Association sans but lucratif
Fédération des associations d'environnement

Avis de la fédération Inter-Environnement Wallonie sur le schéma de développement de l'espace régional (SDER)

(Avis issu du Conseil associatif du 18 janvier 1999)

(mars 1999)

➤ Boulevard du Nord, 6 - 5000 Namur
Tél. : 081/25.52.80 - Fax : 081/22.63.09 - E-Mail : iew@skynet.be
➤ Rue de la Révolution, 7 - 1000 Bruxelles
Tél. : 02/219.89.46 - Fax : 02/219.91.68 - E-Mail : iew.bxl@skynet.be
http://www.iewonline.be

TABLE DES MATIERES

Avis de la fédération Inter-Environnement Wallonie sur le schéma de développement de l'espace régional (SDER)

(mars 1999)

I. Préliminaires 3
I.1 A propos de l'information de la population 3
I.2 A propos du suivi qui sera donné au SDER 3

II. Commentaire général 4
II.1. Analyse de la situation et tendances pour l'avenir 4
II.2. Le projet de développement spatial 5
II.3 La mise en œuvre du projet 6
En conclusion... 7

III. Des propositions d'IEW... 8
III.1. Préciser davantage la notion de structure 8
III.2. Définir plus concrètement les grandes structures et infrastructures de niveau régional 9
III.3. Entreprendre des réformes fiscales pour donner une base économique à la cohésion territoriale . 11

I. Préliminaires

I.1 A propos de l'information de la population

Inter-Environnement regrette la relative confidentialité dans laquelle s'est déroulée la procédure d'information publique prescrite par l'article 14 du CWATUP.
Les documents de cette importance méritent au moins à notre sens:
- une publication toutes-boîtes préalable à la procédure - une communication télévisée (occasion de faire un peu de sensibilisation aux enjeux de l'aménagement...) - une organisation pensée suffisamment à l'avance pour que tous les milieux intéressés puissent assister aux réunions d'information.
Outre ces moyens, nous voulons rappeler que les CCAT, rouage entre le citoyen et le politique en matière d'aménagement, ont pour rôle la transmission de l'information dans les deux sens; elles auraient pu, dans le cas qui nous occupe, prendre en charge la diffusion du SDER dans les milieux que représentent les membres. Ce ne fut pas le cas (par exemple, les membres de la CCAT de Namur n'étaient pas au courant de la tenue de la réunion d'information dans leur ville...!), et c'est dommage: pourquoi l'autorité politique oublie-t-elle si souvent que les commissions d'avis, dans leur rôle de relais, peuvent leur rendre service autant qu'aux citoyens?

I.2 A propos du suivi qui sera donné au SDER

Le SDER a valeur d'engagement politique. Avec le PEDD notamment, il doit devenir l'un des grands documents fondateurs de la politique régionale. Les auteurs de projet agréés par la Région devraient s'engager à les respecter; et les CCAT, dans les avis qu'elles remettent, à les faire respecter. Inter-Environnement préconise que la mise en oeuvre du SDER fasse l'objet d'un rapport annuel. Celui-ci pourrait être confié à une agence de l'urbanisme (cellule constituée à cet effet au sein de la DGATLP ou de la conférence permanente du développement territorial?).
Ce suivi est fondamental. Certaines études d'aménagement qui sortent actuellement (l'étude pour le désenclavement et le PDZI du Brabant de l'Ouest) n'intègrent pas tous les principes défendus par le SDER. Par exemple, le projet de PDZI propose encore une zone d'habitat en ruban... il faudra beaucoup de vigilance pour éviter des incohérences de ce genre.
Par ailleurs, nous souhaitons voir les principes du SDER sortir leurs effets sur le plan réglementaire, par le biais des révisions globales de plans de secteur.

II. Commentaire général

Il faut structurer l'espace wallon, car l'absence de structure entraîne des problèmes de gaspillage, de dévalorisation de l'espace, de coûts énergétiques, d'exclusion économique et sociale.
Cette proposition nous est connue; nous la défendons depuis de nombreuses années. Nous ne sommes pas les seuls: ces principes apparaissaient déjà clairement dans le PRAT. Mais, avec l'approbation par le Gouvernement de ce projet de SDER, ils font désormais leur entrée dans la sphère politique; c'est un pas qui n'avait jamais été franchi. Les partis de la majorité (et les autres aussi, nous l'espérons), y adhèrent désormais. Ils ont raison.
Parce que le SDER témoigne de la volonté du politique de développer désormais le territoire de manière structurante, parce que les notions (parentes entre elles) de patrimoine, de développement durable et de cohésion sociale sont les piliers de la philosophie qui veut l'animer, nous voulons saluer la décision de Gouvernement de faire de ce document le fil conducteur de la politique wallonne d'aménagement du territoire.
Cela dit... rien n'est parfait! Ce qui suit constitue une critique que nous espérons constructive. Elle suit les grandes parties du document. Elle se fonde sur trois grands critères, au crible desquels nous avons voulu passer l'ensemble du SDER: la protection et la reconstruction d'un cadre de vie de qualité; le bien-être de la population, qui passe par la santé économique et sociale de la Région, mais aussi par un environnement sain et agréable; et enfin, l'économie de l'énergie, parce que le coût actuellement très bas de celle-ci n'est pas garanti dans l'avenir, et parce que le gaspillage d'énergie a des conséquences très lourdes sur l'environnement.

II.1. Analyse de la situation et tendances pour l'avenir

Cette volumineuse première partie nous offre une photographie de la Région, très bien documentée, fondée sur d'abondantes statistiques, assorties d'analyses pertinentes.
On regrettera toutefois que la cartographie se borne à présenter des faits, sans le traitement parfois nécessaire pour rendre ces outils utilisables dans la prise de décision.
On évoquera pour comparaison le 'Plan de développement du sud-est' réalisé en 1963 par le groupe l'Équerre pour le compte de l'administration nationale de l'aménagement du territoire. Ce plan présentait, par exemple, le 'découpage' du territoire en zone de polarité; la carte ainsi constituée, résultat d'une analyse conduite village par village, permettait de cerner les pôles et leur hiérarchie, outil indispensable à une politique de localisation des activités et des services. Autre exemple, une cartographie globale du relief cernait les zones où celui-ci se traduit par des pentes fortes (15% et plus), outil pertinent dans la définition de l'accessibilité des différents points du territoire, comme dans l'approche de leur intérêt touristique. De tels outils, cartographie d'une analyse de la situation et non de données brutes, avaient un caractère plus opératoire que ceux qui nous sont présentés dans le SDER.
Le SDER quant à lui se borne à des constats, certes pertinents mais toujours généraux. Les analyses concrètes (carences en services dans les différents pôles, maillons manquants dans le réseau des transports, carences en infrastructure, en vitesse, en cadence dans le réseau ferré...) sont absentes. Conséquence logique, l'analyse AFOM qui termine cette première partie constitue un inventaire d'idées elles aussi générales, capables certes d'amener par déduction les principes d'une gestion correcte du territoire, mais n'offrant pas d'outils pratiques pour la prise de décisions cohérentes entre elles qui viendraient concrétiser ces principes sur l'ensemble du territoire régional.

Enfin, on regrettera que certaines cartes (par exemple 62 b et c) présentent tout à la fois des éléments de la situation actuelle, et d'autres qui sont de l'ordre du projet. Ce type de présentation est de nature à induire la confusion.

II.2. Le projet de développement spatial

En tête de cette partie figurent 8 objectifs majeurs. Sur le plan logique, ces 8 objectifs, qui sont présentés côte à côte comme équivalents, n'ont pas tous le même statut et se recoupent parfois: par exemple, 'Répondre aux besoins primordiaux' est un objectif qui recoupe ceux énoncés en matière de création de richesse, ou d'accessibilité et de mobilité. Par ailleurs, la mise en place de collaborations transversales et la sensibilisation des acteurs sont de l'ordre du moyen, au contraire des autres objectifs énoncés qui sont de l'ordre du but.
Ce défaut d'articulation logique traduit la difficulté qu'ont eu les auteurs à dégager des priorités dans les critères à mettre en oeuvre pour les choix d'aménagement. Cette difficulté se lit en filigrane, notamment dans le texte relatif au premier objectif (Structurer le territoire wallon). Si la notion de structure est bien définie, si les conséquences d'une non-structuration sont correctement cernées, il n'est jamais dit clairement autour de quoi il faut structurer le territoire. On relèvera en particulier que la nécessité de mettre un terme à la croissance en surface des zones constructibles n'est jamais dite; nous l'aurions souhaité.
De même, le rôle moteur des villes n'est plus affirmé avec force comme il l'était dans le PRAT. Or, la Région se doit d'éviter les pratiques de concurrence entre communes, pratiques qui sont de nature à induire la désurbanisation; elle se doit aussi de veiller à développer la capacité d'autodétermination de ses zones frontalières, qui ont tendance à se faire 'aspirer' par les grands pôles extérieurs (Lille, Cologne-Aix-Maastricht, Luxembourg). Pour ces deux raisons, Inter-Environnement souhaite voir inscrire dans le SDER le principe des communautés urbaines à structure démocratique, seul moyen de doter la Région de pôles capables de faire poids au niveau européen.
Faute donc d'une définition claire de telles priorités, le projet de structure spatial reste, comme l'état des lieux, peu opérationnel. On voit mal ce que des considérations telles Huy pourrait miser sur des infrastructures d'accueil pour les touristes de passage ou Mons pourrait amplifier son statut de point d'ancrage sur le plan culturel apportent concrètement - on pourrait d'ailleurs, sans mal, inverser les deux propositions.
Le projet de structure ne présente pas de propositions concrètes en matière de réseau écologique, de réseau des transports à développer, ou encore d'implantation d'activités ou de commerces de niveau régional..., propositions qu'on était en droit d'attendre d'un document dont la fonction est de définir les politiques à mener au niveau régional.
En ce qui concerne le document cartographique de synthèse, nous regrettons une fois de plus que celui-ci ne permette pas de faire la distinction entre les éléments existants et ceux relevant du projet.

A propos du concept d'eurocorridor, nous nous interrogeons: que s'agit-il de développer, avec quels effets attendus? Comment l'autorité régionale voit-elle l'interface entre les axes de communication de niveau suprarégional, et le territoire que traversent ces axes?
Inter-Environnement Wallonie défend l'idée que les principes définis par ailleurs dans le SDER, et notamment le renforcement de la centralité (p. 125), doivent être d'application stricte le long de ces axes, comme partout ailleurs; pas question donc de faire d'un eurocorridor le prétexte à un développement en continu de petites zones d'activités ou de lotissements dépourvus d'ancrage local, et dépendant exclusivement du transport routier... c'est le long de l'eurocorridor nord-sud que ce danger nous semble le plus menaçant. Le

développement d'activités économiques sera donc, dans les eurocorridors, concentré dans des points d'ancrage et d'appui, et le critère d'utilisation parcimonieuse du sol y sera appliqué avec une rigueur particulière.
En tout état de cause, le SDER manque d'une réflexion sur la façon dont les eurocorridors peuvent irriguer un territoire, et à quelle fin (définir d'abord ce qu'on veut développer dans les régions traversées, examiner ensuite comment un eurocorridor peut jouer en faveur des objectifs que l'on s'est fixé). Des compléments devraient être introduits à cet égard dans la version finale.

II.3 La mise en œuvre du projet

On ne peut que se réjouir des principes énoncés, dont la pertinence découle des analyses faites en première partie.
Mais ici encore, l'absence de hiérarchie se fait sentir, dans la juxtaposition d'objectifs entre lesquels l'articulation logique n'apparaît le plus souvent pas.
De plus les propositions concrètes sont peu nombreuses, et ne découlent pas d'une démarche systématique. Ainsi par exemple, les propositions figurant à la p. 175 en matière de rail, sont 4 projets préexistants au SDER; il n'y a pas de projet global d'assurer la desserte des pôles, grands et petits, dont l'inventaire sur le territoire n'est d'ailleurs pas fait. Il y a pourtant des carences en la matière: que l'on songe à Bastogne, seul pôle de ce niveau, sur le territoire belge, à n'être pas desservi par le rail depuis la suppression de la ligne 163, imparfaitement remplacée par un service de bus.
Les propositions concrètes sont parfois contradictoires par rapport aux objectifs énoncés par ailleurs. Par exemple, ajouter une troisième bande à l'autoroute de Wallonie n'est pas une mesure propre à réduire la croissance du trafic routier, objectif figurant pourtant à la page suivante! La même remarque peut être faite en ce qui concerne la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays, l'achèvement de la RN25 Nivelles/Hamme-Mille et le dédoublement de la RN5 au sud de Charleroi (est-ce cela qui est visé par les mots 'améliorer la N5 entre Charleroi et la frontière française')? Ces projets sont, de surcroît, de nature à favoriser l'exode urbain et l'étalement de l'habitat, ce qui est contraire à l'objectif 1.4.
Le SDER veut 'promouvoir et organiser' la production de sapins de Noël. Notre fédération suhaite attirer l'attention du Gouvernement sur l'importante dégradation des sols, en quantité et qualité, que provoque cette culture. En pratique forestière, les gestionnaires basent de plus en plus couramment leurs choix d'espèces sur le fichier écologique des essences, afin de faire coïncider les espèces plantées et les stations qui leur conviennent. La culture des sapins de Noël devrait à tout le moins respecter cette contrainte; parallèlement,, un politique progressive de réduction de son emprise devrait être menée.
Enfin, les mesures concrètes qui sont proposées sont souvent noyées dans un texte théorique et général. Figurent ainsi, au même niveau dans la structure du texte, des principes précis tels ceux à mettre en oeuvre lors de l'implantation des lignes à haute tension (p. 153), et deux pages plus loin des considérations tout à fait générales (...on veillera à ne pas déforcer la dynamique urbaine... en n'aménageant des parcs d'affaires que dans les sous-régions où le besoin s'en fait sentir) - et le texte ne nous dit pas quelles sont ces sous-régions (p. 156). De telles généralités sont superflues: il s'agit là de principes sur lesquelles tout le monde s'accorde fatalement, mais qui n'ont aucun impact potentiel sur la décision. Le texte est gonflé de truismes de ce genre, qui en entravent l'efficacité.

En conclusion...

Le SDER, par les diagnostics qu'il pose, par les principes d'aménagement qu'il propose, constitue un remarquable document d'aménagement à caractère général. Qui connaît peu ou mal le territoire wallon, y trouvera une vision très large de la matière, ainsi qu'une initiation aux méthodes et raisonnements de l'aménagement du territoire.
Mais, faute d'une hiérarchie entre les objectifs, faute surtout d'un concept central organisateur, le SDER apparaît un peu comme un ensemble d'éléments éparpillés, qui ne porte pas une vision organique de l'aménagement du territoire wallon.
On s'interroge aussi sur le caractère opératoire du SDER. Comment espère-t-on que les autorités et administrations de différents niveaux vont utiliser ce document? Celui-ci n'a pas été vraiment pensé en fonction de cette nécessité. Il est donc à craindre que, si l'on n'y prend garde, nombre d'exemplaires ne s'en aillent finir au fond d'un tiroir, et ce d'autant plus que les principes prônés vont à l'encontre des logiques induites par l'évolution actuelle, économique et sociale.
En effet, tant que le zoning implanté dans la commune X... profitera à celle-ci bien davantage qu'à ses voisines, toute tentative de structurer les implantations d'activités se heurtera à l'opposition des autorités locales. Tant que des particuliers pourront faire fortune en 'faisant passer' leur terrain en zone rouge, le renforcement de la centralité restera lettre morte. Et l'on pourrait citer bien d'autres exemples de ce type...
L'aménagement du territoire ne peut contenir à lui seul les pressions considérables induites par ailleurs dans le fonctionnement social. Cela aussi aurait pu être dit. Mais cela excuse aussi certaines faiblesses du document...

III. Des propositions d'IEW...

III.1. Préciser davantage la notion de structure

Deux critères, d'ailleurs liés entre eux, doivent à notre sens servir de base à la définition de la structure territoriale.

a. Le premier est la vie sociale. Tout un chacun dépend, pour son travail, pour son approvisionnement, pour l'hôpital ou l'école des enfants, d'un centre ou d'une ville proche. Des collectivités peuvent être ainsi définies, à différentes échelles suivant l'importance du champ d'attractivité de chaque fonction ou service (un hôpital dessert un champ plus large qu'un école secondaire par exemple). Ainsi se définissent des pôles de différents niveaux qui doivent servir d'ancrage au développement du territoire régional, où viendront s'implanter services et activités d'un niveau correspondant à celui du pôle - ce qui implique que l'on choisisse des lieux préférentiels d'implantation de ces services et activités, avec pour corollaire que certains lieux ne devront pas être retenus pour de telles implantations... Choisir, c'est renoncer, et c'est peut-être faute d'avoir su faire cela que le SDER reste en deçà de la ligne de partage entre les principes et leur mise en oeuvre concrète.
L'importance des collectivités territoriales de fait, différentes des circonscriptions administratives, n'est pas que pratique: la reconstruction d'un tissu social de village ou de quartier est hautement souhaitable. Le déficit actuel à cet égard est réel, et générateur de dysfonctionnements sociaux sur lesquels il serait trop long de s'étendre ici.

b. Le second est l'efficacité énergétique. Comme le fait remarquer avec une très grande pertinence une note émanant de la DGTRE, le lien entre localisation et efficacité énergétique n'est pas également important pour les différents secteurs consommateurs d'énergie. Ce lien est particulièrement fort en ce qui concerne les transports; la desserte en transports doit donc être l'un des grands éléments structurant les politiques de localisation. La même note relève: l'interférence forte entre localisation et transfert de mode n'est pas mise en évidence. Le document proposé pourra donc difficilement contribuer à induire des décisions qui contribueraient au transfert de mode. Quand on sait le problème majeur que constitue la croissance de la demande en mobilité sur le territoire wallon, quand on considère les engagements pris par la Belgique dans le cadre des accords de Kyoto, il apparaît que c'est là une des carences majeures du document. Le SDER ne dit d'ailleurs pas assez clairement que le transport automobile a par nature sur l'espace un effet déstructurant, au contraire des autres modes (rail surtout, et voie d'eau pour les marchandises), qui contribuent à la structuration du territoire.
Ces deux critères sont bien liés entre eux: au départ, ce sont les axes et noeuds de déplacements qui permettent l'éclosion des pôles, ceux-ci se développant dans des lieux dont l'accessibilité est relativement meilleure que celle du voisinage. A leur tour, les pôles influent sur la demande en déplacements, maximale au centre, et minimale là où deux pôles voisins s'équilibrent, ce minimum marquant la limite entre deux collectivités territoriales de fait: la zone d'attraction se manifeste en effet par la densité en déplacements. Les deux critères sont donc parfaitement cohérents, et leur mise en oeuvre débouche sur les mêmes conclusions quant au type de structure à mettre en oeuvre.
A propos de l'énergie toujours, le SDER devrait dire quelle est la vision prospective qu'a la Région de sa dépendance par rapport aux sources d'énergie. Le prix de l'énergie est une donnée éminemment conjoncturelle; ce prix est actuellement très bas, et ne le restera pas éternellement... Tout comme le développement du trafic routier, le développement des

aéroports wallons nous pose question à cet égard. Le prix de l'énergie représente en effet une part importante des coûts d'exploitation du transport aérien (environ 50% des coûts directs!). La rentabilisation des investissements réalisés par la Région est donc dépendante d'un paramètre très fragile. Ajoutons encore que les engagements pris à Kyoto, qu'il faudra respecter car il s'agit d'objectifs vitaux, vont acculer les États à freiner le développement aujourd'hui disproportionné du trafic aérien.
Que dire alors du méga-aéroport de Chièvres? Du seul point de vue économique, un moratoire s'impose, afin d'évaluer les perspectives en matière de transport aérien. La poursuite du développement de celui-ci, fruit une fois de plus d'une situation de déséquilibre économique, n'est en effet nullement garantie (et c'est un euphémisme) à moyen terme.

III.2. Définir plus concrètement les grandes structures et infrastructures de niveau régional

Certaines réponses à des questions de niveau régional qui se posent très concrètement ne trouvent pas réponse dans le document.

Exemple 1: Comment la Région voit-elle la réduction constante de sa surface agricole utile? La SAU est-elle vraiment excédentaire au point qu'on puisse la réduire comme peau de chagrin? Nous ne le pensons pas; les importations en matière agricole, notamment en protéagineux, nous rendent actuellement dépendants à 70% de l'étranger pour couvrir les besoins en protéines de la population; or, si l'autosuffisance a cessé d'être un objectif à défendre à l'échelle d'un pays, et à fortiori d'une région, ces importations-là sont le fruit d'un contexte de déséquilibre économique qui ne saurait perdurer. La prudence s'impose donc, et avec elle le respect des terres agricoles, qui doit devenir un critère majeur d'aménagement du territoire; un sol met des décennies à se former, et constitue donc un patrimoine irremplaçable du moins sur une génération. L'agriculture ne peut rester une fonction faible par rapport aux autres activité économiques; le SDER devrait à notre sens le dire explicitement.

Exemple 2: L'IBW crie actuellement à la saturation de ses zones d'activité et souhaite agrandir son parc de 250ha. En Brabant wallon (notamment), les demandes en matière de zoning pleuvent... sont-elles justifiées? Le SDER nous dit que l'offre de terrains destinés aux activités économiques ne semble pas toujours rencontrer les besoins (p. 56); or, le dernier avant-projet de PRAT, finalisé en '95, estimait à un peu plus de 4000ha la surface des zones d'activités encore disponibles, auxquels il faudrait ajouter encore une partie au moins des 9000ha de friches industrielles... la situation a-t-elle à ce point évolué depuis?
Plus généralement, nombre des surfaces actuellement affectées l'ont été avec des activités, commerciales entre autres, qui n'avaient pas leur place dans ce type de zone, et n'ont d'ailleurs pas créé l'emploi espéré... Comment la Région compte-t-elle gérer ce problème? Comment, et sous quelle forme, compte-telle promouvoir la mixité des fonctions? Quelle est la position de la Région face aux implantations de cinémas hors-ville (Imagibraine, Carollywood...); face aux méga-projets commerciaux (Excelsior à Mouscron)?
Et encore: où est-il préférable d'implanter les activités répondant aux différents profils de mobilité? Sur quels pôles faut-il appuyer les activités économiques de niveau régional, celles de niveau plus local? Et plus douloureux: quelles sont les zones qui ne conviennent vraiment pas à des activités économiques de tel ou tel type?

Exemple 4: Le SDER devrait viser à ce que tous les pôles d'une certaine importance disposent d'une desserte suffisante en chemin de fer. Cet inventaire n'est pas fait.

Exemple 5: C'est au SDER qu'il revient (ou reviendra) de définir et hiérarchiser les projets de la Région en matière d'infrastructures de transport de niveau supra-régional. Si l'on met ensemble ce qui existe déjà, et ce dont on entend parler (dans le SDER et ailleurs), cela donne: un aéroport à Liège, avec une plate-forme multimodale; un aéroport à Charleroi; une seconde plate-forme à Châtelet; un parc logistique de type C (on entend citer la commune de Pont-à-Celles); deux eurocorridors et un aéroport européen à Chièvres! La Wallonie deviendra-t-elle le noeud européen en matière de transport? Sa position géographique le lui permet... Quels avantages les Wallons tireront-ils de voir passer personnes et marchandises d'un avion à un TGV, d'un TGV à une autoroute?
En tout état de cause, le SDER devrait se prononcer sur les grandes infrastructures. Corollairement cela éviterait de laisser courir des rumeurs (comme celle, persistante en Brabant wallon, d'un délestage du fret de Zaventem vers Beauvechain...)

Exemple 6: Des domaines militaires, ... des friches, des carrières et terrils abandonnés peuvent abriter des milieux de grande valeur biologique (p. 185) Lesquels? Les sites majeurs, au niveau wallon, devraient être répertoriés, et un réseau écologique (couloirs et sites) devrait être tracé.

Exemple 7: La bande calcaire du bord nord du synclinorium de Namur, entre Namur et Liège, constitue un long gisement de calcaires, dont certaines parties sont exploitées ou visées par des extensions; d'autres parties ne sont actuellement ciblées par aucun projet précis, mais n'en constituent pas moins des réserves potentielles. Mises bout à bout, les carrières actuelles et les extensions demandées, ou simplement possibles à l'avenir, dessinent le 'grand canyon de la Hesbaye', suivant le mot d'un riverain... Le voulons-nous?
Inter-Environnement tient à rappeler qu'elle est toujours demandeuse d'une politique des carrières. Si des principes sont effleurés dans le SDER, cette politique - ou du moins le volet 'aménagement du territoire' que l'on pouvait attendre ici - fait défaut. Est-il acceptable que des tirs se fassent encore à 60 ou 70m des maisons? La vitesse actuelle de consommation des ressources est-elle compatible avec l'optique du développement durable? La récupération des eaux d'exhaure ne doit-elle pas être de règle désormais?

Exemple 8: en matière de tourisme, des grands projets émergent ponctuellement. Certains, au-delà de leur aspect environnemental, nous laissent des doutes quant à leur faisabilité économique (Hotton-Melreux), d'autres nous semblent proprement délirants (le méga-parc de Thimister ou Snow-games à Lessines). Le SDER se prononce plutôt en faveur du tourisme rural, mais ne dit pas clairement quelle est la position de la Région face à ce type de projet.
Rappelons que le tourisme, s'il ouvre des perspectives économiques non négligeables, ne peut se substituer aux secteurs créant la plus-value à la base du système économique; l'activité touristique est en effet 'secondaire' à une richesse créée par ailleurs, quelle contribue surtout à redistribuer, et qu'elle redistribue mieux par le tourisme diffus. Le SDER devrait donc s'engager plus concrètement en faveur de celui-ci.
Par ailleurs, la présence de campings en fond de vallée pose des problèmes chroniques. Il y a place pour des campings en Région wallonne; leur implantation doit se faire de préférence en hauteur plutôt qu'en contrebas, avec des zones d'isolement, afin d'éviter qu'ils ne dégradent le paysage qui est leur raison d'exister. La Région devrait donc se doter d'une politique de relocalisation de ses campings, politique où l'élément paysager devrait être un critère prépondérant de la décision.

Des réponses à ce type de problèmes concrets sont nécessaires à un aménagement heureux du territoire wallon.

III.3. Entreprendre des réformes fiscales pour donner une base économique à la cohésion territoriale

Nous tenons à rappeler au Gouvernement que des réformes doivent être entreprises afin de donner a SDER des chances de devenir l'outil d'un projet commun, ce qu'il se doit d'être en regard du CWATUP. A cette fin, nous plaidons pour:

- la prise d'une loi foncière, établissant le passage, pour les biens fonciers, comme cela a été le cas lors de la réforme de la TVA, d'une taxe de transmission à une taxation de la plus-value. Les plus-value d'urbanisme doivent être reprises intégralement par la collectivité (c'est un moyen d'enrichissement qui ne génère aucun effet d'intérêt général); les droits de succession sur le foncier devraient à notre sens être abolis, tant ils entraînent d'effets pervers
- l'instauration d'un système de redistribution des revenus entre les communes; actuellement, le financement des communes repose trop largement sur la fiscalité, ce qui pousse les autorités locales à des politiques de type 'zoning et lotissement à tout prix' dont les conséquences sont très défavorables sur le plan de l'aménagement, et induisent une concurrence qui sape les perspectives de développement économique et social de la Région. Une telle réforme est d'autant plus nécessaire, que l'évolution actuelle joue en faveur de quelques pôles appelés à devenir de plus en plus grands, notamment sous l'influence du TGV; ce qui implique la nécessité de nouvelles solidarités.
- l'internalisation des coûts du transport, en particulier du transport routier.
- des financements en 'vase communicants' afin de freiner les évolutions défavorables. Ainsi, nous plaidons pour que les revenus issus du TGV servent à financer une politique de développement du réseau ferré régional - on retrouve ici l'idée d'un interface à développer pour irriguer le territoire à partir des voies supra régionales. Un tel transfert se justifie par le fait que le TGV n'a pas, à l'échelle de la Wallonie, un effet structurant analogue au réseau ferré de niveau régional. Par ailleurs, afin de freiner la désurbanisation, nous proposons une taxation supplémentaire des implantations hors-ville, dont les revenus seraient affectés à l'amélioration du cadre de vie urbain.

A défaut de réformes fiscales, la pression en faveur de la dispersion des fonctions sur le territoire subsistera, et l'aménagement du territoire restera en tension, ce qu'il est actuellement, avec nombre d'acteurs, pouvoirs locaux et simples citoyens. Les deux premières mesures en particulier (loi foncière - redistribution des revenus de la fiscalité) doivent être prises dès avant la révision globale des plans de secteur, à peine de rouvrir la boîte de Pandore des convoitises produisant l'urbanisation du territoire.

En revanche, de telles réformes sont susceptibles de mettre les acteurs en position telle qu'ils ont intérêt à jouer la solidarité plutôt que la concurrence. Ce sera un grand premier pas en faveur de la cohésion sociale de notre Région, et donc de la qualité de son territoire - faut-il redire que les deux vont de pair?

✧✧✧✧✧✧✧✧