

Schéma de Développement de l'Espace Régional « Propositions d'objectifs approuvées »

Avis de la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Septembre 2012

1. Pertinence des objectifs généraux et spécifiques en regard des enjeux

Dans l'introduction des « propositions d'objectifs approuvées » par le Gouvernement wallon le 28 juin 2012, il est fait référence aux six défis majeurs de la Wallonie que sont : (1) la démographie, (2) la cohésion sociale, (3) la compétitivité, (4) la mobilité, (5) l'énergie et (6) l'évolution du climat¹. Bien qu'il ne soit vu ici que par le « petit bout climatique de la lorgnette », du moins l'environnement est-il intégré aux six enjeux.

Les objectifs généraux font référence à l'environnement naturel de la Wallonie par le biais de l'exploitation des atouts de chaque territoire et de la protection des ressources et du patrimoine. Or, la biodiversité ne constitue pas uniquement un réservoir « d'atouts » et de « ressources » : elle constitue également le cadre naturel indispensable au maintien de la société humaine, qui en fait partie intégrante. Par ailleurs, le défi énergétique et climatique, qui interpelle en particulier notre capacité d'adaptation au changement, déterminera en grande partie le fonctionnement de nos sociétés aux horizons de temps envisagés dans le document. Sa prise en compte n'apparaît pourtant pas comme centrale au vu des objectifs proposés.

- 1- Pour Inter-Environnement Wallonie, le document ne présente pas la vision territoriale que la Wallonie se donne pour 2040. Plutôt que de réaliser une synthèse entre les différentes aspirations pour en dégager une vision commune, le Gouvernement wallon semble avoir dédicacé tel objectif à telle vision, tel autre à son contraire. Le document compile près de cent objectifs spécifiques, une multitude de bonnes intentions de différents niveaux qui ne participent pas du même usage du territoire. Ils s'avèrent même, à plusieurs reprises, contradictoires. Il nous semble nécessaire de choisir un ordre de priorité parmi eux.
- 2- L'enjeu essentiel en matière d'aménagement du territoire en Wallonie se trouve aujourd'hui dans la préservation d'un équilibre entre zone urbanisable et zone non-urbanisable, en apportant énormément d'attention au secteur résidentiel. Dans ce contexte, il faut arrêter de stigmatiser les ravages de l'activité économique sur le territoire. Son impact demeure somme toute très marginal, par comparaison avec

-

¹ IEW propose d'utiliser les termes « les conséquences du réchauffement climatique ».



l'éparpillement de l'habitat au sens large, c'est à dire la résidence et les services qui l'accompagnent toujours à distance, grignotant de manière insidieuse notre ressource première, le sol.

La zone non-urbanisable doit pouvoir assurer la coexistence de fonctions indispensables : production alimentaire, production de matières premières, production d'énergie, accueil de la biodiversité, stockage du carbone, en tenant compte d'enjeux qui prennent de plus en plus d'acuité : paysage, tourisme, loisirs.

3- Fondamentalement, l'urbanisation doit être maîtrisée, resserrée dans les agglomérations urbaines et rurales. Il faut restructurer le territoire en visant une utilisation du sol aussi parcimonieuse que possible. Ce que ne prévoient pas les plans de secteurs, qui d'ailleurs ne correspondent plus aux défis actuels face aux ressources limitées. Dans l'optique de mieux maîtriser l'urbanisation, il est nécessaire de réviser les plans de secteur de manière globale et de développer une politique foncière.

Seule une maîtrise de l'urbanisation limitera à la source la demande en transport, autre enjeu environnemental majeur de la Wallonie. L'adoption simultanée de mesures *ad hoc* de mobilité permettra de réduire plus encore cette demande, d'augmenter l'offre alternative, et de favoriser la multimodalité.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie considère que le pilier III « transports » sonne comme un aveu de renoncement de la part du Gouvernement wallon quant à la maîtrise de la mobilité pour une meilleure cohésion sociale. La Fédération considère qu'une attention excessive est accordée aux infrastructures à vocation internationale et aux flux de trafic internationaux. Il conviendrait de recentrer les objectifs sur les déplacements et transports quotidiens de la majorité des citoyens et entreprises wallons.

4- La Wallonie a développé des liens avec les régions et pays voisins, elle doit continuer à le faire. A ce titre, le SDER ne peut ignorer la planification stratégique, les plans et schémas qui guident le développement territorial des régions limitrophes. Il y a lieu de veiller à la cohérence du SDER (objectifs et structuration spatiale) avec ces documents.

Le SDER devrait être un document qui, tout en servant les intérêts territoriaux wallons, viendrait s'intégrer parfaitement aux autres documents de planification stratégique des régions voisines. Or, le document n'y fait aucunement référence. Impossible de savoir dans quelles mesures les options wallonnes seront compatibles avec les options des régions voisines.

5- La question de l'opérationnalité du SDER est certainement l'enjeu le plus central de sa révision. En effet, bien que tout à fait territorialement pertinent, l'ancien SDER était très peu opérationnel ; il n'a en définitive que peu guidé l'aménagement du territoire wallon depuis 1999.



La Fédération Inter-Environnement Wallonie recommande dans ce contexte que le SDER révisé soit :

- a. Une véritable feuille de route pour l'ensemble du Gouvernement wallon. Toute politique publique se matérialisant physiquement, elle doit trouver dans le SDER un appui et un éclairage pour son mode d'implantation.
- b. Un crible en fonction duquel tout projet d'aménagement et d'urbanisme devrait être étudié et motivé, tant dans la demande de permis que dans la décision de l'autorité compétente.
- c. Un document qu'on évalue régulièrement, sur base d'indicateurs spécifiques, avec à la clé un rapport annuel du Gouvernement wallon devant le Parlement wallon.
- 6- Il est nécessaire que le SDER puisse être régulièrement révisé à la marge, en particulier en ce qui concerne ses objectifs chiffrés, si dépendants du contexte socio-économique et de l'évolution de la situation environnementale. Cette possibilité permettrait en outre aux gouvernements wallons ultérieurs de s'approprier un document existant crucial qu'ils n'auraient pas élaboré par eux-mêmes.
- 7- Pour gérer le plus transversalement possible l'ensemble des enjeux territoriaux wallons (préservation des ressources, préservation des meilleures terres agricoles, potentiel de production d'énergie renouvelable, biodiversité, paysage) la Fédération Inter-Environnement Wallonie propose d'examiner l'opportunité d'introduire dans la planologie les nouvelles notions de « zone de sensibilité » et de « zone de capacité ». Au-delà du zonage fonctionnel qui autorise ou qui proscrit l'implantation d'activités au sein d'une zone donnée, la planologie serait ainsi enrichie d'un zonage complémentaire qui orienterait l'accueil des activités, et structurerait avec plus de nuances l'évolution du territoire.

2. Adéquation des objectifs aux spécificités d'IEW

Pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie, le SDER constitue la clé de voûte de notre système planologique, en ce sens qu'il donne corps à la lettre du prescrit réglementaire. Les « propositions d'objectifs approuvées » du futur SDER ouvrent des perspectives environnementales heureuses et très attendues. Mais il n'en demeure pas moins que l'ensemble des objectifs spécifiques souffre d'un déséquilibre et d'un fort cloisonnement, ce qui peut traduire un manque de vision prospective. L'approche interdisciplinaire et multisectorielle, ainsi que la volonté louable d'exhaustivité, doivent être transcendées par un véritable projet de société, conçu selon les spécificités du territoire wallon.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie travaille au jour le jour à mieux connaître et à mieux faire comprendre la variété des faciès de la Wallonie. Elle regrette le regard uniforme porté à ce stade de la procédure sur la diversité territoriale de notre région et craint, partant, une déterritorialisation du SDER.

L'opérationnalité est, à notre échelle d'action, un véritable enjeu sur le plan de la



participation et de la sécurité juridique, mais aussi, plus drastiquement encore, la condition *sine qua non* pour que les ambitions environnementales du futur SDER se matérialisent.

3. Propositions de modifications de formulation d'objectifs

3.1. Pilier I : « répondre aux besoins des citoyens en logements et en services et développer l'habitat durable »

Généralités

La Fédération IEW propose de reformuler ce titre du pilier I comme suit : « développer un habitat durable qui réponde aux besoins des citoyens en logements et en services ». Ce nouveau titre montrera l'imbrication entre les notions en présence au lieu de les opposer. C'est, de toute évidence, en répondant aux besoins des citoyens en logements et en services que l'on renforcera la durabilité de l'habitat wallon.

Formellement, le document introduit, dès ce pilier I, deux concepts, les « bassins de vie » et les « territoires centraux », sans les définir. Or ils constituent le pivot de l'organisation territoriale annoncée dans les objectifs du SDER.

Sur le fond, le pilier I souffre de l'absence de différentes notions :

Il faut attendre le pilier IV pour que s'affirme la nécessité d'une distinction claire entre agglomération et campagne. Mais si l'on veut en finir avec l'érosion et la banalisation de l'identité territoriale, c'est dès le pilier I – en relation avec l'offre de logements, la durabilité, la proximité – qu'il faudrait exposer cet objectif.

Le SDER doit appréhender de manière réaliste la notion du réchauffement climatique dans l'aménagement des territoires centraux ; une densification des territoires centraux pourrait avoir l'incidence négative de renforcer des phénomènes comme les îlots de chaleur. IEW suggère d'introduire cette notion ainsi que le maintien d'arbres et de végétation herbacée, ou leur réintroduction sur les sites minéralisés existants, comme un des moyens de tempérer les îlots de chaleur.

Objectifs spécifiques

Objectif I.1.: « répartir 350.000 nouveaux logements sur l'ensemble du territoire »

L'objectif I.1.a confond deux choses différentes : le besoin annoncé de 350 000 logements à l'horizon 2040, et la « création » de 350 000 logements. L'objectif doit mentionner qu'une offre supplémentaire pourra résulter d'une réorganisation de l'offre existante dès maintenant ou de la mise sur le marché d'une offre non disponible à l'heure actuelle.

L'objectif I.1.b et l'objectif I.1.c envisagent l'ensemble du territoire de manière uniforme, ce qui correspond pour nous à une vision déterritorialisée. Quant à la notion de bassin de vie, elle pose en soi la question de sa gouvernance, c'est à dire, qu'on le veuille ou non, de ses moyens, de sa gestion. Créer une structure intermédiaire, c'est bien. Mais



la faire vivre, c'est mieux. Par ailleurs, qu'adviendra-t-il des provinces?

A propos du « no-man's-land » qui semblerait devoir exister hors des territoires centraux, le SDER se doit de définir davantage cet espace. Il doit aussi affirmer davantage dans ces objectifs sa volonté de localiser l'urbanisation supplémentaire au plus près des territoires centraux.

L'objectif I.1.e vise à « préserver l'identité des quartiers résidentiels, villages et hameaux situés en dehors des territoires centraux en milieu urbain et rural ». Étonnante, cette importance accordée à la préservation de leur identité urbanistique et patrimoniale, alors qu'ils sont en porte-à-faux avec la structuration durable du territoire prônée par les « propositions d'objectifs approuvées ».

Si densification il doit y avoir en territoires centraux, ce ne doit pas être à tout prix. Attenter à l'identité urbanistique et patrimoniale des territoires centraux risquerait d'en compromettre le développement et de les rendre moins attractifs.

L'objectif permettrait ici clairement, si on n'y prend pas garde, de continuer à urbaniser mal, ce que la Fédération ne peut accepter. Elle estime que cet objectif constitue une prime à l'éparpillement, une casserole au bon aménagement des lieux, et qu'il n'offre aucun progrès ni changement par rapport à la situation actuelle sur le terrain.

Ouvrir, comme le propose l'objectif I.1.d, la possibilité de réviser les plans de secteur attente à l'équilibre territorial wallon. De plus, c'est une mesure, et non un objectif. Elle n'a pas sa place dans les « propositions d'objectifs approuvées ».

Cruciale environnementalement parlant, la question de la révision des plans de secteur pourra ultérieurement être mise sur la table en vertu d'une localisation plus judicieuse des activités, selon les critères choisis par le Gouvernement wallon.

Objectif I.3.: « adapter le parc de logement actuel et à venir aux défis de demain »

La Fédération IEW propose de reformuler l'objectif I.3.b comme suit : « développer des instruments innovants permettant un habitat plus varié ». En effet, on ne doit pas créer des habitats innovants « pour la beauté du geste ». Cela n'a du sens que si l'architecture sert la nécessité urbanistique de mieux coller à des réalités culturelles et sociales et à des exigences environnementales.

Objectif I.4. : « des services et équipements accessibles à tous »

L'articulation avec le schéma régional de développement commercial doit ici apparaître plus clairement. En matière d'équipements structurants qui « rayonnent à l'échelle du bassin de vie », il faut citer les gares, le train et les bibliothèques.

Objectif I.5.: « aménager durablement les villes et les villages »

Objectif I.5.e : Les trames vertes et bleues gagneraient à être annoncées ici, sous peine d'être détachées de toute notion d'aménagement durable des villes et villages.



3.2. Pilier II : « soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire »

Généralités

La Fédération IEW propose de reformuler l'objectif comme suit : "soutenir une économie créatrice d'emplois en utilisant durablement les atouts de chaque territoire." L'objectif ainsi reformulé colle davantage au contexte environnemental que l'activité économique doit respecter. La question de l'adéquation de l'activité avec les qualités du territoire dans laquelle elle vient s'implanter est essentielle car elle permet une utilisation du sol wallon optimisée.

Le provisionnement de 200 ha par an à l'activité économique nous semble par trop arbitraire. IEW propose de viser un objectif plus structurant : faire en sorte que les intercommunales aient un droit de préemption pour le rachat de parcelles de ZAE cédées par des entreprises propriétaires ou en fin d'activité. Cette mesure permettra de « reconstruire la ZAE sur la ZAE » et, dès lors, de limiter la nécessité de créer sans cesse de nouveaux parcs.

Il faut profiter de la métropolisation de Bruxelles sur les franges wallonnes à son contact et il faut organiser ce développement encore appelé à grandir. Mais la même chose doit être pensée et faite du côté de Lille et du Grand Duché du Luxembourg. En l'état, là-bas, il n'y a rien de prévu. Le « laissez faire - laissez passer » prévaut, malheureusement. La route, dans ces aires frontalières, l'emporte de très loin sur les transports en commun ; c'est une lacune à réparer, eu égard à la facture croissante de la mobilité individuelle.

Il manque des maillons dans les process industriels en Wallonie. Ceci est piquant quand on parle en permanence de filières dans les « propositions d'objectifs approuvées ».

Objectifs spécifiques

Objectif II.1 et II.2.: « renforcer l'attractivité de la Wallonie » et « créer un environnement favorable aux activités économiques en offrant des espaces d'accueil diversifiés »

L'objectif II.1.e et l'objectif II.2.d doivent être couplés, fondus en un seul objectif.

L'objectif II.2.a doit évoquer les cheminements des modes actifs, qui sont aujourd'hui les infrastructures à mettre en place en priorité pour compléter l'équipement de la plupart des parcs.

Objectif II.3. : « encourager l'émergence des secteurs participant à l'excellence wallonne ou contribuant à la diversité des emplois »

L'objectif II.3.c illustre une dynamique complexe où le réemploi doit lui aussi être promu. La filière du réemploi offre l'avantage de remettre au travail des chômeurs de longue durée et présente plus d'emplois par tonne de déchets que le recyclage. Le réemploi limite la dépense d'énergie grise, et permet aux process industriels de garder



le focus sur des filières plus en phase avec les impératifs environnementaux.

Sur le plan de l'aménagement de zones d'activités de logistique, qu'en est-il du stationnement des poids lourds ? Il va falloir là aussi équilibrer les besoins en espace pour le parking et les manœuvres, et envisager la proximité des services.

Objectif II.5. : « assurer la sécurité énergétique pour tous, développer l'énergie renouvelable et adapter les infrastructures »

Concernant les énergies renouvelables, l'objectif II.5.a devrait mentionner le recours aux meilleures techniques disponibles et la participation, au même titre que les critères coût-efficacité.

Il ne faut plus se contenter de l'accès autoroutier pour les ZAE. D'autres accès doivent y être développés, y compris dans les ZAE existantes : multiples accès piétons, trajets cyclables.

Objectif II.6.: « Wallonie, terre d'accueil pour le tourisme et les loisirs »

Dans l'objectif II.6 « Wallonie, terre d'accueil pour le tourisme et les loisirs », aucune identité de territoire ne ressort. C'est pourtant bien sur la base d'une telle identité de territoire que la Wallonie doit se développer d'un point de vue touristique. Ceci devrait être mis en perspective avec la notion de « bassin de vie » en tant que lieu identitaire ou, mieux encore, de territoire de projet.

Objectif II.7. : « valoriser les ressources naturelles de manière durable »

Objectif II.7.a : le renforcement des circuits courts et l'accent à mettre sur une alimentation durable sont malheureusement complètement absents de cet objectif, alors qu'ils constituent un vecteur d'avenir en plein développement.

3.3. Pilier III : « développer des transports durables pour un territoire mieux aménagé »

Généralités

Le titre du pilier III laisse entendre que le développement de modes alternatifs à la voiture peut impacter sur les politiques d'aménagement du territoire. Or, si le développement de la voiture et du camion dans la seconde moitié du XXe siècle est bien à l'origine du phénomène de désurbanisation, nombre de citoyens et d'entreprises sont aujourd'hui prisonniers de ces moyens de transport du fait d'un aménagement du territoire incompatible avec les alternatives plus durables (modes actifs, transport en commun, voie d'eau et déplacement ferroviaire).

La formulation de l'objectif devrait par conséquent être inversée : mieux aménager le territoire pour permettre le développement de modes de transports durables.

Selon l'analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie et de nombreux autres



organismes², la solution pour une mobilité durable passe par :

- 1) La réduction de la demande : axe « moins »
- 2) Le transfert vers les modes les moins polluants : axe « autrement »
- 3) L'amélioration des performances énergétiques et la diminution des pollutions spécifiques des véhicules : axe « mieux »

L'objectif III.2 « moins de trafic routier pour une mobilité plus durable » se rapporte à l'axe « moins » qui, selon nous, doit avoir la priorité absolue. Les objectifs III.4 « développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services » et III.5 « favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements » s'inscrivent dans l'axe « autrement », qui relève d'une urgence moindre mais est tout aussi nécessaire.

Le pilier III pêche par son manque de réelle vision stratégique de la viabilité à moyen terme des activités logistiques, lesquelles portent en germe le risque d'accroître les incidences négatives du système de mobilité actuel. Cela est flagrant dans les objectifs III.1 « renforcer l'accessibilité régionale et internationale de la Wallonie » et III.3 « développer une offre diversifiée pour le transport de marchandises », dont la logique axée sur le « tout à la route » pourrait nuire à terme à l'ensemble des activités économiques.

Objectifs spécifiques

Objectif III.1.: « renforcer l'accessibilité régionale et internationale de la Wallonie »

A supposer que l'objectif III.1.c soit maintenu, les services itinérants ne doivent-ils pas aussi bénéficier d'une mise en valeur et d'un affermissement de leur structure?

L'objectif III.1.b « structurer et optimiser le réseau routier » pourrait utilement être complété par une réflexion relative au déclassement ou à l'affectation prioritaire de tronçons du réseau routier à certains types de trafic. Les dommages subis par une route « classique » (revêtement hydrocarboné) sont, en première approximation, proportionnels à la quatrième puissance de la charge par essieu. Ce fait devrait être pris en compte dans le contexte budgétaire serré où se trouve la Wallonie, qui n'est pas en état d'entretenir correctement son réseau. Seul un maigre 0,7% de la valeur patrimoniale est investi annuellement en frais d'entretien, quand il en faudrait deux à trois fois plus.

L'objectif III.1.c « améliorer la sécurité routière » est tout à fait louable. Cependant, dans sa formulation actuelle, la motivation semble résider principalement dans le fait que « les accidents réduisent sensiblement la capacité du réseau routier dans les zones stratégiques et très chargées. » Cette approche est profondément choquante par rapport aux victimes de la route. C'est bien plutôt dans la diminution des

_

² Voir par exemple Conseil fédéral du développement durable, Avis sur l'Avant-projet de plan fédéral pour un développement durable 2004 – 2008, avril 2004



souffrances humaines que devrait résider la motivation à agir pour améliorer la sécurité routière. Dans ce même objectif, l'allusion aux contournements routiers semble ne figurer là que pour tirer parti de l'argument sécurité au profit de projets routiers. Le Conseil supérieur wallon de la sécurité routière vient de publier ses recommandations en matière d'amélioration de la sécurité routière : de nombreuses recommandations concernent l'amélioration des voiries existantes (en ce compris la prise en compte du vélo), mais aucune ne propose de création de contournements.

Si l'objectif III.1.d « Positionner la Wallonie dans le réseau à grande vitesse européen » est maintenu, il devrait être fondamentalement reformulé. En matière de liaisons internationales, c'est dans la fusion de trains IC nationaux qu'il convient de réinvestir en priorité pour réaffirmer les liaisons transfrontalières tant attendues³. Par ailleurs, si « le train constitue une solution de remplacement idéale pour certains voyages continentaux à moyenne distance », il constitue d'abord et avant tout une solution indispensable pour la mobilité quotidienne des Wallons. A l'échelle belge, en 2010, le nombre de voyageurs transportés par voie ferrée en international s'élevait à 4% du nombre de voyageurs transportés en trafic national.

L'objectif III.1.f (« investir dans les liaisons fluviales stratégiques ») gagnerait à être un peu développé : dans sa version actuelle, il se limite malheureusement à une pétition de principe manquant de souffle.

Objectif III.2. : « moins de trafic routier pour une mobilité plus durable »

L'objectif III.2 « moins de trafic routier pour une mobilité plus durable » est tout à fait central. Il établit clairement le lien entre politiques de mobilité et d'aménagement du territoire. Cet objectif devrait donc être déplacé à la position de tête de l'ensemble du pilier transport.

Dans l'objectif III.2.a « réduire progressivement la part de la voiture individuelle », l'affirmation selon laquelle « l'apparition des voitures électriques diminue les coûts de transport et les émissions de CO_2 par kilomètre parcouru » ne prend pas en compte l'entièreté du cycle de vie, en ce compris la fabrication et le retraitement des véhicules et la mise à disposition de l'énergie. Un bilan qui mène à relativiser fortement les apports potentiels des voitures électriques. Dans ce même objectif III.2.a, il est regrettable de constater que la motivation à agir réside principalement dans la diminution des problèmes de trafic, et non dans la réduction des émissions de CO_2 ou des autres pollutions.

"Diminuer les déplacements, tout en développant un réseau routier performant » sonne comme un contre-sens : si on diminue effectivement les déplacements, quelle raison d'encore développer le réseau routier ? Les coupures que constituent les routes à grand trafic et les carrefours dangereux sont aussi des obstacles à une utilisation active de la marche et du vélo. Améliorer cet aspect de l'aménagement du territoire

_

³ On se rapportera utilement à ce propos aux mesures 15 et 16 du Plan fédéral Kyoto Transport - SPF Mobilité et Transports, Plan Kyoto Transport, juillet 2007



amènerait inévitablement à rendre la voiture individuelle moins attractive.

L'objectif III.2.c « veiller à localiser la bonne activité au bon endroit » devrait idéalement figurer en tête de l'objectif III.2. Il énonce en effet ce qui devrait être la règle absolue en matière de prise en compte de la mobilité dans les pratiques d'aménagement du territoire : la mise en adéquation de l'accessibilité des sites avec les activités à implanter.

Il conviendrait d'ajouter à l'objectif III.2.c « localiser la bonne activité au bon endroit » qu'en vertu de la nécessité de mettre un terme à la désurbanisation. la localisation périphérique ne pourra être envisagée qu'après analyse du potentiel de report modal des activités concernées, voire être interdite.

L'objectif III.2.d « Développer la logistique urbaine pour desservir en marchandises les pôles urbains » devrait être étoffé.

Objectif III.3.: « développer une offre diversifiée pour le transport des marchandises »

L'objectif III.3.b « Favoriser le report modal : Garantir l'offre ferroviaire pour le fret de marchandises » sonne un peu comme un vœu pieux, puisqu'il ne prend pas en compte les deux défis majeurs que constituent le maintien de capacités de triage et la multiplication de sites embranchés, conditions nécessaires au développement du trafic diffus, indispensable dans le cadre du tissu économique wallon.

Objectif III.5. : « favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements »

L'objectif III.5.a « augmenter la pratique de la marche et sécuriser les cheminements piétons » mentionne l'objectif chiffré suivant : « en 2020, 30 % de nos déplacements de courtes distances (moins d'1 km) se réalisent à pied. » Selon les données issues de l'enquête régionale sur la mobilité des ménages analysées par l'observatoire wallon de la mobilité (OWM) en 2004, 76% des déplacements de moins de 1 km sont déjà réalisés à pied en Wallonie. Il faudra donc revoir cet objectif à la lumière des données disponibles, pour éviter d'ambitionner une diminution par rapport à la pratique actuelle!

L'objectif III.5.b « Poursuivre le développement d'un réseau structurant et maillé d'itinéraires cyclables sécurisés » gagnerait à faire explicitement référence au plan Vélo Plus, au schéma directeur cyclable pour la Wallonie et au plan Wallonie cyclable.

La Fédération trouve interpellant qu'un document d'aménagement ne mentionne pas, dans un objectif consacré à la marche, la levée des obstacles à la pratique des modes actifs ; elle espère que l'atténuation des coupures et des ruptures dans leurs cheminements – de façon à les rendre aussi simples et directs que possible – fera partie des mesures de mise en œuvre du SDER.



3.4. Pilier IV : « protéger et valoriser les ressources et le patrimoine »

Généralités

Les espaces verts de ville sont uniquement appréhendés dans une optique récréative ; leur fonction pourrait être pourtant beaucoup plus riche : biodiversité, agriculture de proximité, lieu de convivialité, lieu de bien-être, espace public.

Le pilier IV présente très peu d'objectifs chiffrés, au regard des autres piliers. Si les chiffres ne signifient pas tout, ils constituent en tout cas un des rares moyens reconnus par le Gouvernement wallon pour rendre le SDER davantage opérationnel. Dommage, en ce sens, pour les ressources et le patrimoine.

Au niveau planologique, les lignes entre la forêt et l'agriculture devraient pouvoir davantage bouger. En matière de biodiversité, la préservation "de la forêt" ne signifie pas grand-chose en soi. Les prairies calcaires, les zones humides et les vergers, nettement plus difficiles à recréer, présentent un intérêt spécifique irremplaçable. Le maintien d'une diversité de milieux est un facteur important de développement de la biodiversité. La notion de forêt historique devrait être par contre introduite et être protégée. Il serait bon aussi de préciser que la forêt « familiale », c'est à dire composée de sujets d'âges et d'espèces différents, est la voie de l'avenir pour une foresterie durable, plus résistante aux avanies climatiques (tempêtes, incendies, parasites, champignons, etc.).

Objectifs spécifiques

Objectif IV.1 : « préserver les espaces non bâtis et organiser la multiplicité de leurs fonctions »

Une différenciation plus claire, ancrée territorialement, doit être introduite pour soutenir les concepts énoncés dans l'objectif IV.1.a.

Dans l'objectif IV.1.b, on semble laisser de côté l'activité agricole et la protection de l'espace agricole vis-à-vis de l'urbanisation, notamment pour le logement. Le risque environnemental réside par exemple dans la disparition des dernières prairies encore proches des villages.

Objectif IV.2 : « protéger les sites d'intérêt biologique et garantir les continuités écologiques »

L'objectif IV.2.a devrait avant toute chose prévoir une cartographie générale des sites de grand intérêt biologique, ce qui n'existe pas aujourd'hui.

L'objectif IV.2.b devrait être nuancé : tous les sites d'intérêt biologique ne sont pas aptes à être liaisonnés. Cette question relève du cas par cas. La liaison entre sites peut, par le contact avec des espèces dominantes, y menacer la survie d'espèces fragiles; l'isolement a aussi son rôle en matière de biodiversité.

L'objectif IV.2.c prévoit la mise en place d'une trame verte et bleue. L'initiative est extrêmement louable, mais il y a lieu de faire la part des choses. Quand la notion est



introduite dans les objectifs du SDER, de quelle échelle parle-t-on? De la ville – c'est ainsi qu'on utilise la notion aujourd'hui à Bruxelles – ou bien de la région? Cette notion se confond-elle avec la notion de structuration écologique ou est-elle beaucoup plus large? Autant d'aspects appelés à être précisés.

Mettre en place, c'est avant tout, à l'échelle de la région, identifier, maintenir et restaurer ces trames. L'authenticité de ces tracés est en réalité, l'expérience de nos voisins français le prouve, un facteur de cohésion sociale.

Ayons également à l'esprit que certains milieux ont besoin de quiétude pour leur épanouissement. Les trames, dans leur continuité de tracé, doivent être envisagées comme des lieux très variés où l'intersection avec le logement, l'habitat au sens large, la mobilité piétonne, cycliste, ou la récréation de plein air devront laisser place à des sections plus tranquilles.

Objectif IV.3 : « gérer les ressources naturelles exploitables de manière parcimonieuse »

L'objectif IV.3.B « tenir compte des capacités d'alimentation [en eau] et du traitement des eaux usées » doit être déplacé dans le pilier I.

Il faudrait parler des éléments paysagers et de la biodiversité car ils font partie intrinsèque des facteurs susceptibles de favoriser les objectifs ici énoncés. Ils seraient aussi les premiers bénéficiaires de mesures de protection liées aux ressources, telles que la limitation de l'imperméabilisation.

Par rapport à la lutte contre l'érosion des sols (objectif IV.3.d), il est avant tout indispensable de garder, voire de redonner de la personnalité aux éléments topographiques (haies, talus, fossés, aspérités) et aux écosystèmes (tourbières, marais, méandres et espaces de liberté des cours d'eau) qui encourageront la percolation des eaux en sous-sol et le ralentissement de leur cours en surface. De tels aménagements contribueront aussi à restaurer la biodiversité et à atteindre des objectifs de bon état écologique. La Fédération demande de manière ferme qu'il n'y ait plus d'urbanisation en zone humide.

L'objectif IV.3.e. doit réserver davantage d'attention à la biodiversité. Celle-ci peut s'épanouir en bonne entente avec les carriers et les riverains. Une politique proactive en ce sens demande aussi un *survey* des zones existantes et de leurs potentialités en la matière, que la carrière soit encore active ou non.

Objectif IV.4: « développer une gestion active du paysage et du patrimoine »

L'objectif IV.4.c devrait avant tout plaider pour que la « créativité architecturale » s'arrime dans l'urbanisme. Il faut en finir avec les objets architecturaux sculpturaux. Plutôt que de projets exemplaires, la Fédération voudrait entendre parler ici d'une familiarisation de tous avec la qualité architecturale et constructive, quelle que soit la taille des projets. Encourager le retour à la nature de chancres industriels et commerciaux serait aussi un signe de renouveau et d'espoir pour nos concitoyens. Le travail d'architecte-paysagiste aurait ici l'occasion de se développer de manière plus



visible, hors des confins des parcs privés.

Objectif IV.5 : « réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques et l'exposition aux nuisances »

Objectif IV.5.a. La Fédération plaide pour un renforcement du stockage à la source et une sévérité accrue vis à vis de toute urbanisation en zone sensible : non seulement en zone d'aléa majeur mais aussi en début de course. L'éparpillement de l'habitat est responsable de la modification du régime des capillaires qui nourrissent les ruisseaux et, partant, accentuent les pics de crue et la gravité des inondations.

Objectif IV.5.b. Dernière phrase : l'urbanisation DOIT être conditionnée ou interdite dans les zones présentant les risques les plus élevés.

Objectif IV.5.c. Cette précaution devrait être d'application partout. Il convient aussi d'aborder ici le risque nucléaire.

Objectif IV.5.e. Il serait louable que la pratique actuelle applique déjà cet objectif. Des fonctions vitales, des hôpitaux par exemple, choisissent aujourd'hui une implantation autoroutière au détriment de leur accessibilité par tous, et de la santé des personnes qui y travaillent, y séjournent ou les visitent.

4. Propositions de suppression d'objectifs

4.1. Pilier I

Objectif I.2.a: à jumeler avec le I.3.b et le IV.4.c.

4.2. Pilier II

L'objectif II.1.e et l'objectif II.2.d doivent être couplés, fondus en un seul objectif.

4.3. Pilier III

Objectif III.1.

L'objectif III.1.a « optimiser les échanges routiers internationaux » devrait être supprimé.

Explications : « La route restera pendant quelques dizaines d'années encore le mode de transport privilégié » est le constat sur lequel est basé cet objectif. Or, ce caractère privilégié risque en effet de se perpétuer si on continue à le privilégier! L'activité logistique trouve en terre wallonne une implantation « naturelle », qu'il convient néanmoins de fortement interroger quant à son développement futur le plus pertinent vis-à-vis de la ressource "sol". La Wallonie a d'autres atouts à faire valoir, d'autres ambitions à avoir, que de laisser passer du fret par camion.

L'objectif III.1.e « poursuivre les investissements dans les infrastructures aéroportuaires » et l'objectif III.3.d « soutenir le fret aérien » devraient être supprimés.

Explications : Par unité transportée, le transport aérien est le mode le plus impactant



sur le climat ; encourager ce mode de transport est clairement incompatible avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que le Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) recommande aux pays développés, c'est à dire -80% à -90% à l'horizon 2050. Par ailleurs, l'évolution haussière du prix des carburants risque de nuire fortement, à moyen terme, à la santé de ce secteur d'activités. Le second paragraphe de l'objectif semble ne constituer qu'un plaidoyer pour le projet de gare ferroviaire à Gosselies, en déconnexion complète par rapport aux besoins quotidiens de mobilité des Wallons. Nous nous étonnons de l'objectif III.3.c (« Préserver les sites directement connectés aux réseaux ferré et fluvial ») qui souligne que « l'augmentation des prix pétroliers touchera au premier chef le fret routier », alors que cet élément n'entre pas en compte dans le plaidoyer pour le développement du fret aérien.

5. Propositions d'ajout d'objectifs

La Fédération Inter-Environnement Wallonie ne propose pas d'objectifs rédigés; elle renvoie aux sous-chapitres ci-dessus, vers ses propositions de modification de fond et de forme.

Elle soumet cependant la question suivante : ne pourrait-on pas, en guise d'objectif IV.4.d, plaider pour un retour à la nature de certains anciens espaces urbanisés mais abandonnés ? Par là, le SDER se montrerait ambitieux et créatif sur le plan de l'environnement et de la cohésion sociale.

6. Commentaires sur les liens entre objectifs (transversalité)

La volonté de transversalité transparait clairement dans le document. Il est cependant dommage que les liens entre objectifs soient globalement trop peu affirmés. Les contradictions relevées entre certains objectifs spécifiques et les redondances dans les textes de définition n'aident pas à se faire une idée claire de ce qui est véritablement attendu comme développement territorial.

L'objectif I.1.c « créer des logements dans les territoires centraux en milieu urbain et rural » participe à diminuer les besoins de déplacements et à rendre plus attractifs les transports en commun et modes actifs. L'objectif I.4 « des services et équipements accessibles à tous » fait écho à l'objectif III.2 « moins de trafic routier pour une mobilité plus durable ».

La relation d'interaction nécessaire entre les quatre piliers s'exprime parfois avec trop de réserve dans les objectifs. Ainsi, à l'objectif I.4.b « localiser les commerces et équipements structurants dans les pôles urbains et ruraux », on lit : « toutefois, dans certains cas, l'implantation d'équipements en périphérie de ceux-ci peut se justifier ». Cette phrase est la porte ouverte au non-respect de la règle édictée dans le titre de l'objectif, règle qui pourtant avait petit à petit pris forme dans l'objectif général I.1. De manière timide, l'objectif II.1.d « localiser les activités économiques en adéquation avec la structure spatiale », dit que « la localisation de certaines activités doit être envisagée à proximité des zones les plus denses et des nœuds de communication ».



Le message serait plus clair en remplaçant « certaines » par « la majorité » et en précisant que les nœuds de communication doivent être multimodaux.

De manière très concrète, le souci de transversalité risque de ne pas être rencontré dans les faits si les incompatibilités suivantes sont maintenues dans le texte. Il s'agit d'une sélection qui touche au plus près nos préoccupations de Fédération environnementale :

- l'objectif d' « offrir » 350.000 nouveaux logements (I.1.a) ne semble pas tenir compte des formes d'habitat innovantes (I.3.b) ni de la rénovation du bâti dégradé ou aujourd'hui inoccupé;
- la concentration de l'habitat (I.1.c « créer des logements dans les territoires centraux urbains et ruraux ») et des activités (III.2.c « veiller à localiser la bonne activité au bon endroit ») sur les territoires ou lieux centraux ne fait aucune allusion à la mise en œuvre des trames verte et bleue (IV.2.c). On rappellera ici que ce dernier objectif n'est pas chiffré;
- l'objectif I.2.a « créer des logements accessibles à moindre coût » doit tenir ouvertement compte de l'objectif II.7, c'est à dire valoriser les ressources naturelles wallonnes de manière durable. Faute de quoi, il se contente d'être le reflet d'une politique déjà d'application et ayant montré ses limites. Le « moindre coût » ne peut en outre entraîner un travail de qualité médiocre et des matériaux produits ou acheminés de manière non durable. Il doit être atteint par des économies d'échelle que permettraient justement la proximité et la compacité;
- en ce qui concerne l'énergie éolienne, les objectifs II.5.b « augmenter la production d'énergie renouvelable » et IV.4 « développer une gestion active du paysage et du patrimoine » sont interdépendants; ils devront cohabiter pour être mieux compris. Au regard des objectifs régionaux de production d'énergie verte, le développement des sources renouvelables d'énergie doit s'opérer en harmonie avec la Convention de Florence.

7. Commentaires d'ordre général, en marge des objectifs proposés ou par rapport à la future structure territoriale ou aux futures mesures d'aménagement

Structure spatiale

La Fédération Inter-Environnement Wallonie exige que la carte de synthèse nommée « structure spatiale » permette la compréhension des enjeux grâce à une stylisation suffisamment forte, qui évitera le travers de la lecture « au centimètre près » et soulignera son caractère de pure projection.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie demande que le SDER incorpore les éléments suivants :

 le vocabulaire précis et rigoureux du SDER devra être défini d'entrée de jeu dans un lexique et mis en cohérence avec tous les documents officiels qui utilisent le même vocabulaire, que ces documents relèvent de l'aménagement du territoire ou



d'autres domaines. Nous visons particulièrement les termes « habitat », « centreville », « pôle urbain », « pôle rural », « pôle de compétitivité », « pôle existant », « dense », « zone », « réseau », « bassins de vie », « territoires centraux », « nouvelles formes d'habitat innovantes », « créativité architecturale », « espaces ruraux », « trame bleue », « trame verte », « services et équipements 'structurants' », « sports aventures », « identité des territoires » ;

- une cartographie des enjeux rassemblera les données spécifiques dans des cartes complexes: énergie, tourisme, stratégie de développement ferroviaire, agriculture, Natura 2000, « territoires centraux », entre autres;
- un volet cartographique descriptif reprendra de l'information visuelle sur des phénomènes diffus comme le développement de l'habitat, la consommation individuelle de surface réservée à la résidence, la paupérisation des centres des villages et des villes, le réseau des capillaires de nos cours d'eau. Toutes notions qui, sans être perceptibles à l'échelle macro, ont pourtant un impact décisif sur le territoire et doivent être prises en compte dans les décisions;
- un volet cartographique localisera les projets imminents : nouveaux tronçons de transport par conduites, agrandissement d'écluse ou de chenaux, gares RER, centres commerciaux, extension de piste d'atterrissage, parcs éoliens, projets routiers.

Mesures et moyens

Concernant les mesures et les moyens à mettre en application pour renforcer la transversalité du SDER, et pour que les enjeux identifiés soient effectivement rencontrés, la Fédération Inter-Environnement Wallonie propose d'investiguer les pistes suivantes :

Pilier I: « habitat »

Réfléchir au rôle "à double-tranchant" des résidences secondaires

La question des résidences secondaires n'est pas abordée dans les « propositions d'objectifs approuvées ». Leur rôle dans le manque de disponibilités immobilières à des coûts raisonnables est crucial. L'éloignement souhaité vis-à-vis du reste de la civilisation a fait des résidences secondaires un des agents de l'éparpillement de l'habitat.

Pilier II: « économie »

Remettre l'accent sur les citoyens

On peut s'interroger sur l'absence de l'humain dans les objectifs du pilier II. Que sera la Wallonie demain, si le SDER n'est pas ouvert sur un potentiel encore inconnu d'initiatives, de coopérations, d'innovations techniques ? Toutes sont tributaires de



démarches humaines. Si le Gouvernement wallon souhaite que les process industriels se développent au plus grand bénéfice de tous, il doit aussi encourager à travers le SDER chaque citoyen dans sa capacité à participer à une économie multiple et dynamique, bref montrer sa confiance dans la capacité de chaque Wallon à « faire tourner la Wallonie ».

Pilier III: « transports »

Qualité des cheminements piétons entre lieux et d'un mode à l'autre

Dans l'optique d'augmenter l'attractivité et la visibilité des réseaux de transports wallons, il y aurait énormément de sens à améliorer la qualité et le naturel des trajets piétons entre différents modes, mais surtout de les raccourcir au strict minimum, et de lever les obstacles qui les réfrènent.

Communication sur les réseaux de transports, à commencer par les TEC

On peut discuter longtemps de la qualité des réseaux de transports publics wallons. Reste qu'avec tous leurs défauts – desserte faible, confort de voyage très relatif, chaînons manquants – ils existent, les bus en particulier. Le problème, c'est qu'il semble souvent falloir être un expert pour les utiliser, en ville comme à la campagne. Un travail énorme devrait dans ce cadre être mené pour communiquer davantage sur le réseau de transports en commun : affichage des plans des réseaux, mise en ligne des itinéraires des lignes, cartes des réseaux portables disponibles pour tout usager, affichage lisible des horaires, logique toponymique des noms d'arrêts.

Infrastructures de travail dans les gares ferroviaires

Les gares sont appelées dans l'avenir à jouer un rôle essentiel dans les journées des travailleurs. La transition vers un système de mobilité où le rail serait central étant inéluctable, plusieurs gares wallonnes deviendront des lieux beaucoup plus investis pendant la journée de travail et sur le trajet domicile-travail. Dans ce contexte, il serait extrêmement pertinent d'y développer des lieux de travail (infrastructure incluant salle silencieuse, accès internet, bibliothèque, salle de réunion, consigne).

Mettre l'accent sur l'accessibilité

Pour développer des politiques croisées d'aménagement du territoire et de mobilité durable, nous suggérons de se référer davantage au concept d'accessibilité tel que défini par le professeur John Adams : « Mobility – measured by the distance travelled in a given period of time – is distinguished from accessibility – measured by the number of opportunities that can be reached in a given period of time.⁴ ».

Bus à la demande

Parler de bus à la demande relèverait-il déjà des mesures de mise en œuvre ? Nous souhaitons rappeler que ce système a besoin d'une forte orientation régionale pour

⁴ John Adams, The social implications of hypermobility in Project on environmentally sustainable transport (EST), Proceedings of the Ottawa workshop, OECD, January 2000



trouver ensuite les moyens de se mettre en place. La demande citoyenne existe déjà, pour sa part, mais ce n'est visiblement pas suffisant pour faire exister cette autre manière de voir les transports en commun.

Pilier IV : protéger et valoriser les ressources et le patrimoine

Terrains SNCB

La SNCB est propriétaire de nombreux terrains qu'elle n'utilise plus. Gares de triages, sites de formation, lignes désaffectées... autant d'hectares qui occupent des espaces stratégiques en centre-ville ou en liaison de différents pôles qui pourraient être appelés à jouer un rôle-clé dans l'avenir au niveau mobilité. Il existe donc un enjeu considérable, pour l'avenir, à préserver cette assiette. Une partie de ces terrains mérite donc d'être conservée, et non cédée et/ou bâtie.

Autarcie

Une dimension territoriale n'est pas appréhendée dans le document : c'est celle de l'autarcie. Pourtant, tant pour des raisons de rationalisation des coûts de l'équipement (réseaux de distribution, de collecte...) que de transition vers un modèle économique et environnemental plus durable, notre territoire gagnerait à rendre possible l'autarcie. Il serait tout à fait pertinent dans ce contexte d'envisager, sous certaines conditions, à certains endroits, la production d'énergie et l'approvisionnement en eau selon d'autres logiques que celle de la centralisation.