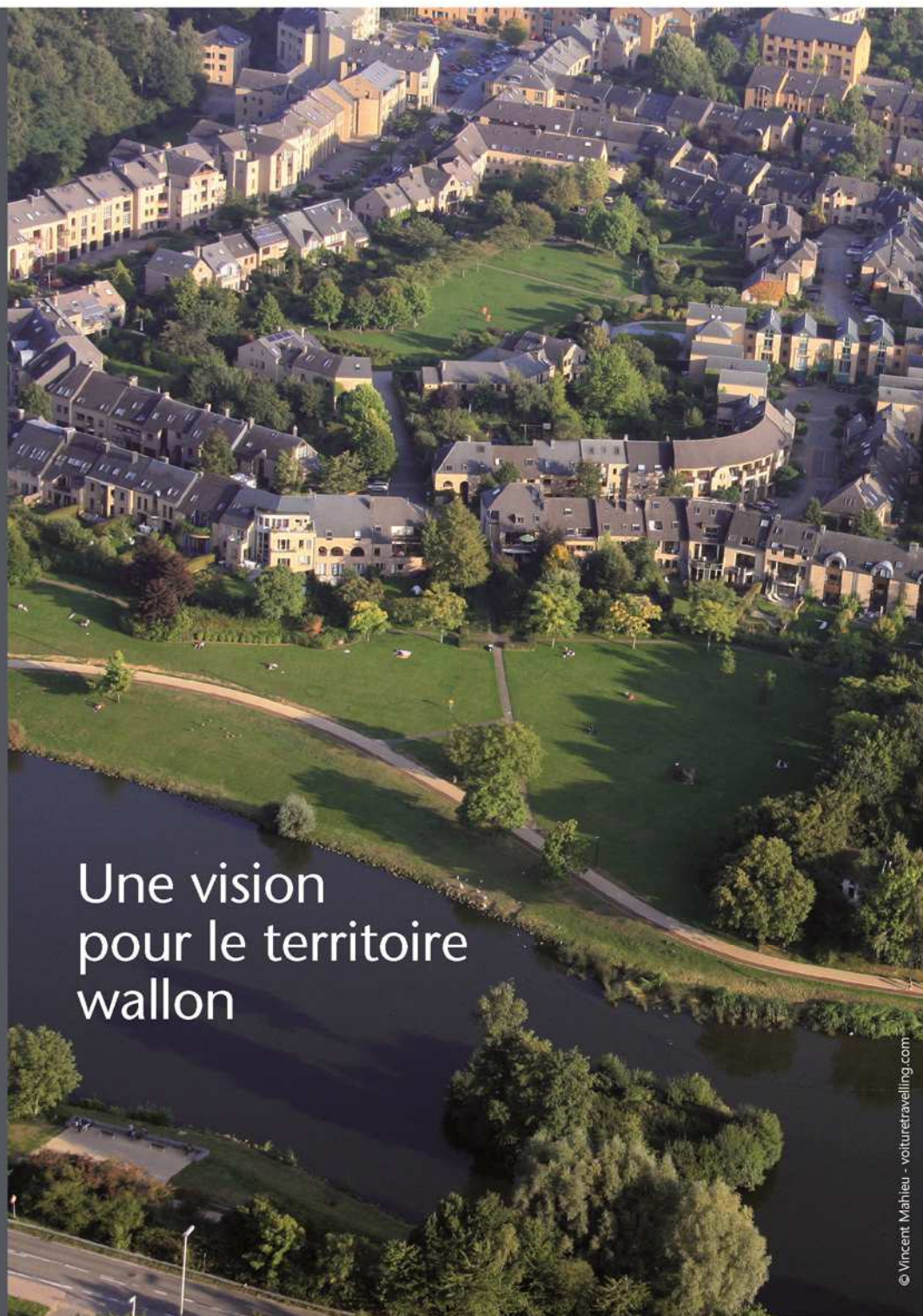


SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER)



Une vision
pour le territoire
wallon

© Vincent Mahieu - voituretravelling.com

PROJET ADOPTÉ PAR LE
GOUVERNEMENT WALLON
LE 7 NOVEMBRE 2013

Table des matières

PARTIE I. PROJET DE TERRITOIRE

PARTIE II. OBJECTIFS

Pilier I Répondre aux besoins des citoyens en logements et en services et développer l'habitat durable	
I.1	Structurer le territoire 13
I.2	Répartir 320 000 nouveaux logements sur l'ensemble du territoire 15
I.3	Des logements de qualité pour tous 17
I.4	Adapter le parc de logement actuel et à venir aux défis de demain 18
I.5	Des services et équipements accessibles à tous 19
I.6	Aménager durablement les villes et les villages 20
Pilier II Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire	
II.1	Renforcer l'attractivité de la Wallonie 21
II.2	Créer un environnement favorable aux activités économiques en offrant des espaces d'accueil diversifiés 25
II.3	Encourager l'émergence des secteurs participant à l'excellence wallonne ou contribuant à la diversité des emplois 27
II.4	Créer les conditions du redéploiement industriel 29
II.5	Assurer la sécurité énergétique pour tous, développer l'énergie renouvelable et adapter les infrastructures 30
II.6	Wallonie, terre d'accueil pour le tourisme et les loisirs 32
II.7	Soutenir la transition agricole et valoriser les ressources naturelles de manière durable 33
Pilier III Mieux aménager le territoire pour permettre le développement de transports durables	
III.1	Renforcer l'accessibilité régionale et internationale de la Wallonie 35
III.2	Moins de trafic routier pour une mobilité durable 37
III.3	Développer une offre diversifiée pour le transport des marchandises 38
III.4	Développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services 39
III.5	Favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements 40
Pilier IV Protéger et valoriser les ressources et le patrimoine	
IV.1	Préserver les espaces non bâtis et organiser la multiplicité de leurs fonctions 41
IV.2	Protéger le réseau écologique et développer les systèmes éco-systémiques 43
IV.3	Gérer les ressources naturelles exploitables de manière parcimonieuse 44
IV.4	Développer une gestion active du paysage et du patrimoine 45
IV.5	Réduire la vulnérabilité aux risques naturels, géotechniques et l'exposition aux nuisances 46

PARTIE III. STRUCTURE TERRITORIALE

I Polarités	
I.1	Territoires centraux 50
I.2	Pôles 52
I.3	Pôles métropolitains 54
II Aires	
II.1	Bassins de vie 60
II.2	Aires rurales transfrontalières 63
II.3	Aires métropolitaines 64
II.4	Axes de développement 66
III Réseaux	
III.1	Réseau routier 70
III.2	Réseau fluvial 72
III.3	Réseau ferroviaire pour les marchandises 73
III.4	Réseau ferroviaire pour les personnes 75

III.5	Réseau de transport aérien	76
III.6	Réseau de bus	77
III.7	Réseau cyclable	79
III.8	Réseau de transport d'énergie	80

IV Synthèse

PARTIE IV. MESURES

I	Développement	
D.1	Réaménagement des friches	87
D.2	Nouvelles zones d'habitat	88
D.3	Localisation des services et des équipements	89
D.4	Nouvelles zones d'activité économique	91
D.5	Aménagement des parcs d'activité	92
D.6	Localisation des entreprises	93
D.7	Nouvelles zones d'extraction	94
D.8	Nouvelles zones de loisirs	95
II	Mobilité	
M.1	Stationnement	96
M.2	Co-voiturage	97
M.3	Transports collectifs à haut niveau de service	98
M.4	Quartiers de gares	100
M.5	Itinéraires piétons	101
M.6	Déplacements cyclables	102
III	Partenariat	
P.1	Bassins de vie	104
P.2	Coopération transfrontalière	105
P.3	Sensibilisation et participation	106
IV	Ressources	
R.1	Espaces agricoles	107
R.2	Patrimoine bâti	109
R.3	Paysages	110
R.4	Trame verte et bleue	112
V	Urbanisme	
U.1	Identification des territoires centraux	113
U.2	Densification des territoires centraux	114
U.3	Urbanisation dans les territoires ruraux	116
U.4	Mixité et cohésion sociales	118
U.5	Politique foncière	120
U.6	Mixité des fonctions	122
U.7	Vers des quartiers durables	123
U.8	Espaces publics	125
U.9	Gestion des eaux pluviales	126
U.10	Risques naturels et géotechniques	127

ANNEXES

Annexe 1	Justification des objectifs chiffrés	130
Annexe 2	Méthode d'identification des pôles	133
Annexe 3	Méthode d'identification des bassins de vie sur base des flux de mobilité	135
Annexe 4	Cartographie des dynamiques territoriales existantes	136
Annexe 5	Cartographie des bassins de vie sur base des flux de mobilité	137
Annexe 6	Méthode d'identification des aires métropolitaines	138

Partie I.

PROJET DE TERRITOIRE

Un projet de territoire pour la Wallonie

Répondre aux besoins des citoyens wallons d'aujourd'hui et de demain exige de définir, dans le cadre d'une vision prospective, un projet de territoire pour la Wallonie. Ce projet détermine l'évolution souhaitée de la Wallonie et des territoires qui la composent, leurs rôles spécifiques et leurs interrelations par rapport aux territoires voisins.

C'est sur ce projet de territoire que prend appui le Schéma de développement de l'espace régional (SDER), qui fixe les orientations du développement et de l'aménagement de la Wallonie. L'avenir du territoire wallon est entre les mains de chaque habitant, chaque entreprise, chaque acteur et chaque niveau de pouvoir.

Le SDER est l'intégrateur territorial des politiques sectorielles. Celles-ci peuvent être précisées par des plans et schémas thématiques indépendants. Certains choix de localisation peuvent être guidés par des contraintes autres que strictement territoriales.

Six défis déterminants

Cette vision vient en réponse à six défis déterminants qui impactent notre société :

- La démographie : augmentation importante annoncée de la population wallonne, allongement de la durée de la vie et réduction de la taille des ménages. Face à ce défi, la Wallonie affirme une valeur de solidarité et d'accueil, en facilitant l'accès à un logement et à un cadre de vie de qualité.
- La compétitivité et la cohésion sociale sont fortement liées dans une économie mondiale fragilisée par des crises répétées et dans le contexte du redressement de la Wallonie. Face à ces deux défis, la Wallonie affirme une volonté de progrès économique, de cohésion sociale, de bien-être de toutes les catégories d'habitants, de formation générale et d'offre d'emplois.
- La mobilité constitue un défi à la fois social, économique et environnemental. Face à ce défi, la Wallonie affirme la mise en place d'une mobilité maîtrisée comme une condition impérieuse d'intégration sociale et d'accès au travail.

- L'énergie et le climat : sécurité énergétique, mise en œuvre de la transition énergétique, lutte contre le réchauffement climatique, prévention et gestion des risques climatiques. Face à ces défis, la Wallonie affirme une volonté d'anticipation et de développement durable.

Un large hinterland

A l'échelle européenne, la Wallonie s'inscrit dans un espace où les échanges économiques, financiers et culturels se reconfigurent, notamment à travers les options de l'Agenda territorial 2020 de l'Union européenne¹.

A l'échelle interrégionale et transfrontalière, l'opportunité de la Wallonie est de se redéployer à partir des possibilités d'échanges multiples avec les territoires qui l'entourent ou l'incluent. Redessiner ces nouvelles coopérations territoriales permettra de valoriser les atouts économiques, d'améliorer les transports, de gérer plus efficacement le foncier et de protéger l'environnement et le patrimoine.

Sept priorités

S'inspirant de l'Agenda territorial 2020 de l'Union européenne, le projet territorial wallon s'appuie sur sept priorités :

La croissance de la compétitivité de la Wallonie sur la base de pôles de compétitivité performants et d'une diversité d'économies locales fortes ;
 Le développement intégré et durable des systèmes modaux de transport, à la fois pour les personnes et pour les marchandises ;
 Le développement polycentrique et équilibré du territoire ;
 Les nouvelles formes de partenariat entre les villes et les campagnes ;
 L'intégration territoriale des aires métropolitaines transfrontalières ;
 L'accompagnement de la dynamique de transition énergétique ;
 La gestion et la mise en réseau des richesses écologiques, paysagères et culturelles.

¹ Agenda territorial de l'Union européenne 2020. Vers une Europe inclusive, intelligente et durable, faite de régions diverses adopté par les Ministres chargés du développement territorial le 19 mai 2011 à Gödöllő.

Cinq principes

Cette vision met en œuvre les principes de l'article premier du Code du développement territorial :

- 1° « *Le principe d'utilisation rationnelle des territoires et des ressources* », selon lequel il y a lieu d'utiliser de manière économe les ressources et espaces et de localiser les activités en tenant compte de leurs contraintes et besoins, de leurs opportunités de développement et des potentialités des territoires ;
- 2° « *Le principe d'attractivité socio-économique et de compétitivité territoriale* » selon lequel il convient de créer les conditions territoriales du développement d'une économie compétitive et dynamique capable d'une croissance durable et accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi ;
- 3° « *Le principe de gestion qualitative du cadre de vie* » qui vise à assurer la qualité, le confort, la convivialité, la performance énergétique des constructions, des aménagements et des espaces. En application de la Convention de Florence, ce principe peut se traduire dans des logiques de continuité ou de rupture par rapport aux paysages et au cadre bâti ou non bâti existants ;
- 4° « *Le principe de mobilité maîtrisée* », selon lequel il faut assurer l'équilibre entre l'accessibilité et la maîtrise des impacts sociaux, économiques et environnementaux des déplacements ;
- 5° « *Le principe de renforcement des centralités* », selon lequel il y a lieu de privilégier le renouvellement, la mixité fonctionnelle et sociale et la densification des centralités urbaines et rurales.

Un projet ambitieux, pluriel, opérationnel, ouvert et partagé

Dans la continuité de la philosophie du SDER de 1999 et en cohérence avec les principes de la Dynamique Horizon 2020 et de la Stratégie wallonne de développement durable, le SDER répond aux défis et besoins des citoyens et des entreprises :

- En identifiant pour la Wallonie des objectifs ambitieux, dans une perspective volontariste à 2020 et 2040 ;
- En se dotant d'une structure territoriale affirmant le caractère pluriel de la Wallonie et renforçant ses atouts ;
- En identifiant des mesures de mise en œuvre opérationnelles, dotées des recommandations ouvertes et non contraignantes.

Le SDER doit être partagé et approprié et doit évoluer pour traduire une volonté collective pour le développement durable du territoire de notre Wallonie.



Partie II.

OBJECTIFS

Des objectifs ambitieux

Les objectifs déclinent les implications territoriales des politiques sectorielles.

La mise en œuvre des objectifs du SDER devrait contribuer à une diminution des charges financières au bénéfice des citoyens, des entreprises, des autorités locales et régionales : limitation de l'étalement urbain, accessibilité des services et des emplois, mutualisation des services, ...

La structure territoriale et les mesures précisent les objectifs prioritaires dans les principaux cas de figure.

Sensibilisation, partenariat et coopération

Le développement du territoire est le résultat de décisions prises par les autorités publiques et de choix individuels. Les multiples acteurs (citoyens, administrations, associations, professionnels) doivent être correctement informés, sensibilisés et, au besoin, formés sur leurs droits et devoirs dans la définition et la mise en œuvre d'une politique cohérente d'aménagement du territoire. En outre, la participation de tous constitue une aide précieuse à la décision.

La bonne gestion du territoire résulte d'une mobilisation adéquate des réseaux d'acteurs privés et publics et de leurs initiatives.

Les meilleures conditions de consultation, de concertation et de partenariat doivent être mises en place entre pouvoirs publics et secteurs privés, en vue de promouvoir un urbanisme de projet.

Les autorités communales disposent d'une excellente connaissance de leur territoire et d'outils leur permettant d'élaborer des projets de développement au bénéfice de leurs citoyens. Elles gagnent à travailler en collaboration, en particulier pour les thématiques de niveau supra-communal, notamment à l'échelle du bassin de vie. La cohérence entre les projets des territoires communaux, supra-communaux, des intercommunaux et de la Wallonie doit être assurée. Le SDER se base sur un juste équilibre entre le rôle des autorités communales, des différents acteurs publics et de la Wallonie.

Des coopérations transfrontalières sont déjà bien engagées. Elles doivent être approfondies, tant avec les deux autres Régions belges qu'avec les autorités compétentes aux Pays-Bas, en Allemagne, au Grand-Duché de Luxembourg et en France. Il faut également tirer un meilleur parti des appuis offerts par l'Union européenne, notamment en matière de coopération territoriale INTERREG.

Au niveau supra-communal, de nouvelles formes de coopération s'envisagent au sein de territoires de projet, à l'échelle des bassins de vie. La structure territoriale identifie les principaux défis de ces territoires ainsi que les orientations stratégiques qui les concernent. Les acteurs de ces territoires sont invités à développer des collaborations et des mécanismes de coopération pour préciser et mettre en œuvre ces orientations.

Ces nouvelles formes de coopération doivent resserrer les liens de solidarité entre les différentes composantes des bassins de vie et notamment entre les espaces urbains et les espaces ruraux.

À l'échelle plus locale, les solidarités existantes seront renforcées et différentes formes de partenariat seront développées entre les acteurs publics, les entreprises et les citoyens.

Les partenariats public-privés et public-public seront soutenus activement pour renforcer l'attractivité du territoire wallon, reconstruire la ville sur la ville, requalifier les friches et favoriser les investissements privés dans les centres urbains, développer du logement moyen bien situé, ...

Des objectifs au service du bien-être des citoyens, de la vitalité des entreprises et de la cohésion sociale

Comment un développement territorial équilibré et solidaire peut-il répondre aux besoins de la population et du système productif, aux besoins en mobilité, aux défis de compétitivité et de cohésion sociale, tout en préservant les ressources naturelles, en améliorant le cadre de vie des habitants et en valorisant le patrimoine naturel et bâti ?

Voilà l'enjeu global. Pour y répondre, quatre « piliers » ont été identifiés. Ces objectifs sectoriels concernent les besoins en logements et services et l'habitat durable (pilier I), la valorisation économique des atouts de chaque territoire (pilier II), les transports durables (pilier III) et les ressources et le patrimoine (pilier IV).

Les objectifs du SDER ont une portée d'orientation. A ce titre, ils ne constituent pas des principes de droit dont la violation pourrait être invoquée à l'appui d'un recours contre des décisions de nature individuelle pour en obtenir l'annulation.

Pilier I : Répondre aux besoins des citoyens en logements et en services et développer l'habitat durable

Le premier objectif de ce pilier porte sur la réponse aux besoins démographiques : la localisation des logements et des services est essentielle pour la vie quotidienne des citoyens, elle structure le territoire et constitue la plus grande part de la superficie urbanisée. Or la population évolue. A l'accroissement prévu s'ajoutent des phénomènes propres à nos sociétés contemporaines : diminution de la taille des ménages, allongement de la durée de vie et augmentation des inégalités territoriales. Face à ces enjeux, la Wallonie souhaite garantir à chacun la réponse à ses besoins fondamentaux, notamment le logement et les services.

La structuration du territoire (I.1) favorise l'accessibilité aux services et aux équipements, éléments favorables à la cohésion sociale, notamment au bénéfice des territoires ruraux.

La localisation préférentielle des nouveaux logements (I.2) doit d'abord s'envisager à l'échelle des bassins de vie, puis à celle des territoires centraux en milieu urbain et rural. L'offre en logements doit être accessible aux couches sociales les plus démunies et répondre au défi de la cohésion sociale (I.3). Améliorer et développer le parc de logements (I.4) doit également répondre à la diversité des besoins et aux défis climatique et énergétique.

Les bassins de vie, les pôles (pour les services et équipements structurants) et l'échelle plus locale (pour les services de base) sont également traités dans l'objectif I.5, relatif à la localisation des services et équipements. L'organisation territoriale doit permettre de redéfinir les relations entre les villes et les campagnes en recherchant complémentarités et synergies.

Les modes d'urbanisation doivent être fonctionnels et économes en énergie et assurer un cadre de vie de qualité ainsi qu'une plus grande mixité tant sociale que fonctionnelle (I.6).

Pilier II : Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire

Dans un contexte de forte compétition internationale et européenne, d'augmentation de la population d'actifs et de sous-emploi, anticiper les besoins du système productif est un enjeu fondamental. La Wallonie dispose de très nombreux atouts. L'ambition est de les valoriser en vue de son développement. L'un des rôles de l'aménagement du territoire est d'accompagner les objectifs de développement économique en soutenant les dynamiques et les ressources territoriales favorables à la compétitivité et au développement de nos entreprises.

Le premier objectif de ce pilier (II.1) est de renforcer l'attractivité de la Wallonie et de capter les retombées économiques, notamment en se positionnant dans l'Europe et par rapport aux régions voisines.

La Wallonie peut miser sur l'attractivité de son territoire, notamment grâce à une offre immobilière suffisante et diversifiée et à un environnement favorable aux activités économiques (II.2).

Aujourd'hui, la compétitivité des territoires tient non seulement au savoir-faire et aux compétences de la main-d'œuvre mais aussi à la qualité du cadre de vie, à la présence d'instituts de recherche ainsi qu'à l'offre en matière de formation professionnelle et continue. C'est ainsi qu'en cohérence avec le plan Marshall 2.vert et avec le projet de plan « Horizon 2022 », l'aménagement

du territoire doit venir en appui (II.3) au développement de l'innovation, des pôles de compétitivité et des pôles existants et des autres domaines porteurs. En lien avec le défi de cohésion sociale, il est également indispensable de développer les secteurs offrant des emplois aux moins qualifiés. La Wallonie s'inscrit dans le mouvement de réindustrialisation notamment en améliorant les conditions d'accueil des industries et des filières économiques (II.4).

Le développement des énergies renouvelables permet de répondre aux défis énergétique et climatique et contribue à répondre au défi de compétitivité (II.5).

D'autre part, il convient de tirer parti de l'importance toujours croissante que la population accorde aux loisirs. Grâce à son image positive et à la qualité de son territoire, la Wallonie présente un potentiel important de développement du secteur du tourisme (II.6). De même, le développement de filières en aval d'une exploitation raisonnée des ressources naturelles peut générer plus de valeur ajoutée (II.7). Dans cette perspective, différentes possibilités de diversification de leur développement s'offrent aux territoires ruraux.

Pilier III : Mieux aménager le territoire pour permettre le développement de transports durables

Aux échelles planétaire, européenne et régionale, l'augmentation de la demande en mobilité des personnes et des biens est impressionnante. La mobilité favorise les échanges, ouvre de nouveaux horizons et participe à renforcer le rayonnement de la Wallonie. Elle va continuer à augmenter pour répondre à la demande d'une population en croissance. Il est cependant nécessaire de rationaliser les déplacements et les transports afin de les rendre plus efficaces, en diminuant progressivement leur empreinte environnementale.

La Wallonie possède le très grand avantage de se trouver au cœur des réseaux européens de transport. Pour lui permettre d'être plus compétitive et attractive, il est nécessaire de valoriser ses équipements et de renforcer son accessibilité régionale et internationale (III.1). Les grands pôles d'échange (gares, aéroports, plateformes logistiques) participent en effet à son attractivité économique et à son rayonnement national et international de la Wallonie.

Le trafic sur le réseau routier doit être fluidifié et la sécurité routière améliorée (III.2). Il est nécessaire de développer le rail et la voie d'eau (III.3).

Le développement de transports en commun efficaces dépend de l'organisation des réseaux (III.4) et nécessite également une localisation adéquate des nouveaux logements et des activités. Il doit être conçu en cohérence avec la structure territoriale souhaitée. Au niveau local, les espaces publics doivent être aménagés de manière à intégrer, faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite (III.5).

Favoriser les alternatives à la voiture, c'est répondre aux défis énergétique et climatique et faciliter la vie des nombreux ménages sans voiture et/ou en situation précaire.

Pilier IV : Protéger et valoriser les ressources et le patrimoine

Avec un territoire dominé par les espaces non bâtis, la Wallonie possède des atouts environnementaux et paysagers indéniables. Préserver les ressources naturelles, améliorer le cadre de vie des habitants et valoriser le patrimoine naturel et bâti, c'est agir sur un levier décisif pour attirer des habitants, des touristes et des entreprises.

Les terres agricoles et la forêt doivent être préservées parce qu'elles permettent de répondre aux besoins vitaux de la population (alimentation, eau potable...) et jouent un rôle économique important (IV.1). Dans un contexte d'érosion de la biodiversité et de fragmentation des réseaux écologiques, les sites d'intérêt biologique doivent être protégés et les continuités des écosystèmes maintenues (IV.2).

L'urbanisation des espaces non bâtis étant un phénomène difficilement réversible, il faut trouver un équilibre entre la préservation de ces espaces non bâtis et l'urbanisation nécessaire pour la création de logements et pour le développement des activités économiques et des énergies renouvelables.

De même, si les réserves du sous-sol gagnent à être exploitées, elles doivent l'être de manière parcimonieuse (IV.3).

En gérant activement le paysage et le patrimoine (IV.4), on préserve le cadre de vie des habitants, on renforce l'identité des territoires wallons et on améliore l'attractivité au bénéfice du développement économique et touristique.

La réduction de la vulnérabilité aux risques et de l'exposition aux nuisances (IV.5) est également un objectif fondamental.



PILIER I

RÉPONDRE AUX BESOINS DES CITOYENS EN LOGEMENTS ET EN SERVICES ET DÉVELOPPER L'HABITAT DURABLE

Objectif I.1 ❖

Structurer le territoire

a. Freiner l'étalement de l'urbanisation

Utiliser le sol avec parcimonie et limiter son artificialisation doit permettre d'anticiper les enjeux environnementaux globaux mais aussi de répondre aux besoins de base de la population, notamment alimentaires. Mieux maîtriser les développements urbanistiques doit également permettre de préserver la diversité et la qualité des paysages wallons. Ce patrimoine, auquel les habitants sont attachés, est un facteur important de la qualité de vie en Wallonie et de son attractivité.

La gestion rationnelle du sol est également un principe qui vise à diminuer les charges financières aussi bien individuelles que collectives. L'objectif est de réduire de près de moitié le phénomène d'urbanisation du sol pour le limiter approximativement à 1 200 hectares par an d'ici 2020 et à 900 hectares par an d'ici 2040 (contre 2 000 hectares par an ces 30 dernières années) en visant une politique d'urbanisation plus compacte.

L'objectif de réduction de l'urbanisation du sol doit bien entendu s'entendre en compatibilité avec les objectifs de développement de la Wallonie.

b. Optimiser les distances à parcourir

En prenant la problématique à l'origine, c'est-à-dire en rationalisant la demande de mobilité, l'aménagement du territoire a un rôle important à jouer : un territoire mieux structuré contribue à réduire les distances à parcourir et la dépendance à la voiture individuelle tout en améliorant l'efficacité d'autres modes de transport. Si le territoire lui-même est mieux organisé, les services et les lieux de travail seront plus accessibles. Cela permettra à un maximum de personnes de profiter d'une meilleure desserte des transports en commun ou de disposer de certains services à plus courte distance donc à la portée de déplacements à pied ou à vélo.

Pour favoriser l'accessibilité réciproque des actifs et des entreprises, des usagers et des services tout en tenant compte des impératifs des entreprises et des pouvoirs publics, leur localisation devrait croiser le profil d'accessibilité du site et le profil de mobilité de l'entreprise afin de réserver les lieux aux activités qui les exploitent le mieux :

- Les activités tertiaires ayant beaucoup d'employés ou attirant de nombreux visiteurs, devraient avant tout bénéficier d'une excellente accessibilité par les transports en commun et les modes actifs ;
- Les activités attirant moins de personnes et qui doivent être accessibles par la route, devraient idéalement bénéficier d'une double desserte automobile et par les transports en commun, voire les modes actifs (marche et vélos) ;
- Les activités dépendant principalement de charrois lourds du transport routier, celles qui doivent être proches de leur matière première, ... ne doivent pas disposer d'une desserte majeure en transports publics. Leur localisation peut être périphérique.

c. Tenir compte de la diversité du territoire : de la politique de la ville au développement rural

La Wallonie est plurielle. Sa structuration doit contribuer à renforcer les spécificités propres aux campagnes, aux villages et aux quartiers urbains.

La structure territoriale, notamment par la mise en place d'un maillage de pôles², de bourgs et de villages centraux doit conduire à un développement équilibré des territoires tant urbains que ruraux.

Il existe une très forte interdépendance entre les villes et les espaces ruraux, interdépendance caractérisée par des potentiels différents et complémentaires.

La structure territoriale, notamment par l'approche des bassins de vie, doit permettre d'organiser et de valoriser ces complémentarités.

La définition d'une politique intégrée de la ville doit notamment conforter les rôles des pôles, et en particulier des grandes villes, tout en envisageant des relations de complémentarité avec les territoires ruraux.

Plus spécifiquement au service des territoires ruraux, les outils du développement rural doivent être renforcés à l'échelle locale ou supra-communale.

d. Densifier les territoires centraux

Les territoires centraux (pôles, bourgs et villages centraux) présentent un haut potentiel de développement qu'il faut valoriser au profit du plus grand nombre. Le potentiel de centralité de ces territoires doit être développé de manière à permettre de réaliser des économies de temps et d'argent, de diminuer les charges des pouvoirs publics notamment en matière de d'équipements et services, et de sauvegarder les terres affectées à l'agriculture, à la forêt et aux loisirs.

e. Préserver l'identité des quartiers résidentiels, villages et hameaux des territoires ruraux et permettre leur urbanisation

L'identité des villages et hameaux situés en territoire rural doit être préservée et valorisée. De nouveaux logements viendront compléter ces espaces de vie en respectant leur identité selon un mode d'urbanisation adapté, moins soutenu qu'à l'intérieur des territoires centraux en milieu urbain et rural.

L'urbanisation des villages doit s'accompagner de mesures renforçant le confort des habitants et la qualité de leur cadre de vie, tout en préservant mieux les espaces voués à l'agriculture, la forêt et la nature.

² Les pôles correspondent à des villes dont le degré d'équipement structurant existant ou potentiel est tel qu'ils sont ou doivent être à même d'assurer les besoins de leur population et des habitants des territoires voisins.

Objectif I.2 ❖

Répartir 320 000 nouveaux logements sur l'ensemble du territoire

a. Offrir 320 000 nouveaux logements d'ici à 2040

Les perspectives démographiques envisagent pour les années à venir une augmentation annuelle de 14 000 ménages. Dans cette hypothèse, la Wallonie devra offrir plus de 115 000 nouveaux logements d'ici à 2020. Par la suite, le nombre de ménages continuera d'augmenter. L'évolution de la population d'ici 2040 nécessite la création d'environ 320 000 logements supplémentaires en Wallonie. Il faut répondre à cette demande en stimulant la réhabilitation de bâtiments abandonnés ou sous-occupés, voire leur démolition et reconstruction quand ils sont vétustes, et en créant de nouveaux logements.

b. Répartir les nouveaux logements à l'échelle de chaque bassin de vie

Sur le plan territorial, la répartition des nouveaux logements doit tout d'abord être réfléchie à l'échelle de chaque bassin de vie afin de répondre à cette demande de façon équilibrée et équitable. Au sein de chaque bassin, la répartition des nouveaux logements s'appuie sur la structure territoriale et sur la spécificité et le rôle des pôles.

c. Créer des logements dans les territoires centraux en milieu urbain et rural

Plutôt que d'étendre les villes et les villages le long des routes qui y mènent, prévoir davantage de nouveaux logements dans les territoires centraux en milieu urbain et rural doit permettre de conserver les terres agricoles pour l'agriculture ; cela renforcera encore l'attrait des zones où commerces, services et transports sont rassemblés, variés et abondants.

Pour les citoyens, trouver ces facilités regroupées autour de leur logement revient moins cher et leur fait perdre moins de temps. Pour les pouvoirs publics, cela représente également moins de coûts en équipements et en entretien.

Il conviendrait de localiser préférentiellement les logements supplémentaires dans les territoires centraux en milieu urbain et rural. Au total, 256 000 nouveaux logements (80 %) devraient y être réalisés en reconstruction de la ville sur la ville ou en urbanisation de terrains vierges.

d. Réutiliser les bâtiments et valoriser les terrains sous-occupés, pour 25 % des nouveaux logements

De nombreux bâtiments sont inoccupés ou sous-occupés : des maisons sont à l'abandon, dans certaines rues commerçantes, les espaces au-dessus des magasins sont délaissés. Des maisons, voire des quartiers insalubres, gagneraient à être rénovés en profondeur ou reconstruits. Certains propriétaires souhaitent valoriser leur terrain devenu trop grand en y construisant un nouveau logement.

Toutes ces situations sont autant de solutions possibles au besoin de créer et de densifier le logement dans les territoires centraux ; elles doivent être davantage exploitées.

L'objectif poursuivi est que d'ici 2040, 25 % des logements créés dans les territoires centraux en milieu urbain et rural, soit environ 64 000 unités, proviennent de ces opérations de reconstruction de la ville sur la ville : réhabilitation et réoccupation d'immeubles existants, densification de parcelles sous-occupées et opérations de destruction-reconstruction.

L'amplification des dynamiques de revitalisation et de rénovation urbaine devrait contribuer à atteindre cet objectif.

e. Mobiliser des terrains libres de constructions dans les territoires centraux en milieu urbain et rural

Les terrains situés dans les territoires centraux en milieu urbain et rural disponibles pour la construction de logements présenteront différentes configurations. Certains sites désaffectés, surtout s'ils sont peu ou pas pollués, peuvent redevenir disponibles pour développer de nouveaux quartiers. Il en est de même pour des terrains non bâtis de dimensions importantes (les ZACC), ou encore des terrains à bâtir situés entre des bâtiments existants.

Pour répondre à la demande en nouveaux logements d'ici 2040, les autorités publiques veilleront à réserver au moins 10 000 ha à l'urbanisation dans les territoires centraux en milieu urbain et rural.

Dans certains bassins de vie ou certaines communes, le plan de secteur n'offre plus suffisamment de disponibilité. Si ce manque de disponibilité concerne un territoire central en milieu urbain ou rural, une modification de plan de secteur doit permettre de répondre à ce besoin.

Objectif I.3 ❖

Des logements de qualité pour tous

a. Créer des logements publics et conventionnés, accessibles à moindre coût

D'un ménage à l'autre, les revenus des citoyens wallons varient. C'est pourquoi il est nécessaire de développer une offre diversifiée en logements publics et conventionnés. Accessibles à des personnes aux revenus faibles, ces logements permettent de compenser dans une certaine mesure les inégalités sociales et d'améliorer les conditions de vie et le bien-être des populations moins favorisées.

Le pourcentage de logements publics ou conventionnés devrait atteindre en 2040 au minimum 5 % par commune et 10 % par bassin de vie pour un objectif global de 20 % de logements publics ou conventionnés pour l'ensemble de la Wallonie.

b. Maîtriser les prix des terrains et des logements dans les territoires centraux en milieu urbain et rural

L'accès aux logements de toutes catégories doit être rendu moins coûteux dans les territoires centraux. Les politiques foncières que les autorités publiques mettront en œuvre viseront en priorité à y maîtriser les prix des terrains et à lutter contre la rétention foncière. Les pouvoirs publics s'efforcent d'y accroître le nombre de logements destinés aux personnes à revenu moyen et modeste et d'y rendre moins coûteux le droit à habiter.

c. Soutenir en priorité la rénovation énergétique des logements de ceux qui en ont le plus besoin

En ville comme à la campagne, les personnes qui disposent des moyens financiers les plus faibles sont aussi celles qui consacrent la plus grande part de leur budget à leur consommation énergétique.

Il est indispensable de soutenir en priorité ces personnes en difficulté pour la rénovation énergétique de leur logement.

d. Gérer dans la durée la question de l'habitat permanent dans les zones de loisirs

Aujourd'hui, soit par choix, soit par contrainte, un nombre important de personnes vivent dans les campings et parcs résidentiels en tant que résidents permanents. Ces espaces permettent d'accéder à un logement à très faible coût, mais ne remplissent pas toujours les conditions pour assurer à long terme à leurs habitants des conditions de vie décente. Certains sont situés en zone inondable, les constructions et les équipements y sont souvent vétustes, l'accessibilité aux services est difficile.

Le phénomène d'habitat à titre permanent doit être maîtrisé et géré. Les conditions de vie doivent y être améliorées dans les limites d'intervention des pouvoirs publics, tout en évitant que ce phénomène ne s'amplifie.

Des formules de logement alternatives et abordables doivent être proposées pour répondre aux demandes des personnes qui occupent ce type d'habitat.

e. Des terrains pour les gens du voyage

Sous le terme générique "gens du voyage" sont regroupées des communautés d'itinérants qui ont besoin de s'arrêter sur notre territoire lors de leur périple. Des aires d'accueil doivent être prévues pour eux, en particulier le long des principaux axes qu'ils empruntent : la dorsale wallonne, l'axe Bruxelles-Luxembourg, l'axe des pèlerinages Beauraing – Banneux et le triangle central Bruxelles-Mons-Namur. Trois types d'aires d'accueil doivent être proposés : les aires de grand passage périodique (jusqu'à 200 caravanes), les aires de séjour temporaire classique (de 15 à 50 places de caravanes) et les terrains familiaux.

Objectif I.4 ❖

Adapter le parc de logement actuel et à venir aux défis de demain

a. Diversifier et adapter l'offre en logements pour répondre aux besoins

La population et la proportion de personnes plus âgées augmentent, la taille des ménages diminue, les habitudes et les modes de vie se transforment en Wallonie comme ailleurs. Au cours de la vie d'un ménage, les besoins en logement évoluent eux aussi.

Il est donc important d'encourager, en ville comme à la campagne, un choix d'habitat très varié et adapté. Différentes surfaces, localisations, diverses formules (appartements, maisons unifamiliales mitoyennes ou non, ...) répondront mieux aux besoins des Wallons de tous âges, professions, conditions et compositions familiales.

Un logement trop grand demande plus d'entretien et coûte cher en chauffage. Aménager une partie inoccupée d'un bâtiment et la louer peut offrir un revenu complémentaire. Il faut néanmoins éviter les subdivisions excessives de bâtiments. En soutenant les travaux d'aménagement visant à de nouvelles formes de cohabitation, les pouvoirs publics peuvent aider à abriter davantage d'habitants.

b. Encourager les formes d'habitat innovantes

Dès à présent, des solutions originales se développent pour améliorer les conditions de vie de tous, et elles se développeront plus encore dans le futur. De nouvelles formes d'habitat apparaissent et sont adoptées par toujours plus de personnes car elles répondent mieux à leurs besoins. Par exemple, certains se partagent un grand bâtiment en « habitat groupé ». D'autres cohabitent entre personnes d'âges différents, selon la formule de « l'habitat intergénérationnel ». Le « programme d'aide à la vie journalière », lui, permet à une personne âgée de rester chez elle aussi longtemps que possible. Dans la formule de « l'habitat solidaire », ce sont des familles en difficultés financières qui sont aidées à

conserver ou à améliorer leur logement ou à accéder à un logement de qualité.

Parallèlement, des projets de quartiers durables voient le jour.

Ces nouvelles formes d'habitat sont à encourager.

c. Isoler plus de 800 000 logements d'ici 2040

En Wallonie, le parc de logement est souvent ancien, voire vétuste. De nombreux bâtiments datent d'une époque où personne n'imaginait que le charbon ou le pétrole pourraient un jour manquer et devenir chers. Les générations actuelles doivent à présent rénover en profondeur tous ces logements pour en faire des habitations confortables, performantes et modernes, pour réduire notre facture énergétique et nos émissions de CO₂.

À l'horizon 2020, il faudrait fortement augmenter le taux de rénovation et d'isolation du parc de logements anciens pour passer d'environ 9 000 logements améliorés par an en 2010 à environ 35 000 logements par an en 2020. À partir de 2020, l'augmentation progressive du taux de rénovation énergétique devrait conduire à l'amélioration de plus de 800 000 logements d'ici 2040.

d. Remplacer chaque année 3 500 logements dégradés et difficiles à isoler

Quand un bâtiment ancien ne peut être adapté, s'il n'a pas de valeur patrimoniale, il est souvent plus rentable de le remplacer par une nouvelle construction. Actuellement, environ 1 000 logements par an font l'objet de démolition/reconstruction.

Ce type d'opération devrait être davantage encouragé.

Grâce à des mesures incitatives mises en place par les pouvoirs publics, il faudrait atteindre un taux de démolition/reconstruction annuel du parc de logements wallon d'environ 3 500 logements à partir de 2020 et progressivement l'augmenter pour permettre la reconstruction de la ville sur la ville et atteindre en 2040 approximativement 10 000 logements par an.

Objectif 1.5 ❖

Des services et équipements accessibles à tous

a. Disposer dans chaque bassin de vie d'une offre suffisante en commerces et équipements structurants

Les services et équipements « structurants » (installations sportives, administrations, équipements hospitaliers, centres culturels, écoles secondaires, centres commerciaux, ...) rayonnent en général sur plusieurs communes. Il est important de disposer dans les bassins de vie d'une offre de tels services et équipements suffisante et répartie de façon équilibrée afin d'éviter de longs déplacements des habitants vers d'autres bassins.

b. Localiser les commerces et équipements structurants dans les pôles

Les bassins de vie sont principalement structurés par des pôles qui constituent des lieux d'attraction et de rayonnement (actuels ou futurs).

Dans le choix des localisations des services et des équipements les plus structurants, il faut veiller à répondre aux besoins et à maintenir un équilibre entre les différents pôles, qu'ils soient en milieu urbain ou rural.

Pour répondre aux besoins du plus grand nombre, et en particulier pour les personnes non motorisées, la majorité des nouveaux services et équipements structurants doivent s'implanter dans les parties les plus centrales et les plus accessibles des pôles. Toutefois, dans certains cas, l'implantation d'équipements en périphérie peut se justifier.

c. Conserver et renforcer les services de base au cœur des quartiers et des villages

De nombreux quartiers des villes et des villages sont desservis en services de base (crèches, écoles primaires, plaines de jeux, épiceries, boulangeries, centre médical, ...). Compte tenu de leur fonction sociale, il faut tout mettre en œuvre pour y maintenir et développer ces services quand ils existent. Cela passe notamment par le renforcement des territoires centraux qui ne disposent pas d'une population suffisamment nombreuse et diversifiée pour en assurer la viabilité.

Lorsque de nouveaux services de base s'implantent, il faudra veiller à ce qu'ils soient localisés de préférence au cœur des quartiers des villes et des villages, pour être proches de leurs usagers. Ces localisations préférentielles doivent également permettre de tenir compte des besoins des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite qui doivent trouver à proximité immédiate de leur domicile les services de base dont ils ont besoin. On veillera notamment à localiser les nouvelles implantations scolaires à courte distance du plus grand nombre de logements.

d. Maintenir les services et développer des solutions innovantes pour les territoires ruraux

Dans certaines communes, la majorité des services de base se concentrent naturellement dans un lieu facilement accessible. Mais il existe des zones habitées moins denses et moins accessibles où ces services sont ou devraient être organisés autrement.

Complémentairement au maintien des services existants, il faut y développer des solutions innovantes de services, de mobilité ou de livraison, pour permettre de manière équitable un accès aux services de base.

Des services visant la convivialité et la cohésion sociale (maisons de villages, espaces récréatifs,...) doivent également être développés dans les territoires ruraux.

Objectif I.6 ❖

Aménager durablement les villes et les villages

a. Favoriser une urbanisation moins coûteuse et économe en énergie

Le chauffage des bâtiments et les déplacements induits par la localisation des activités et par le mode de vie des citoyens pèsent sur le budget des ménages et contribuent à la production de gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique.

La réduction de ces dépenses et une meilleure efficacité énergétique seront atteintes par une urbanisation plus compacte, favorisant les déplacements à courtes distances, et par l'amélioration des performances énergétiques des nouveaux bâtiments : matériaux à faible énergie grise, isolation accrue, généralisation de la construction basse consommation, puis passive et finalement « zéro énergie » en 2020.

b. Favoriser la mixité des fonctions

Outre les professions libérales et les activités de services à la personne, certaines activités peuvent cohabiter avec la résidence. Cette mixité des fonctions renforce la vitalité des quartiers et des villages en multipliant les occasions de fréquentation. Elle facilite et améliore le service des transports en commun, offre l'opportunité d'habiter et de travailler dans le même lieu et réduit par conséquent les déplacements. Enfin, elle permet un meilleur contrôle social et assure la viabilité des différents réseaux et équipements.

L'évolution des modèles de production demande de développer une offre immobilière mixte. Cette offre peut être suscitée à la faveur d'opérations immobilières nouvelles.

Un nombre suffisant des espaces créés à l'horizon 2040 pour les entreprises devront être localisés dans le tissu des pôles.

c. Favoriser la mixité générationnelle et sociale

La construction de nouveaux logements doit répondre à la diversité des demandes et encourager la mixité générationnelle et sociale en favorisant, dans un même quartier ou village, la diversité des habitats résidentiels.

d. Privilégier l'implantation des bureaux à proximité des gares des pôles, tout en veillant à la mixité des fonctions des quartiers

Les quartiers de gares des pôles sont des lieux stratégiques. Ils doivent accueillir des activités à forte densité d'emplois, de nombreux logements ainsi que des services et des équipements. L'urbanisation doit y être compacte et viser à y réduire les ruptures physiques (voies de chemin de fer). L'aménagement des espaces publics devra renforcer l'identité et la visibilité de ces nouveaux points centraux de la vie urbaine.

La priorité est d'encadrer la localisation et d'orienter le choix modal des activités qui génèrent des flux importants de voyageurs, les bureaux en particulier.

Il faudra veiller à garantir une mixité des fonctions dans les quartiers où l'offre en surface de bureaux serait devenue trop importante.

e. Améliorer la qualité des espaces publics

Dans les quartiers urbains comme dans les villages, il est nécessaire de revaloriser le rôle fédérateur de l'espace public à la fois pour son rôle social et pour la mise en valeur du bâti.

L'espace public fédère et structure la morphologie bâtie et la vie sociale de nos quartiers et nos villages. S'il ne représente qu'une très petite partie du territoire wallon, il en est néanmoins, et de loin, l'espace le plus fréquenté.



PILIER II

SOUTENIR UNE ÉCONOMIE CRÉATRICE
D'EMPLOIS EN EXPLOITANT LES ATOUTS DE
CHAQUE TERRITOIRE

Objectif II.1 ❖

Renforcer l'attractivité de la Wallonie

a. Positionner la Wallonie dans l'Europe

L'aménagement du territoire doit se concevoir aujourd'hui en interaction avec le développement des régions et pays voisins. Qu'il s'agisse de compétitivité, de développement économique, d'infrastructures de services et de transport ou de gestion des ressources naturelles, les décisions prises dans ces territoires interrogent ou stimulent le développement de la Wallonie.

L'interdépendance de la Région avec d'autres territoires nécessite de nouvelles formes de coopération. Concevoir le développement territorial à l'horizon 2040 dans une perspective élargie a des implications importantes, notamment en matière d'infrastructures ou d'accueil de nouvelles populations.

Par l'adoption du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC, adopté en 1999) et l'Agenda territorial de l'Union européenne (révisé en 2011), les Ministres responsables de l'aménagement du territoire de l'Union Européenne ont souligné la profonde interdépendance des territoires. En réponse, des stratégies de compétitivité et d'intégration territoriale, de niveau suprarégional, doivent être élaborées et mises en œuvre.

La Wallonie est une composante d'un espace macro-régional très vaste. Celui-ci inclut des aires métropolitaines centrées sur une seule ville (Londres, Paris et Francfort) ou sur plusieurs (le Rhin-Ruhr, la Randstad néerlandaise et le Losange flamand). Ces grandes aires métropolitaines accueillent la plupart des centres de décision majeurs, ainsi que les activités du tertiaire supérieur qui y sont associées. Le processus de métropo-

lisation de l'économie, dont elles sont le théâtre principal, représente pour les régions avoisinantes un atout considérable en matière de développement. La Wallonie doit jouer un rôle structurant dans cet espace macro-régional et s'y positionner comme région d'accueil des activités de l'économie mondialisée.

Une coopération transnationale orientée vers l'intégration territoriale se développe à travers la mise en place de stratégies macro-régionales couvrant une grande partie du territoire européen. La Wallonie et ses régions voisines, autrefois réunies dans la Conférence des Régions de l'Europe du Nord-Ouest (CRENO), ne sont reprises dans aucune de ces macro-régions.

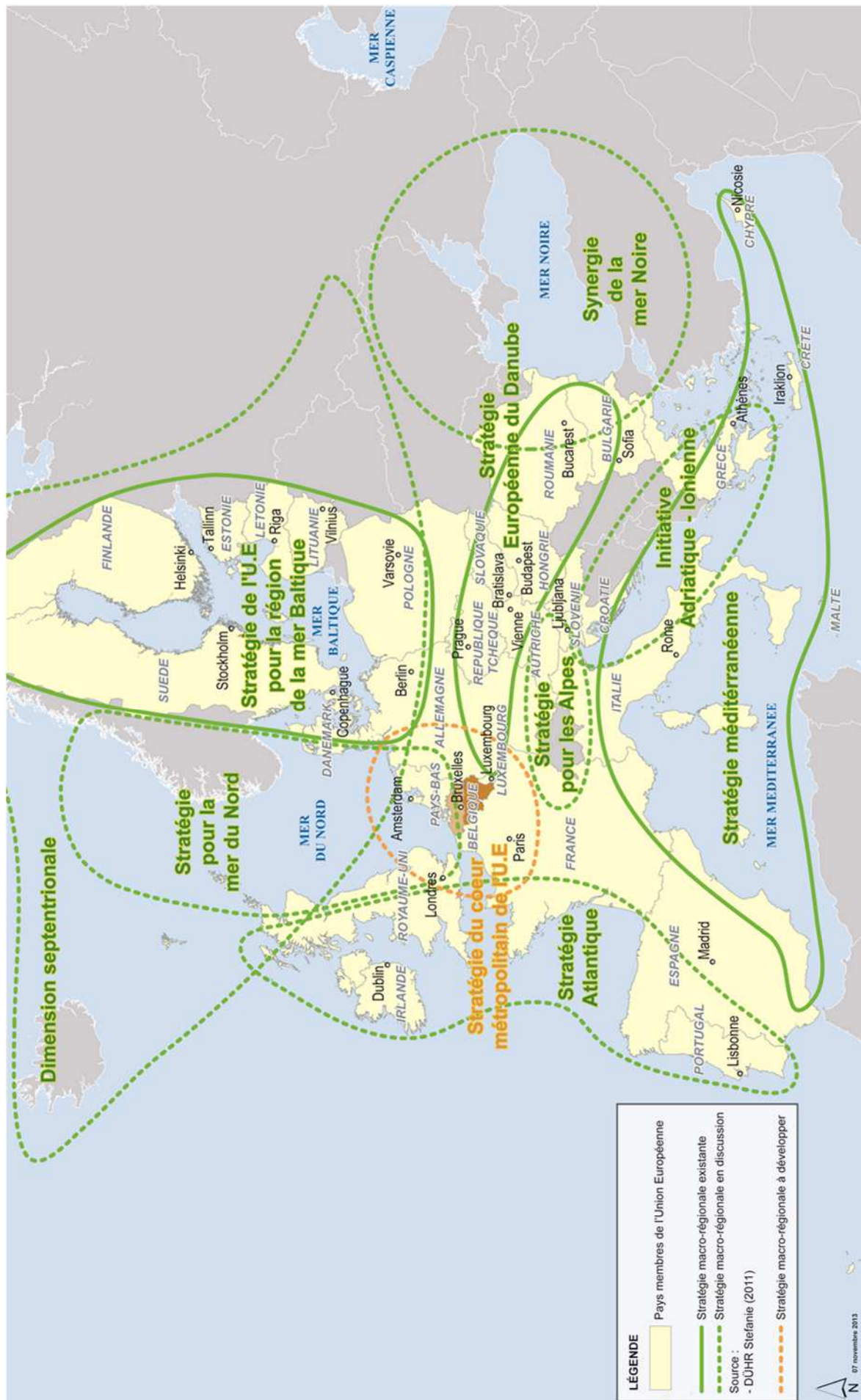
S'appuyant sur sa position géographique particulière, la Wallonie doit jouer un rôle catalyseur dans la relance de ce processus de coopération transnational (réactivation de la CRENO).

L'accès des entreprises aux marchés extérieurs européens et mondiaux doit être soutenu. De même, l'accueil d'entreprises sur notre territoire doit être maintenu et amplifié. La structure territoriale de la Wallonie peut y contribuer, notamment par un réseau de transport performant s'inscrivant à l'échelle européenne dans le réseau transeuropéen de transport (réseau TEN-T).

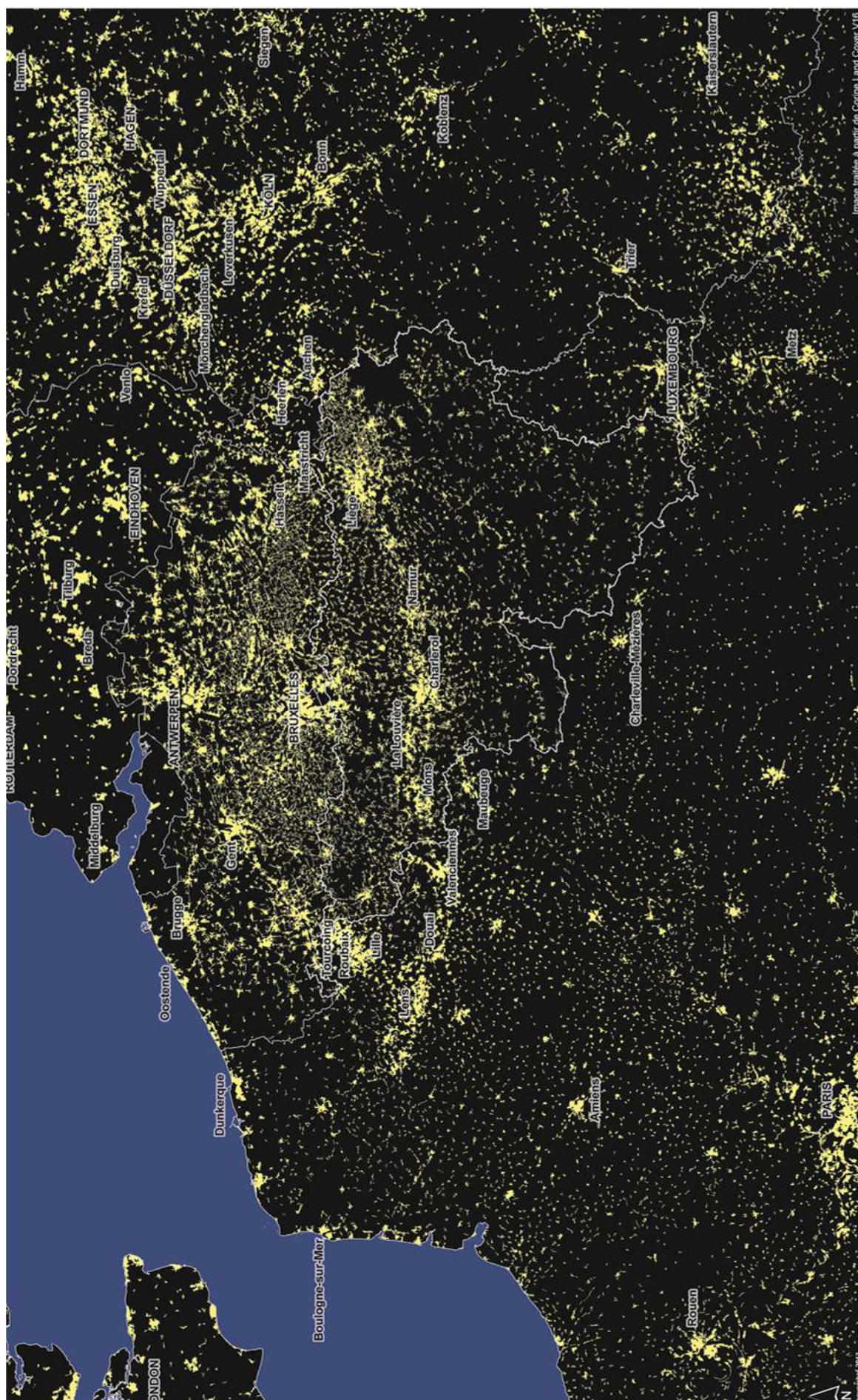
Ce réseau, en cours d'actualisation, a pour objectif d'améliorer la circulation intérieure du marché commun et de renforcer la cohésion économique et sociale. Il vise à établir un seul réseau multimodal permettant l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux.

b. Amplifier les dynamiques transrégionales

La Wallonie se développe en interaction avec les aires métropolitaines voisines, en particulier celles de Bruxelles, Hasselt-Maastricht-Aachen, Luxembourg et Lille. Il convient d'amplifier les dynamiques avec les métropoles voisines et d'intensifier les relations économiques en développant la coopération et la complémentarité pour l'accueil de nouvelles entreprises.



❖ Positionnement de la Wallonie en Europe



❖ La Wallonie dans le réseau des métropoles du centre de l'Europe

L'accès des entreprises aux marchés extérieurs européens et mondiaux doit être soutenu. La structure territoriale de la Wallonie peut y contribuer, notamment par un réseau de transport performant.

Les acteurs de développement économique et d'accompagnement des demandeurs d'emplois devraient s'intéresser aux entreprises s'implantant à nos frontières, pour bien connaître leurs besoins de main d'œuvre et maximiser les chances des Wallons de pouvoir répondre à leurs besoins.

c. Capter et concentrer les retombées économiques des flux traversant la Wallonie

Remarquablement positionnée sur les axes de transit européens, la Wallonie soutient le secteur du transport et de la logistique à travers la création d'un pôle de compétitivité. Le principe de massification des flux donne un avantage économique tant aux activités logistiques proprement dites qu'aux activités en aval, qu'il convient de développer.

Une complémentarité sera recherchée entre les différentes plateformes existantes, sans entraver la compétitivité des entreprises.

d. Amplifier les retombées des zones aéroportuaires

Les deux aéroports wallons constituent des éléments d'attractivité majeurs et des opportunités de développement économique aux différentes échelles territoriales. Les zones aéroportuaires concentrent de nombreuses activités et sont sources d'emploi. Lors de l'aménagement de ces zones, il convient de réserver ces localisations stratégiques pour la Wallonie aux activités générant le plus de valeur ajoutée et d'emplois par rapport à ce mode de transport.

e. Renforcer les dynamiques métropolitaines à travers une localisation optimale des activités structurantes

Les dynamiques métropolitaines, c'est-à-dire des concentrations des services et savoirs, jouent un rôle majeur dans le développement économique. Les universités et les centres de recherche constituent des catalyseurs. L'offre en espaces dédiés à l'activité économique constitue un facteur d'attractivité important.

L'accueil d'activités métropolitaines offre de nombreuses opportunités : effet d'entraînement sur les entreprises du tissu local, attractivité vis-à-vis des investissements extérieurs, excellence des domaines développés, plus grande compétitivité, maximisation de l'investissement public, ...

Les activités à vocation métropolitaine (centres de décision des grandes entreprises, recherche-développement, services financiers,...) pourront trouver un lieu privilégié d'implantation dans les pôles situés dans les aires métropolitaines. Une interpénétration des quartiers d'affaire et des campus universitaires maximisera leurs interactions.

f. Entretenir une image positive de la Wallonie

Le territoire wallon est un atout majeur pour le développement économique de la Wallonie et son attractivité, étant donné son positionnement au cœur de l'Europe, la densité de ses infrastructures de transport, les terrains de qualité potentiellement disponibles et la qualité du cadre de vie.

Tant la valorisation d'équipements de qualité que l'aménagement des villes et villages, l'assainissement des friches et la préservation des paysages doivent contribuer à améliorer l'attractivité de la Wallonie.

Objectif II.2 ❖

Créer un environnement favorable aux activités économiques en offrant des espaces d'accueil diversifiés

a. Mobiliser de manière proactive une offre diversifiée de terrains à vocation économique

Les terrains permettant de répondre au mieux à la diversité de la demande des entreprises doivent être rendus plus facilement disponibles, tout en veillant à reconnaître l'agriculture et la sylviculture comme des activités économiques à part entière à maintenir et à promouvoir. Au-delà des procédures de modification d'affectation en cours, on veillera à affecter à l'activité économique des espaces permettant de rencontrer les besoins, de l'ordre de 200 ha nets par an, sans préjudice des objectifs de redressement économique et de développement durable fixés par le Gouvernement.

La Wallonie créera des disponibilités foncières et immobilières capables de « capter » tout grand projet d'investissement lorsqu'il se présente.

Ces nouveaux parcs d'activité seront créés pour anticiper les demandes des entreprises, en privilégiant l'extension de parcs existants et en veillant à préserver la viabilité des exploitations agricoles. Il faut anticiper la demande en disposant de réserves foncières équipées ou à équiper.

Les pouvoirs publics veilleront à réserver des localisations les plus adéquates pour toutes les entreprises, dans le respect de leur choix d'implantation et à lever les différents freins à leur développement.

b. Valoriser les sites directement connectés aux réseaux ferré et fluvial

Les terrains situés au bord des voies navigables ou des lignes de chemin de fer et permettant le transbordement doivent être réservés à des activités qui utiliseront leurs caractéristiques d'accessibilité, c'est-à-dire principalement des activités qui produisent, traitent ou manipulent des matières pondéreuses, ou stockées en conteneurs ou palettes. Il faut pouvoir fournir des terrains « mouillés » aux entreprises qui sont demandeuses d'utiliser la voie d'eau et donc garder la maîtrise foncière de ces terrains.

De même, il faut pouvoir maintenir le rôle du rail dans le transport de marchandises et garder la maîtrise foncière des terrains déjà desservis par le rail ou potentiellement connectables au réseau à moindre coût. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire doit maintenir et desservir les embranchements particuliers lorsque la demande le justifie.

Les terrains contigus à ces terrains doivent notamment être dédiés aux activités auxiliaires des précédentes.

c. Réaffecter les friches et prévenir leur apparition

Réaménager les bâtiments et les terrains désaffectés améliore le cadre de vie des riverains et l'image de la Wallonie.

C'est aussi une façon de rendre à nouveau disponibles des terrains immobilisés et d'éviter d'urbaniser des espaces vierges.

Des opérations publiques comme celles réalisées dans le cadre du Plan Marshall 2.vert, ou des opérations privées, devraient permettre de mobiliser, d'ici 2040, plus de la moitié des 5 000 ha de sites à réaménager.

Localiser judicieusement les nouvelles activités, réaffecter rapidement les sites à l'abandon, reconditionner des parcs d'activités existants permettra de maintenir l'activité économique dans les lieux qu'elle occupe déjà et de prévenir ainsi la création de nouvelles friches commerciales et industrielles.

d. Mettre au service des entreprises des infrastructures adaptées et structurantes

Il faut veiller à ce que les parcs d'activité économique et les entreprises disposent des infrastructures suffisantes au meilleur coût (voiries, connexions au chemin de fer, réseau de câbles à fibre optique, gaz, électricité, eau, réseau de canalisation, ...). Des infrastructures structurantes seront créées ou renforcées pour répondre aux besoins, dans une optique d'efficacité et d'économie d'échelle.

e. Optimaliser l'utilisation de l'espace dans les parcs existants et augmenter la densité d'emploi

Tout en réservant les terrains nécessaires aux extensions des entreprises, les espaces libres des anciens parcs d'activité devraient être valorisés en augmentant la densité d'occupation.

Plus généralement, on veillera à augmenter la densité d'emploi dans les parcs d'activités dans l'objectif de dépasser le ratio actuel, sans préjudice de l'importance à accorder aux projets permettant de maintenir les emplois existants.

f. Accroître l'attractivité et la notoriété des parcs d'activité

La conception des nouveaux parcs et la requalification des parcs d'activité existants viseront progressivement à limiter leur incidence environnementale, à améliorer leur intégration paysagère et augmenter les services offerts aux usagers.

Cette amélioration de l'image de marque des parcs d'activité contribuera directement à l'attractivité du territoire.

g. Aménager le territoire pour tenir compte d'une nouvelle organisation du travail

La multiplication de points d'accès publics au réseau numérique à très haut débit rend possible une nouvelle organisation du travail. Dans cette optique, les territoires centraux comme les territoires ruraux deviennent des lieux d'accueil de nouvelles activités, en intégrant les besoins des travailleurs et des entreprises.

Ces nouvelles activités peuvent se dérouler dans des espaces de coworking, lieux aménagés pour le télétravail en commun et équipés d'un accès de qualité au réseau.

Objectif II.3 ❖

Encourager l'émergence des secteurs participant à l'excellence wallonne ou contribuant à la diversité des emplois

a. Favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes

La recherche scientifique est l'un des leviers de développement du Plan Marshall 2.vert. L'ancrage territorial des pôles universitaires joue un rôle important dans le potentiel de redéploiement économique wallon.

La qualité du cadre de vie compte parmi les critères déterminants d'implantation des activités innovantes, des investissements en haute technologie et de l'économie de la connaissance. Les entreprises concernées recherchent les avantages qu'offre la proximité d'autres activités économiques. En outre, elles tirent parti des structures et des réseaux de personnes et d'information tissant des liens entre chercheurs, ingénieurs, techniciens, entrepreneurs et financiers. L'aménagement du territoire doit soutenir le développement et la mise en réseau de ces activités notamment en privilégiant leur localisation à proximité des établissements d'enseignement et de recherche.

b. Soutenir les pôles de compétitivité et les pôles existants

La stratégie des pôles de compétitivité du plan Marshall 2.vert s'appuie sur six domaines :

- Les sciences du vivant ;
- L'agro-industrie ;
- Le génie mécanique ;
- Le transport-logistique ;
- L'aéronautique-spatial ;
- Les technologies environnementales.

L'aménagement du territoire peut favoriser l'ancrage territorial de l'ensemble des secteurs porteurs et notamment des pôles de compétitivité en développant une offre immobilière susceptible d'accueillir des services à destination des entreprises et des chercheurs (incubateurs, bureaux, locaux techniques, ...) avec comme objectif de faciliter les échanges humains et la mutualisation des moyens notamment dans les parcs scientifiques et technologiques.

D'intenses partenariats seront noués entre les pôles de compétitivité wallons et ceux des régions voisines.

c. Développer le secteur de la construction, les filières de l'éco-construction et du recyclage

La production de 320 000 logements et la rénovation énergétique de 800 000 logements prévues d'ici 2040 permettent de renforcer le secteur du bâtiment et les filières de l'éco-construction. Cette dynamique en cours doit être amplifiée en partenariat étroit avec les entreprises concernées et les maîtres d'ouvrage, dans le cadre de la première alliance emploi-environnement.

Les filières d'enseignement relatives au secteur de la construction doivent être revalorisées. La mise en œuvre de nouveaux matériaux et des nouvelles techniques de construction nécessitent la création de nouvelles formations.

La réutilisation des matériaux de construction doit être envisagée dans un cycle de vie des produits. La matière n'est pas détruite mais convertie, la fin d'une matière permettant à une autre de croître.

La filière du recyclage est un secteur d'avenir. Les déchets sont des ressources potentielles. Promouvoir leur recyclage et leur valorisation contribue à l'utilisation efficace des ressources naturelles et constitue un facteur de développement économique.

d. Amplifier l'économie résidentielle et le développement endogène

Le développement de l'économie productive, base de la puissance économique, a tout à gagner à se combiner à une économie résidentielle soutenue par l'augmentation de la population. La croissance de la population, particulièrement élevée en Wallonie, représente une opportunité de développement économique et une source d'emplois nouveaux. En complément des activités productives, des formes d'économie résidentielle peuvent se développer, comme le commerce, les services de proximité (petite enfance, jeunesse, loisirs, mobilités, personnes âgées, insertion, ...). Un autre levier favorable à l'économie résidentielle est la politique de tourisme.

Les dynamiques associées au développement endogène doivent être soutenues. Elles participent à la diversification de l'économie wallonne. Les conditions territoriales permettant d'amplifier ces dynamiques doivent être rencontrées notamment en favorisant les circuits courts et les réseaux de proximité et en facilitant la création de petites et moyennes entreprises à l'échelle locale. Les stratégies à mettre en œuvre doivent tenir compte de la diversité tant des territoires centraux que des territoires ruraux. Elles peuvent être réfléchies et développées à l'échelle de chaque bassin de vie.

Objectif II.4 ❖

Créer les conditions du redéploiement industriel

a. Soutenir le redéploiement industriel de la Wallonie

La conception et la production de biens de consommation et de produits semi-finis restent un fondement indispensable de toute création de richesse. S'appuyant sur le savoir-faire de sa main d'œuvre et sur sa disponibilité de terrain, la Wallonie doit s'inscrire dans le mouvement de réindustrialisation qui s'amorce à l'échelle européenne. Pour ce faire, elle doit miser sur son potentiel d'innovation, renforcer le triptyque industrie - recherche - formation, mettre en réseau les acteurs au travers des pôles de compétitivité et d'excellence. Tous ces chantiers ont été ouverts et devraient pouvoir fertiliser le riche tissu d'entreprises de la Wallonie.

La stratégie de l'offre foncière et immobilière en Wallonie doit être compatible avec ces transformations de l'industrie. Il s'agit à la fois d'aider l'industrie existante à se redéployer et de renforcer l'attractivité du territoire wallon pour de nouveaux investisseurs.

Dans les parcs d'activités situés en dehors des agglomérations, on veillera à donner la priorité aux entreprises notamment industrielles qui nécessitent des bâtiments de grandes dimensions ou des accès facilités à la route. On veillera à lever certains freins à l'installation des entreprises.

Certains parcs d'activité économique accueillent partiellement des entreprises tertiaires ou commerciales qui pourraient utilement trouver leur place dans les quartiers et les villages. Dans la mesure où ces activités sont compatibles avec la résidence, il s'agira d'encourager leur implantation dans les pôles ainsi que dans ou à proximité du tissu résidentiel.

L'implantation ou l'extension d'entreprises fait parfois l'objet d'opposition de la part du voisinage sur la base de nuisances supposées. Des mesures doivent être prises pour garantir le maintien d'un équilibre entre le développement de l'activité économique industrielle et l'aspiration des citoyens à un cadre de vie de qualité.

b. Soutenir les démarches d'écologie industrielle

L'écologie industrielle s'inspire du fonctionnement des écosystèmes naturels pour faire évoluer le système industriel vers un fonctionnement plus durable, minimisant les pertes de ressources et d'énergie. Elle permet des économies d'échelle dans la gestion des processus industriels en favorisant la coopération et l'échange d'informations, de services, d'infrastructures, de ressources entre différents partenaires économiques. Elle apporte une image d'innovation et de qualité environnementale. Mettre en place ce type de démarche permet de renforcer l'image de marque et l'attractivité de la Wallonie vis-à-vis des entreprises et des capitaux extérieurs, à la recherche de labels écologiques.

Mettre en place une dynamique d'écologie industrielle n'est pas possible partout, ni dans tous les secteurs d'activité. Il est nécessaire de créer les conditions favorables pour le développement de ce type d'initiative.

c. Faire du réseau de transport de fluides et d'énergie un avantage compétitif

La présence d'un réseau de transport de fluides³ et d'énergie de qualité est un facteur compétitif pour certaines activités économiques industrielles. Le transport par canalisations doit être reconnu comme un mode de transport de marchandises à part entière. Lorsque ce réseau existe, on veillera à réserver les terrains permettant le branchement aux activités qui nécessitent de s'y raccorder.

³ Ici le « transport de fluide » ne vise pas l'eau de distribution ni l'eau usée.

Objectif II.5 ❖

Assurer la sécurité énergétique pour tous, développer l'énergie renouvelable et adapter les infrastructures

a. Créer les conditions territoriales de la sécurité énergétique et tendre vers l'indépendance énergétique

La Wallonie s'est engagée à réduire de 30% sa production de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2020. Les mesures qui permettent d'assurer notre sécurité d'approvisionnement, de limiter nos émissions de GES et de réduire notre dépendance vis-à-vis des énergies fossiles sont :

- L'utilisation modérée de l'énergie ;
- L'augmentation de la part d'énergies renouvelables ;
- L'adaptation de nos infrastructures de production, de transport, de distribution et de stockage. Il faudra veiller à assurer sur le territoire le développement de solutions qui permettront d'atteindre des objectifs en matière de sécurité d'approvisionnement, d'énergie et de CO₂, tout en veillant à garder une maîtrise des coûts pour les citoyens et les entreprises, notamment en privilégiant les implantations présentant un bon rapport coût/efficacité.

b. Augmenter la production d'énergies renouvelables

Le Gouvernement wallon s'est actuellement fixé les objectifs suivants à l'horizon 2020 en matière d'énergie renouvelable : tendre à une réduction de 20 % de la consommation finale (soit +/- 26 TWh sur 130TWh) et ceci avec une production d'électricité d'origine renouvelable de 8 000 GWh. Pour atteindre ces objectifs, il sera nécessaire de valoriser l'ensemble des sources d'énergie renouvelables (solaire, éolien, géothermie, pompe à chaleur, biomasse, hydroélectricité). La part de l'éolien onshore a été estimée à 3 800 GWh.

Assurer cette transition énergétique permettra en outre de développer les nombreuses activités économiques qui lui sont liées (de l'installation à l'exploitation, de la fabrication des éléments à la conception, la distribution et la vente des modules complets).

Le rôle de l'aménagement du territoire est de créer les conditions propices à la production d'énergies renouvelables. Elles doivent être créées en tenant compte des exigences des autres utilisations du sol, du sous-sol, de la protection du paysage et de l'environnement. Le choix des sites de production de certaines de ces énergies renouvelables, notamment l'énergie éolienne, doit être balisé et une maîtrise foncière doit être assurée. La fin de vie des installations et leur recyclage seront réglementés. La production photovoltaïque demandera de pouvoir y consacrer des surfaces importantes. La biomasse-énergie permettra l'utilisation de sous-produits agricoles et forestiers wallons et impliquera de respecter des critères de durabilité pour les importations, dans le respect de l'équilibre entre filières. Le développement de la géothermie profonde nécessitera la réalisation d'installations de production d'électricité et de réseaux de chaleur. Une augmentation de la production hydroélectrique devra se faire dans le respect de la biodiversité.

c. Adapter les infrastructures aux nouveaux modes de production énergétique

L'infrastructure énergétique comprend actuellement les sites de production, les réseaux de distribution et de transport d'énergie et les postes de transformation. Elle a pour tâche d'assurer un approvisionnement énergétique suffisant et sûr, dans les meilleures conditions sociales et environnementales.

Les modifications de l'infrastructure énergétique doivent être envisagées lors de la localisation de nouvelles unités importantes de production d'énergie (notamment centrales turbine-gaz-vapeur, renouvelables ou cogénération) et lorsque des activités très consommatrices d'énergie sont installées. Les implications sur l'occupation du territoire sont importantes et devraient être envisagées lors de la localisation de nouvelles unités de production électrique (conventionnelles ou renouvelables) et d'activités très consommatrices d'énergie, et ce en tenant compte de la capacité de l'infrastructure existante.

Le réseau électrique doit s'adapter pour répondre aux évolutions prévisibles et souhaitées du mix énergétique (objectif de 20% d'énergie renouvelable en 2020). Il doit également se moderniser afin notamment de supporter des points d'injection multiples et variables. Pour pallier la variabilité de la production de certaines énergies renouvelables, des espaces de stockage d'énergie doivent être prévus.

Par ailleurs, les réseaux de gaz naturel pourraient être utilisés pour transporter et distribuer vers les consommateurs les productions de biogaz disséminées sur l'ensemble du territoire de la Wallonie.

Le rôle des réseaux de chaleur sera renforcé en tant que mode de distribution de chaleur. Les réseaux de chauffage seront développés au départ de chaufferies collectives alimentées, le cas échéant, par des cogénérations.

Objectif II.6 ❖

Wallonie, terre d'accueil pour le tourisme et les loisirs

a. Renforcer l'attractivité des sites et des territoires touristiques urbains et ruraux

La Wallonie ne manque pas d'attraits touristiques variés : des villes agréables et riches en patrimoine, des vallées touristiques et des massifs forestiers propices au repos et aux loisirs, des attractions touristiques au rayonnement important, ... Il faut valoriser les atouts de ces sites et territoires en respectant leur identité et en améliorant certains sites aujourd'hui dégradés.

b. Amplifier la vocation touristique et culturelle des villes wallonnes

Les villes wallonnes constituent des lieux propices pour développer des productions culturelles. Complémentairement aux monuments ou aux musées, la dimension immatérielle (fêtes, folklore, ...) participe à la définition d'une « atmosphère » plus générale porteuse d'identité. Mons 2015 est exemplative de ces dynamiques porteuses d'image et d'attractivité, par ses nombreuses retombées urbanistiques et économiques. A l'instar du secteur touristique, le secteur culturel sera développé au profit de l'emploi et de retombées importantes pour le territoire.

Les politiques de reconstruction de la ville sur la ville et l'encouragement à la créativité architecturale sont des facteurs susceptibles d'amplifier ces dynamiques.

c. Renouveler les infrastructures de loisirs et encadrer les futurs développements

Il est important de mener une véritable réflexion d'aménagement du territoire en matière de tourisme et de loisirs et d'identifier les zones de loisirs adaptées aux besoins des opérateurs touristiques.

Les infrastructures de loisirs vétustes seront renouvelées, notamment des campings et des villages de vacances. Cet objectif transversal doit également tenir compte de la gestion de l'habitat permanent qui s'est progressivement installé sur de tels sites.

De nouveaux équipements touristiques et de loisirs peuvent voir le jour. La localisation de ces installations doit être facilement accessible par la route et par les transports en commun. Elles doivent renforcer les pôles touristiques et les points d'appui touristiques.

d. Développer l'hébergement touristique

Le développement d'une offre hôtelière et en logements de tourisme de qualité dans les pôles et les points d'appui touristiques constitue un objectif important de la stratégie à mettre en place. Cette offre hôtelière doit concourir à renforcer le tourisme d'affaires en recherchant une complémentarité avec le tourisme diffus. L'objectif est d'augmenter le nombre et la durée des séjours des touristes.

e. Développer le tourisme diffus

Dans les territoires ruraux, la Wallonie a un également un potentiel de développement important en matière de tourisme doux, en lien avec la nature et la culture. Les diverses initiatives en la matière seront soutenues : création de gîtes ruraux, chambres et campings à la ferme, balisage de promenades, pratiques sportives de pleine nature, habitat insolite, ...

f. Poursuivre le développement d'un réseau cyclable interconnecté aux régions voisines

Le développement d'un réseau Wallonie cyclable (Ravel et voies vertes de liaison) connecté à celui des régions voisines et au réseau EuroVélo sera poursuivi.

Objectif II.7 ❖

Soutenir l'agriculture et valoriser les ressources naturelles de manière durable

a. Améliorer tous les types d'agriculture, développer des activités de production agricole durable

L'économie rurale est en pleine transformation car elle est soumise à de multiples contraintes : besoin de production alimentaire, de matériaux, d'énergie, volatilité des marchés d'exportation, pressions foncières, impacts environnementaux, changements climatiques, ...

La Wallonie présente un potentiel important de valeur ajoutée par le développement de produits agricoles, par l'émergence des circuits courts et à travers le développement de premières transformations locales à haute valeur ajoutée et de l'innovation en agro-industrie (soutenue par un pôle de compétitivité).

La préservation de la diversité et de la multifonctionnalité de l'agriculture nécessite le maintien d'une agriculture familiale rentable.

Le rôle de l'aménagement du territoire est d'accompagner ces mutations en favorisant le développement d'une agriculture écologiquement intensive, en décloisonnant les activités de production végétale et animale, en protégeant la pérennité des exploitations agricoles et en améliorant la compétitivité de l'agriculture.

b. Accompagner un développement économique coordonné de la filière bois

La filière bois est structurée par l'Office wallon du bois. Les politiques d'aménagement du territoire et d'urbanisme peuvent accompagner cette structuration en encourageant l'utilisation du bois local par les entreprises de la seconde transformation et les utilisateurs finaux des bâtiments affectés à la résidence ou aux activités économiques. L'utilisation du bois comme

matière première dans les filières traditionnelles doit être privilégiée. L'utilisation énergétique du bois doit employer prioritairement les sous-produits issus du traitement de la matière première de la filière, dès l'abattage.

c. Développer la valeur ajoutée des filières en aval du secteur carrier

La Wallonie bénéficie d'un sous-sol très riche. Ces gisements souterrains doivent être protégés de l'urbanisation et utilisés avec parcimonie et de manière durable. Pour valoriser les ressources et éviter d'acheminer d'importants volumes de matériaux de construction sur de longues distances, l'approvisionnement en matériaux de construction provenant de la Wallonie est à privilégier, dans le respect de la libre concurrence.

Le secteur carrier, qu'il faut soutenir et promouvoir, offre un potentiel de développement en termes d'emplois. Certaines pierres et roches peuvent faire l'objet d'une meilleure valorisation, permettant d'accroître l'emploi dans le secteur. La valeur ajoutée peut également être augmentée pour de nombreux secteurs en aval.

Les volumes transportés étant importants, un raccordement à la voie d'eau et au rail devra être privilégié.

d. Valoriser les ressources en eau en tenant compte des différents types d'utilisation

Dans un contexte de croissance démographique, la valorisation des ressources en eau doit s'envisager avec l'objectif d'assurer un accès à une eau de qualité aux habitants et aux entreprises, d'encourager une utilisation parcimonieuse de cette ressource et d'adapter les quantités et la qualité à chaque type d'utilisation.

La Wallonie valorisera au mieux son potentiel excédentaire d'eau potable.

Objectif III.1 ❖

Renforcer l'accessibilité régionale et internationale de la Wallonie

a. Structurer et optimiser les échanges routiers

La route restera pendant quelques dizaines d'années encore le mode de transport privilégié pour les personnes comme pour les marchandises. Le fonctionnement du réseau routier reste une dimension importante de l'attractivité et de la compétitivité de la Wallonie à l'échelle régionale et internationale.

Les liaisons routières de la Wallonie avec le reste de l'Europe doivent donc maintenir un bon niveau de service, voire l'améliorer localement. La Wallonie doit s'intégrer dans le réseau transeuropéen de transport. Les objectifs sont de renforcer la capacité du réseau routier wallon et d'en assurer la fluidité et la fiabilité en s'appuyant en priorité sur des mesures de gestion (« route intelligente ») optimisant la capacité des infrastructures existantes.

Le réseau routier constitue un élément essentiel de la structure territoriale et doit être hiérarchisé. Son exploitation optimale vise à assurer la complémentarité avec les réseaux routiers des régions voisines et d'autre part avec les autres modes de transport.

Les sections problématiques du réseau routier qui ne pourront pas être assainies ou dédoublées par des modes de transports collectifs structurants, pourront conduire à réaliser des contournements. L'objectif est de structurer et d'optimiser les échanges routiers.

b. Améliorer la sécurité routière

En cohérence avec la dynamique des audits de sécurité routière, il est primordial d'assainir les points noirs et goulets d'étranglements du réseau routier.

Encadrer l'urbanisation le long du réseau routier à forte fréquentation doit concourir à améliorer la sécurité routière.

En matière de sécurité routière, l'aménagement du territoire devra participer à la réduction du nombre et à la gravité des accidents de la route.

c. Positionner la Wallonie dans le réseau à grande vitesse européen

Le train constitue une solution de remplacement idéale pour certains voyages continentaux à moyenne distance.

Disposer de bonnes connexions ferroviaires (qu'elles soient ou non à grande vitesse) entre la Wallonie et le réseau européen constitue un enjeu fondamental pour l'avenir, tant pour les voyageurs que pour le fret. Les lignes à grande vitesse doivent également bénéficier au trafic interne à la Belgique, pour les navetteurs vers Bruxelles notamment.

d. Poursuivre les investissements dans les infrastructures aéroportuaires

Les deux aéroports wallons constituent un facteur essentiel d'accessibilité et d'attractivité du territoire wallon ainsi que des outils au service du développement économique et touristique. Les investissements dans ces infrastructures seront poursuivis.

La desserte des aéroports doit être renforcée afin que le potentiel d'accessibilité internationale profite à l'ensemble du territoire. Cette meilleure desserte doit notamment se fonder sur un meilleur accès aux transports en commun qui répondra aux demandes des passagers provenant de l'étranger comme aux besoins des Wallons qui s'envolent pour l'étranger.

e. Investir dans les liaisons fluviales stratégiques

La voie d'eau constitue également une solution de remplacement adéquate au niveau européen et international. La position actuelle de la Wallonie en termes d'accessibilité doit être maintenue et améliorée.

Il faut veiller à instaurer des liaisons adéquates entre le réseau wallon, les plateformes multimodales et les zones portuaires et les ports maritimes et fluviaux voisins.

Objectif III.2 ❖

Moins de trafic routier pour une mobilité plus durable

a. Réduire progressivement la part de la voiture individuelle

Il faut mettre en place des mesures ambitieuses, à l'échelle de toute la Wallonie, en rationalisant les déplacements et les transports pour les rendre plus efficaces, diminuer les déplacements et favoriser le report modal. Réduire le trafic de la voiture individuelle doit permettre une meilleure mobilité au service de tous.

La demande en déplacement et en stationnement doit être limitée. La réalisation de nouveaux projets immobiliers de logements ou de bureaux demande que soit prévue une offre en stationnement adéquate.

b. Augmenter la part du covoiturage

Il est possible de réduire la part modale de la voiture en augmentant la part du covoiturage à 10 % d'ici 2020.

Pour les entreprises de plus de 100 personnes, le covoiturage en tant que passager est le deuxième mode de transport après la voiture en tant que conducteur. L'importance de cette pratique, pourtant vitale pour la fluidité de notre réseau routier, est trop souvent sous-évaluée, en tant que solution durable aux besoins de mobilité. Le potentiel est pourtant très important en Wallonie, notamment du fait de la polarisation des trajets domicile-travail sur quelques pôles d'emplois.

c. Développer la logistique urbaine pour desservir en marchandises les pôles principaux

Les infrastructures de logistique tendent à se concentrer dans des zones périphériques, pour des raisons de place et d'accessibilité. Mais le développement des achats en ligne et l'intérêt des « circuits courts » imposent de mettre en place la logistique urbaine (plateformes logistiques en entrée de ville, ...).

Objectif III.3 ❖

Développer une offre diversifiée pour le transport des marchandises

a. Favoriser le report modal : aménager les infrastructures fluviales

Particulièrement économique et peu polluante, la voie d'eau répond aux critères d'efficacité et de respect de l'environnement de façon idéale pour le transport de certaines marchandises.

L'objectif est de préserver la part modale de la voie d'eau actuelle, et progressivement de l'augmenter pour atteindre 10 % en 2020, sachant qu'elle est actuellement d'un peu plus de 6 % (en tonnes-km). Le transport de marchandises exige de bonnes connexions avec les ports et les autres axes de transport européens auxquels la Wallonie est idéalement connectée. Il réclame également un réseau fluvial aménagé et bien entretenu. Le dragage des voies navigables, le développement des plateformes intermodales, des modifications de hauteurs de ponts (tirant d'air) et l'aménagement du réseau doivent donc se poursuivre, de manière à permettre la navigation d'unités de gabarit supérieur.

b. Favoriser le report modal : garantir l'offre ferroviaire pour le fret marchandises

Alors que le réseau routier est atteint par la congestion, la part du fret ferroviaire a nettement diminué. Le rail est appelé à répondre à une demande croissante. Il faut garantir une offre ferroviaire adaptée et augmenter sa part modale. On a constaté dans d'autres régions que le cumul de la desserte voyageurs et du fret ferroviaire sur le même réseau peut conduire à des conflits d'attribution des « sillons de passage » (temps d'utilisation de l'infrastructure requis pour faire circuler un train). Dans la poursuite des efforts menés sur l'axe Athus-Meuse (Dinant-Beauraing-Bertrix-Virton-Athus), le développement et l'optimisation du réseau de fret ferroviaire dans son ensemble doit donc se poursuivre.

Le réseau wallon dédié au fret marchandises doit à l'avenir pouvoir mieux s'inscrire dans les réseaux européens. Du côté français, des connexions avec l'EcoMagistrale sont à envisager. Une meilleure connexion avec le réseau allemand est également à prévoir.

La part modale du fret ferroviaire est de 10 %. L'objectif est d'atteindre en 2020 une part modale de 15 % en tonne-km.

c. Développer le transport par canalisations pour les fluides gazeux et liquides

Le transport par canalisations est le mode durable par excellence depuis le producteur jusqu'au point d'utilisation de l'industriel. Ce mode de transport constitue un atout environnemental pour la société et un atout de développement économique pour l'industrie.

Des périmètres de réservation devront être établis entre les principales zones d'activité économiques industrielles.

d. Soutenir le fret aérien

Le transport de fret par avion constitue une opportunité de développement économique. Il offre un avantage compétitif aux entreprises nécessitant le transport de marchandises sur longue distance. Pour favoriser une complémentarité entre les modes de transport, le projet de TGV-fret EuroCarex doit être soutenu.

Objectif III.4 ❖

Développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services

a. Réorganiser et structurer les transports collectifs en tenant compte des spécificités des pôles et des territoires qu'ils desservent

Chaque mode de transport collectif présente des caractéristiques de vitesse de déplacement, de capacité de transport et de souplesse en termes d'arrêt qui déterminent les aires de pertinence où il doit être déployé. Pour augmenter la part des déplacements effectués en transports collectifs, il faut dès lors réorganiser leurs réseaux et leurs modes de fonctionnement en étroite relation avec la structure territoriale de la Wallonie. Cette réorganisation peut être envisagée en collaboration avec les communes par différents moyens :

- Identifier les axes de transports sur lesquels développer des modes collectifs, notamment la réouverture d'anciennes gares bien localisées ;
- Renforcer l'attractivité du service en assurant une meilleure correspondance entre les différents réseaux de transport public ;
- Améliorer la vitesse commerciale et la fréquence des axes stratégiques du réseau de bus.

Il est important de maintenir une desserte répondant aux besoins de l'ensemble de la population, notamment des ménages ne disposant que d'une voiture ou d'aucune voiture. Cette catégorie de population pourrait augmenter fortement en cas de crise économique ou énergétique.

Tenant compte du coût que représentent les transports publics pour la collectivité, l'objectif est qu'ils atteignent en 2020 15 % de déplacements pour les transports domicile-travail et domicile-école sur l'ensemble du territoire wallon.

b. Des transports collectifs à haut niveau de service dans les agglomérations

Les territoires proches des pôles majeurs et régionaux connaissent les parts les plus importantes des déplacements domicile-travail. Répondre à leurs besoins particuliers suppose d'organiser une desserte en transports en commun rapide et de grande capacité, notamment en inscrivant une grande partie du réseau des transports en commun routiers en site propre dans le centre des agglomérations.

c. Assurer la desserte des territoires ruraux

A l'échelle de chaque bassin de vie, des liaisons de qualité seront organisées pour permettre de rejoindre les pôles. Ces liaisons permettront également de relier entre eux les territoires centraux.

La desserte scolaire et les autres besoins de mobilité doivent être rencontrés par une offre de transport en commun mieux adaptée aux territoires ruraux.

Des formules innovantes doivent en outre être encouragées : vélo électrique, taxis sociaux, covoiturage, voitures partagées ou transport à la demande. La mise en place de centrales de mobilité à l'échelle du bassin de vie permettra de coordonner l'ensemble des solutions mises en place.

Objectif III.5 ❖

Favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements

a. Augmenter la pratique de la marche et sécuriser les cheminements piétons

L'aménagement de nos villes et villages sera tel qu'en 2020, plus de 80 % de nos déplacements de courte distance (de l'ordre de 700 mètres maximum) se réaliseront à pied.

La pratique de la marche requiert des conditions de déplacement attrayantes et sûres.

Le rôle de la marche comme alternative à la voiture sera renforcé afin de dissuader l'utilisation de cette dernière pour des trajets courts et de favoriser l'intermodalité avec le transport public.

b. Poursuivre le développement d'un réseau structurant et maillé d'itinéraires cyclables sécurisés

Le vélo est une solution de mobilité qui présente de nombreux avantages individuels et collectifs pour les déplacements à courtes distances (de l'ordre de 3 km, soit 15 minutes maximum) ou moyennes (de l'ordre de 6 km, soit 30 minutes maximum). Son développement doit être encouragé, comme prévu par le Plan Wallonie Cyclable.

Les espaces publics doivent être aménagés de manière à intégrer, faciliter et sécuriser les déplacements des cyclistes. L'objectif est qu'en 2020, 10 % de nos déplacements sur courtes et moyennes distances se réalisent à vélo, avec ou sans assistance électrique.

c. Favoriser l'intermodalité entre les modes actifs et les transports en commun

Pour faciliter l'accès au départ ou à partir des gares et arrêts de bus importants, il est indispensable de disposer de cheminements piétons et cyclistes à partir de ces nœuds de communication.

Des espaces vélos couverts et sécurisés doivent être aménagés aux abords des parkings.

Objectif IV.1 ❖

Préserver les espaces non bâtis et organiser la multiplicité de leurs fonctions

a. Protéger et garantir à long terme le caractère multifonctionnel des espaces agricoles

Les terres agricoles constituent le principal outil de travail de l'agriculteur. Il est nécessaire de les préserver pour répondre à l'ensemble de leurs fonctions : production alimentaire, développement de l'agro-tourisme, préservation de la biodiversité, lutte contre les inondations et l'érosion des sols, protection des paysages, production d'énergie renouvelable, ...

Les terres agricoles doivent être préservées en limitant au strict minimum nécessaire leur urbanisation, en particulier pour les meilleures terres et les prairies situées près des villages.

Les productions énergétiques difficilement réversibles (taillis à courte rotation, *myscanthus*, ...) devraient être réservées aux terres de moins bonne qualité.

L'aménagement du territoire doit contribuer à préserver les outils de production permettant de garantir la viabilité de l'activité agricole familiale en assurant la cohérence des unités d'exploitation (taille suffisante, faible morcellement, accès), en facilitant l'accès au foncier, en particulier pour les jeunes, et en maintenant des bâtiments d'exploitation au cœur des villages.

Le développement de l'agroforesterie permettra de générer des emplois pour l'exploitation et la transformation de la production.

b. Garantir le rôle multifonctionnel de la forêt

La forêt couvre près du tiers du territoire régional. Cette superficie est globalement à préserver pour répondre aux fonctions économiques, écologiques et sociales en assurant leur coexistence harmonieuse, conformément au Code forestier. Localement, des extensions ou des diminutions de superficies forestières sont envisageables tout en veillant à préserver la qualité des paysages.

Au niveau économique, les surfaces forestières productives sont à préserver de façon à continuer à alimenter la filière bois. Au niveau écologique, les mesures en faveur de la biodiversité doivent être maintenues. La diversification des essences doit être accentuée. Au niveau de la fonction sociale, la circulation douce dans les massifs sera privilégiée. Les aspects paysagers seront pris en compte dans la gestion.

La production de bois est également possible par des plantations le long des voies de communication et en agroforesterie.

c. Encadrer le développement des activités de plein air

Les espaces non bâtis sont également le support à l'exercice d'activités de plein air : golfs, ulmodromes, terrains de moto-cross, chasse, sports aventures, ... Il y a lieu de maximiser leurs retombées positives locales et de minimiser leurs impacts sur les sites d'intérêt paysager ou biologique ainsi que sur les activités agricoles et sylvicoles. Leur développement doit être coordonné en visant l'utilisation rationnelle du sol. Une répartition équilibrée des équipements récréatifs ou de loisirs doit également être recherchée.

d. Plus de nature en ville et des espaces verts accessibles en 10 minutes

Le développement des quartiers des villes et des villages doit prendre en compte les besoins en espaces verts et de détente des habitants.

Chaque citoyen wallon doit pouvoir atteindre à pied en moins de 10 minutes (de l'ordre de 700 mètres maximum) un espace vert (un parc ou un jardin public, un potager collectif, un terrain de jeu, ...) et cela qu'il habite en ville ou à la campagne. Chaque Wallon devrait pouvoir accéder à des espaces de ressourcement tels qu'un massif forestier ou un paysage rural en moins de 30 minutes à pied, 10 minutes à vélo (de l'ordre de 2 km maximum) ou 5 minutes en transport en commun.

Objectif IV.2 ❖

Protéger le réseau écologique et développer les services écosystémiques

a. Protéger et gérer les sites de grand intérêt biologique reconnus

A l'échelle suprarégionale, l'Europe a mis en place le réseau Natura 2000, qui vise à assurer la protection des espèces et des habitats d'intérêt communautaire. A l'échelle de la Wallonie, ce réseau est repris et complété par l'ensemble des sites de grand intérêt biologique reconnus : réserves naturelles domaniales, réserves naturelles agréées, réserves forestières, zones humides d'intérêt biologique et cavités souterraines d'intérêt scientifique.

A l'horizon 2020, l'objectif est d'assurer la protection ce réseau et de se doter des moyens pour en assurer la gestion.

L'aménagement du territoire peut contribuer à accroître la protection de ces sites en veillant à la compatibilité des activités avec la vocation biologique de ces sites et plus globalement avec le fonctionnement des écosystèmes.

L'aménagement du territoire a également un rôle à jouer pour réduire le morcellement des espaces non bâtis et pour assurer la connexion entre les sites de grand intérêt biologique reconnus en améliorant et en reconstituant les liaisons écologiques. La dimension transfrontalière de cette thématique est particulièrement importante.

b. Mettre en place une trame verte et bleue

La trame verte et bleue comprend les sites de grand intérêt biologique reconnus ou inventoriés et des espaces plus communs à dominante non bâtie (forêts, milieux humides, berges des cours d'eau, plans d'eau, bocages et milieux ouverts, espaces verts, talus, dispositifs d'isolement, aménagements paysagers des parcs d'activité, ...) dans lesquels la préservation de la biodiversité doit s'accorder de manière équilibrée avec les conditions du développement des activités humaines, et notamment agricoles.

Cette trame verte et bleue est organisée et développée à l'échelle locale. Elle fait l'objet d'une vision coordonnée à l'échelle régionale.

La mise en place d'une trame verte et bleue poursuit les finalités suivantes :

- Préservation des sites d'intérêt biologique et des liaisons écologiques ;
- Amélioration du cadre de vie des habitants et des usagers des quartiers et des villages ;
- Accès aux espaces verts ou à des espaces de ressourcement tels qu'un massif forestier ou un paysage rural ;
- Contribution à la lutte contre les îlots de chaleur (élévation particulièrement forte des températures dans certains quartiers urbains) ;
- Participation à la régulation des phénomènes d'inondation ;
- Développement des services écosystémiques.

c. Développer les services écosystémiques

La trame verte et bleue constitue un support important d'accompagnement des pratiques agricoles ainsi qu'une source potentielle de diversification des revenus et contribue à la formation du paysage. La diversité des éléments composant cette trame verte et bleue, dans les territoires ruraux comme centraux, doit permettre de développer des stratégies diversifiées de mise en valeur et de renforcement de ces services écosystémiques.

L'analyse des services écosystémiques sera développée comme méthode intégrée destinée à identifier les apports des différents écosystèmes dans le cadre du développement territorial. La grille d'analyse se déclinera en quatre grandes catégories : les services de production (nourriture, fibres, matériaux, eau potable, énergie,...), les services de régulation ou de maintenance (pollution, inondations, climat, reproduction, ...), les services culturels et sociaux (récréation, éducation, ...) et les services de support (formation des sols, cycle de nutriments, ...).

Objectif IV.3 ❖

Gérer les ressources naturelles exploitables de manière parcimonieuse

a. Garantir l'approvisionnement en eau potable et protéger les eaux souterraines

Assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau nécessite de garantir le bon état écologique des masses d'eau sur le plan quantitatif et qualitatif comme prévu par la directive-cadre eau. La pérennité de la ressource en eau potable doit être garantie par une occupation du sol et des activités adéquates. Dans les zones de prévention de captage, les aménagements et les constructions (lorsqu'ils sont autorisés) doivent éviter tout risque de contamination.

Sur le plan quantitatif, les équilibres doivent être préservés au sein de chaque aquifère, en harmonie avec le développement de l'urbanisation et en particulier avec les activités d'extraction.

b. Tenir compte des capacités d'alimentation et du traitement des eaux usées

Les projets d'aménagement domestiques, industriels ou touristiques doivent tenir compte de l'accès à la ressource en eau et des infrastructures de collecte et de traitement des eaux usées.

c. Limiter l'imperméabilisation

Pour garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, lutter contre les inondations par débordement et soutenir l'étiage des ruisseaux, la part des eaux pluviales rejetées dans les réseaux de collecte doit être la plus faible possible. À cet effet, l'imperméabilisation doit être limitée et les techniques d'infiltration encouragées lorsqu'il n'y a pas de danger de contamination des eaux souterraines.

d. Lutter contre l'érosion des sols et préserver leur qualité

Le sol est une ressource naturelle à préserver. Conjointement aux bonnes pratiques culturales permettant de réduire le risque d'érosion des sols à l'échelle de la parcelle, il est utile de lutter contre ces phénomènes à l'échelle du bassin versant, notamment en limitant l'urbanisation des parcelles susceptibles d'aggraver significativement ces phénomènes. Les projets d'aménagement doivent dès leur conception prendre en compte cette problématique.

La qualité des sols doit être préservée.

e. Préserver les gisements

Les gisements souterrains doivent être protégés de l'urbanisation. L'objectif est de préserver et de valoriser les ressources en matériaux en veillant à ne pas épuiser leur capital économique. L'intérêt de l'exploitation de ces ressources doit être hiérarchisé au regard de leur qualité, de leur rareté et de leur intérêt économique.

f. Réaménager les anciennes carrières

Il convient de préserver certaines anciennes carrières riches en biodiversité et d'en réaménager d'autres pour répondre à des besoins socio-économiques : retour à l'agriculture, développement d'activités économiques ou de loisirs, ... La réaffectation de ces anciennes carrières doit être décidée en tenant compte des besoins, de la structure spatiale, de la richesse de la biodiversité et des autres caractéristiques du lieu.

Objectif IV.4 ❖

Développer une gestion active du paysage et du patrimoine

a. Trouver un équilibre entre protection, évolution et développement

Notre région est constituée de paysages bâtis ou non bâtis qui contribuent à l'identité des territoires. Certains, dont la qualité est exceptionnelle, doivent faire l'objet d'une protection. Mais il faut se garder de sanctuariser tous les paysages : certains peuvent supporter des aménagements et d'autres devraient être recomposés.

Il faut gérer et aménager les paysages en vue de leur permettre d'évoluer en réponse aux transformations économiques, sociales et environnementales.

Le souci de maintenir la qualité des espaces doit s'articuler avec la prise en compte de préoccupations d'intérêt public telles que l'approvisionnement en énergie ou l'amélioration de la mobilité. Ainsi, la construction d'équipements et d'infrastructures d'intérêt collectif (parcs éoliens, RER, stations d'épuration, lignes et postes électriques, canalisations, ...) doit pouvoir s'inscrire dans certains paysages dès lors que leur utilité et leurs performances sont démontrées.

b. Préserver et valoriser le patrimoine bâti et non bâti

Les éléments bâtis et non bâtis de valeur patrimoniale doivent être préservés. Leur mise en valeur améliore les qualités du cadre de vie des habitants et renforce l'attrait touristique de la Wallonie.

La reconnaissance patrimoniale doit permettre de préserver les éléments de la mémoire collective tout en les intégrant aux dynamiques de construction des villes et des villages et en promouvant la création d'espaces publics de qualité.

c. Encourager la créativité architecturale et lui donner plus de place dans la culture commune

La lutte contre le réchauffement climatique, la transition énergétique et le caractère limité des ressources naturelles appellent d'importantes transformations et innovations dans la conception architecturale, qu'il s'agisse de construction neuve ou de rénovation. Plus que jamais, la qualité de l'architecture contemporaine s'appréciera au regard de sa capacité à intégrer de multiples défis environnementaux, économiques, sociaux et culturels. Les pouvoirs publics doivent poursuivre le soutien à des projets exemplaires afin de donner un rôle plus grand à l'architecture dans la culture commune.

Objectif IV.5 ❖

Réduire la vulnérabilité aux risques naturels, géotechniques et technologiques et l'exposition aux nuisances

a. Gérer les risques d'inondations

L'augmentation de la fréquence des inondations tant par débordement que par ruissellement appelle des mesures d'aménagement du territoire et d'urbanisme pour assurer la sécurité des personnes, la conservation des biens et la poursuite des activités.

Il convient de préserver la fonction régulatrice des lits majeurs des cours d'eau et de maîtriser l'urbanisation lorsqu'un risque d'inondation se présente.

Pour permettre le débordement des cours d'eau, certains terrains doivent être laissés libres d'occupation, ou, le cas échéant, des techniques adaptées de construction doivent être mises en œuvre.

Dans certains cas, des projets d'aménagement peuvent être rendus compatibles avec le risque d'inondation. Il faut alors privilégier les réponses urbanistiques capables de réduire la vulnérabilité des équipements et de l'habitat.

b. Prendre en compte les risques liés au sol et au sous-sol

Les projets d'aménagement doivent prendre en compte les contraintes liées à la morphologie et à la topographie des terrains (pentes, mouvements de sol, éboulements, terrils) et celles liées au sous-sol (cavités, galeries et ouvrages souterrains, anciennes mines, sites karstiques, affaissements, anciennes décharges). En fonction de l'état des connaissances, l'urbanisation peut être conditionnée ou interdite dans les périmètres présentant les risques les plus élevés.

c. Prévenir les risques technologiques

L'importance des installations dites à risques (SEVESO) est reconnue, notamment du point de vue de leur intérêt économique. Le développement ou le maintien d'autres activités dans leur périmètre doit être examiné dans la perspective de l'acceptabilité du risque et de l'intérêt stratégique de certains établissements.

La politique en la matière doit être poursuivie. Il s'agit de réduire les conséquences potentielles d'un accident, tout en permettant la poursuite des activités industrielles dans un contexte de pression importante de l'urbanisation. Les activités nouvelles doivent veiller à limiter dans toute la mesure du possible l'exposition des populations et doivent être localisées à l'écart des zones urbanisées ou potentiellement urbanisables. Des mesures d'accompagnement doivent être envisagées pour limiter le risque à la source.

d. Appliquer le principe de précaution pour certains types d'installations

Dans certains cas, les réseaux de transports de fluides ou d'énergie ainsi que les installations émettant des ondes électromagnétiques peuvent présenter des risques pour la santé ou la sécurité de la population. Les pouvoirs publics appliqueront les principes de précaution et d'objectivation du risque.

Dans la perspective d'une production énergétique plus décentralisée, les réseaux de gaz et d'électricité vont devoir se développer. Dans la mesure du possible, les conduites principales devraient être éloignées des lieux densément habités. Des mesures seront prises pour en limiter les risques.

e. Réduire l'exposition aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique

Les nouveaux logements, les équipements de santé et les établissements scolaires doivent être éloignés des sources de nuisances sonores et des pollutions atmosphériques importantes (infrastructures routières, ferroviaires, aéroports, industries, ...) ou conçus de façon à en limiter l'impact. Les mesures d'accompagnement doivent être poursuivies au niveau des territoires les plus exposés aux nuisances sonores.

Partie III.

STRUCTURE TERRITORIALE

Structurer le territoire, un impératif

Les logements, les activités économiques et les services collectifs se sont spontanément concentrés dans les lieux géographiquement les plus aptes à accueillir l'urbanisation et les plus aisés à relier entre eux et avec l'extérieur. Le territoire s'est prioritairement structuré sur la base de ces agglomérations tantôt villageoises, tantôt urbaines, en cherchant à faciliter les déplacements entre elles et en favorisant les échanges économiques.

Structurer un territoire, c'est y disposer de manière efficiente, tout en visant l'intérêt général, les activités génératrices de flux (logements, équipements, commerces, entreprises, loisirs, ...) et organiser les relations entre elles par les réseaux de communication et de déplacement.

Les polarités et les réseaux constituent ainsi un maillage reliant villes, bourgs, villages centraux et territoires ruraux permettant à chacun d'accéder facilement aux services dont il a besoin. Augmenter la performance de ce maillage est une condition pour favoriser le développement régional via l'amélioration des relations et flux existants, notamment économiques, mais aussi pour accroître l'attractivité globale de la région.

Chaque individu, chaque entreprise agit en utilisant l'espace en fonction de ses besoins, de ses aspirations et des contraintes qui pèsent sur lui. Tout acte ayant une implication spatiale contribue à la structuration ou la déstructuration du territoire. Pour réaliser un développement cohérent, et dès lors compétitif, la Wallonie doit donc se définir une structure territoriale forte.

La structure territoriale doit garantir que les différentes activités et les usages du sol s'harmonisent, se complètent et se renforcent mutuellement tout en optimisant l'allocation des ressources publiques et en respectant la liberté des citoyens.

Cela signifie que tout acte d'aménagement, toute planification ayant des implications territoriales, doit répondre aux objectifs de structuration du territoire en lien avec les impératifs économiques, sociaux et environnementaux. Le rôle de la politique de développement territorial est d'assurer cette cohérence et d'arbitrer des choix.

La mise en œuvre d'une structuration territoriale cohérente repose sur la collaboration étroite entre autorités régionales et locales et avec l'ensemble des acteurs de la société civile.

Les partenaires privés et les institutions publiques doivent s'approprier la philosophie des actes d'aménagement afin qu'ils servent, ensemble, les objectifs de développement régional auxquels répond le SDER. Des partenariats doivent s'établir entre autorités et développeurs de projets privés ou publics dans une dynamique « gagnants-gagnants ».

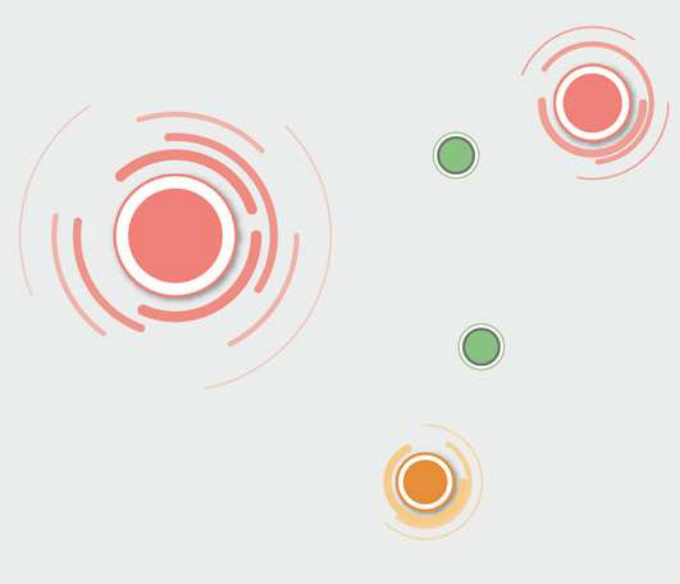
La structuration du territoire nécessite que des stratégies soient définies, explicitées et cartographiées. C'est l'objet de cette partie, qui constitue la charpente du SDER.

Les stratégies s'appuient sur différents types d'éléments constitutifs de la structure territoriale :

- Les polarités, où se concentrent les équipements et les fonctions qui ont un effet attractif et jouent un rôle d'entraînement sur le territoire alentour ;
- Les aires, parties du territoire définies par une dynamique commune ;
- Les réseaux de transports qui irriguent le territoire, connectent les pôles et soutiennent le développement économique.

Ces types d'éléments peuvent jouer leur rôle à des échelles différentes, de la plus locale à la plus structurante :

- Les polarités peuvent avoir un rôle local (villages centraux et bourgs), régional (pôles) ou suprarégional (pôles métropolitains) ;
- Les réseaux permettent la mobilité selon différents modes ;
- Les aires engendrent des dynamiques supra-communales (bassins de vie), transfrontalières (aires rurales transfrontalières) ou suprarégionale (aires métropolitaines et axes de développement)



I. POLARITÉS

« Un rayonnement au service de tous les Wallons »

Tous les territoires urbains et ruraux ont des spécificités qu'il faut valoriser. Différents, mais interdépendants et complémentaires, ils sont structurés par des villages centraux, des bourgs, des villes petites, moyennes et grandes ; de rayonnement variable. Cette pluralité est l'un des atouts de la Wallonie.

En renforçant le réseau des polarités et en amplifiant leur attractivité, la politique de développement territorial vise à rencontrer les besoins et les aspirations des habitants et des entreprises selon une répartition des activités et des services qui tienne compte des caractéristiques de chaque polarité et du territoire sur lequel elle rayonne.

Cette politique évite un éparpillement de l'urbanisation consommateur d'espace, destructeur de l'identité rurale et générateur de flux dispersés. En outre elle diminue les coûts d'entretien et d'équipement à charge de la collectivité, favorise une offre aisée en services accessibles à tous et facilite une organisation efficace du système de transport collectif.

Le regroupement des services et équipements offre de nombreux avantages tant pour les usagers et les clients que pour les gestionnaires : gains de temps, hausse de la fréquentation, meilleure attractivité, ...

Ce regroupement rencontre un objectif d'équité territoriale en maximisant la part de la population disposant à proximité de son lieu de résidence d'une offre en services diversifiée. Des synergies entre différents types d'équipements sont à rechercher pour répondre de manière efficace aux besoins de la population. Pour qu'il réussisse, le renforcement des polarités doit viser une mixité harmonieuse et équilibrée des fonctions. Chaque fonction doit être traitée avec justesse, sans primer sur les autres. Chaque fonction s'articule avec les autres sur le territoire concerné dans une dynamique gagnant-gagnant.

I.1. Territoires centraux ❖

Le territoire central offre un potentiel de centralité qu'il faut conforter par le renouvellement de l'urbanisation, le renforcement de la mixité fonctionnelle et sociale et la densification optimale du bâti.

Les territoires centraux peuvent être des villages centraux⁴, des bourgs⁵ ou des pôles. Pour y maintenir et y développer les services de base (écoles fondamentales, crèches, pharmacie, commerces alimentaires, ...), leur population doit être augmentée

Les villages centraux et les bourgs sont complémentaires aux pôles (voir plus loin), qui sont pourvus d'équipements et de commerces plus rares ou plus importants (supermarchés, piscines, écoles secondaires, établissements hospitaliers, équipements culturels,...).

L'ensemble des territoires centraux est d'ores et déjà développé en un réseau maillé, de sorte qu'il existe toujours un territoire central à proximité du lieu où chaque habitant a choisi de s'établir. Ainsi, chaque commune dispose au moins d'un territoire central.

A l'échelle locale, les territoires centraux constituent les entités les plus pertinentes à partir desquelles mettre en place de manière prioritaire les stratégies suivantes (explicitées dans les mesures), en les adaptant aux situations rencontrées en milieu tant urbain que rural :

- Accueil préférentiel des nouveaux logements ;
- Mise en œuvre de programmes de logements publics dans les lieux les plus appropriés, facilitant la mixité sociale ;
- Localisation préférentielle des services et des équipements de base ;
- Développement des activités économiques en favorisant une mixité raisonnée des fonctions ;
- Structuration des réseaux de transports collectifs et des réseaux de mobilité douce (piétons et vélos) ;
- Valorisation des nœuds d'échanges en vue d'y renforcer l'intermodalité ;
- Préservation et mise en valeur des espaces publics et des espaces verts participant à la qualité du cadre de vie des habitants.

A l'échelle de chaque commune, les schémas communaux peuvent préciser les modalités de mise en œuvre de ces différentes stratégies.

Le territoire central est défini à partir de courtes distances permettant d'accéder à un minimum de services, commerces et équipements de proximité dans le but de laisser aux habitants le loisir d'effectuer à pied ou à vélo leurs déplacements pour des besoins quotidiens.

⁴ Un village central est un village qui répond aux critères de concentration en logements, de présence de services de proximité et de transports en commun.

⁵ Un bourg est une petite ville qui n'a pas le statut de pôle parce qu'elle ne rayonne pas jusqu'aux communes voisines.

ENCART : TERRITOIRES RURAUX

Le milieu rural est multiforme : villages centraux ou non, habitat pavillonnaire périurbain, hameaux, activités économiques, campagnes, ... Pour permettre aux habitants d'y vivre et de travailler, des investissements publics et privés doivent y être réalisés, dans une approche de cohésion territoriale.

Sur le plan urbanistique et architectural, les territoires ruraux ont des spécificités, qui diffèrent notamment selon les régions agro-géographiques. Ils doivent à la fois conserver les caractéristiques qui font leur identité et leur charme et s'ouvrir à de nouvelles techniques et formes d'habitat, notamment pour favoriser la performance énergétique des bâtiments. L'implantation des nouvelles constructions doit respecter les structures historiques tout en privilégiant les formes d'habitat compactes afin de préserver les paysages et l'environnement.

Les territoires ruraux disposent de nombreux atouts de développement : ressources locales, paysages, environnement de qualité, convivialité, solidarité, capacité d'innovation, ... La dématérialisation de l'économie, l'accès aux nouvelles technologies de l'information et la présence d'un potentiel humain entrepreneurial leur offrent des opportunités de développement local qu'il faut valoriser.

Les productions agricoles peuvent être valorisées sous la forme de vente directe, éventuellement après transformation. Différentes possibilités de diversification s'offrent à l'agriculture. Les pratiques d'agroforesterie innovante favoriseront la création de paysages plus complexes. L'activité sylvicole sera soutenue par la valorisation de la filière bois (construction, énergie) tout en maintenant les autres rôles de la forêt (biodiversité, cycle de l'eau, fonction sociale, chasse).

Les territoires ruraux sont sollicités pour des activités qui permettent d'assurer leur vitalité, mais qui ont parfois des exigences contradictoires. L'agriculture et la foresterie peuvent être à la source de nouvelles filières de transformation et d'innovation agro-industrielle qui permettront de créer des emplois locaux. Le tourisme et les loisirs sont également des secteurs qui offrent des possibilités de développement importantes. Les territoires ruraux sont aussi sollicités pour l'installation d'activités qui ont besoin de grands espaces et/ou d'être éloignées de l'habitat (parcs industriels, carrières, production et transport d'énergie, traitement des déchets et des eaux, ...). La réponse à ces demandes nécessite une planification spatiale à l'échelle adéquate dans le respect des fonctions principales de chaque territoire rural.

Complémentairement au maintien des services existants, il faut y développer des solutions innovantes de services, de mobilité ou de livraison, pour permettre de manière équitable un accès aux services de base. Des services visant la convivialité et la cohésion sociale (maisons de villages, espaces récréatifs,...) doivent également y être développés.

Le développement des villages centraux et des bourgs où seront rassemblés les services de proximité (écoles, commerces, administrations, ...), ainsi que celui des pôles qui offrent des services et équipements plus structurants doit se faire au bénéfice des territoires ruraux, grâce à une rationalisation des chaînes de déplacement et à des liaisons de qualité.

La desserte scolaire et les autres besoins de mobilité doivent être rencontrés par une offre de transport en commun mieux adaptée aux territoires ruraux. Des formules innovantes doivent en outre être encouragées : vélo électrique, taxis sociaux, covoiturage, voitures partagées ou transport à la demande. La mise en place de centrales de mobilité à l'échelle du bassin de vie permettra de coordonner l'ensemble des solutions mises en place.

Les projets spécifiques doivent s'inscrire dans la dynamique commune de la Wallonie. Les bassins de vie notamment constituent des territoires de réflexion pertinents pour développer de tels projets en associant plusieurs communes et acteurs ruraux. Ils peuvent être pensés en complémentarité avec les territoires centraux, en prenant en compte l'évolution des relations ville-campagne.

Les stratégies de développement intégré des territoires ruraux doivent être soutenues.

1.2 Pôles ❖

Dans le projet de territoire de la Wallonie, la mise en place d'un maillage de pôles doit permettre un développement équilibré des territoires tant urbains que ruraux. Chaque pôle symbolise par extension une aire supra-municipale dans laquelle des coopérations et des flux entre communes existent.

Parmi les territoires centraux, les pôles wallons maillent le territoire pour les services et équipements structurants.

Ils sont retenus sur la base de leur niveau d'équipements actuel ou potentiel dont le rayonnement dépasse l'échelle locale.

La hiérarchie proposée s'appuie également sur le potentiel démographique de chaque pôle et les externalités qui en découlent.

Au total, 65 villes se répartissent selon leur importance et l'étendue de leur aire de rayonnement potentielle :

- 42 villes qui doivent rayonner au-delà de la commune, qualifiées de pôles secondaires : Andenne, Aubange, Ans, Aywaille, Beauraing, Bertrix, Binche, Bouillon, Boussu, Braine-le-Comte, Châtelet, Chimay, Comines-Warнетon, Couvin, Dour, Durbuy, Enghien, Fleurus, Florenville, Hannut, Herstal, Jodoigne, La Roche en Ardenne, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Malmedy, Neufchâteau, Péruwelz, Philippeville, Rochefort, Saint-Ghislain, Sambreville, Saint-Vith, Seraing, Spa, Stavelot, Tubize, Thuin, Vielsalm, Virton, Visé et Welkenraedt.

Parmi ces villes, 4 se situent dans les agglomérations de Liège (Ans, Herstal et Seraing) et de Charleroi (Châtelet). Ces villes sont qualifiées de pôles secondaires d'agglomération. Elles doivent articuler leur développement avec ces deux agglomérations métropolitaines ;

- 20 villes qualifiées de pôles principaux : Arlon, Ath, Bastogne, Braine-l'Alleud, Ciney, Dinant, Eupen, Gembloux, Huy, Libramont-Chevigny, Marche-en-Famenne, Mouscron, Nivelles, Ottignies-Louvain-la-Neuve, Soignies, Tournai, Verviers, Waremmе, Waterloo et Wavre.

Parmi celles-ci, 6 présentent une continuité d'urbanisation et constituent des « bi-pôles » qui doivent travailler ensemble pour renforcer leur complémentarité : Ottignies-Louvain-la-Neuve avec Wavre, Braine-l'Alleud avec Waterloo et Boussu avec Dour;

- une ville Capitale régionale : Namur. Son rôle sera renforcé, notamment par le transfert de compétences dans le cadre de l'approfondissement de la réforme de l'Etat fédéral et par des aménagements ou infrastructures nécessaires à l'exercice de son statut institutionnel et stratégique. Au confluent de la Meuse et de la Sambre à la croisée de deux axes de développement centraux en Europe, Namur Capitale régionale doit être un moteur du développement innovant et durable souhaité pour tout le territoire wallon.

- 2 pôles majeurs : d'une part Liège et d'autre part l'agglomération métropolitaine Mons - La Louvière - Charleroi dans laquelle ces trois villes développent en synergie leur rayonnement. Les pôles majeurs sont amenés à jouer un rôle important au sein des aires métropolitaines dans lesquelles ils se situent (voir ci-après).

Au total, les pôles concentrent actuellement 55 % des habitants wallons et 67 % de l'emploi wallon. La quasi-totalité du territoire wallon est située à moins de 20 km d'un pôle.

Chaque pôle doit chercher à valoriser ses spécificités et à coopérer avec les autres communes afin d'amplifier son attractivité (notamment résidentielle) et de jouer son rôle dans la structure territoriale au bénéfice de toutes les communes et de tous les habitants qui résident dans son aire de rayonnement.

Le regroupement des services, commerces et équipements structurants dans les pôles permet de leur assurer une meilleure compétitivité et de réduire les déplacements nécessaires à leur fréquentation. Des complémentarités seront recherchées entre ces fonctions de façon à assurer une offre diversifiée et à éviter les concurrences inutiles.

La distinction entre les niveaux de pôles se base sur le niveau de services et d'équipements et sur le rôle que jouent les différents pôles au sein de chaque bassin de vie (voir ci-après).

Un pôle secondaire devrait pouvoir accueillir des services et équipements tels que : des écoles secondaires, un hall sportif, une salle de spectacle, une académie de musique, une bibliothèque, ...

Un pôle principal devrait pouvoir offrir des services et des équipements supplémentaires tels qu'un centre d'enseignement supérieur ou de formation d'adultes, des services décentralisés de l'administration régionale ou fédérale, des équipements sportifs spécialisés, une offre en soin adaptée, ...

Un pôle majeur et la capitale régionale devraient pouvoir offrir des services et équipements répondant à des besoins plus exceptionnels tels qu'un centre hospitalier, un centre de congrès, un hall d'exposition, ...

Cela ne veut pas dire par ailleurs que l'un ou l'autre de ces équipements ne peut pas être renforcé ou implanté en dehors de ce maillage.

Dans le projet de territoire de la Wallonie, ces différents pôles jouent également un rôle essentiel en termes de développement économique, au profit de tous.

La dynamique économique de chaque pôle et son rôle dans l'attractivité et la compétitivité de la Wallonie sont étroitement liés à sa capacité d'être un catalyseur du développement en s'appuyant sur plusieurs facteurs :

- Des infrastructures bien localisées et bien équipées ;
- La prise en compte de niches économiques spécifiques ;
- Le profil culturel du pôle ;
- Ses capacités d'échanges avec les espaces ruraux proches ;
- Sa capacité à mobiliser tant les citoyens que les organisations.

La localisation des parcs d'activités économiques à l'intérieur ou à proximité immédiate des pôles en renforce l'attractivité et favorise les échanges économiques avec les activités présentes dans les pôles.

Dans la mesure où les équipements et les possibilités techniques le permettent, les pôles majeurs, la capitale régionale et les pôles principaux accueillent les parcs d'activités économiques structurants, tandis que les pôles secondaires accueillent les parcs ayant un rayonnement plus local ou contribuant au développement endogène.

Ceci ne signifie pas par ailleurs que l'extension des parcs d'activité économique existants ne puisse pas se réaliser en dehors de ces pôles.

La Wallonie renforcera l'attractivité de ces pôles économiques.

Certains pôles ont un rôle particulier à jouer pour le développement du tourisme. Ils sont évoqués plus loin (voir encadré).

Si certains pôles jouent d'ores et déjà un rôle d'attraction important qu'il faut maintenir et encadrer en développant des projets d'aménagement cohérents, d'autres requièrent des mesures spécifiques pour réduire les inégalités socio-économiques ou pour les rendre plus attractifs.

Ces stratégies doivent être étudiées et mises en œuvre à l'initiative des autorités locales et régionales.

Le projet de territoire identifie les pôles demandant des stratégies spécifiques :

- Des pôles qui doivent renforcer l'attractivité de leur offre en services et équipements par rapport au rôle qu'ils doivent jouer dans la structure territoriale : Andenne, Aubange, Binche, Couvin, Enghien, Fleurus, Jodoigne, Hannut, Lessines, Peruwelz, Tubize et Thuin. Compte tenu de sa taille et de son rôle au sein de l'agglomération métropolitaine, Charleroi doit en outre voir améliorée son offre en services et en équipements (notamment en matière d'enseignement supérieur, de commerces de détail, d'infrastructures de santé, d'activités créatives, ...) ;
- Des pôles qui doivent renforcer leur attractivité résidentielle : Beauraing, Bertrix, Libramont, Neufchâteau, Saint-Vith, Stavelot et Vielsalm. Une politique concertée à l'échelle du bassin de vie doit permettre de dynamiser l'attractivité résidentielle de ces pôles et d'assurer la masse critique nécessaire à la viabilité des services et équipements.

1.3. Pôles métropolitains ❖

Les pôles métropolitains⁶ concentrent administrations centrales, universités, gares TGV, grandes salles de spectacle, musées de rayonnement international, centres de congrès, centres de décision des grandes entreprises et services à haute valeur ajoutée (finances, recherche et développement, ingénierie, ...).

Ils sont attractifs par les possibilités d'emploi, la variété des types d'habitat, la proximité et la variété des produits commercialisés et des services offerts ainsi que la richesse des équipements et des manifestations d'ordre culturel, festif, sportif, touristique, ... L'aire d'influence de chacun d'entre eux s'étend bien au-delà du territoire régional⁷.

La Wallonie est actuellement structurée par quatre pôles métropolitains dont trois sont extérieurs à son territoire : il s'agit de Bruxelles, Liège, Lille et Luxembourg. Ces pôles métropolitains permettent de définir les quatre aires métropolitaines dont il sera question plus loin.

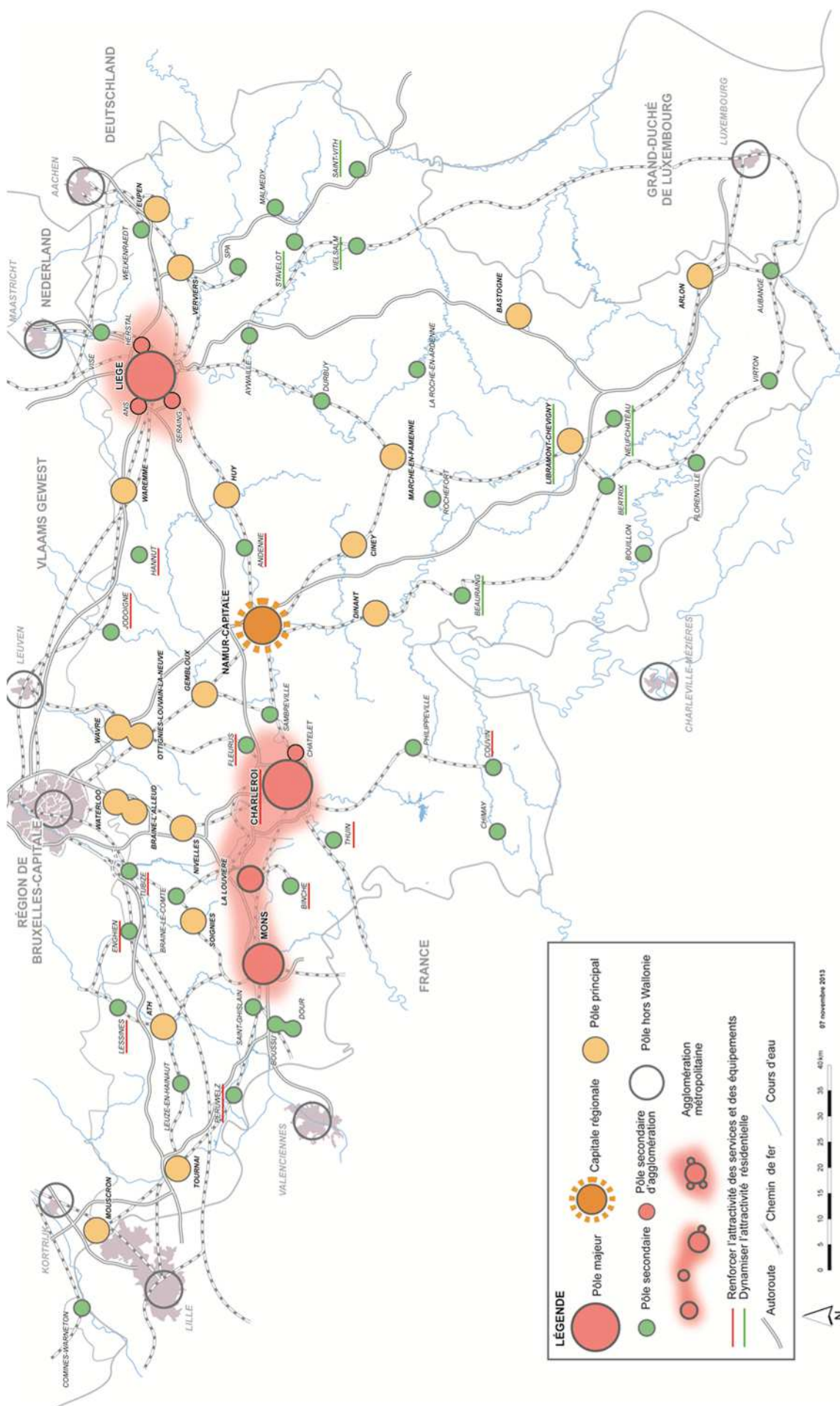
Au sein du réseau (Maastricht-Aachen-Hasselt-Heerlen-Liège) MAHHL, Liège doit renforcer son rôle de pôle métropolitain.

L'agglomération Mons-La Louvière-Charleroi se positionne comme pôle métropolitain. Son rayonnement à l'échelle régionale et suprarégionale sera amplifié (notamment en matière d'infrastructures économiques, scientifiques, d'enseignement supérieur ou encore d'équipements culturels et touristiques).

Le redéploiement de la Wallonie passe par le renforcement de ces deux pôles majeurs à vocation métropolitaine.

⁶ Par métropolisation, il faut entendre une configuration du territoire qui conjugue concentration, diffusion et dissociation. Concentration des emplois dans certains pôles spécialisés ; diffusion de l'habitat et des pratiques de consommation et de loisirs ; dissociation entre domicile et lieu de travail. La métropolisation est très liée à la mobilité des personnes et des marchandises, et ces phénomènes de dissociation (domicile-travail-consommation) entraînent en retour un accroissement des mobilités. La métropolisation produit un double phénomène : la spécialisation croissante des espaces (résidence, travail, consommation, loisirs) et l'interdépendance de ces espaces. Ainsi les communes périurbaines dépendent des zones d'activités et réciproquement et, de plus en plus, les espaces ruraux sont alimentés par des revenus (tourisme, résidences) issus des zones urbaines et périurbaines.

⁷ La polarisation exercée par chaque métropole considérée sur des zones moins urbanisées s'étend plus loin que l'aire métropolitaine proprement dite, tout particulièrement dans le cas de Luxembourg, vu son éloignement relatif de la mégalopole (ou « dorsale ») métropolitaine européenne. Par ailleurs, il faut se garder de confondre les aires métropolitaines, définies sur une base fonctionnelle, et les territoires de coopération des groupements de coopération existants, tels que la Communauté métropolitaine bruxelloise, l'Aire métropolitaine de Lille, la coopération des villes du réseau MAHHL (Maastricht, Aachen, Heerlen, Hasselt, Liège) au sein de l'Euregio Meuse-Rhin ou encore la « Grande Région », centrée sur Luxembourg, qui englobe pour sa part la totalité du territoire wallon.



Maillage de pôles

ENCART : TOURISME , UNE POLITIQUE À ANCRER DANS LE TERRITOIRE

La pluralité et la diversification des pôles et des lieux touristiques participent également du dynamisme économique de la Wallonie. Dans le projet de territoire dont se dote la Wallonie, les éléments suivants sont identifiés :

- *Les pôles touristiques majeurs : Liège, Namur, Mons, Tournai, ainsi que Charleroi ;*
- *Les pôles qui disposent d'un capital touristique à amplifier : Arlon, Ath, Aywaille, Bastogne, Bertrix, Binche, Bouillon, Chimay, Couvin, Dinant, Durbuy, Eupen, Florenville, Gembloux, La Louvière, La Roche-en-Ardenne, Malmedy, Marche-en-Famenne, Neufchâteau, Rochefort, Saint-Vith, Spa, Thuin, Verviers, Vielsalm et Virton ;*
- *Les points d'appui touristique : Daverdisse, Jalhay, Hotton, Manhay, Saint-Hubert, Tellin, Viroinval, Vresse-sur-Semois et Waimes ;*
- *Les attractions touristiques au rayonnement important ainsi que les témoins inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO.*

La vocation touristique des pôles touristiques majeurs sera confortée, notamment pour le tourisme d'affaires.

Le développement des pôles touristiques et des points d'appui doit tirer parti des qualités des espaces non bâtis caractéristiques de la Wallonie. Ces pôles diversifieront les formules d'hébergement (petits hôtels, auberges, chambres d'hôtes, gîtes ruraux, auberges de jeunesse, campings, ...), participant ainsi au développement des territoires ruraux. Ils constitueront les portes d'entrées aux espaces naturels en proposant un projet touristique global (accessibilité, offre culturelle locale, événements, commerces, structures d'hébergement, signalétique, ...).

Le concept « Les forêts de l'Ardenne » propose un produit touristique attractif basé sur une image globale facilement identifiable de la forêt et sur une offre touristique structurée. Huit massifs forestiers sont identifiés : Forêt du Pays de Chimay, Bois du Pays de Famenne, Forêt des Tailles, Hautes Fagnes, Grande Forêt d'Anlier, Forêt Gaumaise, Vallée de la Semois, Grande Forêt de Saint-Hubert. Ces démarches seront poursuivies.

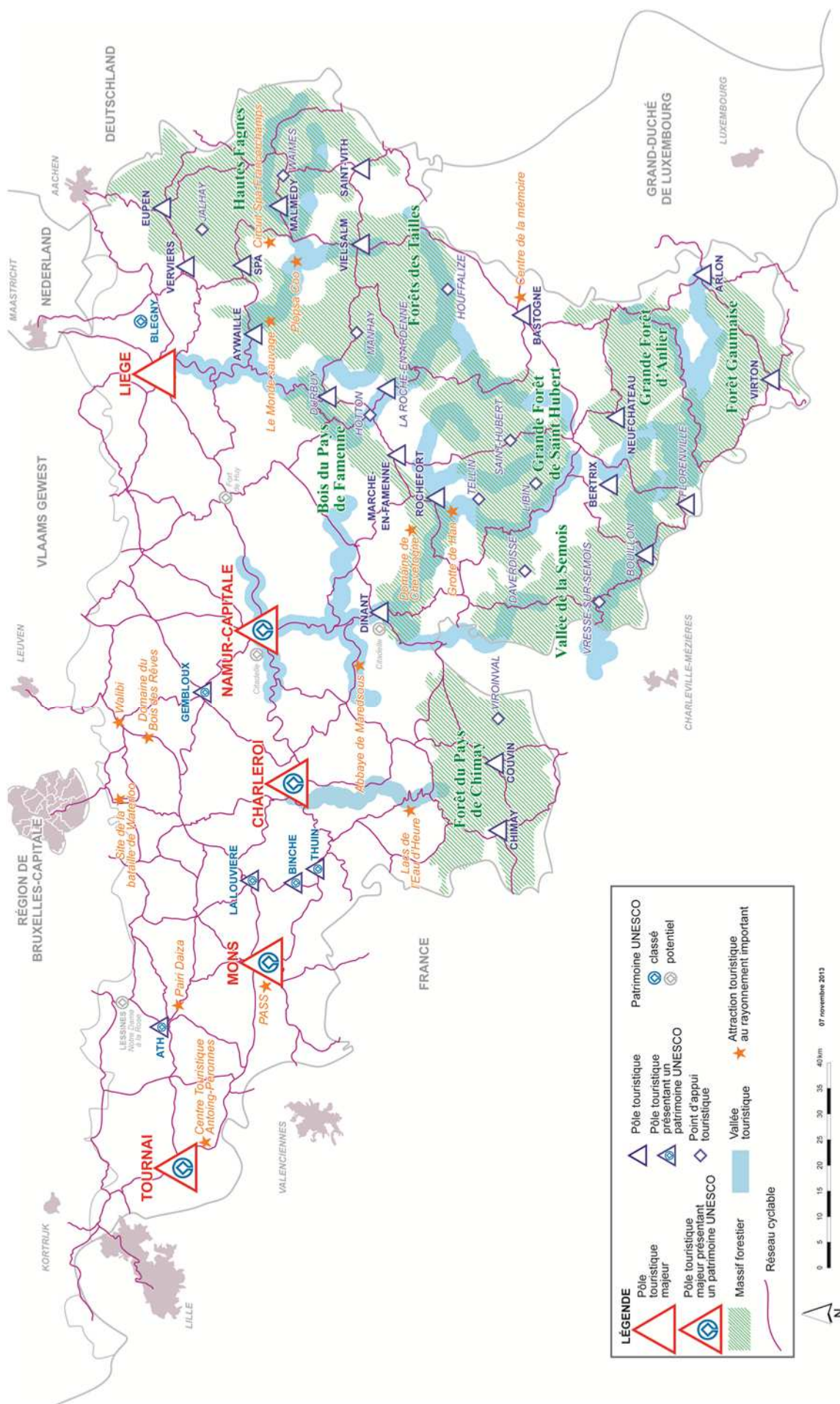
Des mesures d'encouragement à la mise en œuvre de telles démarches seront prises notamment pour les principales vallées touristiques concentrant d'importants équipements touristiques (vallée de la Semois, de la Meuse, de la Lesse, de l'Ourthe, de l'Amblève et de l'Eau d'Heure).

A l'échelle régionale, les équipements touristiques et de loisirs au rayonnement important ou potentiellement important sont nombreux par rapport à la superficie de la région. Il s'agit du Site de la bataille de Waterloo, de Walibi, du Domaine du Bois des Rêves, de Pairi Daiza, du projet de Centre de loisirs d'Antoing-Péronnes, du Lac de l'Eau d'Heure, du Domaine de Chevetogne, des Grottes de Han, du Monde sauvage d'Aywaille, du Centre de Mémoire à Bastogne, du circuit Spa-Francorchamps, de l'abbaye de Maredsous, du site de Plopsa Coö et du Parc d'Aventures Scientifiques. Leurs capacités de développement doivent être soutenues et leur accessibilité par les transports publics organisée. Ces équipements devraient également servir aux besoins et aspirations de la population locale.

Le développement touristique de la Wallonie sera conforté par la mise en valeur des éléments du patrimoine culturel immobilier constitué par les villes et villages d'architecture historique.

Des projets de mise en valeur conjointe du patrimoine culturel immobilier comme les sites miniers majeurs de Wallonie et le Bassin minier du Nord-Pas-de-Calais seront encouragés.

Le développement d'un réseau Wallonie cyclable (RAVeL et voies vertes de liaison) connecté à celui des régions voisines et au réseau EuroVélo, s'appuyant sur des infrastructures hôtelières et sur un réseau de transport en commun accueillant les vélos, contribuera à orienter ce type de tourisme émergent vers la Wallonie



❖ Pôles et attractions touristiques





II. AIRES

« Des coopérations au service de tous »

Trois types d'aires permettent la structuration du territoire :

Les bassins de vie comportent un ou plusieurs pôles. Ils correspondent aux territoires dans lesquels nous nous déplaçons fréquemment pour accéder à des commerces, services et équipements qui dépassent les besoins de base. Ensemble, ils couvrent la totalité du territoire wallon.

Les aires rurales transfrontalières regroupent les communes concernées par une coopération avec les partenaires des régions voisines.

Les aires métropolitaines s'inscrivent autour des pôles métropolitains. Les parties wallonnes de ces aires doivent être organisées en complémentarité avec les régions voisines et avec le reste de la Wallonie.

II.1 Bassins de vie ❖

Le bassin de vie correspond au territoire regroupant les services et équipements que l'on fréquente régulièrement, voire quotidiennement. C'est l'espace géographique dans lequel nous effectuons une majorité de nos déplacements. Les bassins de vie constituent des territoires de référence fonctionnels de proximité. Cette proximité est souvent la base d'un sentiment d'appartenance.

Les bassins de vie constituent une organisation territoriale qui permet à chaque habitant et à chaque usager d'accéder aux services et équipements structurants (écoles secondaires, équipements sportifs de base, établissements hospitaliers, équipements culturels, ...) et aux commerces de consommation semi-courante en minimisant la demande en mobilité et en favorisant un report modal vers les transports alternatifs à la voiture individuelle.

L'approche par bassin de vie est opérationnelle pour réduire nos dépenses énergétiques en matière d'urbanisation et de transport et pour assurer la maîtrise de l'urbanisation en évitant l'étalement urbain. Elle permet d'amplifier la solidarité et les échanges entre les différentes composantes du territoire et en particulier entre les espaces urbains et les espaces ruraux.

Le bassin de vie constitue une échelle de réflexion supra-communale qui vise une utilisation efficiente des ressources pour :

- Assurer une offre suffisante et orienter la localisation en matière de logements ;
- Assurer une offre suffisante et orienter la localisation des services et des équipements ;
- Développer l'activité économique endogène et organiser les relations ville-campagne ;
- Organiser la mobilité et l'intermodalité à l'échelle des déplacements fréquents, en particulier les lignes de bus classiques dont il est question plus loin.

En plus des projets de territoire existants, de nouvelles communautés de territoire peuvent être mises en place à l'échelle d'un, d'une partie ou de plusieurs bassin(s) de vie afin de préciser et concrétiser les stratégies. Ces communautés de territoire tiendront compte des coopérations qui existent sur d'autres territoires pertinents (intercommunales, parcs naturels, contrats de rivière, groupes d'actions locales,...). La délimitation effective des communautés de territoire pourra obéir aux logiques propres des territoires concernés. Aucune forme de collaboration territoriale existante ou ultérieure ne doit être exclue, tant sur le plan des thématiques que des regroupements géographiques qui

pourraient recouvrir tout ou partie d'un ou plusieurs bassins de vie. Ces collaborations territoriales restent donc à géométrie variable en fonction des thématiques abordées.

Une carte des dynamiques territoriales existantes est jointe en annexe, de même qu'une carte des bassins de vie élaborée sur la base des flux de mobilité et de l'accessibilité aux pôles. La carte montre que chaque bassin de vie comporte des territoires ruraux et un ou plusieurs pôles. Ces cartes peuvent servir d'inspiration pour la création de communautés de territoires.

a) Logements

La réponse aux besoins en logements peut s'établir à l'échelle de chaque bassin de vie en tenant compte des évolutions démographiques, des types de logements nécessaires et des caractéristiques du parc de logements existant. La construction de nouveaux logements et en particulier celle des logements publics et collectifs sera stimulée dans les territoires centraux, prioritairement dans les pôles.

Dans certains bassins de vie, le plan de secteur n'offre plus suffisamment de disponibilité dans les territoires centraux pour accueillir 80 % des projections démographiques, comme souhaité. Les modifications de plan de secteur souhaitables seront identifiées à l'échelle du bassin de vie concerné afin de répondre à ce besoin.

Une politique foncière sera mise en place pour construire et rénover des logements à moindre coût et maîtriser les prix des terrains, en particulier dans les territoires centraux.

Le défi de la solidarité s'impose à travers la définition du logement. Afin de soutenir la cohésion sociale, il est nécessaire de garantir à l'échelle de chaque bassin de vie un parc de logements diversifiés en termes de standing, de taille, de statut. Ce parc de logements doit intégrer les contraintes liées au vieillissement de la population et garantir l'accès aux personnes handicapées dans des proportions suffisantes.

Le parc de logements doit aussi intégrer progressivement les nouveaux modèles de cohabitation qui se développent de manière expérimentale et apportent des réponses efficaces en termes de coopération et de solidarité.

b) Services et équipements

Le bassin de vie regroupe les services et équipements que l'on fréquente régulièrement voire quotidiennement. Pour que ces services et équipements soient aisément accessibles à tous les habitants du bassin, ils doivent être regroupés dans les pôles et, pour certains d'entre eux, dans les bourgs et les villages centraux du bassin. Ce regroupement offre de nombreux avantages tant pour les usagers et les clients que pour les gestionnaires de ces services et équipements : gain de temps, hausse de la fréquentation, attractivité générale et valorisation du choix, ...

La localisation et l'importance des services et des équipements structurants pourront être coordonnées à l'échelle du bassin de vie pour répondre aux besoins de la population, en adéquation avec la structure hiérarchique établie entre les différents pôles. Les implantations commerciales seront gérées en cohérence avec le Schéma Régional du Développement Commercial, pour ce qui relève du commerce.

c) Dynamiques économiques et relations villes-campagnes

Le bassin de vie constitue une échelle pertinente pour organiser le soutien au développement économique qualifié d'endogène. Ce type de développement se base sur les ressources disponibles localement, notamment les matières premières (produits agricoles, bois, pierre, eau), mais aussi sur les ressources culturelles et l'innovation locale. Ces dynamiques économiques endogènes sont essentielles à la diversification de l'économie régionale.

d) Mobilité

Les bassins de vie constituent une échelle de réflexion pertinente pour organiser la mobilité et l'intermodalité à l'échelle des déplacements fréquents, voire quotidiens. Cette politique doit privilégier les modes les moins coûteux et les moins dommageables pour l'environnement.

Le réseau routier défini à l'échelle du bassin de vie complète celui défini à l'échelle régionale. Il doit être organisé et hiérarchisé pour permettre de relier entre eux les territoires centraux et pour relier les territoires centraux au reste des villages et hameaux.

Le bassin de vie peut être l'échelle à laquelle s'organisent les lignes de bus classiques, scolaires et sociales (voir plus haut). Dans certains cas, ces réseaux doivent être pensés en complémentarité avec le réseau ferroviaire, qui peut également offrir une desserte à petite échelle.

Le réseau cyclable peut permettre des liaisons vers les pôles ou entre eux.

Chaque bassin de vie fera l'objet d'un plan de mobilité supra-communal.

ENCART : AGRICULTURE

L'agriculture occupe 45 % du territoire wallon. Parmi les multiples services rendus à la société par le monde agricole, la fonction nourricière répond à un besoin fondamental. La sécurité de notre approvisionnement alimentaire constitue un enjeu majeur de l'aménagement du territoire wallon.

Si l'agriculture wallonne est fortement dépendante de la Politique Agricole Commune (PAC) et des organisations communes de marché, son premier outil de travail est la terre agricole. Face aux défis (démographie, climat, énergie, ...), le modèle prôné par la Wallonie est celui d'une agriculture écologiquement intensive, qui aura plus que jamais besoin d'espaces. L'aménagement du territoire joue un rôle crucial pour garantir la préservation des terres agricoles. Souvent menacées par l'urbanisation à proximité des villages, les prairies permanentes sont cruciales pour le maintien de l'élevage.

L'agriculture wallonne est plurielle : modèles d'exploitation, spéculations, modes de production et de commercialisation, ... Il convient d'améliorer la compétitivité de tous les types d'agriculture. Le maintien d'une agriculture familiale à taille humaine est primordial. Il est le garant d'une agriculture de qualité, source d'emplois, liée à la terre et soucieuse d'un équilibre entre les objectifs économiques, sociaux et environnementaux.

Des régions agro-géographiques ont été délimitées sur base des conditions morphologiques (géologie, qualité des sols et relief) et des caractéristiques de la structure agraire. Elles permettent de mieux appréhender les spécificités des exploitations agricoles concernées qui se traduisent par des orientations technico-économiques différentes.

De très nombreuses pressions s'exercent sur ces territoires : urbanisation, boisement, protection de la biodiversité, prix des terres, conflits avec les résidents, contraintes d'exploitation (fragmentation des exploitations, augmentation des distances aux sièges d'exploitation, accès des machines agricoles aux terres, ...). Les territoires où le secteur agricole est le plus fragile doivent faire l'objet d'une attention particulière. Dans les communes qui subissent une forte pression foncière susceptible d'induire la disparition d'exploitations agricoles, la pression doit diminuer, notamment en visant une urbanisation dense et compacte au sein des territoires centraux.

Dans les communes à dominance plus forestière, l'agriculture est plutôt extensive. Les conditions de son maintien doivent également y être rencontrées notamment en recherchant un équilibre entre la sylviculture et l'agriculture et en évitant le mitage de la zone agricole par des plantations anarchiques.

Partout les possibilités de diversification sont à encourager : diversification des productions et développement de spéculations à haute valeur ajoutée (horticulture, aquaculture,...), production d'énergies renouvelables, transformation des produits à la ferme, vente directe, hébergement à la ferme, activités récréatives ou pédagogiques, ... La filière agro-alimentaire constitue également un gisement d'emplois à développer.

La définition des stratégies de développement local aux différentes échelles (aires rurales transfrontalières, bassins de vie, communes, ...) doit s'appuyer sur les atouts des régions agro-géographiques concernées et sur le potentiel économique de l'agriculture.

II.2 Aires rurales transfrontalières ❖

Certaines aires rurales appellent la définition de stratégies spécifiques qui devront être conçues et promues par la coopération avec les partenaires des régions voisines. La structure territoriale prévoit à cet effet la définition de six aires rurales transfrontalières : le Parc des Trois Pays, les Hautes-Fagnes-Eifel, la Haute-Sûre, les Plaines de l'Escaut, la Haute-Meuse et la Thiérache - Sud Hainaut. Elles sont retenues parce que les enjeux qui les concernent appellent des stratégies qui doivent être abordées de manière transversale. Certaines sont déjà à l'œuvre depuis plusieurs années. Il est nécessaire de continuer à les développer.

Ces aires rassemblent 3 % des habitants de Wallonie et 3% de l'emploi wallon.

Cette approche n'est pas exhaustive. D'autres expériences similaires sont amenées à se développer, là où les acteurs de terrain en ressentent le besoin.

Dans les régions moins densément peuplées, notamment celles qui sont limitrophes de la frontière franco-belge, un nouveau type de coopération pourrait permettre à diverses zones rurales de surmonter, par la mise en commun de certaines ressources, leur isolement relatif.

Les thématiques de coopération de ces aires relèvent essentiellement du développement économique, du développement rural, du tourisme ainsi que de la valorisation et la préservation des ressources.

a) Aire du Parc des Trois Pays

Le Parc des Trois Pays constitue le « Poumon vert » de l'Euregio Meuse-Rhin. Il s'inscrit dans un long processus de coopération transfrontalière qui a permis la concrétisation de plusieurs projets. Cette coopération doit être poursuivie pour répondre notamment aux enjeux liés à la pression importante de l'urbanisation dans cette aire ainsi qu'à la conservation et à la valorisation de ses ressources naturelles et patrimoniales. C'est également un territoire qui doit encadrer une demande touristique et récréative importante.

b) Aire des Hautes-Fagnes-Eifel

Bien que l'aire des Hautes-Fagnes-Eifel soit très faiblement occupée, sa fonction est très importante. Elle constitue notamment un des principaux réservoirs en matière de biodiversité et joue un rôle essentiel en

matière de régulation hydrique et comme réservoir d'eau potable. Cette aire s'inscrit également dans une coopération transfrontalière active depuis plusieurs années.

c) Aire de la Haute-Sûre

La Haute-Sûre présente une dynamique similaire et s'appuie sur une coopération transfrontalière portant sur la gestion de l'eau, et la valorisation commune des savoir-faire en matière d'agriculture et de valorisation de la forêt. Dans cette aire, on observe une croissance du nombre de travailleurs belges se rendant au Luxembourg. La remise en circulation de la ligne de chemin de fer Libramont-Bastogne-Wiltz permettrait de renforcer cette dynamique économique.

d) Aire des Plaines de l'Escaut

L'aire transfrontalière des Plaines de l'Escaut se situe à proximité immédiate de l'aire métropolitaine Ouest et doit donc pouvoir garder son identité tout en répondant aux demandes importantes de développement urbanistique et de récréation. En matière de conservation de la nature, la priorité est la protection des biotopes humides.

e) Aire de la vallée de la Haute-Meuse

La vallée de la Haute-Meuse est un territoire à très forte identité. Il doit être mis en valeur à travers une démarche transfrontalière sur la base d'un projet global et cohérent, portant sur les besoins en services et équipements de la population, la valorisation touristique du fleuve et du patrimoine bâti, l'organisation du transport fluvial. Dinant et Givet, qui sont les pôles principaux de cette aire, doivent contribuer à cette dynamique. Une meilleure connexion de ces deux pôles via la remise en service de l'ancienne ligne de chemin de fer est à envisager.

f) Aire Thiérache-Sud Hainaut

Les parties wallonne et française de cette aire ont de nombreux atouts similaires et complémentaires. Elle présente une très grande qualité environnementale et paysagère, possède un important potentiel de développement, notamment lié au tourisme et aux activités de loisirs. Elle peut s'appuyer sur le pôle touristique des lacs de l'Eau d'Heure ainsi que sur ses richesses patrimoniales.

II.3. Aires métropolitaines ❖

Comme on l'a dit plus haut, quatre pôles métropolitains - Bruxelles, Liège, Lille et Luxembourg - structurent la Wallonie et permettent de définir quatre aires métropolitaines :

- L'aire centrale avec comme pôle métropolitain Bruxelles et comme polarité wallonne l'agglomération Mons-La Louvière-Charleroi, dont le rayonnement métropolitain doit être amplifié ;
- L'aire Est avec Liège qui doit s'affirmer, à l'échelle transrégionale, comme pôle métropolitain ;
- L'aire Ouest avec Lille comme pôle métropolitain et Tournai comme pôle wallon ;
- L'aire Sud avec Luxembourg comme pôle métropolitain et Arlon comme pôle wallon.

Pour l'ensemble de la Wallonie, ces aires accueillent actuellement 40 % des habitants wallons et 50 % de l'emploi wallon.

Reconnaître le rôle moteur des pôles métropolitains pour l'ensemble de l'économie wallonne conduit à orienter les phénomènes de métropolisation pour en tirer bénéfice. La structuration du territoire de chaque aire métropolitaine devrait veiller à concentrer le développement d'activités et d'équipements à vocation métropolitaine afin d'amplifier leurs retombées et assurer leur viabilité.

Les acteurs publics et privés de chacune des quatre aires métropolitaines ont tout intérêt à définir et à mettre en œuvre une stratégie commune, permettant aux habitants et usagers de ces aires, mais aussi à ceux des régions proches, de bénéficier des services et équipements métropolitains et d'avoir accès au marché de l'emploi se développant dans ces aires.

a) Services et équipements

L'aire desservie par de nombreux équipements et services métropolitains dépasse les frontières régionales et nationales. Il s'agit principalement des gares de trains à grande vitesse (TGV), des aéroports, des ports fluviaux, des universités et des centres de recherche associés, des hôpitaux universitaires, des équipements culturels majeurs (musées de rayonnement international, salles de congrès et d'exposition, opéras et grandes salles de concert) et des grands équipements sportifs.

Chaque habitant et travailleur de Wallonie doit avoir facilement accès à ces services et équipements métropolitains.

Ceux-ci seront concentrés dans les pôles métropolitains et les autres pôles de l'aire métropolitaine pour produire les effets d'entraînement attendus et atteindre la masse critique de viabilité générant des effets multiplicateurs.

Par la coopération, les pôles transfrontaliers doivent tirer parti du potentiel offert par les services et équipements situés de l'autre côté d'une frontière nationale ou régionale, notamment en améliorant l'accès à ses services et équipements.

b) Dynamiques économiques

Territoires moteurs de développement économique, les aires métropolitaines génèrent un effet d'entraînement pour l'ensemble de la Wallonie : les activités de recherche-développement, les sous-traitances en matière de services, l'économie résidentielle développée grâce aux revenus des navetteurs, ... irradiant le développement au-delà des aires métropolitaines.

Un nombre croissant de travailleurs occupés dans les aires métropolitaines ont leur résidence en dehors de leur périmètre. Cette situation génère des flux qui ont d'importantes conséquences tant pour la Wallonie que pour les régions voisines. Le développement de l'emploi dans les pôles situés dans les aires métropolitaines doit conduire à mieux équilibrer les flux de biens et de personnes qui actuellement se focalisent essentiellement sur les pôles métropolitains.

Les activités à vocation métropolitaine devraient être implantées préférentiellement dans les pôles situés dans les aires métropolitaines.

La Wallonie doit veiller à l'accueil de fonctions de recherche-développement dans les pôles majeurs, mais aussi dans les pôles régionaux et principaux des aires métropolitaines.

Le partenariat entre pouvoirs publics, pôles universitaires et entreprises constitue l'un des principaux moteurs du développement économique. Cette coopération devrait être amplifiée dans les aires métropolitaines.

La qualité du cadre de vie constitue un facteur décisif d'attraction de la main-d'œuvre qualifiée et des entreprises. Les actions publiques en faveur de la sauvegarde et de la mise en valeur du patrimoine culturel immobilier et du patrimoine naturel, la requalification urbaine, l'assainissement des friches industrielles et la lutte contre l'étalement urbain doivent être amplifiés dans les aires métropolitaines et plus particulièrement dans les pôles qui sont confrontés aux problèmes de chômage, de vieillissement de l'habitat et de dégradation de l'environnement.

Les quatre aires métropolitaines comprennent chacune un bassin minier et industriel ayant dû relever le défi de la reconversion depuis de nombreuses années. Une complémentarité est à rechercher entre le savoir-faire accumulé dans les bassins industriels et les activités du secteur tertiaire des pôles métropolitains. Par exemple, la requalification du tissu industriel pourrait être le point d'appui du développement de nouveaux métiers de l'activité de « rénovation du patrimoine » ainsi que de métiers axés sur les techniques d'assainissement des sols et des matériaux et leur recyclage.

Dans ces aires, une attention particulière doit également être portée à l'amélioration des flux de biens. La qualité des échanges avec les aires et au sein de celles-ci doit être augmentée et, là où les réseaux sont concernés, la valorisation des grands réseaux de transport européens doit être recherchée.

c) Mobilité

Les principales portes d'accès internationales à la Wallonie sont situées dans les aires métropolitaines et parfois hors du territoire wallon. Il s'agit des gares TGV de Bruxelles, Liège, Lille et Luxembourg, ainsi que des aéroports de Bruxelles National, Brussels South Charleroi, Liège (Bierset), Lille-Lesquin et Luxembourg. Des améliorations ont été apportées à ces infrastructures et devraient se poursuivre avec l'exploitation du réseau TGV Londres-Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne.

L'accessibilité vers Charleroi et plus particulièrement son aéroport sera confortée notamment via la création ou le renforcement de liaisons ferroviaires.

Afin d'optimiser les échanges dans chaque aire métropolitaine, un réseau ramifié et transfrontalier de transports en commun sera développé. Une stratégie de transport et de mobilité devra être mise en place avec les responsables de l'organisation et de l'exploitation des réseaux de transport collectif.

Les aires métropolitaines sont le théâtre d'importants déplacements pendulaires sur les axes routiers reliant les pôles métropolitains et majeurs et les territoires situés dans leur aire d'influence. On a cru que la voiture répondrait au besoin d'accessibilité tant pour les citoyens que pour les habitants des zones non urbaines. Mais on constate que le succès de la voiture a un effet boomerang. On compte désormais en millions les heures perdues dans les embouteillages. La mobilité qu'on associe à la voiture individuelle se confond maintenant avec des images de paralysie des villes.

La réduction de l'usage de la voiture est devenue une condition nécessaire du maintien de la mobilité en voiture. C'est aussi une condition du maintien de l'accessibilité des pôles et de leur dynamisme économique.

II.4. Axes de développement❖

Au niveau suprarégional, les grands axes de transport multimodaux offrent des opportunités de développement pour la Wallonie par les échanges de biens et de services qu'ils favorisent. Ils permettent de concentrer dans les pôles principaux concernés les activités économiques liées aux réseaux de transport et à la présence de pôles attractifs. C'est pourquoi ils sont appelés « axes de développement ». Comme le montre leur cartographie, ils s'insèrent dans des réseaux suprarégionaux qui relient les pôles métropolitains.

Cinq axes de développement suprarégionaux structurent le territoire wallon :

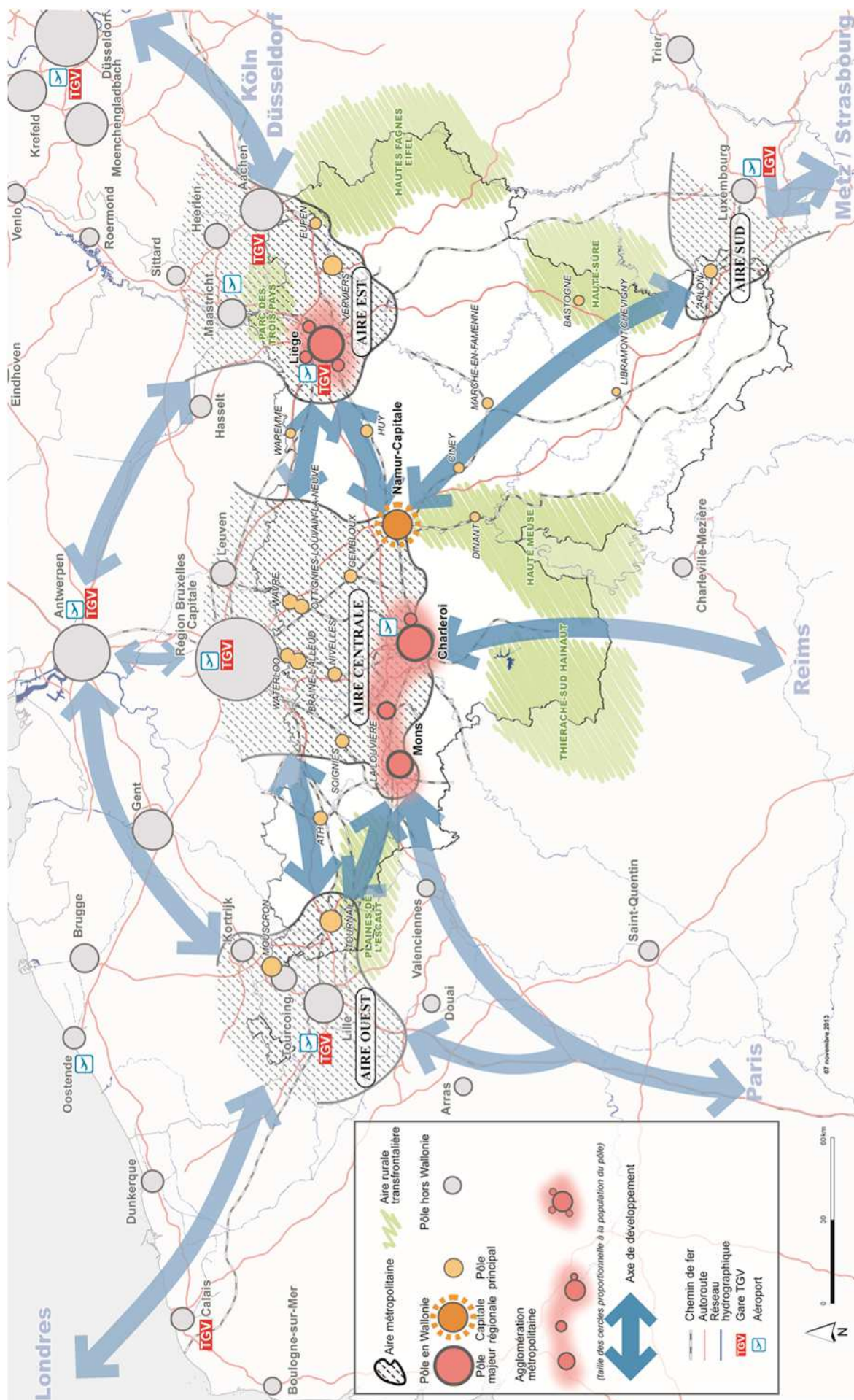
- L'axe Lille – Bruxelles – Liège ;
- L'axe Liège – Namur – Charleroi – Lille (parfois appelé « sillon industrialisé ») ;
- L'axe Bruxelles - Namur - Luxembourg ;
- L'axe agglomération métropolitaine « Charleroi-La Louvière-Mons » –Valenciennes - Paris ;
- L'axe agglomération métropolitaine « Charleroi-La Louvière-Mons » – Reims.

Les activités logistiques seront localisées à proximité des zones de production et de consommation au cœur des aires métropolitaines en privilégiant les sites existants qui offrent à distance raisonnable la bi- ou la trimodalité (eau-rail-route). Dans cette optique, l'axe Liège – Namur – Charleroi – Lille, le long duquel les plateformes d'échanges sont établies, sera renforcé.

La position géographique de la Wallonie permet d'envisager la promotion d'activités liées aux flux transitant entre les ports de la mer du Nord et le Sud de l'Europe. Sur l'axe Bruxelles – Luxembourg (N4-E411), « Ardenne Logistics » et le « Terminal Container Athus » jouent déjà un rôle important.

L'offre en terminaux de transport de marchandises actuelle ou projetée semble être suffisante à l'échelle de la Wallonie d'ici 2020. Pour l'avenir, les sites de Ronet, de Kinkempois et de Monceau-sur-Sambre sont à conserver comme potentiel de développement de terminaux multimodaux.

L'organisation des réseaux de transports caractérisant les axes de développement permet également de privilégier l'accueil des activités économiques orientées notamment vers l'exportation. Pour répondre aux besoins des entreprises qui nécessitent un raccordement au chemin de fer, les pouvoirs publics veilleront à mobiliser les terrains disposant d'une bonne desserte ferroviaire pour la création de zones d'activité économique dans les pôles des quatre aires métropolitaines, mais aussi dans les pôles principaux situés le long des trois axes de développement. La création de cette « offre ferroviaire » doit revêtir un caractère prioritaire.



❖ Aires métropolitaines - axes de développement - aires rurales transfrontalières





III. RÉSEAUX

« Une mobilité facilitée, efficace et durable »

La mobilité des personnes et des biens doit pouvoir s'organiser en utilisant les modes les plus appropriés, c'est-à-dire les moins coûteux et les plus respectueux de l'environnement.

Pour les courtes distances, notamment au sein d'un territoire central ou d'un pôle, les déplacements à pied et à vélo seront privilégiés et l'usage de la voiture sera

maîtrisé. L'organisation de la mobilité à cette échelle est du ressort des schémas communaux.

Différents modes pourront être utilisés et combinés (intermodalité) pour les déplacements entre les pôles et les autres territoires centraux. Les modes collectifs, plus durables, seront autant que possible privilégiés.

III.1. Réseau routier ❖

Afin d'optimiser les coûts d'entretien et d'investissement du réseau routier régional, de réduire les déplacements en voiture individuelle et d'organiser les modes alternatifs, il convient d'optimiser l'efficacité des infrastructures existantes, c'est-à-dire de mieux les hiérarchiser. Trois niveaux de voiries sont prévus : les autoroutes, le réseau structurant principal et le réseau structurant secondaire.

La fonction du réseau structurant est double : relier les pôles entre eux d'une part, renforcer la structure territoriale d'autre part.

Le réseau des autoroutes et le réseau structurant principal ont pour vocation de relier les pôles majeurs, régionaux et principaux entre eux. Ils sont dans la majorité des cas équipés de deux voies au moins par sens. Le réseau structurant secondaire doit quant à lui permettre de rejoindre les pôles secondaires.

La hiérarchisation du réseau routier d'une part, la localisation des activités et des fonctions génératrices de trafic routier dans les lieux qui bénéficient d'une excellente accessibilité routière au sein des pôles d'autre part, doivent permettre de reporter vers les autoroutes et le réseau structurant la circulation de transit qui traverse les quartiers et les villages.

Compte tenu de sa très forte densité, le réseau routier wallon peut être considéré comme presque complet.

Certaines agglomérations soumises à un transit automobile et/ou de poids lourds important pâtissent d'une diminution de la qualité de vie, de la sécurité routière et/ou d'accessibilité locale. Dans ces cas, la réalisation d'un contournement routier peut être retenue. Par ailleurs, sur les autoroutes, l'aménagement de bandes réservées aux transports en commun et autres modes partagés sera étudié.

Enfin, certains projets routiers doivent encore être réalisés. Il s'agit :

- de l'amélioration de la connexion de la N5 avec le R3 au sud de Charleroi jusqu'à la frontière française ;
- du prolongement de la N54 complétant le réseau structurant principal ;
- de l'élargissement du ring Nord de Liège, et Charleroi dans leurs tronçons les plus chargés.

III.2. Réseau fluvial ❖

La Wallonie doit également s'intégrer dans le réseau fluvial international.

En France, la construction du canal entre la Seine et le réseau hydraulique du Nord améliorera sensiblement les liaisons fluviales entre Anvers et Paris. Il y a lieu d'assurer la qualité des liaisons fluviales avec l'ensemble du réseau wallon, en particulier la dorsale wallonne qui donne accès aux zones portuaires wallonnes, mais aussi au réseau de l'Est via la liaison Rhin/Meuse – Main – Danube. Il est également envisageable de tirer parti de cette nouvelle liaison en valorisant des terrains le long de la Lys dont l'augmentation du gabarit est prévue.

La valorisation du réseau fluvial est essentielle pour le transport de matériaux pondéreux, et de plus en plus pour un ensemble de biens à haute valeur marchande transportés par conteneurs ou déplacés par palettes à destination du grand commerce. De nouvelles activités économiques dans le secteur du recyclage, de la biomasse ou du reconditionnement présentent des conditions d'acheminement compatibles avec les contraintes du transport fluvial.

L'organisation de croisières fluviales constitue également un secteur en développement sur lequel la Wallonie peut s'appuyer.

A l'échelle tant suprarégionale que régionale, la finalisation de la mise au gabarit Vlb (9 000 tonnes) de l'ensemble de la Meuse en aval de Namur, ainsi que le développement de plateformes portuaires multimodales performantes et orientées conteneurs revêtent une grande importance.

La Wallonie doit également développer une politique active de transport par conteneurs via son réseau fluvial. Ce mode de transport connaît une forte progression à l'échelle mondiale en général, et dans les grands ports maritimes en particulier, avec lesquels des synergies seront approfondies. Cette politique s'attellera à prévoir le rehaussement des ponts actuellement trop bas et à développer des plateformes portuaires compatibles avec ce mode de conditionnement.

III.3. Réseau ferroviaire pour les marchandises❖

En matière de transport ferroviaire de marchandises, la Wallonie dispose de corridors internationaux : le corridor dit C (Anvers-Leuven-Ottignies-Namur-Dinant-Athus) et le corridor dit A (Antwerpen-Hasselt-Montzen), ainsi que de plusieurs plateformes multimodales raccordées au rail. D'autre part, le corridor est-ouest, dit « dorsale wallonne » (Montzen, Liège, Namur, Charleroi) qui rejoint ensuite soit Tournai, soit Mons, permet de joindre la France et le projet Magistrale Eco fret.⁸

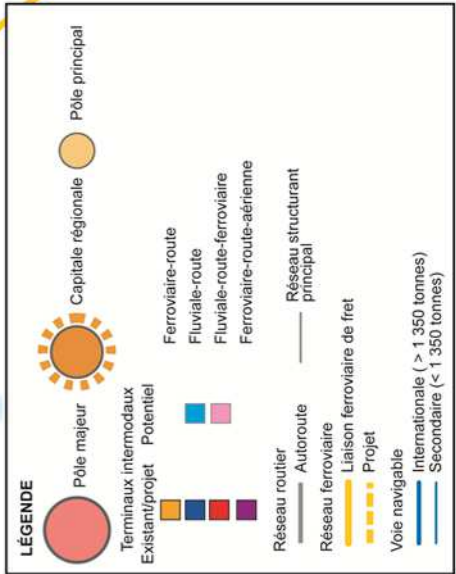
Pour renforcer l'attractivité de ces corridors internationaux, il y a lieu d'augmenter ponctuellement leur capacité et de les adapter aux standards européens du transport par fer.

La partie commune de la dorsale wallonne (Montzen, Liège, Namur, Charleroi) et de la liaison Athus-Meuse engendre un encombrement des voies important induit par les contraintes d'attribution des sillons sur le tronçon Monceau – Auvelais – Namur. Cette situation doit être améliorée à moyen terme.

La remise en service de la ligne entre Eupen et la frontière allemande présente un intérêt pour le transport de marchandises. Elle permettrait d'offrir un itinéraire alternatif attractif pour les marchandises provenant d'Anvers et poursuivant vers Cologne.

Enfin, en termes de transport de marchandises, de nouveaux segments apparaissent comme le fret à grande vitesse. L'objectif est de transférer sur des TGV des flux circulant actuellement par transport routier ou par transport aérien sur des courtes et moyennes distances.

⁸ Le projet de "Magistrale Eco-fret", partiellement affecté, ou à forte priorité au fret, permettra de réaliser un rééquilibrage intermodal du fret sur les flux entre le Delta ferroviaire nord (trafic de la Grande-Bretagne, des ports de la mer du Nord et la région de Lille), le Corridor Saône-Rhône et le sud de la France. Afin d'éviter les réseaux pour voyageurs sursaturés, de Lille et de Bruxelles notamment, le projet longe, en France, le flanc Sud-Ouest de la Wallonie.



III.4. Réseau ferroviaire pour les personnes❖

Le réseau ferroviaire pour les personnes se compose de différents types de liaisons.

a) Liaisons internationales

- La ligne ferroviaire Liège – Lille via Bruxelles constitue la seule liaison internationale à grande vitesse passant par la Wallonie. L'offre sur cette ligne à grande vitesse doit être renforcée.
- La ligne ferroviaire Bruxelles - Namur - Arlon - Luxembourg participe à la liaison internationale vers Strasbourg et Bâle. Dans l'organisation suprarégionale des réseaux de transports, cet axe est une liaison internationale structurante. La modernisation de cette ligne constitue une priorité.

Les TGV fréquentant la dorsale wallonne sont à conserver. Ils permettent de rejoindre directement Paris. Cette ligne ne peut toutefois pas être considérée comme une liaison internationale à part entière vu le faible niveau de service proposé.

b) Liaisons ferroviaires structurantes

Les liaisons ferroviaires structurantes à l'échelle régionale doivent permettre de constituer un maillage performant entre pôles. Elles desservent en priorité les pôles majeurs, régionaux et principaux.

Sept liaisons ferroviaires structurantes sont identifiées :

- 1° Liège-Bruxelles (qui relie également les aires métropolitaines centrale et Est).
- 2° Namur-Bruxelles.
- 3° Charleroi- Bruxelles.
- 4° Mons-Bruxelles.

Ces derniers axes assurent également la liaison interne à l'aire métropolitaine centrale en reliant le pôle métropolitain bruxellois et les pôles majeurs et régionaux de la partie wallonne de cette aire.

- 5° Bruxelles – Tournai (qui relie également les aires métropolitaines centrale et Ouest).
- 6° La liaison Ouest–Est reliant Lille à Liège via la dorsale wallonne (Tournai – Mons – La Louvière – Charleroi – Namur).
- 7° Namur – Arlon (qui relie également les aires métropolitaines centrale et Sud)
- 8° 7. Namur- Dinant

Le pôle principal de Bastogne ne bénéficie pas d'une desserte ferroviaire. Il est dès lors préconisé de rouvrir l'ancienne ligne ferroviaire Libramont-Bastogne (à prolonger vers Wiltz pour donner accès au marché du travail du Luxembourg).

Outre la desserte des pôles majeurs, régionaux et principaux, les liaisons ferroviaires structurantes à l'échelle régionale identifiées ci-dessus permettent également la desserte de nombreux pôles secondaires.

c) Liaisons ferroviaires complémentaires

D'autres pôles secondaires peuvent être desservis par des liaisons ferroviaires existantes, qui ne relèvent pas du réseau structurant à l'échelle régionale. On les qualifiera de liaisons ferroviaires complémentaires ; certaines d'entre elles devraient être renforcées. C'est le cas de la ligne La Louvière – Braine-le-Comte et de la ligne Ottignies – Charleroi via l'aéroport de Charleroi.

Il est également proposé de créer une nouvelle ligne permettant de rejoindre directement l'aéroport de Charleroi à la ligne Bruxelles – Charleroi.

Afin d'améliorer le maillage des pôles retenus, il est en outre préconisé de rouvrir d'anciennes lignes ferroviaires : Dinant – Givet, Tubize – Braine-l'Alleud, Nivelles – La Louvière, Nivelles – Ottignies, Malmedy – Trois-Ponts.

A court terme, l'instauration d'une desserte par des bus express est nécessaire pour assurer la liaison entre ces pôles.

III.5. Réseau de transport aérien ❖

La Wallonie bénéficie d'une localisation stratégique au cœur de l'Europe. Les flux de personnes et de biens en provenance ou à destination de l'étranger sont particulièrement importants. Ils constituent une opportunité en termes de retombées économiques et sociales pour la Wallonie.

Les autorités régionales ont saisi cette opportunité et consenti d'importants investissements depuis plus de 20 ans dans les deux aéroports régionaux. Aujourd'hui, ces derniers participent incontestablement à l'essor économique et social des deux pôles majeurs que sont Mons-La Louvière-Charleroi et Liège. Par conséquent, il y a lieu de soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires régionales et de leur aire d'influence directe.

A Charleroi, l'aéroport est spécialisé dans le transport de personnes, avec la présence d'importantes compagnies low cost. L'aéroport est voué à se développer en s'ouvrant vers de nouveaux secteurs et en proposant de nouvelles destinations permettant, par exemple, de relier d'autres continents. Son accès par différents modes de transports doit pouvoir être amélioré.

A Liège, l'aéroport est spécialisé dans le transport de marchandises. Afin de consacrer l'aéroport comme plateforme multimodale, un projet de terminal TGV-fret est actuellement à l'étude. Dans un souci de développement durable, ce projet permettra de mettre en réseau par le rail les grands aéroports européens pour ce qui concerne le transport de marchandises. Ce projet doit être soutenu.

Pour renforcer la croissance des pôles économiques que sont les aéroports régionaux, leur accessibilité par tous les réseaux devra être améliorée afin de répondre aux besoins actuels et futurs.

III.6. Réseau de bus ❖

A l'avenir, le réseau de bus réorganisé s'articulera selon le principe de hiérarchisation, qui s'apparente à l'organisation des lignes de trains IC/IR et omnibus.

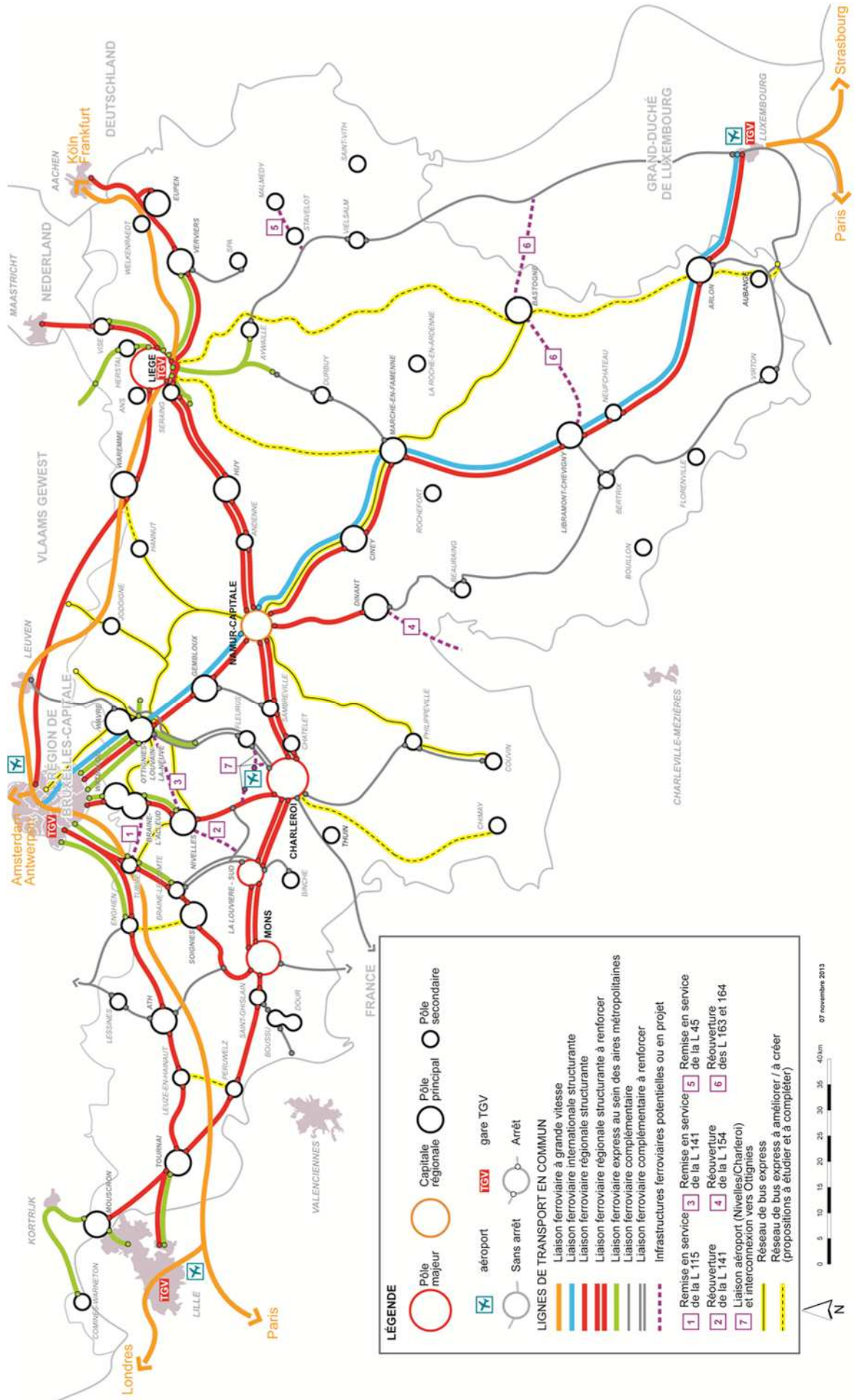
On distingue 4 types de lignes : les lignes express, les lignes classiques, les lignes scolaires et les services à caractère social :

- Les lignes express circulent entre les différents pôles principaux et secondaires, là où il n'existe pas de lignes de trains. Ces lignes qui constituent l'épine dorsale de la desserte permettent des déplacements rapides depuis les pôles sur des distances moyennes et longues avec arrêt dans les pôles les plus importants. Elles donnent également aux travailleurs, élèves et étudiants la possibilité de rejoindre leur lieu de travail ou d'étude sans perdre de temps.
- Parallèlement à ces lignes express, les lignes classiques sont destinées à assurer des liaisons de courte et moyenne distance vers les pôles principaux et secondaires au sein d'un bassin de vie ou entre deux bassins de vie contigus. Elles permettent de relier un pôle principal ou secondaire aux autres territoires centraux et de donner accès aux nœuds d'échanges multimodaux sur une ligne express⁹. Le parcours de ces lignes n'est pas déterminé dans le SDER. Leur organisation doit être réfléchie à l'échelle du bassin de vie.
- Les lignes scolaires complètent le réseau. Elles proposent des transports pour les écoliers en période scolaire. Elles s'arrêtent dans un maximum de villages et de quartiers.
- Les services à caractère social regroupent différentes offres de service dont le but principal n'est plus de transporter publiquement une quantité importante de personnes, mais bien de désenclaver certains quartiers, villages ou hameaux, pour les usages quotidiens.

Seules les lignes express sont identifiées dans la structure territoriale du SDER.

La structure territoriale identifie certaines lignes express. Ces propositions ne sont pas exhaustives. Des études de faisabilité, doivent permettre d'en confirmer la pertinence et de compléter les propositions. Il est notamment envisageable de renforcer l'attractivité des lignes suivantes en augmentant leur performance : Marche-en-Famenne – Liège, Arlon - Liège en passant par Bastogne, Chimay - Charleroi, Peruwelz - Leuze-en-Hainaut, Soignies – Enghien et Hannut – Waremmes.

⁹ Ces lignes seront actives toute la journée et le week-end. Elles s'arrêtent à tous les arrêts rencontrés, à la demande pour ceux moins fréquentés.



Transport en commun

III.7. Réseau cyclable❖

Un schéma directeur cyclable de la Wallonie dresse pour l'ensemble du territoire wallon un réseau de liaisons nécessaires à une bonne connexion des pôles entre eux.

La mise en place de ce réseau, qui repose sur des itinéraires en site propre du type RAVEL et le long de voiries existantes, a pour objectif de mettre à la disposition des cyclistes quotidiens (emplois, écoles) ou occasionnels (loisirs) des infrastructures cyclables sécurisées et attrayantes. Les réseaux devront être établis et équipés en sorte que les usagers y bénéficient d'une sécurité optimale.

III.8. Réseau de transport d'énergie ❖

La qualité et la densité des réseaux de transport d'électricité et de gaz sont des facteurs indispensables au développement économique et social de la Wallonie. Le développement industriel s'appuie également sur les réseaux de pipe-line acheminant les carburants liquides et gazeux, l'hydrogène et l'oxygène (et depuis peu, la chaleur).

La transition énergétique impose de créer les conditions d'adaptation et, le cas échéant, d'extension de ces réseaux.

a) Réseaux de transport d'électricité

A l'échelle régionale, le développement, le renouvellement et le renforcement des réseaux existants devront être poursuivis afin de rencontrer des applications de plus en plus diversifiées de l'électricité (applications bureautiques, chauffage par pompe à chaleur, mobilité électrique, ...).

La transition énergétique s'appuiera sur l'utilisation croissante de l'énergie renouvelable produite de façon décentralisée, dont les formes principales sont les énergies éolienne et photovoltaïque, la biomasse et la géothermie.

Les voies d'eau permettent d'acheminer dans de bonnes conditions économiques et environnementales les grandes quantités de combustibles renouvelables (pellets, ...) que réclament les centrales électriques. La localisation des centrales devra tenir compte de ces nouvelles exigences.

Pour garantir la stabilité du réseau et diminuer les risques de pannes d'énergie, on procédera à la planification et à la réalisation prioritaire des investissements publics nécessaires à la mise en place de cette transition énergétique.

A l'échelle suprarégionale, les possibilités de liaisons avec le réseau de transport d'électricité à haute tension (HT) de France devront être renforcées (sous réserve des études en cours, il s'agirait notamment dans un premier temps de renforcer les liaisons aériennes existantes entre Avelin – Avelgem et Zomergem). Les interconnexions avec le réseau d'électricité HT de la RFA devront également être établies (nouvelle ligne souterraine créée dans le cadre du projet Alegro). D'autre part, des connexions avec les parcs éoliens qui seront installés « offshore » en Mer du Nord s'avéreront indispensables, car elles permettront d'alimenter les consommateurs de Wallonie.

b) Réseaux de transport de gaz

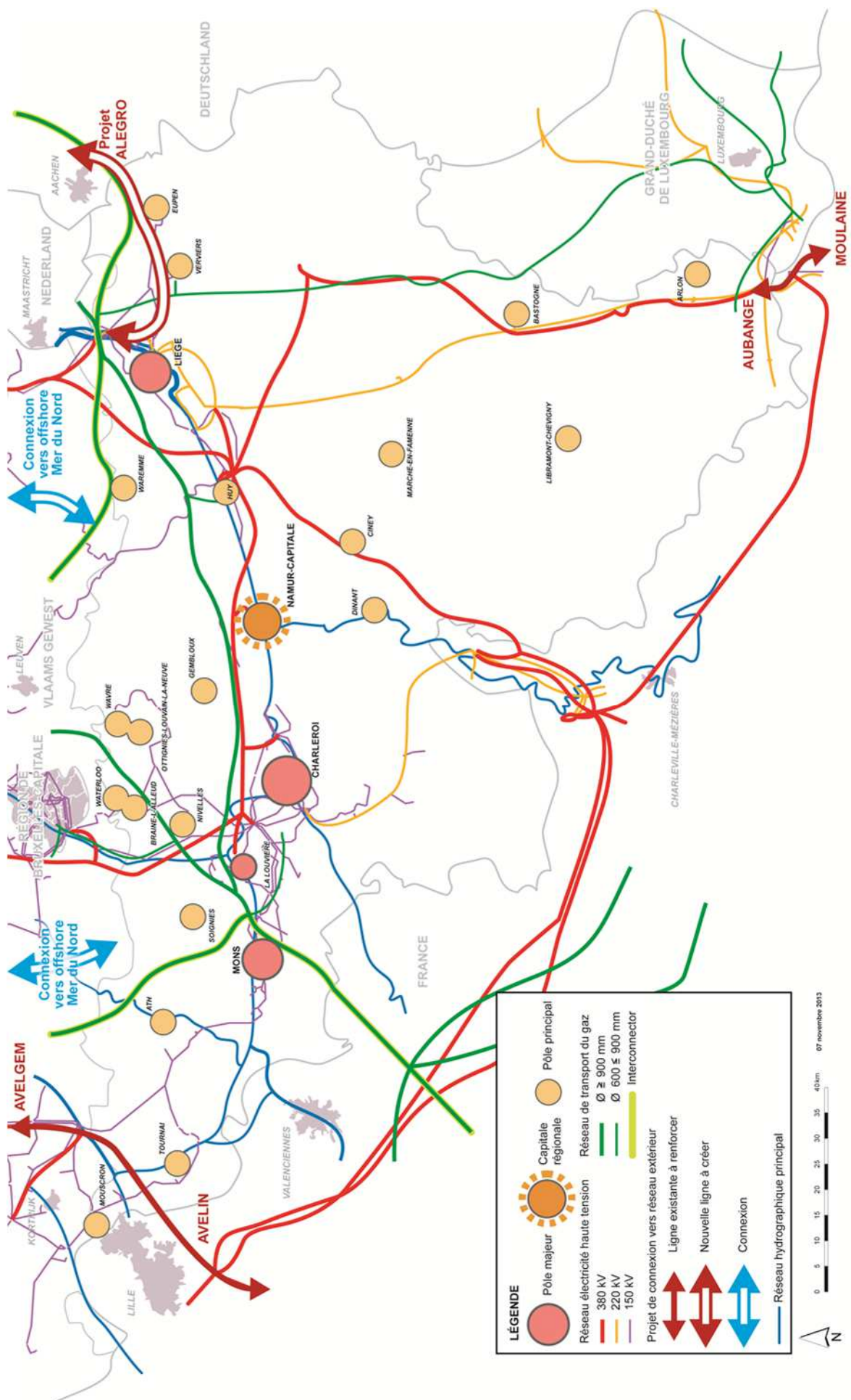
A l'avenir, les réseaux de gaz pourront aussi être utilisés pour acheminer les biogaz produits de façon décentralisée en différents endroits du territoire. Certaines extensions du réseau devront être réalisées vers des zones aujourd'hui mal desservies, mais dont le potentiel de production de biogaz est important.

Si les questions d'ordre technique relatives à l'utilisation de l'hydrogène à grande échelle étaient résolues, les infrastructures des réseaux de gaz naturel pourraient être converties pour transporter d'importants flux d'hydrogène.

Les réseaux de transport et de distribution du gaz seront développés dans les villes, bourgs et villages centres pour faire bénéficier le plus grand nombre d'habitants et d'entreprises des qualités de ce combustible.

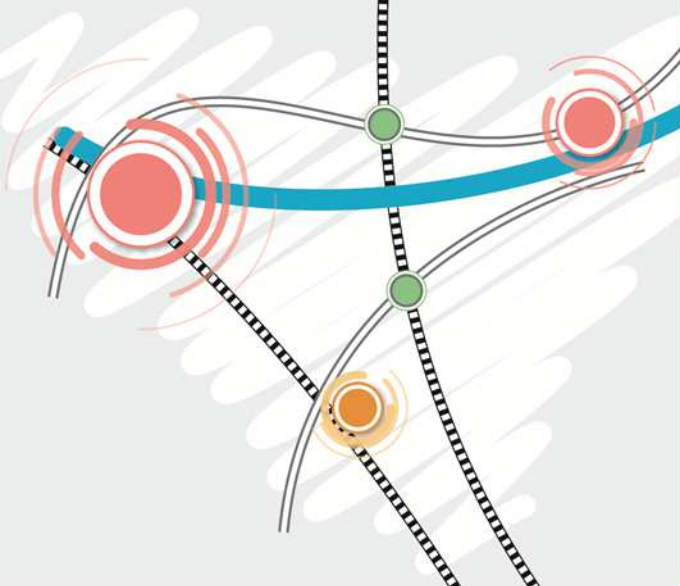
La Wallonie peut également profiter de sa position stratégique au cœur de l'Europe pour acheminer vers les consommateurs des régions et pays voisins le gaz naturel de la Mer du Nord ainsi que le gaz arrivant dans les grands ports méthaniers (notamment celui de Zeebrugge) ou provenant de Russie.

Le renforcement des réseaux de transport d'énergie internationaux devra être complété par les interconnexions nécessaires pour augmenter les capacités d'approvisionnement du marché wallon.



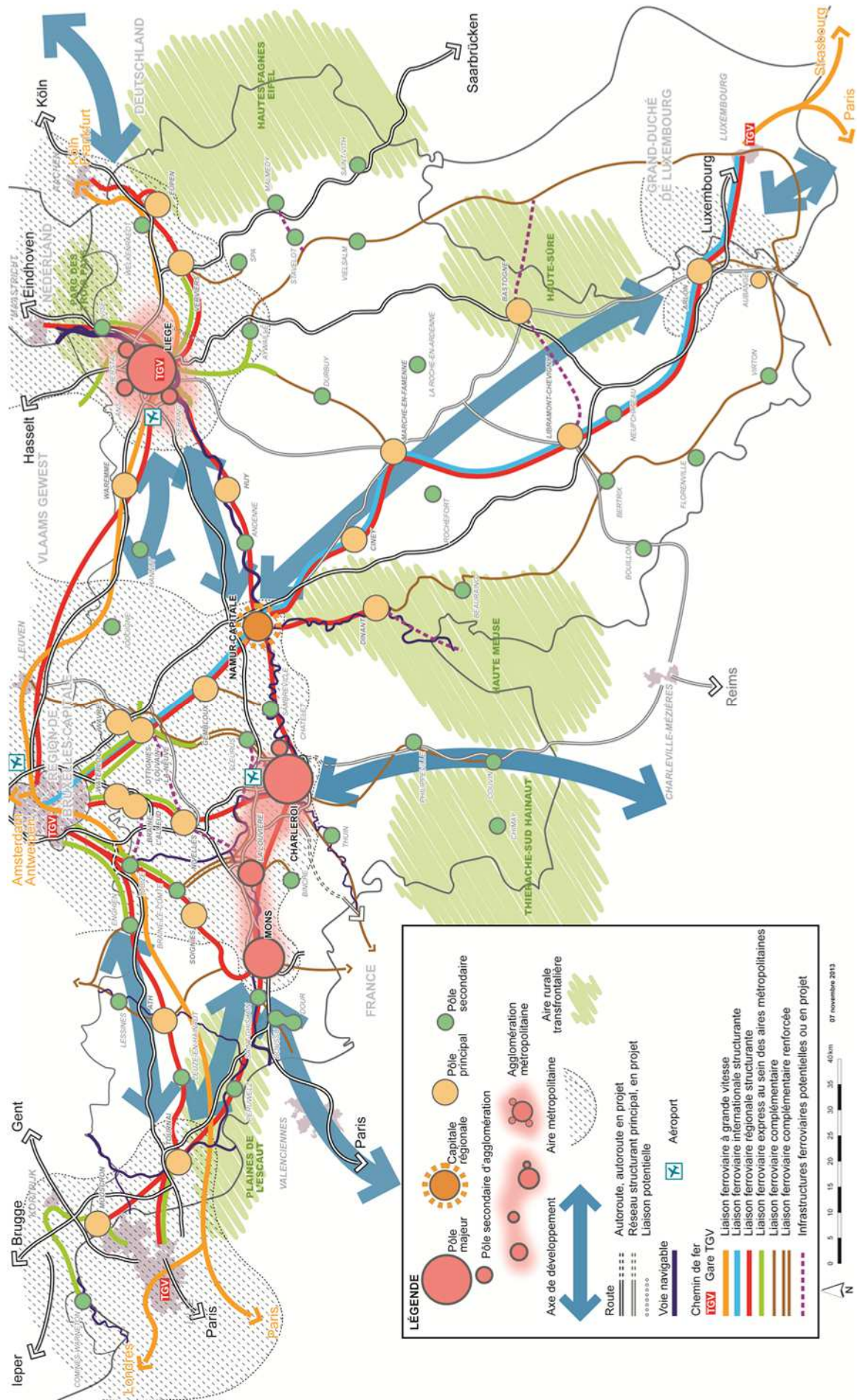
❖ Transport d'énergie





IV. SYNTHÈSE

Les différents aspects de la structure territoriale abordés dans les chapitres qui précèdent ont fait l'objet ci-après d'un schéma de synthèse. Celui-ci reprend les polarités, les aires et les principaux réseaux de transport. Les stratégies territoriales à toutes les échelles s'appuieront sur cette structure.



Partie IV. MESURES

Préambule

Les mesures constituent des indications pour la mise en œuvre opérationnelle du projet de territoire et des objectifs.

Chaque mesure comprend :

- des principes généraux ;
- des recommandations ouvertes et non contraignantes. Certaines recommandations comprennent des éléments chiffrés. Il s'agit d'ordres de grandeur libellés de façon à laisser une marge d'interprétation leur assurant la souplesse nécessaire pour tenir compte des spécificités locales ;
- le cas échéant, des dispositions relatives à la mise en œuvre. Elles sont destinées aux seuls pouvoirs publics.



Mesure D.1 ❖

Réaménagement des friches

Faire de l'héritage industriel un outil de développement

Principes

1. Le réaménagement des sites désaffectés participe à la reconstruction de la ville sur la ville. Souvent très bien situés, ces sites peuvent accueillir de nouvelles activités ou fonctions : logements, entreprises, équipements et services publics, espaces verts.

2. Quatre finalités guident cette action :

- a) L'amélioration de l'environnement ;
- b) L'amélioration des conditions sanitaires lorsque les sites sont pollués et présentent des risques ;
- c) Le recyclage vers de nouvelles destinations ;
- d) La volonté d'embellir le cadre de vie et, de manière générale, l'image de la Wallonie.

3. Le réaménagement de ces sites permet le réemploi du sol, notamment dans les territoires centraux. Les opérations pourront être étendues aux espaces inoccupés ou sous-utilisés situés autour des sites désaffectés afin d'assurer la cohérence de l'aménagement et pour faciliter leur recyclage.

Recommandations

Prévention

1. Il convient d'éviter la création de nouvelles friches :

- a) En privilégiant la réaffectation rapide des bâtiments non utilisés ;
- b) En reconditionnant les anciens parcs d'activité qui le nécessitent.

Réaffectation

2. Le choix de la réaffectation d'un site devrait notamment prendre en compte :

- a) Les besoins identifiés et la demande du marché immobilier, celle-ci pouvant avoir une incidence sur la valeur foncière du site à réhabiliter ;
- b) La localisation et les caractéristiques du site (superficie, état physique, architecture, environnement, ...) ;
- c) Le coût de la réhabilitation en fonction des reconversions envisagées, ce coût pouvant

constituer une contrainte majeure, en particulier en cas de site très pollué ;

- d) Les opportunités de développement.

3. La priorité d'une intervention publique devrait être accordée :

- a) Aux sites qui appellent une amélioration sensible de l'environnement, en particulier pour des questions de santé ;
- b) Aux sites localisés dans les territoires centraux ;
- c) Aux sites présentant un potentiel économique spécifique ou structurant et aux bâtiments facilement réutilisables.

4. Des mesures préalables (nettoyage, démolition, phyto-remédiation, préverdissement, ...) ou des affectations temporaires réversibles (parkings, espaces verts, ...) peuvent être envisagées pour sécuriser et entretenir le site, enrayer le déclin d'un quartier, reconstruire une image avenante, générer des revenus temporaires, en attendant la maturation d'un projet définitif.

5. Dans la mesure du possible, les éléments majeurs du patrimoine culturel, immobilier, industriel doivent être protégés et mis en valeur. Lorsque cela s'avère possible, les infrastructures existantes seront valorisées.

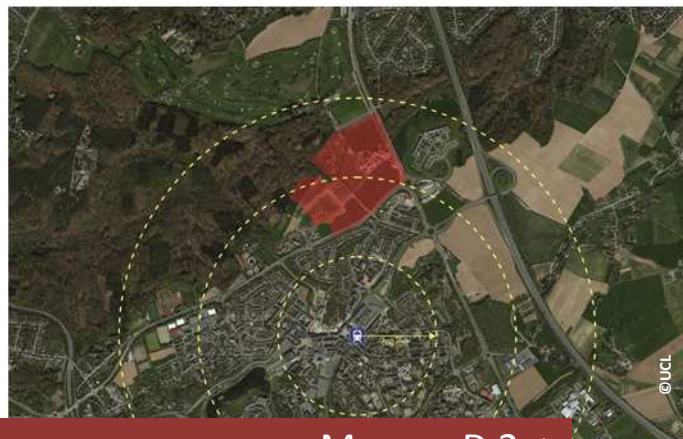
Mise en œuvre

1. Le Service public de Wallonie (DGO4 et DGO3 en partenariat avec la SPAQUE) tiendra à jour l'inventaire des sites à réaménager et notamment les sites pollués, en vue d'alimenter une base de données harmonisée. Cet inventaire comportera les éléments de droit, de structure territoriale et les caractéristiques (notamment les coûts de démolition ou de dépollution) du site.

2. Les sites les plus importants pourront être assainis par le recours à différentes formes de partenariat et si nécessaire aux outils de politique foncière.

3. Des incitants d'ordre financier (fiscaux, garanties, ...) pourront être accordés pour encourager le secteur privé à investir en priorité dans les sites à réhabiliter.

4. Le montage de projets basé sur le partenariat public-privé sera soutenu par la Wallonie.



Mesure D.2 ❖

Nouvelles zones d'habitat

Anticiper l'accroissement de la démographie

Principes

1. En l'absence de foncier disponible suffisant dans les territoires centraux, des révisions du plan de secteur visant à créer de nouvelles zones d'habitat seront envisagées pour répondre aux besoins en logements.
2. Ces besoins devront être qualifiés aux échelles du bassin de vie et de la (des) commune(s) concernée(s) selon les recommandations suivantes, sans préjudice d'autres méthodes qui seraient validées par le Gouvernement wallon.

Recommandations

Evaluation de la demande

1. La demande en nouveaux logements est estimée sur la base de projections démographiques en nouveaux ménages à 10 ans, aux échelles du bassin de vie et de la commune.
2. Cette estimation porte sur le nombre et le type de logements.
3. La demande estimée à laquelle les territoires centraux (mesure U.1) devront répondre est d'au moins 80 % de cette estimation.

Evaluation de l'offre

4. L'évaluation de l'offre comprend les opérations de reconstruction de la ville sur la ville.
5. Les disponibilités foncières¹⁰ dans les territoires centraux correspondent aux parcelles non construites et non soumises à contraintes d'exclusion situées en zone d'habitat, zone d'aménagement communal concerté et zone de services publics et d'équipements communautaires.

6. La capacité des territoires centraux à accueillir ces nouveaux logements tiendra compte d'hypothèses sur la densité qu'il est souhaitable de rencontrer et de la nécessité de disposer d'espaces complémentaires pour les équipements collectifs, les activités économiques, les espaces verts.

Evaluation des besoins

7. Si l'offre dans les territoires centraux du bassin de vie est insuffisante, il sera d'abord envisagé une urbanisation en zone d'habitat, en zone d'aménagement communal concerté et en zone de services publics et d'équipements communautaires existante répondant au critère de localisation (recommandation 10) et présentant une capacité de reconstruction de la ville sur la ville ou des disponibilités foncières.

8. Si l'offre est toujours insuffisante, de nouvelles zones d'habitat pourront être créées pour satisfaire aux besoins en logements à terme de 15 ans.

Localisation à l'échelle du bassin de vie

9. La création d'une nouvelle zone d'habitat concerne prioritairement l'extension des pôles, en particulier ceux qui doivent renforcer leur attractivité résidentielle (voir Structure territoriale).

Critère de localisation

10. Les zones situées à l'intérieur de barrières physiques importantes (contournements, cours d'eau, chemin de fer,...) seront développées de manière préférentielle.

Mise en œuvre

La réflexion sur l'inscription de nouvelles zones d'habitat pourra se réaliser dans le cadre des Schémas de développement communaux et des Stratégies de développement supra-communal.

¹⁰ Les disponibilités foncières, également appelées foncier disponible, comprennent les terrains en vente, le stock foncier (foncier prêt à l'emploi, mais non mis sur le marché) et le foncier à équiper.

Mesure D.3 ❖

Localisation des services et des équipements

Des services proches des habitants

Principes

1. La localisation des nouveaux services publics et équipements répondra aux besoins identifiés :

- a) A l'échelle de la commune pour les services de base ;
- b) A l'échelle du bassin de vie pour la plupart des services et équipements structurants ;
- c) A l'échelle de l'aire de rayonnement considérée, pour les services et les équipements structurants qui ont un rayonnement plus large que celui du bassin de vie.

2. Sans préjudice des législations existantes, la localisation des services publics et des équipements structurants s'inscrit, selon leur typologie, au cœur des territoires centraux ou dans leur périphérie. Les services et équipements les plus structurants seront situés dans les pôles.

3. Les services publics et les équipements participent à la dynamique des territoires centraux. Ils observent le principe de la mixité des fonctions (mesure U.6).

4. La localisation du commerce suivra les principes suivants, définis par le Schéma régional de développement commercial (SRDC) :

- a) Favoriser une mixité d'offre via un libre accès au marché et dans l'intérêt des consommateurs ;
- b) Eviter les situations extrêmes de sur ou sous-offre commerciale qui risquent d'entraîner une rupture d'approvisionnement de proximité ;
- c) Eviter le déséquilibre des fonctions urbaines en poursuivant la redynamisation des centres-villes ;
- d) Garantir la bonne insertion de l'implantation commerciale dans les projets locaux de développement tout en conservant le patrimoine naturel, historique et artistique ;
- e) Optimiser l'utilisation du territoire en évitant la création ou le maintien de friches de tout type (commerciales, industrielles) et une dispersion excessive du bâti ;
- f) Faciliter la création d'emplois en accord avec la politique sociale et économique de la Wallonie ;
- g) Assurer des emplois durables et de qualité ;

- h) Favoriser la mixité des fonctions par la proximité de l'activité commerciale avec les fonctions d'habitat et de services ;
- i) Promouvoir l'accès des implantations commerciales par les modes de transport doux et par des moyens de transport en commun ;
- j) Garantir une accessibilité suffisante de l'activité commerciale par une voirie en adéquation avec la nouvelle activité commerciale sans charge spécifique pour la collectivité et sans affecter la sécurité routière.

5. Dans les territoires ruraux, l'accès aux services de base sera maintenu et au besoin amélioré.



MESURESS

Recommandations

1. La localisation des services publics et des équipements dépendra de leurs niveaux :

- a) De base, préférentiellement dans un territoire central ;
- b) Structurants secondaires, préférentiellement dans un pôle secondaire ;
- c) Structurants principaux préférentiellement dans un pôle principal ;
- d) Structurants majeurs, préférentiellement dans la capitale régionale ou un pôle majeur.

Commerces

2. Tel que prévu par le SRDC :

- a) Les nodules alimentaires, les nodules spécialisés en équipement léger et de nouveaux nodules sont susceptibles de dynamiser l'activité commerciale, s'ils sont directement greffés sur les rues commerçantes existantes.
- b) En périphérie, on orientera la spécialisation des nodules en équipement semi-courant lourd ; l'extension de nodules sera préférée à la création de nouveaux.
- c) Le long des voiries, il conviendra de privilégier un regroupement des nouveaux commerces, avec accès commun et parkings mutualisés.

Territoires ruraux

3. Les services existants dans les territoires ruraux seront maintenus ; les commerces de proximité seront favorisés dans le cœur des villages ; les services visant la convivialité (maisons de villages, espaces récréatifs, ...) seront développés.

4. Les cheminements et les modes de transport seront organisés en sorte que les habitants et usagers puissent accéder dans de bonnes conditions aux territoires centraux regroupant les équipements et les services.

5. Dans les territoires ruraux, de nouvelles formes de services et d'équipements seront développées notamment le soutien des services à domicile, l'encouragement aux services et commerces « ambulants » et l'utilisation des nouvelles technologies de l'information.

Mise en œuvre

1. La coordination de la localisation des services publics et des équipements structurants secondaires et principaux sera encouragée à l'échelle du bassin de vie (Mesure P.1).

2. Le Schéma régional de développement commercial (SRDC) opérationnalise et règle la thématique du commerce.

Mesure D.4 ❖

Nouvelles zones d'activité économique

Anticiper les besoins des entreprises

Principes

1. Un maillage suffisant en zone d'activité doit être assuré sur le territoire, tout en tenant compte de la diversité des parcs et de leur rayonnement.
2. Pour assurer des disponibilités suffisantes pour les différents types d'activités, il est nécessaire d'objectiver les besoins en terrains destinés à l'activité économique.
3. Au-delà des procédures de modification d'affectation en cours, l'on veillera à affecter à l'activité économique des espaces permettant de rencontrer les besoins, soit de l'ordre de 200 ha nets par an, sans préjudice des objectifs de redressement économique et de développement durable fixés par le Gouvernement.
4. La localisation d'une nouvelle zone dépend de la spécificité du parc.

Recommandations

Evaluation des besoins

1. L'évaluation des besoins en nouvelles zones d'activité économique s'effectuera aux échelles correspondant au rayonnement du type de parc d'activité envisagé : parcs locaux, parcs généralistes, parcs spécialisés, parcs destinés aux entreprises nécessitant des terrains de taille exceptionnelle, ...
2. Compte tenu du besoin estimé, de nouvelles zones d'activité seront créées afin de satisfaire aux besoins des entreprises à court, moyen et long termes.

Configuration des nouvelles zones

3. Sans préjudice de l'extension des parcs existants, la création d'une zone d'activité économique mixte devrait se faire dans la mesure du possible¹¹ dans ou à proximité des pôles et autres territoires centraux.

¹¹ Différents facteurs limitent les possibilités d'implantation de zones d'activité économique : contraintes topographiques, d'accessibilité, de proximité avec des infrastructures techniques ou des réseaux de transport spécifiques,...



Mise en œuvre

1. Les communes seront sensibilisées à l'intérêt d'accueillir de l'activité économique, tant en termes de création d'emplois que de recettes fiscales.
2. Pour pouvoir anticiper les demandes en zones d'activité économique, les opérateurs devraient régulièrement faire part de leurs besoins en activité économique. Ces données seront centralisées par le Service public de Wallonie (DGO6).

Aménagement des parcs d'activité

Optimaliser l'espace

Principes

1. L'aménagement doit prioritairement répondre aux exigences fonctionnelles des entreprises, en prévoyant des espaces pour des extensions. Il devrait en outre être élaboré de manière à réduire la consommation d'énergie, optimiser la gestion de l'eau, intégrer le parc au voisinage et au paysage et apporter sa contribution au développement de la biodiversité.
2. Les parcs d'activité sont créateurs d'emplois ; leur occupation doit être optimale.
3. Après quelques décennies d'activités, le reconditionnement des parcs d'activité est encouragé pour répondre aux demandes spécifiques des entreprises.

Recommandations

Conception urbanistique du parc

1. La conception d'un parc d'activité tiendra compte des éléments suivants :
 - a) La taille des parcelles, qui doit pouvoir être adaptée à la demande ;
 - b) Lorsque des cheminements routier, piéton et cycliste sont prévus, leur fonctionnalité et leur sécurité seront assurées ;
 - c) Le regroupement des services nécessaires à l'ensemble des entreprises et des travailleurs sera favorisé : salles de réunion, bureaux flexibles, crèches, parking de covoiturage, bornes électriques, arrêts de bus, bassins d'orage, ...
2. La compacité des constructions et de l'urbanisation sera privilégiée dans le respect des contraintes fonctionnelles de l'entreprise.
3. La qualité architecturale des bâtiments dans les parcs sera soignée

Paysage

4. L'implantation d'un parc d'activité et son aménagement doivent être conçus en sorte que l'aménagement des espaces publics et des plantations, l'organisation et l'architecture des bâtiments ainsi que le choix judicieux des dispositifs d'isolement, lui confère un caractère avenant et une identité forte. Une attention particulière sera accordée à l'aménagement des parties du parc d'activité visibles depuis les espaces publics les plus fréquentés.
5. L'organisation du parc d'activité visera à diminuer l'impact visuel des constructions, en particulier celles de grandes hauteurs, dans le respect des contraintes fonctionnelles de l'entreprise.



© Fabrice Dor-DG04

Localisation des entreprises



Pour une utilisation adéquate de l'espace

Principes

1. L'offre en terrains doit être variée et adaptée aux besoins des entreprises (mesure D.5).
2. La localisation des activités économiques sera définie en tenant compte de leur accessibilité et du voisinage résidentiel dans le respect des impératifs des entreprises.

Recommandations

Offre diversifiée

1. L'offre en terrains et bâtiments à destination des entreprises répondra à leur demande, par la création de parcs, que ce soit dans le tissu résidentiel ou en dehors.
2. On veillera à développer dans les territoires centraux une offre foncière pour les entreprises compatible avec la résidence.

Localisation

3. Les critères de secteur d'activité et de taille devraient orienter l'installation d'entreprises dans les parcs d'activité de périphérie pour :

- a) Laisser libres des terrains destinés à la mise en œuvre d'une politique industrielle ambitieuse ;
- b) Créer de nouveaux parcs d'activité ;
- c) Recréer un tissu urbain mixte, dynamique, susceptible d'engendrer des effets d'agglomération positifs pour les entreprises et les habitants.

Réseau ferroviaire

4. Les terrains répondant aux conditions suivantes devraient préférentiellement être réservés aux entreprises susceptibles d'utiliser le chemin de fer et aux activités complémentaires :

- a) Les terrains disposant d'un raccordement ferré ;
- b) Les terrains dont le coût de raccordement au rail est limité : proximité immédiate avec une ligne existante ou d'un ancien raccordement ferré dont l'assiette a été préservée ;
- c) Les terrains situés à proximité d'une plate-forme raccordée au rail, d'une gare de regroupement des trafics locaux (« wagons isolés ») ou d'un « rail-ports ».

Réseau des voies navigables

5. Les terrains « mouillés » seront préférentiellement destinés aux entreprises utilisant la voie d'eau et aux activités complémentaires.

Nouvelles zones d'extraction

Vers une protection et une valorisation optimales des ressources minérales

Principes

1. Les gisements qui présentent une valeur stratégique pour la Wallonie doivent être préservés de l'urbanisation.
2. La planification de nouvelles zones d'extraction doit répondre à des besoins socio-économiques ayant des retombées pour la Wallonie.
3. La mise en œuvre des zones d'extraction inscrites au plan de secteur sera privilégiée par rapport à l'inscription de nouvelles zones, dans la mesure des ressources disponibles.
4. L'exploitation des gisements doit dans la mesure du possible concourir à une valorisation optimale de tous les produits extraits (produit cible et coproduits) sur l'ensemble de la filière industrielle, de l'activité extractive jusqu'à la transformation en produit final.
5. L'affectation finale de la zone d'extraction après exploitation sera envisagée lors de la procédure de modification du plan.

Recommandations

Préservation de la ressource

1. Un inventaire cartographique des gisements stratégiques (présentant une certaine rareté ou des caractéristiques spécifiques ou un intérêt économique reconnu) sera établi.

2. Les gisements dont l'exploitation est projetée seront inscrits en périmètres d'extension d'extraction. Un permis ne pourra y être délivré que pour autant qu'il ne mette pas en péril l'exploitation future du gisement.

Intérêt économique

3. L'inscription au plan de secteur de nouvelles zones d'extraction devra s'appuyer sur une analyse socio-économique (emplois, activité extractive, secteurs d'activité dépendants, effets indirects, revenus pour l'Etat, ...).

Valorisation optimale

4. Lorsqu'il apparaît que le produit cible ne représente pas la part principale du gisement, ou n'est pas valorisé de manière optimale, l'opportunité de l'exploitation doit être évaluée en fonction de la rareté du produit cible et de l'intérêt économique de son utilisation.

Réaménagement des zones d'extraction

5. Le dossier de base de demande de révision du plan de secteur et l'étude d'incidences comporteront un examen des possibilités de modification d'affectation après exploitation.

Mise en œuvre

- L'inventaire cartographique des gisements stratégiques sera complété par le Service public de Wallonie (DGO4).





Mesure D.8 ❖

Nouvelles zones de loisirs

Développer le tourisme en Wallonie

Principes

1. Les zones de loisirs et les autres zones occupées par des équipements touristiques ou de loisirs feront l'objet d'une caractérisation de l'offre, d'une analyse de la demande et d'une adaptation à la vocation touristique. Une révision des plans de secteur pourra éventuellement être mise en œuvre après qu'une enquête auprès des opérateurs du secteur du tourisme aura permis de quantifier les superficies répondant à leurs besoins.
2. Les besoins devront être qualifiés selon les recommandations suivantes, sans préjudice d'autres méthodes qui seraient validées par le Gouvernement wallon.
3. Les nouvelles zones de loisirs devraient contribuer à renforcer la structure territoriale.

Recommandations

Caractérisation de l'offre

1. Les zones de loisirs font l'objet d'un cadastre permettant de quantifier et de qualifier :
 - a) Les disponibilités foncières correspondant aux parcelles non construites et non soumises à contraintes d'exclusion¹² ;
 - b) L'activité pratiquée (hébergement touristique, attractions, habitat permanent, ...).
2. Le cadastre sera étendu à l'offre en équipements de tourisme situés en dehors des zones de loisirs.

¹² Les contraintes d'exclusion sont les sites Natura 2000, les cavités souterraines d'intérêt scientifique (CSIS), les réserves naturelles (RNA, RND, RF), les zones humides d'intérêt biologique (ZHIB), les zones de prévention rapprochée de captage, les périmètres de risque naturels ou géotechniques élevés et les zones vulnérables SEVESO.

Analyse de la demande

3. L'analyse de la demande identifie les besoins actuels et futurs du secteur à 10 ans (superficie par type d'activité, critères de localisation, ...).

Adaptation à la vocation touristique

4. Chaque zone de loisirs inoccupée sera évaluée du point de vue de son adaptation à sa vocation touristique par rapport à la caractérisation de la demande.
5. Les zones de loisirs inoccupées ne répondant plus aux besoins actuels ou dont le maintien n'est pas souhaitable pour des raisons d'ordre environnemental, patrimonial ou de protection des paysages pourront être désaffectées et servir de compensation.

Planification

6. Une planification globale des zones de loisirs adaptées à leur vocation sera élaborée en vue de :
 - a) Valoriser les activités touristiques existantes ;
 - b) Renouveler des infrastructures vétustes ;
 - c) Inscrire de nouvelles zones de loisirs et, le cas échéant, désaffecter les zones inadaptées.
7. Cette planification tient compte des différentes mesures identifiées dans le plan « Habitat permanent ».

Mise en œuvre

1. La cellule interdépartementale « Zones de loisirs », composée du Commissariat Général au Tourisme, du Centre d'Ingénierie touristique de Wallonie, de la DGO4 et de la DGO6, est chargée de proposer une stratégie de création des zones de loisirs, en concertation avec les opérateurs.
2. Le cadastre et la planification feront l'objet d'un suivi et d'une actualisation permettant d'observer l'évolution des besoins du secteur.

Stationnement

Une offre adaptée aux besoins

Principes

1. Le dimensionnement des besoins en stationnement constitue un levier important pour rencontrer les objectifs poursuivis en matière de mobilité.
2. On cherchera à favoriser les possibilités de stationnement des habitants et l'accessibilité des commerces et des entreprises et à dissuader le stationnement de longue durée en voirie dans les territoires centraux. On veillera également à créer des espaces destinés à la circulation piétonne et cycliste, des voiries réservées aux transports en commun et des espaces verts.
3. Pour quantifier les besoins en places de stationnement pour voitures individuelles, il est nécessaire de connaître l'offre et la demande existantes, voire futures, de ces places.
4. La définition de la politique de stationnement, dont le calcul des besoins, doit prioritairement s'effectuer à l'échelle locale, à partir des outils communaux.

Recommandations

1. L'offre de stationnement ne se limite pas au nombre d'emplacements situés en voirie. Il convient de tenir compte du stationnement hors voirie, du stationnement public et privé, à l'air libre et en immeuble.
2. Les besoins théoriques en stationnement peuvent être estimés à partir de l'analyse du site envisagé.

Cette estimation doit se faire en tenant compte de la desserte en transports en commun et du niveau de services du quartier. Des critères urbanistiques, sociaux, économiques et environnementaux sont en outre de nature à assouplir les besoins de référence. Les besoins théoriques doivent être ajustés en fonction de la configuration locale, de critères sociaux, économiques et environnementaux, notamment la desserte en transports en commun, le niveau de services et le maintien des qualités de vie du quartier.

3. Dans les pôles, les besoins estimés pour des projets de bâtiments neufs ou de réhabilitation d'immeubles existants peuvent être considérés comme plus faibles.

Dans les pôles majeurs et régionaux, certains projets peuvent justifier, localement, que les besoins soient considérés comme nuls, en particulier en centre ancien protégé.

Mise en œuvre

Des valeurs guides¹³, qui constitueront une référence indicative, seront intégrées dans le « Vade-Mecum régional de dimensionnement des besoins en stationnement » que publiera le Service public de Wallonie. Ces valeurs guides ne seront pas contraignantes pour les autorités communales. Il sera possible de les moduler à condition que cela soit justifié en raison des options des politiques communales, du contexte local ou de la spécificité du projet.



¹³A titre d'indication, les valeurs guides suivantes pourront servir à la réalisation du Vade-Mecum.

a) Pour le logement :

- Dans les pôles : de l'ordre de 1 à 1,5 places/logement ;
- Dans les bourgs et villages centraux : de l'ordre de 1,3 à 1,7 places/logement ;
- Dans les territoires ruraux : de l'ordre de 1,5 à 2 places/logement.

b) Pour le bureau :

- Dans les pôles : de l'ordre de 0,8 à 1,6 places/100m² de surface plancher brute ;
- Dans les bourgs et villages centraux : de l'ordre de 1,6 à 2,4 places/100 m² de surface plancher brute ;
- Dans les territoires ruraux : de l'ordre de 2,4 à 3 places/100m² de surface plancher brute.

Covoiturage

Des voitures mieux rentabilisées

Principes

1. Le covoiturage peut être pratiqué pour des déplacements domicile-travail, scolaires ou liés aux achats de biens courants, ainsi que de manière ponctuelle lors d'activités culturelles, sportives ou de loisirs.
2. L'échelle des bassins de vie est la plus pertinente pour organiser le covoiturage.
3. La pratique du covoiturage sera favorisée dans le cadre de projets de développement de quartiers d'habitat, de bourgs ou de villages, existants ou nouveaux, dans le cadre de grands projets commerciaux ou économiques.

Recommandations

Configuration des parkings

1. Les parkings de covoiturage doivent satisfaire à plusieurs conditions :
 - a) Etre situés en des endroits stratégiques, c'est-à-dire à proximité des grands axes routiers donnant accès aux pôles vers lesquels converge une "masse critique" d'usagers potentiels ;
 - b) Etre sécurisés (contrôle social, visibilité, éclairage,...), c'est-à-dire, idéalement, être situés à proximité d'activités générant du passage ;
 - c) Etre officialisés, bénéficier d'une accessibilité aisée et directe et d'une bonne signalisation ;
2. Pour rencontrer ces conditions, les sites peuvent être :
 - a) Des parkings existants, disposant de réserves de capacité en semaine (grands commerces, loisirs, ...), moyennant accord ou convention avec le propriétaire. Ces parkings étant surdimensionnés de manière à pouvoir absorber une demande plus importante le week-end, ils offrent en jours ouvrables des places disponibles pour les personnes qui souhaitent pratiquer le covoiturage ;

- b) Des pôles d'échange intermodaux, où le covoiturage est complémentaire de fonctions principales telles que les correspondances entre les lignes structurantes de transports en commun ou les parkings de rabattement vers des axes de transport en commun structurants, ce qui permet d'optimiser les dépenses en investissements publics.
- c) Des parkings situés aux abords directs des accès aux autoroutes et du réseau structurant principal.

Mise en œuvre

La localisation et la mise en place des parkings de covoiturage sont à étudier et décider par exemple dans le cadre des plans de mobilité, ou dans le cadre d'études réalisées à différentes échelles, du quartier au bassin de vie.



Transports collectifs à haut niveau de service

Des solutions adaptées aux pôles majeurs et régionaux



Principes

1. L'attractivité et l'efficacité des transports publics urbains dans les pôles majeurs ou régionaux doivent être améliorées par la mise en œuvre d'axes à haut niveau de service, couplés à des parkings relais (« Park & Ride »).
2. Les axes à haut niveau de service s'inscrivent dans les parties les plus denses des pôles majeurs ou régionaux. Ils s'appuient sur des lignes de transport en commun qui rencontrent un ensemble d'exigences précises : capacité de transport, fréquence, régularité, vitesse, confort et accessibilité.¹⁴

¹⁴ Les lignes de tram ou de métro sont des exemples de transport collectif à haut niveau de service

Recommandations

Axes

1. Les axes à haut niveau de service devraient dans la mesure du possible bénéficier de sites propres sur les tronçons où ils sont susceptibles de rencontrer des difficultés de déplacement liées aux autres fonctions urbaines ou aux encombrements dus au trafic automobile.
2. Les quartiers bordant les axes de transports publics à haut niveau de service devraient, dans la mesure du possible, être densifiés sur une largeur de 500 mètres de part et d'autre de l'axe (mesure U.2).
3. Les parties des pôles majeurs qui ne peuvent être desservies par des transports collectifs à haut niveau de

service en raison de leur localisation géographique (situation excentrée, éloignement, faible densité démographique) bénéficieront de lignes de bus de rabattement sur ces axes structurants et d'itinéraires cyclables de rabattement.

Parkings relais

4. Dans la mesure du possible, des parkings relais seront implantés à l'entrée des zones congestionnées pour faciliter le rabattement des voitures venant de la périphérie.

5. On veillera à dimensionner les parkings relais associés aux axes de transports publics à haut niveau de service en fonction :

- a) Des charges de trafic susceptibles de les alimenter ;
- b) Des suppressions d'emplacements de stationnement ponctuelles ou plus significatives selon les projets, pour l'aménagement des sites propres ;
- c) De la politique de stationnement au centre des villes.

6. Les parkings relais seront localisés le plus près possible de l'axe de transports publics.

7. Leur aménagement s'appuiera sur les principes suivants :

- a) Phasage de la mise en œuvre avec possibilité de l'étendre dans le futur en réservant un terrain ;
- b) Implantation aux abords d'équipements de services facilitant la multimodalité (voitures partagées, emplacements couverts pour vélos) et les services (épicerie, HORECA, ...) ;
- c) Aménagement soigné de l'espace public et des liaisons piétonnes entre modes de transport.

Mise en œuvre

L'organisation des transports collectifs à haut niveau de service fait l'objet d'une mise en œuvre prise en charge par le groupe TEC qui associe les communes ainsi que les services publics régionaux concernés (notamment le gestionnaire du réseau routier régional).

Mesure M.4 ❖

Quartiers de gares

Des espaces stratégiques à valoriser et interconnecter

Définition

Les gares sont soit des nœuds ferroviaires, soit des nœuds d'échanges importants entre bus (gares routières).

Principes

1. Les projets de rénovation de quartiers de gares ferroviaires doivent gommer la barrière historique constituée par la voie ferrée. La gare doit mettre en liaison différents quartiers de la ville. La gare nouvelle est « poreuse » ; lorsqu'elle a deux entrées, la partie arrière doit également être soignée.

2. Le quartier de gare fera l'objet d'une attention particulière en matière de densification (mesure U.2), de mixité des fonctions (mesure U.6), de localisation des services et des équipements, et en particulier des bureaux (mesure D.3) et enfin, d'aménagement des espaces publics (mesure U.8).

3. La gare est par excellence la plaque tournante de la mobilité. Les aménagements veilleront à y faciliter le passage du bus ou du tram et à offrir en suffisance des places de parking ainsi que des abris pour les deux roues.

Recommandations

Dynamiques associées aux gares

1. Les gares entretiennent avec la ville des liens statiques et dynamiques qui dépendent de leurs aménagements internes et externes et de leur mise en valeur (notamment par les services offerts).

2. Une gare peut être considérée comme un moteur du renforcement de la structure territoriale en évitant la dispersion des fonctions, en favorisant la densification du territoire central et surtout en redonnant une image valorisante et compétitive aux systèmes de transport.



Cheminements piétons

3. Pour faciliter le passage à pied des usagers au sein de la gare, les cheminements seront confortables, sûrs et lisibles.

4. Dans les pôles, des aménagements tels qu'une zone de rencontre ou un espace partagé peuvent permettre de concilier les intérêts des différents usagers.

Déplacements à vélo et moto

5. La politique cyclable sera renforcée pour favoriser les déplacements vers les gares, avec l'aménagement d'itinéraires d'accès sécurisés et de places de parkings en nombre suffisant.

Flux d'automobiles

6. La gestion des flux d'automobiles aux abords des gares "d'origine" devrait contribuer à :

- a) Offrir des conditions satisfaisantes de parking pour la dépose-reprise des passagers (« Kiss & Ride ») ;
- b) Lorsque c'est opportun et possible, prévoir des parkings relais (« Park & Ride ») à proximité de la gare ;
- c) Assurer de bonnes conditions de stationnement des riverains (cartes riverains par exemple) afin de ne pas les contraindre à se déplacer en voiture plutôt qu'en train par une tarification inadaptée et/ou une saturation de l'occupation des parkings.

7. La gestion des flux d'automobiles aux abords des gares "de destination" devrait contribuer à :

- a) Offrir des conditions satisfaisantes de parking pour la dépose-reprise des passagers (« Kiss & Ride ») ;
- b) Prévoir lorsque c'est opportun des parkings relais (« Park & Ride ») à proximité de la gare, essentiellement pour des déplacements de longue distance ;
- c) Assurer une politique du stationnement public dissuadant fortement l'usage de la voiture pour se rendre aux abords de la gare pour des fonctions tertiaires.

Itinéraires piétons

En ville comme à la campagne : la marche à pied a de l'avenir

Principes

La définition et l'aménagement de réseaux piétons répondront aux critères de qualité suivants :

- a) Généralité : tous les types de piétons sont pris en compte, en particulier les personnes à mobilité réduite ;
- b) Sécurité : l'infrastructure tiendra compte des besoins des piétons : largeur du cheminement, nature du revêtement, éclairage, accessibilité et visibilité des traversées de chaussées, ... ;
- c) Rapidité : les itinéraires les plus directs sont privilégiés lorsque cela s'avère possible ;
- d) Cohérence : les liaisons sont continues et interconnectées entre elles ;
- e) Confort : l'itinéraire prend en compte les éléments suivants : pente, planéité et état du revêtement, points d'arrêt, balisage ;
- f) Agrément : les réseaux piétons traversent des lieux agréables, en zone tant urbaine que rurale.



Recommandations

Itinéraires

1. Le réseau piéton sera cohérent avec les options du Plan communal de mobilité : hiérarchisation du réseau et politique de stationnement.
2. Les itinéraires piétons concernent des quartiers concentrant diverses fonctions et bénéficiant d'un contexte favorable.
3. La longueur de l'itinéraire sera fonction de plusieurs critères : le type de déplacement pris en compte, le cadre de vie, les facilités d'accès à pied et en voiture. On estime que cette longueur varie entre 300 et 700 mètres selon le contexte.

Aménagements

4. Les aménagements prendront en compte les contraintes physiques de nature à entraver (et donc à dissuader) la circulation des piétons : relief, barrières, passages obligés, goulets d'étranglement.
5. Les infrastructures destinées aux piétons seront, selon les cas, des trottoirs, des zones piétonnes, des zones résidentielles ou de rencontre, des chemins réservés.
6. La qualité des aménagements sera proportionnelle aux flux actuels ou potentiels.
7. La largeur des trottoirs et les aménagements seront conçus de façon à faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite et des parents avec voitures d'enfants.

Mise en œuvre

Les mesures sur les itinéraires piétons peuvent être formulées dans un plan piéton défini à l'échelle communale.

Déplacements cyclables

En ville comme à la campagne : le vélo et le vélo à assistance électrique offrent la liberté

Principes

1. Pour garantir une accessibilité aux lieux de vie, la définition et l'aménagement de réseaux cyclables répondront aux critères de qualité suivants :

- a) Sécurité : en adaptant le type d'infrastructure à la hiérarchie du réseau et à la configuration des sites traversés (mixité du trafic dans le tissu résidentiel, aménagements séparés des circulations automobile et lente sur les voiries de liaisons interurbaines ou entre quartiers, ...) ;
- b) Rapidité : en privilégiant les itinéraires les plus rapides à vélo ;
- c) Cohérence : en offrant des liaisons continues et interconnectées entre elles ;
- d) Confort : en prévoyant des aménagements de qualité en matière de revêtement, d'entretien, d'éclairage et de balisage ;
- e) Agrément : en veillant à ce que les réseaux cyclables traversent un cadre agréable, qu'il soit urbain ou rural.

2. L'échelle d'intervention est liée au type de déplacement pris en compte. L'aménagement du réseau cyclable à l'échelle du territoire central sera destiné à encourager l'utilisation quotidienne du vélo dans un but utilitaire. Il sera complété par un aménagement du réseau établi à l'échelle du bassin de vie.

3. La qualité des aménagements sera proportionnelle aux flux actuels ou potentiels.

4. L'aménagement de réseaux cyclables doit être accompagné des mesures en faveur du stationnement vélo et permettant l'intermodalité vélo - transport public.

5. La pérennisation de l'accessibilité à l'ensemble continu du réseau doit être assurée. A cet égard, la cartographie de l'Atlas des chemins est primordiale.

Recommandations

En territoire central

1. En territoire central, quand les conditions le permettent, on développera la mobilité cyclable « utilitaire » par l'identification et l'aménagement :

- a) De liaisons structurantes, privilégiant la sécurité et la rapidité des cyclistes sur des axes directs, grâce à des aménagements de qualité en section et aux carrefours ;
- b) De liaisons d'accès aux différentes activités présentes au sein du territoire central (nœuds d'échanges, écoles, infrastructures sportives, principaux espaces publics) ;
- c) De « quartiers cyclables » propices aux déplacements doux, c'est-à-dire concentrant diverses fonctions et bénéficiant d'un contexte de mobilité favorable.

2. Ces liaisons s'articulent avec un réseau plus large afin de privilégier des trajets de 15 à 30 minutes maximum.

Echelle du bassin de vie

3. A l'échelle du bassin de vie, on veillera à développer les voies cyclables de longue distance du réseau cyclable, davantage destinées à un usage « de loisirs », en coordination avec le réseau « utilitaire ».

4. Ces itinéraires empruntent des voiries à faible trafic, des chemins ou des voies désaffectées pouvant être réservés à la circulation des modes de déplacement doux. Il s'agit notamment du réseau autonome de voies lentes, ou RAVeL.

5. Si le critère de rapidité a encore sa place, c'est essentiellement la sécurité et ensuite l'agrément qui seront prioritaires.

6. Ces voies cyclables seront de préférence établies en des sites permettant la découverte de paysages agréables ou de points de vue remarquables. Elles deviendront, dès lors, un atout pour le tourisme régional.

7. La priorité d'aménagement sera donnée aux voies cyclables qui permettent d'accéder aux pôles et points d'appui touristiques.

Stationnement et intermodalité

8. Les emplacements de stationnement pour vélos seront adaptés au type d'activités rencontrées dans le territoire central.

9. Une attention particulière sera apportée aux possibilités de stationner son vélo aux arrêts de transport public. On veillera à ce que l'offre quantitative et qualitative de range-vélos soit adaptée au contexte et à la demande potentielle.

10. La priorité sera d'assurer une intermodalité performante aux gares et points d'arrêt ferroviaires et aux arrêts de bus express.

Mise en œuvre

La Wallonie poursuivra le développement du réseau cyclable wallon.



Mesure P.1 ❖

Bassins de vie

Des communautés de territoire proches des citoyens

Principes

1. Le bassin de vie constitue une échelle de réflexion supra-communale.
2. A l'échelle d'un, d'une partie ou de plusieurs bassins de vie, des communautés de territoire seront encouragées.
3. Ces communautés de territoire pourront préciser et concrétiser les stratégies régionales dans des stratégies de développement supra-communal. Ces communautés de territoire tiendront compte des coopérations qui existent sur d'autres territoires pertinents (intercommunales, contrats de rivière, parcs naturels, groupes d'actions locales, ...).

Recommandations

Communauté de territoire

1. Une communauté de territoire vise l'utilisation efficace des ressources et sera à cette fin amenée à traiter des thématiques qu'elle déterminera parmi lesquelles pourront figurer les suivantes :
- a) Assurer une offre suffisante et orienter la localisation en matière de logements ;
 - b) Assurer une offre suffisante et orienter la localisation des services et des équipements ;

- c) Développer l'activité économique endogène et organiser les relations villes-campagne ;
 - d) Organiser la mobilité et l'intermodalité à l'échelle des déplacements fréquents.
2. La mise en place d'une communauté de territoire doit être issue d'une démarche volontaire des communes.
 3. Les communautés de territoire existantes ou en projet seront maintenues et amenées à se développer.
 4. Les Provinces pourront soutenir le développement des collaborations territoriales.

Stratégie de développement supra-communal

5. Une stratégie de développement supra-communal porte un projet de territoire collectif et mobilisateur, compatible avec les politiques régionales et en tenant compte des politiques locales.
 6. Elaborée sur base d'un diagnostic et d'une évaluation prospective des besoins et enjeux, une stratégie de développement supra-communal peut comprendre :
- a) Un projet de territoire c'est-à-dire l'évolution souhaitée du bassin de vie à plus de 20 ans, exprimant son rôle spécifique et ses interrelations par rapport aux territoires voisins ;
 - b) Des objectifs de développement et d'aménagement du territoire ;
 - c) Une structure du / des bassins de vie concernés détaillant la structure territoriale établie à l'échelle régionale ;
 - d) Des mesures opérationnelles, y compris de suivi et d'évaluation ;
 - e) Des projets phares.
7. Elle peut porter sur les différentes thématiques visées ci-avant, ou se concentrer sur l'une d'entre elle.

Mise en œuvre

La Wallonie soutiendra la définition et la concrétisation des stratégies supra-communales : schémas de développement communaux concertés, programmes de développement rural supra-communaux, plans intercommunaux de mobilité, politique de covoiturage, mise en place de régies foncières, ...



Coopération transfrontalière

Une intégration des territoires transfrontaliers

Principes

1. Il est indispensable de renforcer les dynamiques d'intégration territoriale¹⁵ des aires rurales transfrontalières et des quatre aires métropolitaines qui structurent le territoire wallon.
2. Un partenariat permanent devrait être institué d'une part entre les régions concernées et d'autre part entre les différentes villes appartenant à ces territoires transfrontaliers ; la participation des villes wallonnes y sera soutenue.



¹⁵ L'« intégration territoriale » est un processus tendant à faire fonctionner comme une entité cohérente une aire traversée par des limites administratives, en particulier les frontières nationales et régionales.

Recommandations

Stratégies

1. Dans chacune des quatre aires métropolitaines, les projets s'inscriront dans une stratégie commune de coopération et d'intégration territoriale et de développement. Cette stratégie est destinée d'une part à offrir aux habitants et usagers de ces aires et des régions proches un meilleur accès au marché de l'emploi ainsi qu'aux services et équipements métropolitains et d'autre part à mettre en œuvre et valoriser sur le sol wallon toutes les complémentarités pertinentes avec les pôles concernés, sources de développement.
2. Dans chacune des six aires rurales transfrontalières, les projets s'inscriront dans une stratégie centrée sur la coopération dans le domaine du développement rural, de la valorisation et de la préservation des ressources, la vitalité de l'agriculture et de la sylviculture.
3. Les documents stratégiques transfrontaliers traitant d'aménagement du territoire proposeront des actions prioritaires dans différents domaines : services de transport, développement économique, trame verte et bleue, ... en cohérence avec les objectifs, la structure territoriale et les mesures du SDER. Ces documents d'orientation seront des outils de dialogue entre les acteurs de terrain et le partenariat institutionnel permanent de l'aire considérée.

Projets

4. Les décisions relatives à des implantations dont les effets dépassent les frontières doivent être évaluées dans une logique de coopération et d'intégration.

Sensibilisation et participation

Le développement territorial, l'affaire de tous

Principes

1. Les autorités publiques veilleront à développer une culture générale de l'aménagement et de l'urbanisme avec les objectifs suivants :

- a) Mettre en évidence les effets bénéfiques d'un développement territorial durable et montrer l'intérêt de rechercher des solutions favorisant le bien-être de tous ;
- b) Sensibiliser les candidats-bâisseurs et les habitants aux conséquences de leurs choix à long terme ;
- c) Faire connaître de nouvelles pratiques d'habiter (habitats alternatifs, quartiers durables, logements adaptables, ...) et des opérations exemplaires d'urbanisme ;
- d) Susciter une adhésion aux projets porteurs de valeur ajoutée pour l'économie wallonne ;
- e) Vulgariser la compréhension des outils de planification du territoire.

2. Les informations relatives à l'aménagement seront accessibles pour tous et adaptées aux différents publics.

3. Des formations destinées à différents acteurs seront organisées.

4. Les Administrations seront sensibilisées aux réalités économiques et opérationnelles du développement de projets.

Recommandations et mise en œuvre

Sensibilisation des élèves et des étudiants

1. Dès l'école, les enfants et les jeunes doivent être sensibilisés à la manière dont se façonne leur cadre de vie.

2. Les étudiants qui se destinent aux professions liées à l'usage et à la gestion de l'espace (architectes, urbanistes, géomètres, paysagistes, ...) doivent être amenés à prendre conscience des dimensions globales et transversales de leur futur métier.



Formations

3. Le Service public de Wallonie devrait organiser la formation des mandataires communaux, membres des CCATM, fonctionnaires et CATU.

Diffusion des travaux de recherche

4. Le Service public de Wallonie soutiendra la diffusion et la vulgarisation des travaux de recherche universitaires ayant pour objet les questions liées au développement territorial.

Promotion des exemples

5. La Wallonie soutiendra les initiatives visant à stimuler l'intérêt des étudiants et des professionnels du cadre de vie (dont les architectes) pour le domaine de l'urbanisme et à susciter le débat dans le public (concours, Grand Prix, ...).

6. Des démarches de bâtiments ou de quartiers exemplaires en matière de durabilité seront encouragées.

Coordination des organismes de formation

7. Les Maisons de l'urbanisme seront invitées à établir entre elles une coordination afin de travailler en réseau. Elles noueront des contacts avec les acteurs susceptibles de relayer leurs missions.

8. La CPDT assurera les articulations nécessaires entre ses missions de recherche, de formation et de communication, pour contribuer à l'information et à la formation des différents acteurs du développement territorial.

Espaces agricoles

Harmoniser la plurifonctionnalité



Principes

1. Le développement de l'urbanisation doit garantir le maintien et le développement de l'agriculture au sens général du terme, en particulier en zone agricole.
2. La zone agricole peut accueillir dans des cas limités d'autres activités participant à la diversification de l'économie rurale ou répondant à des besoins de la collectivité (boisement, modules de production d'électricité ou de chaleur, éoliennes, activités récréatives de plein air, ...)
3. La zone agricole participe à l'évolution constante des paysages ainsi qu'à la mise en valeur de la trame verte et bleue.
4. La zone d'habitat à caractère rural accueille notamment les exploitations agricoles ainsi que certaines activités de diversification. D'une manière générale, une délocalisation vers la zone agricole des sièges d'exploitation ou du logement de l'exploitant est à éviter.
5. L'accès aux terres par les machines agricoles sera préservé. Le mitage et l'enclavement des terres agricoles, générateurs de coûts supplémentaires impactant la viabilité des exploitations, seront découragés.

Recommandations

Préservation des meilleures terres

1. La localisation des nouvelles zones destinées à l'urbanisation (mesure D.2, D.3, D.4, D.8) et l'implantation en zone agricole des activités qui y sont admises veilleront à préserver :
 - a) En suffisance les sols de meilleure qualité pour les cultures de la région agro-géographique considérée ;
 - b) Les prairies permanentes à proximité des exploitations agricoles ;
 - c) Les grandes plages de terres agricoles d'un seul tenant et des terres remembrées.
2. Il est recommandé de ne pas autoriser les remblais d'entreprises de construction sur les sols de meilleure qualité.

Boisement

3. La zone agricole est soumise à des dérogations et en particulier à la possibilité de boiser. Un boisement implique un changement de destination presque irrémédiable de la parcelle concernée. On veillera à ce que ces opérations de boisement ne conduisent pas à un mitage

de la zone agricole et ne mettent pas en péril la viabilité des exploitations agricoles.

Un équilibre entre occupation agricole et occupation forestière doit être recherché.

Activités d'utilité publique

4. Lorsque des projets d'utilité publique situés en zone agricole mettent en péril des exploitations agricoles, des mesures compensatoires peuvent être prévues afin de conserver les moyens de production de l'agriculture.

Reconversion

5. La reconversion d'un bâtiment agricole se fera dans le respect de ses caractéristiques architecturales. Une attention particulière sera portée aux bâtiments repris à l'inventaire du patrimoine architectural (Mesure R.2).

6. En zone agricole, les bâtiments agricoles seront prioritairement réaffectés à l'agriculture et à sa diversification.

Mesure R.2 ❖

Patrimoine bâti

Valoriser notre mémoire collective

Principes

- 1° Le patrimoine bâti sous toutes ses formes est irremplaçable et doit être protégé. A côté du patrimoine dont la protection est assurée par un classement, les autorités seront attentives au patrimoine plus ordinaire qui constitue lui aussi un témoignage du passé.
- 2° Le patrimoine bâti sera mis en valeur au travers des opérations d'urbanisme, en particulier celles touchant l'espace public.
- 3° Lorsqu'un projet impacte un patrimoine non classé et inventorié, il sera apprécié en fonction de la valeur patrimoniale, des besoins à rencontrer, du coût et de la faisabilité.



Recommandations

Patrimoine inventorié

- 1° L'actualisation de l'inventaire du patrimoine immobilier et culturel (IPIC) sera poursuivie. Cet inventaire met en évidence les spécificités patrimoniales sur les plans paysager, urbanistique et architectural. Il relève en particulier les biens immobiliers classés comme monument, ensemble et site, ainsi que ceux qui devraient bénéficier de cette protection en raison de leur intérêt patrimonial.
Les autorités peuvent, dans le cadre de l'élaboration de schémas ou de guides, assurer la protection, la mise en valeur et l'évolution du patrimoine.

Petit patrimoine populaire et patrimoine d'accompagnement

- 2° Tous les éléments du patrimoine bâti participent à la formation de l'espace public. On sera attentif au « petit patrimoine populaire » et aux éléments patrimoniaux dits d'accompagnement tels que murs, murets, fontaines, garde-corps, chapelles, escaliers ainsi que les plantations, et cela en milieu urbain comme en milieu rural.
- 3° Tout projet de modification de ces éléments patrimoniaux caractéristiques doit être examiné avec le plus grand soin.

Réaffectation

- 4° Afin de permettre sa conservation et sa mise en valeur, le patrimoine bâti peut faire l'objet d'une utilisation différente que celle prévue à l'origine.

Mise en œuvre

- 1° L'inventaire réalisé par le Service public de Wallonie (DGO4) en collaboration avec les communes est poursuivi.
- 2° L'information des propriétaires est à charge des communes.

Paysages

La gestion paysagère au cœur des projets



Définition

Selon la Convention de Florence¹⁶, le paysage est une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels ou humains et de leurs interrelations.

Principes

1. La ratification de la Convention de Florence par la Wallonie engage celle-ci à respecter les principes suivants :

- a) Reconnaître le paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie des Wallons, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité ;
- b) Définir et mettre en œuvre des politiques visant la protection¹⁷, la gestion¹⁸ et l'aménagement¹⁹ de

l'ensemble des paysages, qu'ils soient urbains ou ruraux ;

- c) Mettre en place des procédures de participation des autorités régionales et locales, du public et les autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage ;
- d) Intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage.

Recommandations

Identification des paysages

1. Qu'ils soient remarquables, ordinaires ou dégradés, les paysages de Wallonie font l'objet d'une identification et d'une caractérisation.

2. Certains paysages remarquables tant urbains que ruraux sont emblématiques de l'histoire et de la géographie de la Wallonie et participent à la formation de son identité en suscitant l'adhésion de la population. Il s'agit notamment de sites classés, des paysages associés au patrimoine mondial de l'UNESCO ou des villages reconnus « Plus Beaux Villages de Wallonie ».

3. Ces paysages remarquables seront identifiés sous forme de périmètres. Les éléments bâtis et non bâtis permettant de qualifier ces paysages de « remarquables » seront clairement identifiés. Sur cette base, les périmètres d'intérêt paysager figurant au plan de secteur seront revus.

émanant de sa configuration naturelle et/ou de l'intervention humaine.

¹⁸ La gestion des paysages comprend les actions visant, dans une perspective de développement durable, à entretenir le paysage afin de guider et d'harmoniser les transformations induites par les évolutions sociales, économiques et environnementales.

¹⁹ L'aménagement des paysages comprend les actions présentant un caractère prospectif particulièrement affirmé visant la mise en valeur, la restauration ou la création de paysage.

¹⁶ La Convention européenne du paysage - appelée également la Convention de Florence - a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages européens et d'organiser la coopération européenne dans ce domaine. Elle a été adoptée le 20 octobre 2000 à Florence. Les définitions ci-après en sont issues.

¹⁷ La protection des paysages comprend les actions de conservation et de maintien des aspects significatifs ou caractéristiques d'un paysage, justifiées par sa valeur patrimoniale

Evolution des paysages

4. La protection, la gestion et l'aménagement des paysages doit permettre leur évolution en prenant en compte l'intérêt général. Il s'agit de favoriser, tout en l'encadrant, l'émergence de nouvelles formes de paysages liées à de nouvelles pratiques (agriculture urbaine, densification, réhabilitation de territoires dégradés, ...).

5. La construction d'équipements et d'infrastructures d'intérêt collectif (parcs éoliens, RER, stations d'épuration, lignes et postes électriques, canalisations, routes, parcs d'activité, ...) doit pouvoir s'inscrire dans la plupart des paysages.

6. Une attention particulière sera portée aux paysages remarquables. On veillera à ne pas porter atteinte aux éléments qui ont permis de qualifier ces paysages de remarquables.

7. L'intégration des activités humaines dans le paysage prendra des formes diverses : respect du relief et des lignes de force créées par les infrastructures existantes, équilibre entre préservation et évolution de la silhouette des quartiers de villes et des villages d'urbanisation traditionnelle, choix raisonné de l'implantation et du gabarit des immeubles de grande hauteur, localisation des installations industrielles, ... Cette intégration doit pouvoir s'évaluer dans le temps.

Plan d'aménagement paysager

8. Certains paysages, notamment les paysages remarquables ou dégradés, pourront faire l'objet lors de l'élaboration de plans ou schémas d'aménagement, de mesures opérationnelles à prendre pour assurer la cohérence de leur évolution.

Sensibilisation des acteurs

9. Le public, les associations et les autorités publiques seront sensibilisés à la valeur des paysages, à leur rôle et à leur transformation.

Mise en œuvre

1. L'identification et la caractérisation des 13 ensembles paysagers²⁰, la sensibilisation et la formation sont prises en charge par le Service public de Wallonie (DGO4), avec l'appui de la Conférence permanente du développement territorial (CPDT). La publication des « Atlas des paysages de Wallonie » sera poursuivie.

2. Le Service public de Wallonie (DGO4) est chargé de délimiter les périmètres de paysages remarquables et d'identifier les éléments bâtis et non bâtis permettant de qualifier de remarquable ces paysages.

3. Différents intervenants (Parcs naturels, Groupes d'action locale, Communes, Intercommunales de développement économique, ...) peuvent participer à la définition des mesures opérationnelles ci-avant, en collaboration avec le Service public de Wallonie.

²⁰ La CPDT a découpé la Wallonie en 13 ensembles paysagers, sur la base de différenciations d'occupations naturelles et humaines du sol.

Trame verte et bleue

Valoriser notre patrimoine naturel

Principes

Sites de grand intérêt biologique reconnus

1. Le réseau de sites de grand intérêt biologique reconnu (réseau écologique reconnu) est progressivement développé, sous forme de mesures de protection et de gestion sur la base des outils définis par la politique de la conservation de la nature.
2. Ce réseau doit s'insérer dans la gestion des zones agricoles et forestières.
3. La gestion écologique de ces sites se fait sur base volontaire.

Trame verte et bleue

5. Les espaces complémentaires au réseau écologique reconnu et qui participent à la trame verte et bleue sont les supports d'usages multifonctionnels. Ces espaces permettent de rencontrer des finalités sociales et économiques.
6. La trame verte et bleue s'organise sous la forme d'un ensemble d'espaces et de pénétrantes vertes au sein des quartiers et des villages ou sous la forme de franges en bordure immédiate de ceux-ci.
7. En bordure des quartiers et des villages, les franges constituent des lieux d'interface entre les lieux habités et la campagne, la forêt et les milieux naturels. Ces espaces sont notamment propices au développement de l'agriculture urbaine et à l'aménagement d'aires de délasserment accueillant des loisirs informels de plein air. Ils contribuent à contenir l'étalement de l'urbanisation.
8. L'organisation de la trame verte et bleue permettra d'organiser des zones tampons, comme par exemple des prairies permanentes en bordure des quartiers et des villages, pour assurer une transition et protéger les personnes et les biens (coulées, inondations, risques de pulvérisation, ...).
9. La trame verte et bleue se décline également à l'échelle locale en éléments du maillage écologique comme les haies, les talus, les bandes herbeuses et boisées, les bandes rivulaires, ... qui assurent la multifonctionnalité des paysages.

10. Dans les quartiers et les villages, la trame verte et bleue organise les relations entre les espaces verts via notamment des cheminements piétons (mesure U.8).

Recommandations

1. Dans le respect des Directives européennes, les projets d'urbanisation ou de nouvelles infrastructures linéaires évitent de porter atteinte ou de fragmenter le réseau écologique reconnu. Ils font le cas échéant l'objet de compensation.
2. Lorsque l'évaluation des incidences le justifie, un dispositif d'isolement peut être établi pour isoler les éléments du réseau écologique reconnu qui le nécessite, par rapport aux activités dommageables à leur conservation.

Mise en œuvre

1. Complémentairement à la stratégie définie par le Service public de Wallonie (DGO3 en coordination avec la DGO4), un programme d'actions servant à maintenir, développer et restaurer la trame verte et bleue peut être établi par les acteurs communaux (PCDN, ...) et supra-communaux (bassins de vie, parcs naturels,...).



© Wilti Fitz

Mesure U.1 ❖

Identification des territoires centraux

Mettre en œuvre les centralités urbaines et rurales

Principes

1. Les territoires centraux constituent la partie du territoire des villages ou des villes, dont il conviendra de développer le potentiel de centralité par le renouvellement de l'urbanisation, le renforcement de la mixité fonctionnelle et sociale et la densification optimale du bâti.

2. Le développement des centralités urbaines et rurales sera destiné à améliorer la vie quotidienne des habitants par la mise en œuvre des mesures suivantes :

- a) Maîtriser le coût des logements par une politique foncière (mesure U.5) ;
- b) Assurer la mixité et la cohésion sociale (mesure U.4) et une offre diversifiée ;
- c) Garantir l'intimité, le confort et les économies d'énergie par des mesures d'urbanisme, notamment dans des quartiers durables (mesure U.7) ;
- d) Développer les services de base et renforcer la mixité des fonctions (mesure U.6) ;
- e) Favoriser l'utilisation des transports collectifs, encourager la marche et la pratique du vélo (mesure M.6 et M.7) ;
- f) Maîtriser le stationnement (mesure M.2) et organiser les livraisons de marchandises ;
- g) Aménager des espaces publics (mesure U.8) et des espaces verts de qualité (mesure R.5).

3. Les limites et les dimensions de ces espaces dépendent des caractéristiques de développement de l'urbanisation des villes et des villages et de leur caractère polarisant.

Recommandations

Identification

1. Il existe au moins un territoire central par Commune.

Périmètre U

2. Les critères permettant d'identifier les périmètres U seront définis dans l'arrêté d'exécution de l'Article D.II.65 §4 du Code du développement territorial. Lorsqu'ils seront adoptés par le Gouvernement, les périmètres U constitueront les territoires centraux.



© www.alexandrelaurent.be (Laurent Photo aërial)

MESURES

Densification des territoires centraux

Renforcer les villes et villages centraux

Définition

La densité du logement est le rapport entre le nombre de logements et la superficie urbanisée nette (parcelles affectées aux logements et aux espaces privatifs). Les parcelles affectées à d'autres usages, les espaces extérieurs collectifs, les voiries, les places de stationnement collectif sont donc exclus de la superficie urbanisée considérée.

Principes

1. Les territoires centraux seront valorisés au bénéfice du plus grand nombre d'habitants privilégiant le groupement de logements, de services, de commerces, d'équipements et d'emplois sur un territoire dans lequel leur accessibilité réciproque n'excède pas une certaine distance (voir mesure U.1), selon les fonctions et les lieux.

2. La densification et les subdivisions de logements ne porteront pas préjudice aux qualités esthétiques ou patrimoniales des bâtiments, ne mettront pas les futurs occupants dans une situation de danger et ne les placeront pas dans des conditions de logement inconfortables (salubrité, bruit, espace, luminosité).

Recommandations

Intensification et renouvellement du bâti existant

1. L'urbanisation sera intensifiée dans les espaces déjà urbanisés, en renouvellement des territoires centraux. Les mesures suivantes devraient permettre d'y accueillir des nouveaux logements et d'y accroître les possibilités de créer de l'emploi, du commerce, des équipements ou des services :

- a) La construction de nouveaux logements sur des parcelles sous-occupées ou surdimensionnées (opérations - « Build In My Back Yard » « Bimby »), en particulier dans les quartiers résidentiels pavillonnaires situés dans les territoires centraux ;
- b) L'intensification de l'occupation du bâti existant par une division raisonnée d'immeubles ;
- c) Dans les rues commerçantes, la création de logements aux étages des magasins ;
- d) La taxation des maisons à l'abandon afin d'inciter leurs propriétaires à les réaffecter au logement et au commerce ;
- e) Les opérations de démolition – reconstruction et l'amélioration énergétique, pour les bâtiments vétustes ²¹ ;
- f) La rénovation des friches économiques urbaines ou rurales (mesure D.1) ;
- g) Les opérations dynamiques de revitalisation et de rénovation urbaines amplifiées.

²¹ Pour rappel, les objectifs prévoient qu'il faudrait atteindre un taux de démolition/reconstruction annuel du parc de logements wallon environ 3 500 logements pour 2020 et de progressivement l'augmenter pour atteindre 10 000 logements par an en 2040.



Urbanisation dense des terrains libres ou à restructurer

2. Sur les parcelles libres de construction, la création de nouveaux ensembles résidentiels ou d'ensembles mixtes permettra d'instaurer des formes d'urbanisation plus denses mettant en place un maillage pour les déplacements doux, faisant une place aux espaces publics et aux espaces verts. Tout en tenant compte du caractère urbain ou rural du territoire et de la proximité du centre et/ou de la gare, l'on privilégiera les formes compactes et la construction en mitoyenneté, notamment en favorisant la « maison de ville ».

3. On stimulera la construction de bâtiments d'architecture innovante, à haute performance énergétique, avec une isolation phonique entre logements²², et respectueuse des bâtiments à valeur patrimoniale situés dans leurs abords (mesure R.2).

4. La densité minimale de logements des projets situés dans les territoires centraux sera adaptée aux caractéristiques rurales ou urbaines des territoires centraux. Elle sera renforcée dans les quartiers les mieux pourvus en services et équipements.

Dans le cas de projets mixtes, les surfaces affectées à des fonctions complémentaires à la résidence (équipements et services, activités économiques, ...), les densités peuvent être moindres, tenant compte des surfaces affectées aux activités complémentaires.

5. L'urbanisation de terrains libres de constructions (non encore bâtis ou friches) ou la restructuration d'ensembles bâtis de plus de 2 hectares devrait respecter les recommandations suivantes qui peuvent être modulées en raison du contexte local ou de la spécificité du projet, sans préjudice des résultats de l'évaluation des incidences :

- a) Dans les villages centraux, la densité des projets devrait être supérieure à 20 logements/ha ;
- b) Dans les bourgs²³ et les pôles, la densité des projets devrait être supérieure à 30 logements/ha ;
- c) Dans le centre-ville et le quartier de la gare d'un pôle, la densité des projets devrait être supérieure à 40 logements/ha.

²² Les normes relatives à un confort acoustique normal à supérieur du Centre Scientifique et Technique de la Construction (<http://www.cstc.be>) seront respectées.

²³ Un bourg est une petite ville qui n'a pas le statut de pôle parce qu'elle ne rayonne pas jusqu'aux communes voisines.

Urbanisation dans les territoires ruraux

Un développement raisonné des villages

Définition

Les territoires ruraux sont les villages, hameaux, ensembles résidentiels et terrains situés en dehors des territoires centraux.

Principes

1. Le développement des territoires ruraux doit répondre à l'objectif de lutte contre l'étalement de l'urbanisation.

2. Les territoires ruraux sont plurifonctionnels et multi-formes. Leur développement doit être adapté aux fonctions qu'ils accueillent et à leur configuration géographique, urbanistique et paysagère.

3. L'urbanisation y sera conçue de manière à accroître le confort des habitants et la qualité de leur cadre de vie, dans le respect de l'identité des villages et des espaces affectés à l'agriculture, la forêt et la nature, notamment par :

- a) Le maintien des services de base existants et le développement, dans la mesure du possible, de moyens de transport alternatifs à la voiture ;
- b) La limitation de l'étalement de l'habitat et la sauvegarde des paysages bâtis et non bâtis ;
- c) La qualité urbanistique et architecturale des nouveaux quartiers, notamment en étoffant le cœur des villages, en évitant les extensions pavillonnaires en ruban et en restructurant les extensions existantes ;
- d) Le développement de modes d'habitat alternatifs à la maison unifamiliale, répondant à l'évolution démographique et aux besoins de cohésion sociale.



Recommandations

Densité modulée

1. L'urbanisation des villages et des hameaux doit être compacte dans le noyau ancien et plus diffuse à l'extérieur. Elle doit privilégier la réaffectation du bâti existant.

2. La densité de logements des nouveaux quartiers sera modulée en fonction de leur localisation dans le village et des dynamiques de développement du village. L'urbanisation de terrains libres de construction (non encore bâtis ou friches) ou d'ensembles bâtis à restructurer de plus de 2 hectares, devrait respecter les recommandations suivantes qui peuvent être modulées en raison du contexte local ou de la spécificité du projet, sans préjudice des résultats de l'évaluation des incidences :

- a) Elle pourra y être supérieure à 20 logements/ha dans les cœurs de villages surtout si leurs caractéristiques sont proches de celles des territoires centraux ou quand ils font l'objet d'une dynamique de développement spécifique (économique, touristique, ...) ;
- b) En dehors des cœurs de villages, la densité de logements devrait être inférieure à 10 logements/ha.

3. La densité de logements, l'implantation et la volumétrie des nouveaux bâtiments tiendront compte du contexte bâti proche, en particulier quand il est caractéristique de l'architecture historique.

4. La construction simultanée de plusieurs bâtiments répondra aux principes de composition urbanistique suivants :

- a) Regrouper les bâtiments plutôt que les étaler sur le site, même dans les quartiers de plus faible densité ;
- b) Séparer les séquences de maisons jointives ou proches les unes des autres par des ouvertures donnant des points de vue sur le paysage ;
- c) Articuler le nouvel ensemble à la structure du village et en particulier au maillage des rues ;
- d) Prévoir des transitions harmonieuses entre espaces publics et privés.

5. On stimulera la construction de bâtiments d'architecture innovante, à haute performance énergétique et respectueuse des bâtiments à valeur patrimoniale situés dans leurs abords (mesure R.2).

6. On protégera les villages qui recèlent des ensembles patrimoniaux remarquables, notamment les « plus beaux villages de Wallonie ». L'identité du bâti rural sera préservée, tout en garantissant son évolution sur les plans urbanistique et architectural.

Développement contenu

7. Le développement des villages doit garantir le maintien de l'activité agricole et des autres activités économiques locales.

8. Le maintien des services de base existants et le développement de moyens de transport alternatifs à la voiture doit permettre de faciliter l'accès aux services.

9. La mise en œuvre de certaines zones d'urbanisation est inappropriée pour des raisons de constructibilité, de coûts d'équipements, d'atteinte au paysage bâti ou non bâti (rupture ou absence de connexion à la structure villageoise, jonction entre deux villages, extension en ruban, dénivelé,...). Elles pourront être réorganisées par la mise en œuvre d'une politique foncière (mesure U.5) et la modification du plan de secteur.

10. L'urbanisation respectera le réseau écologique reconnu et valorisera les éléments naturels ou semi-naturels (chemins et sentiers, haies vives, talus, arbres remarquables, rivières et ruisseaux, zones humides...). Les essences des nouvelles plantations seront indigènes et contribueront à renforcer la biodiversité.

Mise en œuvre

Le guide régional d'urbanisme en Wallonie et, le cas échéant, les guides communaux contiendront des recommandations spécifiques aux territoires ruraux.

Mixité et cohésion sociales

Des logements de qualité accessibles pour tous

Définition

Le Conseil de l'Europe définit la cohésion sociale comme étant la capacité d'une société à assurer le bien-être de tous ses membres, en réduisant les disparités et en évitant la marginalisation.

Sur le plan territorial, assurer la mixité sociale consiste à permettre à des personnes issues de catégories sociales ou de tranches d'âges différentes de vivre sur un même territoire dans le but de renforcer la vitalité d'un territoire et de garantir la cohésion sociale. Cet objectif est possible lorsque la typologie des logements est variée et lorsque diverses activités (logement, commerce, activités culturelles et sociales, services, lieux de travail ...) se côtoient.

Principes

1. La lutte contre la pauvreté, le droit à un logement décent au juste prix et l'amélioration des conditions de vie des populations les plus défavorisées constituent des objectifs prioritaires.
2. La mixité sociale doit s'envisager à différentes échelles : bassins de vie, communes et quartiers ainsi que dans les villages.
3. Tous les citoyens doivent pouvoir accéder à des lieux de qualité et répondant à leurs besoins, notamment ceux situés à proximité des transports publics, des équipements et des services.
4. Les pouvoirs publics, chacun dans le cadre de leurs compétences, mettent en œuvre le droit à un logement décent en tant que lieu de vie, d'émancipation et d'épanouissement des individus et des familles, notamment en luttant contre l'habitat précaire, insalubre et inoccupé.

5. Les pouvoirs publics prennent les mesures foncières appropriées (mesure U.5) pour éviter les phénomènes de gentrification²⁴ et de relégation²⁵, en particulier lors

²⁴ La gentrification est un processus de transformation de quartiers populaires en quartiers bourgeois. Elle provoque un déplacement de populations socialement fragiles au profit d'une appropriation des quartiers par des populations à revenus élevés

d'opérations de démolition-reconstruction, de rénovation et de revitalisation urbaines portant sur un quartier.

Recommandations

Nouveaux quartiers

1. Les nouveaux quartiers d'habitat comporteront une offre diversifiée de logements :
 - a) Une variété suffisante dans les tailles de logement ;
 - b) Si possible, une proportion équilibrée entre le locatif public, le locatif privé et l'acquisitif ;
 - c) Un nombre suffisant de logements adaptables aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR), malvoyants,... Une proportion de 30% de logements adaptables est prévue pour les logements publics ;
 - d) De nouveaux types d'habitat groupé et parmi ceux-ci l'habitat alternatif et abordable.

2. Lorsqu'un développement de logements risque de conduire à des phénomènes de gentrification ou de relégation, l'autorité compétente veillera à encadrer le projet par des mesures d'adaptation du projet en vue d'accueillir des ménages aux statuts socio-économiques diversifiés pour permettre la mixité sociale.

Loyers modérés

3. En complément aux logements des sociétés de logement de service public, des logements à loyer modéré seront mis sur le marché locatif privé, en priorité dans les territoires centraux, via la prise de gestion (agences immobilières sociales²⁶, gestion de logements inoccupés, ...).

²⁵ La relégation désigne un processus de concentration de personnes pauvres ou précarisées dans un quartier de ville ou un village.

²⁶ Les agences immobilières sociales (AIS) s'efforcent d'établir une adéquation entre les attentes des propriétaires qui désirent percevoir un loyer normal leur permettant d'entretenir leur patrimoine et la diversité des besoins des locataires à faibles revenus en remettant sur le marché des logements inoccupés.

Logements de qualité

4. En cohérence avec la politique du logement, des mesures visant à améliorer le contrôle de la qualité du logement sont à développer. Elles peuvent combiner des mesures incitatives et de sanction. Lors de l'application de mesures de sanction, une attention accrue doit être portée au relogement des occupants

Formules alternatives

5. Les formules de logement alternatives et abordables²⁷ seront soutenues par les pouvoirs publics, notamment par la promotion et le soutien aux structures de type « Community Land Trust »²⁸.

Habitat permanent

6. La gestion du phénomène d'habitat permanent dans les zones de loisirs du plan de secteur se fera conformément aux mesures du « Plan d'action pluriannuel relatif à l'habitat permanent dans les équipements à vocation touristique de Wallonie ».



²⁷ Les formes d'habitat alternatif et abordable sont multiples, au même titre que les projets de vie de leurs habitants. Certains opteront pour la solidarité au sein d'un habitat groupé ou de cohabitation, d'autres encore, seuls ou en organisation, adopteront des alternatives telles que l'autoconstruction, l'épargne collective ou les coopératives d'habitants.

²⁸ Une « Community Land Trust » est une organisation sans but lucratif destinée à acquérir et gérer du sol en propriété, dans le but d'améliorer les intérêts sociaux, économiques et environnementaux d'une communauté locale.

Politique foncière

Maîtriser les prix des terrains et des logements

Définition

La politique foncière consiste en l'ensemble des décisions prises par l'autorité publique pour agir sur la valeur, l'appropriation ou l'usage des terrains. Elle vise la préservation ou la mobilisation du foncier jugé nécessaire à la satisfaction des besoins individuels et collectifs en agissant sur les comportements des détenteurs et des utilisateurs du foncier, à l'aide d'instruments juridiques. La politique foncière porte sur les zones urbanisables ou non urbanisables et traite potentiellement de tous les usages du sol et des différents types de marchés fonciers.

Principes

1. La politique foncière peut servir à faciliter différents projets : développement économique, production d'énergie, infrastructure de transport, ...
2. La présente mesure se centre sur l'habitat. Dans ce cadre, la politique foncière doit :
 - a) Viser à lutter contre la rétention foncière, à maîtriser les prix des terrains et à réaliser des projets d'intérêt général ;
 - b) Faciliter la réaffectation des friches, la politique de « reconstruction de la ville sur la ville » et préserver des sites présentant un intérêt particulier (accessibilité, valeur biologique, intérêt culturel ou paysager, ...) ;
 - c) Récupérer les plus-values foncières.

Recommandations

Inventaire foncier et immobilier

1. Pour mettre en œuvre avec efficacité la politique foncière, l'autorité publique doit disposer d'un inventaire permanent du foncier disponible, bâti ou non bâti. La Wallonie recensera les données (mutations, valeurs des transactions, caractéristiques des parcelles, permis, charges d'urbanisme, ...), maîtrisera les mécanismes d'évolution des prix et identifiera les moyens permettant de mener une politique foncière.

Priorités spatiales

2. La politique foncière se développera de manière préférentielle dans certaines zones :
 - a) Dans les zones où la demande en biens immobiliers entraîne une hausse incontrôlée de leur coût, la mise en place de la politique foncière doit concourir à limiter cette hausse notamment par la lutte contre la rétention des terrains et en intervenant sur la fluidité du stock existant.
 - b) Dans les quartiers habités par des personnes à très faible revenu, les pouvoirs publics sont encouragés à prendre des mesures pour lutter contre la spéculation foncière.



Acquisitions de terrains

3. Pour réaliser certains projets, l'autorité publique pourra être amenée à acquérir certains terrains afin d'éviter la hausse des prix, et au besoin les céder ensuite à des tiers sous certaines conditions (bail, emphytéose, vente avec charges, faculté de rachat, ...).

4. Les modes d'acquisition de terrains seront de trois types : l'acquisition par transaction de gré à gré, l'application du droit de préemption et l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Valoriser et améliorer le foncier

5. Les mesures suivantes seront d'application en politique foncière active :

- a) Le relotissement, le remembrement et le remembrement légal de biens ruraux seront utilisés pour restructurer le foncier ;
- b) Le recours aux instruments de requalification urbaine (rénovation et revitalisation urbaines,...) sera appliqué dans les territoires centraux abritant des populations précarisées ;
- c) L'imposition de charges d'urbanisme portant sur la réalisation de travaux sera instaurée : création d'espaces publics ou d'équipements communautaires, actes favorables à la conservation de la nature et d'un bon environnement, cession de parcelles à l'autorité publique, ... ;
- d) Lors de la cession de biens, la vente avec charges offrant l'opportunité d'une valorisation rencontrant l'intérêt public et l'application du droit de superficie ou d'emphytéose seront privilégiées.

Lutte contre la rétention foncière et fluidification du stock foncier

6. Une part non négligeable du foncier « prêt à l'emploi » n'est pas mise sur le marché parce qu'elle est gardée en portefeuille. La lutte contre la rétention foncière et la fluidification du stock foncier porteront en priorité sur les zones à enjeux et les zones à forte pression foncière. Les pouvoirs publics (régional et locaux) organiseront la mise sur le marché de terrains non bâtissables, mais qui pourraient le devenir par leur désenclavement ou une réorganisation parcellaire.

Fiscalité locale

7. La fiscalité locale peut jouer un rôle d'incitation (par les primes et les aides aux particuliers) ou de dissuasion (par la taxation). La taxe sur les terrains non bâtis sera appliquée sur les zones à enjeux. D'autres taxes, notamment celles s'appliquant aux zones trop ou trop peu occupées, seront instaurées.

8. Les taxes sur les sites à réaménager, les terrains non bâtis et les immeubles inoccupés seront fixées et éventuellement revues après évaluation de leur rendement dans l'objectif de lutte contre la rétention foncière.

Mise en œuvre

- 1. La réalisation de l'inventaire foncier et immobilier s'appuiera sur les travaux réalisés par le Centre d'Etudes en Habitat Durable et par les autres instances de référence.
- 2. La Wallonie encouragera la création de régies foncières au niveau communal et au niveau du bassin de vie.
- 3. La Wallonie organisera des échanges d'expériences et de bonnes pratiques avec les régions voisines.

Mixité des fonctions

Partager les quartiers et les villages

Définition

Encourager la mixité des fonctions consiste à maintenir et à développer en tissu résidentiel des activités compatibles avec un cadre de vie de qualité : services, équipements, commerces, bureaux, production légère de type artisanal, petits entrepôts, ...

Principes

1. La localisation des services et équipements (mesure D.3) et des entreprises (mesure D.6) dans ou à proximité d'un tissu résidentiel permet de fortes synergies entre les activités et exige que certaines dispositions soient prises pour assurer la cohabitation de ces différentes fonctions, tant du point de vue des habitants que des entreprises.
2. La mixité des fonctions dans le tissu résidentiel peut être promue à différentes échelles : dans un même bâtiment ou un même quartier.
3. La création de zones d'activité économique mono-fonctionnelles sur un territoire limité (centre commercial, ensemble de bureaux, micro-zone) peut se justifier dans certains cas.

Recommandations

Bâtiments

1. Lorsque cela se justifie par rapport aux besoins des entreprises, des espaces de coworking, des bâtiments d'entreprises et de micro-zones seront créés en vue de favoriser la mixité des fonctions.
2. La réversibilité de l'usage des bâtiments destinés aux bureaux et des rez-de-chaussée accessibles au public sera favorisée et leur adaptabilité prévue dès leur conception.

3. Un bâtiment destiné à l'activité économique implanté dans un quartier ou un village cherchera, autant que faire se peut, à s'insérer dans le tissu résidentiel, par son implantation, sa volumétrie, le choix des matériaux extérieurs et les espaces verts disposés dans ses alentours.

Cohabitations et synergies

4. Des synergies seront étudiées et mises en œuvre lorsque c'est possible, entre les différentes fonctions proches : mutualisation des places de stationnement, partage de locaux et de services communs, développement de la cogénération et de réseaux de chaleur, ...
5. Afin d'assurer la compatibilité entre l'activité de l'entreprise et son environnement social, l'information des riverains sera assurée dès la conception du projet, dans le cadre des procédures prévues à cet effet (réunions d'information préalable et enquête publique).

Mise en œuvre

Le Service public de Wallonie facilitera les projets de mixité grâce à une information, une sensibilisation, une formation des acteurs et un décloisonnement des modalités de soutien financier.



Vers des quartiers durables

Qualité de vie et économies de ressources

Définition

Un quartier durable est un quartier nouveau ou en rénovation qui, par sa localisation, les fonctions qu'il abrite, la gestion de la mobilité, la conception de l'urbanisme, de l'architecture et des aménagements, minimise les impacts sur l'environnement, favorise le développement économique, renforce la cohésion sociale et la qualité de vie.

Principes

1. La localisation d'un quartier durable doit être choisie de manière à favoriser les déplacements à pied, à vélo et en transports en commun. La localisation dans un territoire central est privilégiée.
2. L'organisation du quartier rencontrera les principes de mixité des fonctions (mesure U.6), sociale (mesure U.4) et intergénérationnelle.
3. La compacité de l'urbanisation, notamment par le recours à la mitoyenneté, réduit les coûts de construction et les gaspillages d'énergie. Une densité optimale favorise une utilisation rationnelle du sol.
4. La conception de l'urbanisation favorisera la convivialité et préservera l'intimité des logements.
5. L'implantation, l'orientation et l'agencement des bâtiments seront conçus pour profiter de l'ensoleillement et ainsi renforcer les performances énergétiques.
6. La collecte des déchets sera mutualisée, pour favoriser le tri sélectif.

7. La trame verte et bleue sera valorisée dans l'aménagement du quartier.

8. La perméabilité des sols sera sauvegardée. Un réseau séparatif des eaux sera prévu si l'infiltration des eaux de ruissellement n'est pas suffisante et qu'il existe un exutoire naturel.

9. La conception et le développement du quartier associeront les habitants et les usagers (Mesure P.3).

Recommandations

Convivialité et intimité

1. Les bâtiments et leurs ouvertures seront disposés de manière à préserver au mieux l'intimité des occupants.
2. Des espaces privatifs extérieurs (jardins et balcons) seront, dans la mesure du possible, prévus pour chaque logement.
3. L'intimité sera sauvegardée par des dispositifs de protection contre les vues et le bruit des voisins.

Aspects énergétiques

4. Les choix concernant l'urbanisation des terrains libres de constructions résulteront d'une réflexion globale portant sur l'ensoleillement et la ventilation pour accroître les avantages (besoins en chauffage et en luminosité, ...) et réduire les inconvénients (surchauffe, inconfort visuel, ...).
5. Pour augmenter l'ensoleillement et diminuer les zones d'ombre, les distances entre bâtiments et les hauteurs et profondeurs de bâtiments seront telles qu'elles assurent un ensoleillement direct de la majorité des façades.
6. Les immeubles seront conçus de manière à canaliser les courants d'air et à assurer la ventilation nocturne naturelle des bâtiments durant les journées de grande chaleur.
7. Les installations solaires-photovoltaïques et thermiques seront conçues en sorte qu'elles soient les moins visibles possible.

Mixité des fonctions

8. La mixité des fonctions (mesure U.6) dans le quartier favorisera les échanges d'énergie et l'amélioration du rendement des installations : récupération de la chaleur accumulée le jour dans les bureaux pour être utilisée dans les logements, réseaux de chaleur reliant des ateliers et des équipements,...

9. La possibilité de transformer les bâtiments favorisera leur occupation optimale, réduira les coûts de chauffage

et facilitera les travaux dus à l'évolution des besoins des occupants.

Matériaux

10. Les matériaux locaux, recyclés ou recyclables, et pauvres en énergie grise seront promus.

11. Les déblais / remblais seront réduits au strict minimum.



© DDS & Partners



Mesure U.8 ❖

Espaces publics

Lieux de rencontre des villes et villages

Principes

1. La conception de l'aménagement d'un espace public doit répondre aux objectifs suivants : l'amélioration du cadre de vie et des conditions d'habitat et la priorisation des modes doux et des transports en commun.
2. Dans les territoires habités, les espaces publics ont des fonctions diverses (mobilité de transit ou de desserte, déplacement doux, manifestation, rencontre, marché, ...). Ils sont conçus de façon à assurer un équilibre entre ces différentes fonctions. Cette plurifonctionnalité les distingue des aménagements routiers situés hors du tissu résidentiel dont la seule fonction est d'assurer les déplacements.
3. Cette distinction fondamentale doit être clairement reconnaissable.
4. Un maillage d'espaces verts publics sera développé dans les quartiers et les villages. Ils favoriseront la détente, contribueront à l'embellissement du milieu de vie ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de l'air et du climat dans les lieux habités.
5. L'aménagement des espaces publics et des espaces verts relève de l'échelle locale.

Recommandations

Priorité à la marche, au vélo, aux transports en commun et aux activités de séjour

1. Quand les conditions le permettent, les espaces publics sont aménagés pour y accueillir et y stimuler prioritairement la marche, le vélo, les transports en commun ainsi que les terrasses HORECA, un marché, les fêtes de village ou de quartier,
- a) L'aménagement de ces espaces publics doit permettre un usage multifonctionnel tant dans l'espace que dans le temps.
- b) A l'exception de quelques voies principales et interquartiers, les fonctions de desserte et de séjour prédominent par la mise en œuvre de zones 30, de zones résidentielles, de zones de rencontre et exceptionnellement de zones piétonnes.
- c) Une attention particulière sera apportée à l'accessibilité PMR.

Perméabilité du tissu urbanisé

2. Au sein du tissu résidentiel, il convient d'aménager des accès piétonniers agréables pour le promeneur et les plus directs possibles entre les logements et les lieux regroupant les services, les commerces et les équipements ainsi qu'entre les logements et les espaces verts.

Structuration du bâti et des échanges public-privé

3. La qualité des aménagements de l'espace public peut inciter les riverains à des projets de rénovation et de construction. Les multiples relations entre l'espace public et les espaces privés contribuent à la qualité de la vie sociale et notamment au sentiment de sécurité par l'instauration d'un contrôle social.

Mise en valeur du patrimoine et du paysage

4. L'aménagement des espaces publics doit être conçu pour valoriser le patrimoine architectural (bâtiments, petit patrimoine, espace public lui-même) et paysager. De jour comme de nuit, cette valorisation est réfléchie dans le cadre de séquences d'espaces. Elle privilégie la sobriété.

Espaces verts

5. L'aménagement d'espaces verts est prioritaire dans les quartiers les plus densément bâtis et ceux où habite une population précarisée.
6. Un projet d'urbanisation destiné à la résidence de plus de 5 hectares devrait comprendre 10 % d'espaces verts accessibles au public au cœur ou en bordure de son périmètre.
7. On veillera à compenser la disparition d'un espace vert existant par la création d'un nouvel espace vert de taille similaire.

Mise en œuvre

Le service public de Wallonie (DGO3) établit une cartographie des espaces verts publics. Pour chaque pôle, cette cartographie sera accompagnée d'une analyse des besoins.

Gestion des eaux pluviales

Lutter contre l'imperméabilisation des sols



- b) Limiter les surfaces imperméables en maintenant ou en amplifiant la couverture du sol par la végétation et en aménageant des surfaces perméables.

Ruissellement de l'eau de pluie

1. Pour éviter le ruissellement de l'eau de pluie, on peut la récolter pour l'utiliser ou la restituer au milieu naturel
2. par infiltration ou évaporation. Les techniques sont nombreuses et le choix du dispositif dépendra avant tout du site et de sa localisation ainsi que de contraintes techniques telles que la topographie, la perméabilité du sol et les possibilités d'exutoire.

3. Lorsqu'ils sont aménagés de manière naturelle, ces dispositifs demandent peu d'entretien et peuvent partiellement jouer un rôle d'épuration des eaux de ruissellement. Ils permettent de valoriser les « chemins de l'eau » et accentuent l'impression de particularité d'un lieu en rendant un site plus naturel. Ils contribuent également à la réduction des îlots de chaleur.

Evacuation lente de l'eau de pluie

4. Il est également envisageable de retenir l'eau de pluie et de l'évacuer lentement vers le réseau d'égouts ou les eaux de surface. Différentes techniques permettent de limiter les quantités d'eau restituées directement au réseau hydrographique pendant ou juste après l'épisode de pluie et de limiter ainsi les volumes de crue des cours d'eau (chaussée à structure réservoir, puits d'infiltration, ...). Elles sont préférées aux dispositifs d'infiltration ou de stockage quand la perméabilité du sol n'est pas suffisante ou qu'aucun usage particulier n'est fait de la ressource en eau récoltée.

5. Une attention particulière est portée aux projets grands consommateurs de surfaces (parkings, surfaces commerciales, permis d'urbanisation, ...).

Principes

1. Les eaux pluviales seront infiltrées via des dispositifs techniques adaptés avec, en priorité l'aménagement d'équipements plurifonctionnels (développement de la biodiversité, du cadre de vie, ...).
2. Si l'infiltration n'est pas possible, le ruissellement sera écrêté via des dispositifs de rétention.
3. Les rejets des eaux pluviales dans le réseau d'égouttage seront limités aux quantités nécessaires pour le bon fonctionnement du réseau, en accord avec les gestionnaires.

Recommandations

Surfaces imperméabilisées

1. Pour limiter l'imperméabilisation du sol, on peut par exemple :
 - a) Pratiquer une gestion rationnelle des accès aux immeubles en réduisant les surfaces asphaltées ou bétonnées ;

Risques naturels et géotechniques

Assurer la protection des personnes et des biens

Principes

1. La planification territoriale et la délivrance des permis doivent prendre en compte les risques naturels et géotechniques reconnus : éboulement de parois rocheuses, glissement et mouvements de terrain, inondations, phénomènes karstiques, affaissements de carrières souterraines, affaissements miniers risques sismique, radon, ...
2. Les mesures passives dites de prévention seront prioritaires. Elles privilégient une affectation et une utilisation adéquates du sol, destinées à éviter l'exposition des personnes et des biens aux risques naturels et géotechniques.
3. Les mesures actives dites de protection visent à sauvegarder par des interventions (construction ou entretien), l'intégrité des personnes et les biens.
4. Ces mesures seront appliquées dans une approche globale afin qu'elles ne puissent avoir d'effets secondaires indésirables, ni porter atteinte à d'autres éléments du patrimoine tels que par exemple les sites de grand intérêt biologique reconnus.



Recommandations

Cartographie

1. La cartographie des sites présentant des risques naturels et géotechniques constitue le cadre de référence sur la base duquel les schémas d'aménagement sont établis et les autorisations administratives délivrées. Cette cartographie consistera en la fixation de périmètres cernant les sites à risques naturels ou géotechniques.

2. Ces périmètres sont qualifiés selon leur degré de vulnérabilité²⁹. Ils peuvent en général être distingués entre un degré faible, moyen ou élevé.

3. Cette cartographie sera régulièrement actualisée afin de présenter la plus grande fiabilité possible.

4. Dans le cas où une incertitude existe quant à la présence d'un risque, il convient d'appréhender la situation au cas par cas par l'examen des caractéristiques du terrain et l'étude de son évolution.

Mesures de prévention

5. Le type de mesure dépend du degré de vulnérabilité :

- a) Le niveau de degré de vulnérabilité faible se traduira par des mesures de sensibilisation et d'information destinées à prévenir les dommages ;
- b) Le niveau de degré de vulnérabilité moyen peut entraîner des mesures de restriction ;
- c) Le niveau de degré élevé de vulnérabilité peut conduire à des mesures d'interdiction.

6. En périmètre de degré de vulnérabilité moyen, l'implantation de nouvelles constructions sera limitée ou conditionnée pour les activités dites sensibles : constructions destinées à l'accueil de personnes généralement dépendantes (crèches, maisons de repos, ...) ou susceptibles de provoquer des pollutions.

7. En périmètre de degré de vulnérabilité élevé, sauf avis favorables des services compétents, les constructions nouvelles ne seront pas acceptées, en particulier les activités dites sensibles ou susceptibles de provoquer des pollutions.

Mesures de protection

8. Lorsque les mesures préventives s'avèrent insuffisantes, les mesures de protection seront établies sur la base d'une étude géotechnique. Elles viseront à réduire les dommages potentiels à un niveau acceptable.

Mise en œuvre

1. La DGO4 et la DGO3 tiennent à jour la cartographie des périmètres des sites présentant des risques naturels et géotechniques.

2. Elles prennent, pour les différents types de risque, les mesures d'information et de sensibilisation appropriées.

3. L'avis des services compétents du Service public de Wallonie est sollicité pour l'implantation de constructions dans les périmètres de degré de vulnérabilité élevé.

²⁹ La vulnérabilité se définit comme la sensibilité d'un territoire à un aléa. Cette sensibilité se décline en termes de dommages potentiels aux personnes et aux biens, et de perturbation de l'activité socio-économique.

Annexes

Annexe 1 : Justification des objectifs chiffrés

Objectif I.1. Structurer le territoire

Selon le rapport de l'état de l'environnement 2012, les surfaces urbanisées sont en constante progression (+ 23% en 25 ans). Elles représentent 14,3% du territoire pour une densité moyenne de la population de 208 hab/km². Cette urbanisation s'est faite principalement au détriment des terres agricoles (- 5,7 % en 25 ans).

La croissance des surfaces urbanisées (terrains résidentiels, terrains à vocation économique, infrastructures de techniques et de transports, ...) est d'approximativement 2 045 hectares par an (source IWEPS sur base des données SFP Economie/DGSIE sur la période 1990-2011).

L'objectif I.1.a est de réduire de près de moitié le phénomène d'urbanisation du sol pour le limiter approximativement à 1 200 hectares par an d'ici 2020 et à 900 hectares par an d'ici 2040.

Cet objectif est atteignable moyennant le respect des hypothèses suivantes :

- 80% des logements en territoires centraux, avec une densité moyenne de 25 logements/ha, un taux de 25 % de recyclage de la ville sur la ville et 1/3 de superficie dédiée aux activités connexes (soit un total de 409 Ha/an d'ici 2020 et 328 Ha de 2020 à 2040) ;
- 10 % en territoire rural, avec une densité moyenne de 10 logements/ha (soit 256 ha/an d'ici 2020 et 205 ha de 2020 à 2040) ;
- 200 ha nets, soit 250 ha bruts/an potentiellement occupés par les entreprises ;
- Réduction de moitié en 2020 et de deux tiers entre 2020 et 2040 des autres types d'urbanisation (loisirs, infrastructures...) (soit 217 ha d'ici 2020 et 143 ha de 2020 à 2040).

Selon ces hypothèses, la croissance annuelle des surfaces urbanisées est estimée à approximativement 1131 ha/an entre 2011 et 2020 et 926 ha/an entre 2020 et 2040 (source : Calculs IWEPS).

Objectif I.2. Répartir 320 000 nouveaux logements sur l'ensemble du territoire

Sur la base des perspectives démographiques du Bureau du Plan (2012-2060) de mai 2013, la population wallonne passerait de 3 525 540 en 2011 à 3 709 896 en 2020 et 4 005 422 en 2040. Les perspectives communales du Centre de recherche en Démographie et Sociétés de l'UCL (2011-2026), piloté par l'IWEPS estime le nombre d'habitants par ménage à 2,65 en 2011 et 2,35 en 2020. Dans l'hypothèse où un ménage est équivalent à un logement, la demande en logements serait d'environ 1 115 000 unités d'ici 2020. La croissance du parc de logement se poursuivra après 2020. Dans l'hypothèse où la taille des ménages continuerait à diminuer de manière linéaire (2,2 habitants par ménage en 2040), les besoins en logements supplémentaires entre 2011 et 2040 ont été estimés à 320 000 nouveaux logements.

Pour renforcer les territoires centraux en milieu urbain et rural et selon les perspectives démographiques, il est proposé que 80 % des 320 000 nouveaux logements (soit 256 000 nouveaux logements) soient créés dans les territoires centraux en milieu urbain et rural.

L'objectif I.2.d encourage la « reconstruction de la ville sur la ville » et vise une production d'environ 25 % de logements par la réutilisation de bâtiments et la valorisation de terrains sous-occupés au sein des territoires centraux. Il reste nécessaire de disposer de terrains libres de construction pour accueillir près de 192 000 nouveaux logements. En prenant comme hypothèse qu'en moyenne, ces nouvelles urbanisations résidentielles présenteront une densité nette d'environ 25 logements/hectare et qu'il est de plus nécessaire de disposer d'espaces complémentaires pour accueillir les voiries, les équipements collectifs, mais aussi les activités économiques dans une logique de mixité des fonctions (ce qui dans l'ensemble représente approximativement des besoins supplémentaires à hauteur de 33 %), la surface à mobiliser de terrains libres de construction dans les territoires centraux en milieu urbain et rural est estimée à environ 10 400 hectares d'ici 2040.

La possibilité de développer de nouveaux logements hors territoires centraux est prévue à hauteur d'environ 64 000 unités d'ici 2040.

Objectif I.3. Des logements de qualité pour tous

Le SDER promeut un objectif de pourcentage de logements publics ou conventionnés de minimum 5 % par commune et 10 % par bassin de vie pour un objectif global de 20 % pour l'ensemble de la Wallonie à l'horizon 2040. La matérialisation de cet objectif est rendue possible par la mise en place de 2 types de politique en matière de logement.

D'une part, il est nécessaire de poursuivre et de renforcer le rythme actuel de construction de logements publics. En effet, l'on estime que pour atteindre 10 % de logements publics à l'échelle de la Wallonie, 50 000 créations de logement devront avoir lieu d'ici à 2040. Or, au rythme actuel des plans d'ancrage communaux, ce sont 40 000 nouveaux logements publics qui devraient sortir de terre d'ici cet horizon.

D'autre part, la réforme de l'Etat doit être considérée comme une opportunité en matière de politique de logement. En effet, grâce au transfert de compétences prévu, la Région devrait disposer de nombreux leviers pour organiser le marché locatif wallon. L'on estime donc que le solde de l'objectif (10 % de logements à l'échelle de la Wallonie) devrait être atteint par la mise en place d'une politique volontariste de conventionnement issue de ces nouvelles compétences (notamment via la politique des baux à loyer).

Objectif I.4 Adapter le parc de logement actuel et à venir aux défis de demain

Dans le cadre du Paquet Énergie-Climat de la Commission européenne, le Gouvernement wallon s'est fixé comme objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'ensemble de la Wallonie de 30 % à l'horizon 2020 par rapport au niveau de 1990.

On suppose que d'ici 2020, 115 000 logements complémentaires seront rénovés en profondeur. A partir de 2020, le taux de rénovation projeté permet d'envisager la rénovation de plus de 800 000 logements. Cet objectif sera atteint par le maintien des politiques actuelles de soutien à l'isolation énergétique. En effet, sur ces 5 dernières années, ce ne sont pas moins de 35.000 dossiers annuels de primes énergies qui ont été sollicités par les citoyens wallons. A cela s'ajoute le système des Ecopacks (4 000 prévus pour la première année).

Actuellement, le taux annuel de renouvellement par démolition/reconstruction du parc de logement wallon est faible et est de l'ordre d'environ 1 000 logements. Il faudrait atteindre un taux d'environ 3 500 logements à partir de 2020 et environ 10 000 logements à l'horizon 2040. Parmi ces logements renouvelés, seule une partie rencontre les nouveaux besoins en logements, par densification.

Objectif II.2 Créer un environnement favorable aux activités économiques en offrant des espaces d'accueil diversifiés

L'objectif II.1.a stipule : « Au-delà des procédures de modification d'affectation en cours, on veillera à affecter à l'activité économique des espaces permettant de rencontrer les besoins, soit de l'ordre de 200 ha nets par an, sans préjudice des objectifs de redressement économique et de développement durable fixés par le Gouvernement. » Cette superficie correspond à la superficie moyenne vendue ces dernières années aux entreprises par les intercommunales de développement économique.

L'objectif II.1.c vise la mobilisation d'ici 2040 de plus de la moitié des 5000 ha de friches.

Entre 1995 et 2009, 44 sites pollués (176 hectares) et 220 sites (ou partie de sites) non ou peu pollués (1.047 hectares) ont été réhabilités, soit une moyenne de 87 ha/an.

Cet effort se poursuit grâce au renforcement des moyens financiers (Plan Marshall 2.vert, budget de la Wallonie, dotations SPAQuE, intervention de fonds européens FEDER, ...).

Amplifier cet effort pour atteindre une superficie moyenne de 93 ha/an permettrait de réaffecter 2 500 ha de friches et sites pollués d'ici 2040.

Objectif III.2 Moins de trafic routier pour une mobilité plus durable

L'objectif est de préserver la mobilité domicile-travail, tout en réduisant la part modale de la voiture individuelle en relation avec les pôles urbains et ruraux (il s'agit bien d'une moyenne régionale). La part modale actuelle est proche de 80 %.

Cet objectif peut être atteint pour autant que les leviers suivants soient activés :

- Porter la part du covoiturage à 10 %. La Région lance des démarches pour promouvoir le covoiturage : développement du covoiturage dynamique, plans de mobilité de zones d'activités ou plans de déplacements d'entreprises, recherche de sites de covoiturage. Ainsi, sur la base d'exemples concrets existants en Wallonie ou observés en France, la part du covoiturage devra être portée à 10 % ;
- Développer les transports collectifs. Il est réaliste pour le territoire wallon de prendre pour objectif de passer de 10 % de part modale des transports publics actuellement entre 13 et 15 % ;
- Atteindre 20 % de part modale de la marche à pied en agglomération ;
- Atteindre 10 % de part modale du vélo en agglomération et 5 % hors agglomération.

Objectif III.4. Développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services

La croissance annuelle de fréquentation mesurée ces 10 dernières années sur le rail et dans les réseaux TEC urbains est de 5 à 7 % / an. Ainsi il est réaliste pour le territoire wallon de prendre pour objectif de passer des 10 % de part modale des transports publics actuellement à 13 à 15 %. La part modale du rail dans les déplacements en Suisse en 2011 a dépassé 25 % dans l'ensemble des motifs de déplacements et frôle les 35 % pour les déplacements de navetteurs (domicile-travail). Les cibles retenues dans plusieurs territoires voisins en ce qui concerne la part des transports en commun : 25 % sur l'ensemble du Grand-Duché, 50 % chez les navetteurs entrant en Région de Bruxelles-Capitale, 25 % dans le trafic d'échange entre la Communauté urbaine de Lille-Métropole et ses entités voisines (diagnostic CPDT, p. 242). L'objectif d'atteindre 15 % en moyenne tient compte de la diversité du territoire wallon et plus particulièrement des espaces ruraux où augmenter de manière considérable la part des transports en commun n'est pas réaliste. Dans les pôles, la part des transports en commun doit être plus élevée.

Objectif III.5. Favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements

Par comparaison avec des régions similaires en France notamment, les objectifs en matière de part modale de la marche dans les pôles urbains et ruraux, ainsi que dans les territoires centraux en milieu urbain et rural sont :

- d'atteindre 20 % de déplacements pédestres en moyenne ;
- d'atteindre 30 % dans les écoles fondamentales et primaires (soit une augmentation de 50 %), car ce sont majoritairement des déplacements de courte distance et 15 à 20 % dans le secondaire.

Par comparaison avec la Flandre où la part modale moyenne du vélo pour les déplacements domicile-travail est proche de 10 % et la part modale moyenne du vélo pour les déplacements domicile-école dépasse 30 % et tenant compte des spécificités du territoire wallon, l'objectif est que 10 % de nos déplacements sur des distances courtes (de l'ordre de 3 km, soit 15 minutes maximum) ou moyennes (de l'ordre de 6 km, soit 30 minutes maximum) se réalisent à vélo.

Annexe 2 : Méthode d'identification des pôles

Pôles majeurs, capitale régionale, pôles principaux et pôles secondaires

La détermination des pôles se base sur l'indice global synthétique ainsi que sur un indice de viabilité. Le premier fut défini dans le cadre de la hiérarchie urbaine de la CPDT (2011, Diagnostic territorial de la Wallonie, p. 270). Cet indice tient compte initialement des données suivantes :

- l'offre en enseignement secondaire ;
- l'offre en commerce d'achats semi-courants ;
- l'offre hospitalière et les maisons de repos ;
- la présence des services publics fédéraux et régionaux décentralisés ;
- l'offre de la SNCB ;
- l'offre touristique.

L'indice est relativisé sur la population en 2012 de la commune. Il a été adapté de la manière suivante :

- l'importance des communes en tant que pôle d'emploi (tous secteurs d'activité confondus) n'a pas été prise en considération ;
- l'indice lié à l'enseignement secondaire a été corrigé en tenant compte de la population âgée de 12 à 19 ans ;
- un indice lié à l'offre culturelle (activités créatives, artistiques et de spectacle NACE90) ainsi que l'offre sportive et récréative (NACE93) a été calculé sur la base de l'importance du secteur en termes d'emploi relativisé par la population et normalisé sur la moyenne wallonne ;
- l'indice lié à l'offre commerciale a été corrigé sur la base de l'enquête MOVE du SEGEFA de 2011.

Cet indice global synthétique permet de distinguer les communes qui rayonnent largement autour d'elles des communes qui dépendent d'autres pour la plupart des fonctions.

Dans un premier temps, les pôles retenus sont les communes qui disposent d'une offre en services et équipements supérieure à la moyenne wallonne.

Les pôles dont la mixité des services et d'équipements n'est pas assurée ont été exclus.

L'indice de viabilité des équipements et services fait, quant à lui, référence à la population projetée en 2026. En effet, la présence de services et d'équipements nécessite une masse critique de demandes induites par la population future attendue.

Les pôles dont l'indice synthétique d'offre en services et d'équipements est supérieur à 0,75 et dont la population projetée en 2026 permet d'assurer la viabilité des services et d'équipements ont été ajoutés.

Afin d'assurer un maillage suffisant en milieu rural, les petites villes situées à plus de 20 km d'un pôle ont été également ajoutées.

Les pôles retenus sont catégorisés en pôle majeur, capitale régionale, pôle principal et pôle secondaire sur la base de la population actuelle et projetée et de leur rôle attendu à l'échelle régionale et à l'échelle de chaque bassin de vie (voir ci-après).

Deux agglomérations métropolitaines ont été identifiées : d'une part Liège et d'autre part l'agglomération métropolitaine de Mons-La Louvière-Charleroi dans laquelle ces trois villes développent en synergie leur rayonnement.

Pôles métropolitains

La définition des pôles métropolitains tient compte dans un premier temps du contexte territorial européen et des zones urbaines (Urban Morphological Zones). Ces zones sont définies sur la base de zones bâties continues, accueillant une population supérieure à 500 000 habitants. Ces zones sont calculées à partir de CORINE Land Cover v16 de 2006 (sources : European Environment Agency - 2012). La population au sein de ces agglomérations morphologiques a été estimée sur la base du projet ESSnet «GEOSTAT » (2011) (sources : European Environment Agency-2012).

La détermination des pôles métropolitains tient compte des éléments suivants :

- Population en 2011 par km² (projet ESSnet «GEOSTAT »). Le projet ESSnet «GEOSTAT» représente des résultats du recensement de la population européenne en séries de données carroyées et a pour objectif de représenter diverses caractéristiques de la population européenne grâce à un carroyage de 1 km². Il permet de mieux appréhender la répartition de la population au sein du territoire.
- Carte de densité d'activités métropolitaines au km². Les cartes de densité d'activité au km² permettent de mettre en évidence des tissus économiques donnés sur le territoire. Ces cartes permettent de faire un état des lieux des activités économiques de portée métropolitaine au sein du territoire wallon et donc de localiser des territoires susceptibles de disposer d'aménités vis-à-vis d'activités métropolitaines. Les activités à vocation métropolitaine ont été identifiées sur la base de la littérature (INSEE, ESPON,) en tenant compte de la nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne (NACE v2).
- Panel d'équipements polarisants : aéroports de portée transrégionale, ports maritimes ou fluviaux (hors plaisance), équipements de loisirs et de cultures : opéra, stades sportifs (>25 000 places), universités et hôpitaux universitaires.

Les pôles métropolitains hors territoire belge tiennent également compte de la littérature scientifique :

- Ville européennes : analyse comparative Céline Rozenblat et Patricia Cicille, UMR Espace CNRS Université de Montpellier
- Urban Cities 2012 (audit Urbain)
- Europea Cities as Command and Control Centres, 2006-2011 G. Csomos et B. Derudder.

Annexe 3 : Méthode d'identification des bassins de vie sur base des flux de mobilité

La délimitation des bassins de vie s'appuie dans un premier temps sur la détermination de bassins d'accessibilité. Ces bassins d'accessibilité sont déterminés à partir du maillage de pôles retenus. Ils permettent de mettre en évidence des aires dans lesquelles les temps de déplacements seraient minimalisés pour se rendre aux pôles en tenant compte de l'accessibilité routière actuelle (le trafic n'est pas pris en considération dans l'analyse). Par conséquent, les bassins d'accessibilité se présentent comme une résultante territoriale pouvant être mise en place afin de s'inscrire dans une vision permettant de limiter les déplacements au sein du territoire. Chaque pôle permet de définir un bassin d'accessibilité.

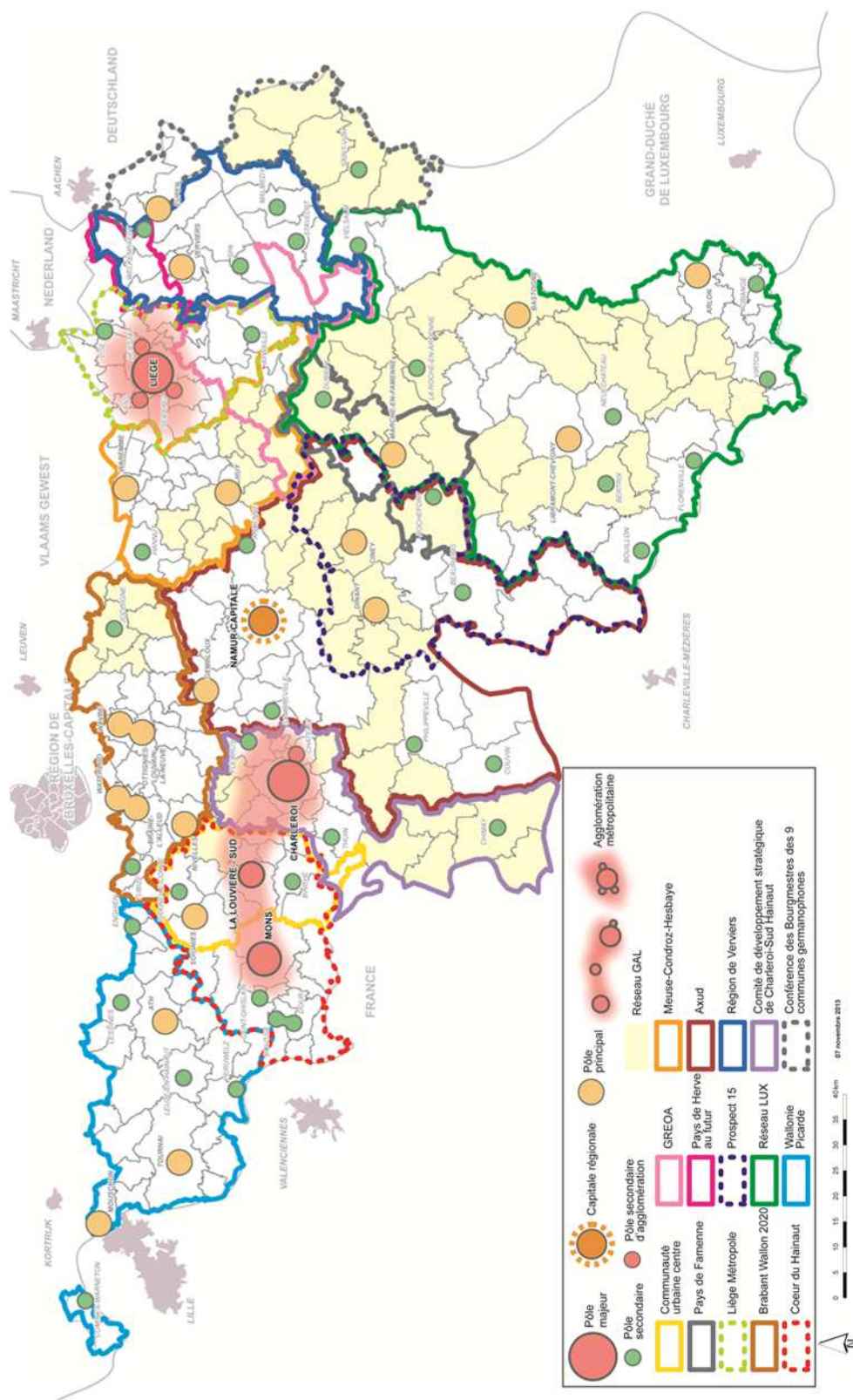
Dans un deuxième temps, les différents bassins d'accessibilité ont été regroupés pour délimiter les bassins de vie. Ce regroupement tient compte des éléments suivants :

- Zones d'influence des centres scolaires de niveau secondaire : 59 bassins scolaires avaient été identifiés par la CPDT (1997). Les bassins scolaires restent relativement confinés, assurant des déplacements rarement supérieurs à 20 kilomètres.
- Diagnostic des déplacements inhérents au motif scolaire (analyse des flux). Afin de s'émanciper de la continuité spatiale et de mettre en évidence les déplacements scolaires dans leur ensemble au sein du territoire, une carte de flux scolaires a été réalisée sur la base de l'enquête socio-économique de 2001 (CREAT-UCL, 2011). Cette carte permet de mettre en évidence les flux scolaires entre les communes ainsi que le rayonnement des communes en ce qui concerne ce motif de déplacement.
- Diagnostic des déplacements inhérents aux motifs liés aux achats semi-courants (CPDT-2001). L'enquête MOVE réalisée par le SEGEFA actualisant les zones de chalandise par commune a été prise en considération dans l'analyse.
- Diagnostic des déplacements inhérents aux motifs liés à l'hospitalisation.
- Diagnostic des polarités culturelles régionales et locales. Afin de mettre en évidence l'appropriation culturelle du territoire, une analyse de la carte des polarités culturelles a été réalisée (Atlas des dynamiques territoriales de la Wallonie (CPDT-2001).
- Visions politiques de portée supra-communale à travers l'identification des projets de dynamiques supra-communales (CPDT – 2011). Afin de mettre en évidence les visions territoriales émanant de dynamiques supra-communales, une analyse des projets de dynamiques supra-communales (CPDT, 2011) a été réalisée en mettant en évidence l'adéquation avec les bassins d'accessibilité.

Le recoupement de ces différents éléments a été arbitré pour déterminer la délimitation des bassins de vie (annexe 4). Cette carte a valeur indicative.

Annexe 4 : cartographie des dynamiques territoriales existantes

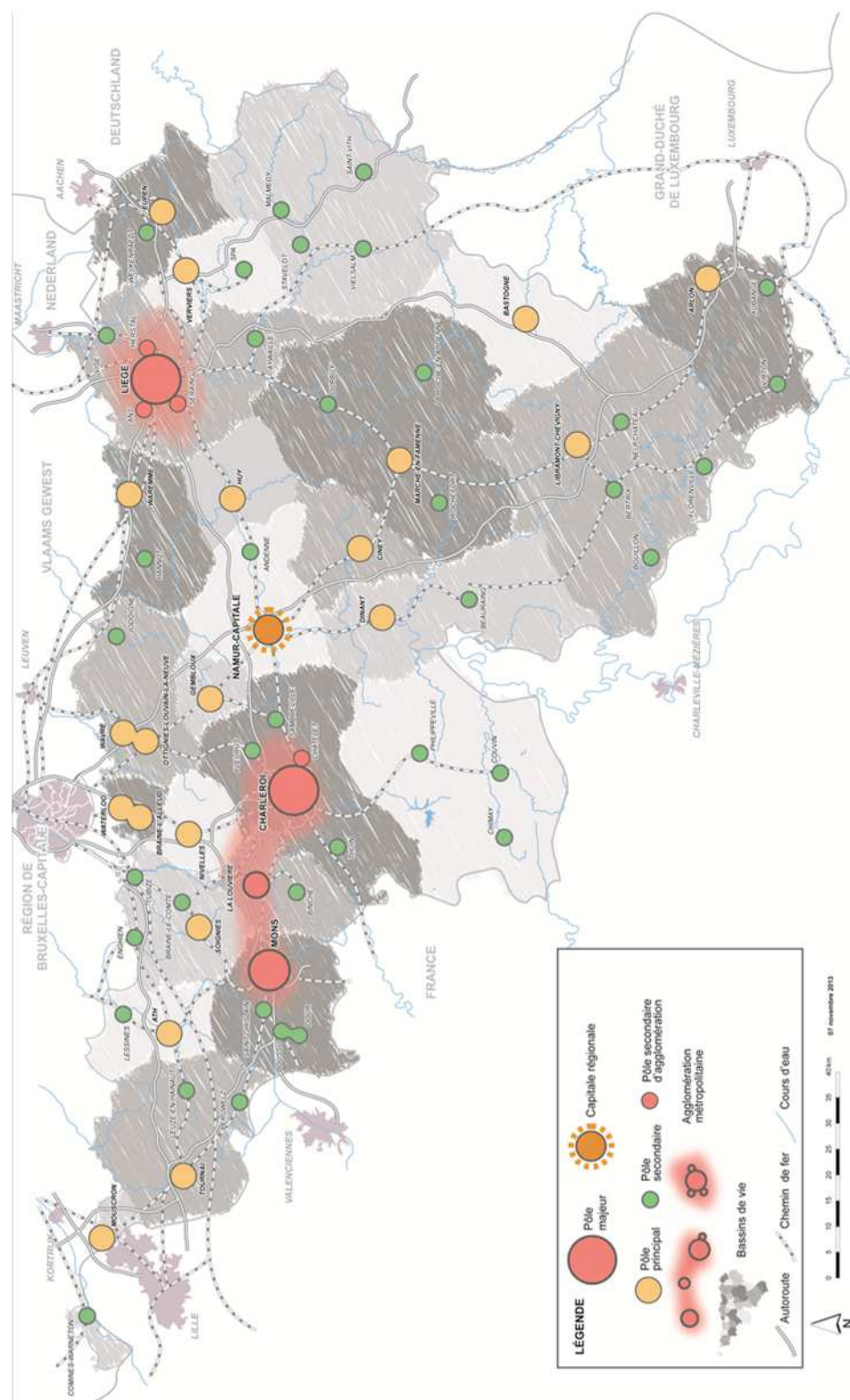
Cette carte a valeur indicative



◆ Dynamiques territoriales

Annexe 5 : cartographie des bassins de vie, sur base des flux de mobilité

Cette carte a valeur indicative



❖ Bassins de vie

Annexe 6 : Méthode d'identification des aires métropolitaines

La délimitation des aires métropolitaines tient compte des éléments suivants :

- Occupation du sol (CORINE LANDCOVER 2006 v16) ;
- Analyse des FUA's (flux domicile-travail, 2001) ;
- En vue de mettre en évidence la potentialité d'assurer les échanges, une analyse d'accessibilité aux aéroports a été réalisée. La carte met en évidence des aires d'isoaccessibilité de 30 minutes assurant un potentiel d'échange international à travers l'accès au transport aérien au sein du territoire.
- En vue de mettre en évidence la potentialité d'assurer les échanges, une analyse d'accessibilité aux gares TGV a été réalisée. La carte met en évidence des aires d'isoaccessibilité de 30 minutes assurant un potentiel d'échange international à travers l'accès aux gares LGV au sein du territoire.
- En vue de mettre en évidence la potentialité d'accéder aux aménités métropolitaines, une analyse d'accessibilité aux centres des pôles métropolitains a été réalisée. La carte met en évidence des aires d'isoaccessibilité de 30 minutes assurant un potentiel d'échange vers les centres des pôles métropolitains au sein du territoire.
- De manière plus spécifique et en vue de mettre en évidence la potentialité d'accéder aux aménités liées à la recherche et aux développements scientifiques, une analyse d'accessibilité aux cités universitaires a été réalisée. La carte met en évidence des aires d'isoaccessibilité de 30 minutes assurant un potentiel d'échange vers les cités universitaires au sein du territoire.

L'ensemble des éléments permet de définir les aires potentielles d'influence des différents pôles métropolitains.

Afin de tenir compte du rayonnement important de Bruxelles, l'aire centrale a été élargie à l'Est et à l'Ouest.

Localisation des photos des mesures



Editeur responsable : Ghislain GERON, Directeur général DGO4

n° Vert du Service Public de Wallonie : 0800 11 901

Portail de la Wallonie : www.wallonie.be

Dépot légal : D/2013/11802/113

