les plans de secteur, il est clair que la commune peut jouer un rôle. Je vais vous donner un exemple. Nous constatons que comme propriétaire, nous avons beaucoup de terrains à bâtir. Certains sont aujourd'hui des bois, d'autres sont situés en milieu plus aggloméré. On voudrait bien pouvoir jongler un peu avec cette capacité de bâtir, qui est aujourd'hui arrêtée sur un plan, mais qui globalement devrait pouvoir bouger de manière à se rapprocher, par exemple, du centre du village et éviter de déboiser une zone qui est aujourd'hui à bâtir, mais qui dans les faits est à bois. Ce travail-là peut se faire via un plan communal, qui prend beaucoup de temps et nécessite beaucoup d'investissement ; il n'est donc pas facile de se lancer dans cette opération. Il faut pouvoir laisser à l'autorité communale, qui est responsable, un certain pouvoir d'action sur le plan de secteur. Au-delà de cela, il faudra nécessairement avoir une approche sur le logement avec toutes les questions que cela pose de moins-value et de plus-value. C'est toujours ce qui a empêché cette évolution ; il faut pouvoir affronter ces questions-là, trouver des solutions pour y répondre et faire en sorte de faire évoluer ces plans de secteur qui, dans les années quatre-vingts, n'ont pas tout intégré.

**Marc Bolland** : Sur la question de Monsieur Delchef, au niveau du plan de secteur, tu le sais bien Alain, on est quand-même joliment coincés. A partir du moment où on a des propriétaires de terrains en zone à bâtir, bien malin et bien fort celui qui va aller leur dire à un moment donné (NDLR : que leur terrain subit une moins-value), même si on peut imposer des

conditions... le droit de propriété existe encore dans notre droit et c'est tant mieux. Maintenant, il y a quand même une piste à étudier. Quand on a procédé au remembrement rural, il y a quelques dizaines d'années, on a bien dû à un moment donné rassembler des terrains et faire des échanges. Je crois qu'au niveau de la Région wallonne, la piste que l'on devrait étudier, c'est celle d'un fonds de remembrement qui devrait permettre de désaffecter des zones à bâtir, mais d'indemniser les propriétaires, car tel est bien là le problème. Très concrètement, pour donner des chiffres, je suis bourgmestre d'une commune de treize mille habitants à la périphérie de Liège, à l'entrée du beau pays de Herve. Nous avons encore 2 400 000 m<sup>2</sup> en zone à bâtir au plan de secteur actuel, ce qui représente un potentiel d'augmentation de la population actuelle de 150%. Pour un mandataire communal, avec les outils que nous avons, il est impossible (NDLR : d'exproprier) – et d'ailleurs, je ne défendrai jamais une atteinte au droit de propriété faisant en sorte qu'on « exproprie » les gens d'un patrimoine dont ils ont hérité. Mais je crois qu'il y a une piste réelle : trouver un outil pour financer ce remembrement global dans le sens de la redensification, avec toutes les nuances nécessaires.

Je souhaiterais revenir sur ce que Monsieur Collignon a dit : qu'il ne faut pas uniquement se mettre en situation défensive, mais en situation offensive. Cela m'a beaucoup touché. Je pense que c'est quelque chose de très important dans des débats comme celui que nous avons aujourd'hui, et que nous avons finalement tous les jours, puisqu'on nous interpelle sans arrêt - dans la rue, à la télé, etc. Il faudrait arrêter cette entreprise de culpabilisation massive des populations, où finalement c'est la catastrophe parce que la mer va monter de huit mètres et que d'ici quelques années on sera tous noyés... On rigole tellement c'est gros - parce qu'on dit que c'est la vérité, mais c'est une vérité parmi d'autres hypothèses scientifiques. Si on continue à délivrer un message aussi pessimiste, particulièrement vis-à-vis des jeunes, ils n'ont plus qu'une chose à faire, c'est se jeter dans la Meuse. Il faut rester réaliste et les pieds sur terre, mais effectivement avoir un message raisonnable, tout en étant offensif comme vous le disiez. Je traduis cette notion d'« offensif » (peut-être que je trahis un petit peu votre idée, mais je me raccroche à ce terme) par : il faut avoir un langage optimiste. Je pense que dans cette crise, comme dans toutes celles que nous avons traversées,

et que d'autres ont traversées avant nous, il y a des opportunités qui sont réelles. Il faut surtout insister sur les opportunités qui se présentent de changer les habitudes de vivre dont on a parlé tout à l'heure, plutôt que systématiquement taper sur la culpabilité, et dire qu'il n'y a rien à faire.

**Dominique Costermans :** C'est tout le travail de la sensibilisation, qu'aborde aussi la motion : sensibiliser sans culpabiliser. Monsieur de Lamotte, vous vouliez aussi prendre la parole.

**Michel de Lamotte :** Il faut sensibiliser et inciter les choses, parce que si on essaye d'une manière directive d'imposer, cela va coïncider et l'on obtiendra peut-être moins que ce que l'on voulait. Pour revenir sur le plan de secteur, c'est vrai que quand on regarde les outils de l'aménagement du territoire, c'est relativement peu flexible ; ils sont solidement installés. Mais je voudrais revenir sur un outil utile parce que la société évolue. Rappelons un chiffre : à Liège, un ménage sur deux est un ménage d'une personne (seule ou avec des enfants). Cela est l'évolution de la société. Je voudrais revenir sur un outil qui a été mis en place il n'y a pas tellement longtemps, relativement intéressant notamment pour flexibiliser un peu, c'est le périmètre de remembrement urbain. On l'a utilisé dans divers lieux. Je trouve que c'est un outil intéressant car on définit un certain nombre de choses : il y a l'enquête publique, et puis on formalise sur l'espace territorial x un certain nombre de modifications. Cela me semble être intéressant comme évolution dans les outils de gestion du sol et de l'aménagement du territoire. Il faudrait peut-être réfléchir sans tarder à d'autres formules qui permettraient effectivement de faire évoluer les choses pour éviter d'en arriver à des maisons en ribambelle le long des voiries.

**Xavier Desgain :** A l'intérieur du plan de secteur, on peut développer d'autres outils qui permettent de mener des politiques pour concentrer l'habitat sur les noyaux d'habitat et pour assurer dans ces noyaux d'habitat une meilleure mixité de fonctions. On peut penser à des aides à la rénovation, qui sont plus importantes dans les zones d'habitat, et à l'isolation. On n'est pas totalement figés dans le cadre du plan de secteur : les schémas de structure communaux peuvent aussi préciser le choix de ce qu'on va effectivement, concrètement, valoriser dans ce qui est inscrit

au plan de secteur. Ne jetons pas non plus le bébé avec l'eau du bain ; les plans de secteur, je le vois sur Charleroi - l'une des premières villes qui l'a adopté, en 79 - nous permettent aujourd'hui de revaloriser d'anciennes zones d'activité économique, de les consacrer à nouveau à des activités économiques, à des endroits dont la localisation était intéressante en 1970, et qu'on trouve à nouveau intéressante aujourd'hui : proximité de la voie d'eau, proximité du chemin de fer, dans le sillon industriel, et pas trop loin des noyaux d'habitat. S'il n'y avait pas eu ce plan de secteur, je ne suis pas sûr que ces zones-là seraient encore disponibles pour y ramener de l'activité économique. La protection de la zone agricole me paraît vraiment indispensable - c'est la même chose aujourd'hui, si on veut urbaniser en zone agricole, on doit compenser par ailleurs. On a là vraiment des outils de souplesse sur lesquels on peut jouer, mais le plan de secteur garantit quand même la protection de certains territoires - ce qui me paraît indispensable, d'autant qu'on sait qu'à moyen terme, nous aurons besoin de l'espace agricole et de l'espace forestier dans leur totalité, parce que l'agriculture et la forêt vont rendre plus de services à la collectivité que ce qu'ils ne rendent aujourd'hui. Ces espaces vont retrouver de la valeur. S'il fallait parfois attendre pour compenser, j'attendrais un peu pour faire la compensation, mais on ne peut aussi indemniser les moins-values que si d'un autre côté on a une taxation sur les plus-values liées à des modifications du plan de secteur.

Dernier point sur les stratégies de territoire. Au niveau de la Région wallonne, le plan Marshall 2.Vert apporte des éléments clairs qui peuvent jouer sur le territoire. Je pense principalement à la réhabilitation des friches industrielles et aux choix qui ont été faits dans ce cadre-là - qui vont clairement avoir un impact sur le territoire, de même que le choix de la localisation des zones d'activité économique. Mais c'est effectivement important qu'il y ait des stratégies de territoire qui soient menées dans ce sens-là, et des stratégies transversales. En matière énergétique, je pense que la plus importante qui est en train de se mettre en place, c'est l'alliance emploi-environnement, qui vise à réunir tous les acteurs concernés par l'isolation du logement pour développer une isolation des habitations beaucoup plus importante qu'aujourd'hui. C'est donc vraiment une politique transversale, qui doit avoir un impact sur la consommation d'énergie au niveau de la région wallonne.

**Dominique Costermans** : Merci Monsieur Desgain, d'avoir ouvert le débat en abordant l'avenir de la zone agricole et l'intérêt de la forêt dans les problématiques qui nous occupent. On a aussi touché à la localisation des zones économiques. On ne finira pas le débat aujourd'hui, je pense qu'on ne le finira pas cette année non plus. Vous avez tous lancé des pistes de travail et de réflexion fort intéressantes : j'ai relevé des réflexions sur les échelles des outils à mettre en œuvre, certains étant un peu rigides, d'autres méritant sans doute d'être développés, peut-être plus souples au niveau communal, comme le remembrement urbain. On a aussi beaucoup parlé de supra-communalité, d'outils fiscaux et, dans ce cadre-là, de solidarité territoriale et de péréquation supra-communale. On a parlé

de transversalité, de motivation - ou du fait de positiver les démarches - de la sensibilisation qui ne devait pas être culpabilisatrice, mais qui devait plutôt mettre le doigt sur le potentiel, notamment des communes rurales. Tout cela aussi constitue un pan de réflexion qui s'ouvre à nous, on l'a déjà abordé en matière d'agriculture et de tourisme dans les incidences du pic du pétrole et des économies des émissions des gaz à effet de serre. Voilà donc beaucoup de pistes de travail. Je vous remercie d'être restés aussi nombreux après deux longues journées de colloque. Je vous propose d'en rester là et de nous donner rendez-vous l'année prochaine, pour les résultats du thème 2 sur la réduction des émissions des gaz à effet de serre et le territoire, et pour le prochain colloque de la CPDT.



Territoire(s) wallon(s) nourrit une double ambition :

- diffuser la recherche wallonne en développement territorial par une communication de qualité scientifique,
- fournir une tribune aux acteurs du développement territorial et du développement régional.

**Territoire(s) wallon(s) a pour ambition d'ouvrir un débat scientifique et documenté, et d'alimenter un espace public de réflexion sur le développement territorial wallon.**

Les articles seront de trois types : communications scientifiques, articles (ou notes) d'information, débats et propositions d'action. Ils sont soumis à un comité de lecture.

Les consignes aux auteurs sont téléchargeables sur le site <http://cpdt.wallonie.be> (dans le menu « publications »).  
Les manuscrits peuvent être adressés au secrétariat de rédaction : [dominique.costermans@uclouvain.be](mailto:dominique.costermans@uclouvain.be)