



Mundo-Namur
Rue Nanon 98 / 5000 Namur
t. 081 390 750 / f. 081 390 751
www.iew.be

Projet de Schéma de développement de l'espace régional (SDER)

Avis de la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Janvier 2014



Table des matières

0. Introduction générale	3
1. Examen du projet de SDER, en fonction des enjeux identifiés par la Fédération en matière d'aménagement du territoire	5
1.1. Un droit de l'aménagement du territoire cohérent, stable, garant d'un équilibre territorial entre les différentes fonctions.....	5
1.2. La fin de l'éparpillement de l'urbanisation et du mitage des terres non urbanisées	6
1.3. La réduction de la dépendance à la voiture et le soutien à la mobilité de proximité.....	7
1.4. La reconnaissance de la place de la nature sur le territoire, par l'augmentation des surfaces protégées, par la préservation de l'existant et par le respect de la nature ordinaire.....	9
1.5. Un développement commercial qui respecte l'équité sociale et l'environnement, participe au bon aménagement des lieux, exemplaire en termes de mobilité collective et active	11
1.6. La mise en valeur de l'architecture modeste, urbaine et rurale, à l'encontre de la banalisation du paysage.....	12
1.7. Conclusion sur l'adéquation aux enjeux identifiés par la Fédération Inter-Environnement Wallonie	13
2. Commentaires et propositions d'amendements au projet de SDER, partie par partie	15
2.1. Projet de territoire	15
2.2. Objectifs.....	15
2.3. Structure territoriale	21
2.4. Mesures.....	26
2.5. Annexes.....	29
2.6. Indicateurs de suivi	30
2.7. Evaluation environnementale.....	30



0. Introduction générale

La Fédération Inter-Environnement Wallonie compte parmi les observateurs attentifs du territoire wallon depuis quarante ans. De nombreuses problématiques mises en avant par les associations de la Fédération voici plusieurs décennies n'ont pas faibli. Le « Tableau de Bord de l'Environnement Wallon » en est le témoin, année après année. Dans sa dernière édition, intitulée « Les indicateurs clés de l'environnement wallon 2012 », le chapitre « Occupation du territoire » montre que l'artificialisation et la fragmentation du territoire mettent notre environnement dans une situation défavorable ; quant à l'indicateur général de l'évolution de l'occupation du territoire, il est en détérioration marquée. Eu égard aux tendances d'occupation du sol et à leur impact sur l'environnement, la vigilance de la Fédération Inter-Environnement Wallonie s'avère plus que jamais d'actualité.

Au-delà du caractère essentiellement privé des interventions qui transforment un territoire à travers l'urbanisation liée aux modes de consommation individuels en matière de résidence, de déplacements, d'achats, de loisirs et de culture, il existe en Wallonie un cadre qui est, lui, organisé par les pouvoirs publics. Le rôle de l'aménagement du territoire n'a rien d'anodin, en ce qu'il édicte des principes qui doivent répondre aux besoins de toute la société. Les précautions prises pour élaborer les règles en la matière dépendent de deux contraintes majeures : « une fois construit, difficile de défaire » et « il faut une vue d'ensemble pour envisager ce qu'on veut et comment on le veut, pour tout lieu de Wallonie ».

La réglementation wallonne en matière d'aménagement du territoire est communément présentée comme un millefeuille de schémas, plans, règlements, et autres prescriptions. L'édifice relève en effet d'une ingénierie particulièrement sophistiquée. Quoi qu'il en soit, à tout millefeuille, une couche sur le dessus. Dans le cas présent, la couche suprême est le SDER, sous laquelle toutes les autres trouvent à s'emboîter. Depuis 1999 et la publication de sa première version, le Schéma de Développement de l'Espace Régional occupe la place de document faîtière pour l'aménagement du territoire de la Wallonie, en ce sens qu'il est le seul à envisager la région dans sa globalité. Ce faisant, il se propose d'être un vrai projet de territoire.

Ce document supérieur est indicatif au sens juridique du terme. Il insuffle un esprit dans la lettre du Code de l'Aménagement du territoire mais ne constitue pas un document contraignant – son texte et ses cartes ne doivent pas être lus à la virgule ou au millimètre près. Cependant, ce caractère indicatif oblige tous les auteurs de plans et les porteurs de projet à en respecter la philosophie générale. Une obligation dont la portée peut être très forte. C'est sur l'actualisation de ce projet de territoire que les citoyens wallons sont invités à remettre avis dans le cadre d'une enquête publique organisée du 29 novembre 2013 au 13 janvier 2014.

La Fédération aurait souhaité que cette enquête publique soit organisée durant une période plus propice. Cela lui aurait permis de se pencher de façon plus approfondie sur l'un des groupes d'objectifs proposés par le SDER, à savoir le pilier II, « Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire ». Ayant développé par ailleurs une analyse et des propositions concrètes sur la politique industrielle de la Wallonie, la Fédération renvoie le lecteur, pour ces questions en particulier, à son Memorandum rédigé à l'occasion des élections de mai 2014. Ce nonobstant, l'économie fait l'objet dans le présent avis de remarques transversales, en relation étroite avec les différents domaines touchés par le projet de SDER.



La Fédération Inter-Environnement Wallonie a déterminé avec ses associations membres six enjeux environnementaux incontournables en matière d'aménagement du territoire. **Ils constituent la grille de lecture à travers laquelle le projet de SDER a été lu pour formuler des recommandations générales.** C'est le premier volet du présent avis. Les propositions d'amendements chapitre par chapitre font l'objet du second volet de notre avis.



1. Examen du projet de SDER, en fonction des enjeux identifiés par la Fédération en matière d'aménagement du territoire

1.1. Un droit de l'aménagement du territoire cohérent, stable, garant d'un équilibre territorial entre les différentes fonctions

Contexte

De nombreux dommages infligés à l'environnement ces dernières années peuvent tout ou partie être imputés au droit de l'aménagement du territoire. Des zones d'opacité du texte, des intentions mal comprises par les utilisateurs, des prescrits interprétés parfois trop soupagement ont empêché le SDER de 1999 d'être une des clés majeures pour assurer au territoire une meilleure tenue environnementale. La répartition mieux raisonnée entre les différentes fonctions qui se partagent l'espace de notre région dépend assurément d'une réflexion prospective globale, c'est-à-dire du SDER.

Que propose le projet de SDER à cet égard ?

Le projet de SDER est constitué d'un ensemble de documents aisément identifiables : diagnostic, scénarios prospectifs, projet de SDER, résumé non technique, évaluation environnementale. Les trois premiers documents sont abondamment illustrés, contrairement au résumé non technique qui par sa sobriété vise à laisser la préséance au document complet. Le SDER de 1999 complet était en effet moins souvent consulté que sa « Synthèse », un écueil que le Gouvernement wallon a cherché à éviter cette fois. La structure interne très claire des documents du projet de SDER entend par ailleurs compenser leur aspect technique, de façon à les rendre accessibles à tous les futurs utilisateurs.

Sur le plan de l'équilibre des fonctions occupant le territoire, le défi énergétique et climatique, annoncé dans le « Projet de territoire », est exprimé au fil des pages essentiellement au travers des constats de difficultés (faiblesses du réseau d'énergie renouvelable, déplorant fonctionnement par intermittence, coût, faible rendement, problèmes de stockage pour coïncider à la demande, compétition avec l'alimentation, compétition avec la beauté des paysages), sans proposer de vision prospective pour l'indispensable recours aux ressources d'énergie renouvelables dans le futur.

L'analyse de la Fédération

La Fédération Inter-Environnement Wallonie apprécie grandement que les documents du projet de SDER soient lisibles et maniables, elle y voit l'augure d'une plus intense appropriation de l'outil par l'ensemble de la population, et a fortiori par les différentes autorités publiques.

A l'examen de l'ensemble des documents, la Fédération Inter-Environnement Wallonie réitère sa confiance exprimée en 1999 dans la capacité du SDER à animer le Code, les textes indicatifs, et les règlements qui lui sont associés. Elle y voit exposées des ambitions qui nourriront de manière constructive les autres documents clés que la Wallonie se propose de créer ou d'actualiser : Plan Marshall, Plan Régional de Mobilité Durable, Horizon 2022, Stratégie Wallonne de Développement Durable, ainsi que les politiques en matière de logement, de localisation des entreprises et de localisation des services aux personnes, entre autres.

Elle salue le fait que le projet de SDER présente des objectifs chiffrés. Ils permettront sûrement une opérationnalité plus forte, par rapport au SDER de 1999.



Dans le domaine du climat et de l'énergie, eu égard aux six défis déterminants identifiés par le Gouvernement wallon, il serait heureux que la planologie indicative pratiquée par le SDER facilite le développement des énergies renouvelables, notamment l'installation de dispositifs de production décentralisée d'énergie renouvelable.

Pour que les innovations du projet de SDER - territoires centraux, bassins de vie, supracommunalité - se matérialisent, elles doivent trouver écho dans le Code de l'aménagement du territoire. Le vocabulaire est aujourd'hui différent, c'est pourquoi la Fédération Inter-Environnement Wallonie s'interroge sur l'articulation entre le projet de SDER et le Code de l'Aménagement du territoire, CWATUPe ou CoDT. Elle invite le gouvernement wallon à rechercher, au-delà de la cohérence interne au projet de SDER, sa cohérence avec les autres prescrits, existants ou en cours de réécriture.

Conclusion pour cet enjeu

L'aspect aisément appropriable du projet de SDER constitue une plus-value dans le droit positif de l'aménagement du territoire wallon. L'outil apparaît comme plus opérationnel que son prédécesseur de 1999, ce qui constitue une bonne nouvelle au niveau environnemental.

L'articulation avec le Code actuel et révisé devrait être soignée davantage, de même que l'intégration de la planification de la production décentralisée d'énergie.

1.2. La fin de l'éparpillement de l'urbanisation et du mitage des terres non urbanisées

Contexte

La dispersion de la résidence et le mitage du territoire qui lui est corollaire se sont poursuivis ces dernières années de manière soutenue, aggravant le phénomène de l'étalement urbain. Cette urbanisation augmente l'imperméabilisation des sols, très néfaste sur le plan environnemental. Des poches de résidence continuent à se créer loin de toutes centralités et de tout lieu de travail ou viennent grossir des quartiers ruraux dépourvus de services, réseaux de transports collectifs, capacités d'épuration des eaux usées et d'évacuation des eaux d'orage. Le rythme de mise en œuvre de terrains vierges a cependant faibli, au profit de nombreuses rénovations et restaurations, ce qui permet d'affirmer que le processus peut être enrayeré.

Que propose le projet de SDER à cet égard ?

Selon le projet de SDER, les territoires centraux doivent devenir les portions de territoire où l'essentiel de l'urbanisation nouvelle viendra trouver place, avec pour corollaire la limitation des développements périurbains.

Le projet de SDER propose une structure territoriale dans laquelle transparait la volonté de lutter contre l'étalement urbain. Il propose aussi de nombreuses mesures visant à relocaliser l'habitat, les services et équipements et, dans une certaine mesure, les entreprises, ainsi qu'à rendre plus attractifs et plus denses les territoires centraux.

L'analyse de la Fédération

Le projet de SDER se montre très ambitieux et innovant, en proposant le concept de « territoire central ». La Fédération Inter-Environnement Wallonie apprécie grandement qu'il endosse la préoccupation de l'étalement urbain, car les coûts pour l'environnement, pour les ménages et pour la collectivité sont de moins en moins supportables. Freiner ce phénomène modèrera également la demande énergétique puisque le phénomène d'urbanisation du sol entraîne avec lui la



multiplication de tous les services et réseaux concomitants. Dans le même temps, les politiques de centralité et d'accessibilité des territoires par les modes de transport alternatifs à la route, proposées dans le projet de SDER, réduisent les besoins de mobilité et participent à une diminution de la dépendance automobile. La Fédération Inter-Environnement Wallonie soutient cette vision territoriale.

La volonté manifeste de recentrer la résidence et la plupart des fonctions en des lieux aisément parcourus à pied et en transports collectifs, répond à l'une des demandes majeures de la Fédération Inter-Environnement Wallonie. Celle-ci se réjouit que le Gouvernement prenne la pleine mesure de l'importance de cet enjeu et se dote d'un outil permettant de lutter efficacement contre l'étalement urbain.

Derrière le recentrage sur des territoires choisis, La Fédération Inter-Environnement Wallonie aperçoit tout l'enjeu de l'espace dédié à la production agricole, clé de voûte d'une confiance renouvelée dans le monde agricole, dans ses capacités à valoriser la qualité de son travail et à diversifier ses activités. La Fédération estime qu'il est très important d'anticiper de possibles évolutions de la production et de la consommation de denrées agricoles : modes d'élevage, circuits courts, agricultures urbaine et périurbaine, vente directe, ont besoin de parcelles variées en taille et en morphologie, rapprochées des lieux de consommation.

Malgré ces avancées majeures soutenant l'objectif de centralité, le projet de SDER rend néanmoins possible une surconsommation de nouveaux espaces. S'aligner sur les offres actuelles en matière d'immobilier résidentiel - une moyenne de dix logements à l'hectare dans une configuration « peu dense » - ne constitue pas une ambition environnementale forte.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie regrette que le projet de SDER ne rencontre pas la volonté de restaurer la biodiversité, en omettant de laisser aux ressources naturelles suffisamment de place pour que les processus dynamiques de régénération permettent une exploitation qui ne mette pas à mal la biodiversité.

Conclusion pour cet enjeu

Le projet de SDER propose des mécanismes innovants pour augmenter l'attractivité immobilière des territoires centraux et donc rencontrer l'enjeu de limiter l'éparpillement de l'urbanisation et stopper le mitage du territoire. Il se montre cependant peu apte à limiter la pression immobilière sur les territoires plus éloignés des centres.

1.3. La réduction de la dépendance à la voiture et le soutien à la mobilité de proximité

Contexte

Les quartiers denses des villes, les centres villageois et les faubourgs urbains ont vu leur aspect général fortement décliner depuis les années 1960-70. Leur habitabilité s'est détériorée, leur qualité de vie – notamment en matière de sécurité – est décriée. L'espace public qui a augmenté en quantité n'est pas pour autant investi de manière conviviale. Ces quartiers denses et mixtes, devenus moins habités et moins variés en termes d'offre de service, ont hérité des nuisances associées aux voitures qui défilent quotidiennement entre lieux d'emploi centraux et quartiers verts peu denses, en périphérie et au-delà. Ce rôle de couloir de transit leur fait perdre encore plus d'attractivité. Si l'on veut limiter les déplacements motorisés pendulaires et l'éparpillement sur le territoire, ces quartiers sont des lieux de choix, mais il faut alors tout mettre en œuvre pour qu'ils



puissent offrir à tous de bonnes conditions à la fois de résidence, de travail, de services et de déplacement actif.

Que propose le projet de SDER à cet égard ?

A l'échelle des territoires centraux, le projet de SDER propose diverses mesures permettant de réduire la dépendance à la voiture, dont les plus fondamentales touchent à la localisation de l'habitat et des activités. Il propose aussi de travailler à l'attractivité résidentielle des centres et ainsi de réduire les besoins de déplacements de la population.

Le projet de SDER formule des objectifs et des mesures touchant directement à la mobilité, à l'échelle locale comme régionale. Il acte par exemple la réduction nécessaire de la mobilité routière. Il contient des innovations majeures en matière de gouvernance, en veillant à développer des échelons supra communaux, pertinents en matière de mobilité.

L'analyse de la Fédération

Le projet de SDER se montre ambitieux et innovant, via un travail sur l'attractivité des quartiers denses et mixtes, ces quartiers aujourd'hui déjà habités mais parfois délaissés. Il apporte des réponses intéressantes pour réduire la dépendance à la voiture, du moins en territoire central. Une attention réelle est portée aux cheminements piétons et cyclables ainsi qu'au développement de transports collectifs à haut niveau de service. L'aménagement du territoire est pensé à l'échelle de la vie quotidienne, ce que soutient la Fédération Inter-Environnement Wallonie.

L'attractivité des territoires centraux passera par une augmentation des modes actifs de déplacement. Il est d'une absolue nécessité d'envisager la mobilité des piétons comme une réalité transversale, afin d'enclencher une résurrection de ces quartiers dits « territoires centraux ». La Fédération Inter-Environnement Wallonie estime que la sécurisation et le confort des itinéraires piétons, leur caractère direct, la multiplicité des possibilités, mesures proposées dans le projet de SDER, parviendront à moyen terme à rendre moins prégnant le recours à la voiture individuelle. L'objectif de fluidité ne pourra être atteint que si la possession d'une voiture devient superflue, allégeant ainsi la circulation sur les voies carrossables.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie souhaite que toute politique d'embellissement, de réfection technique, de la voirie et des espaces publics se conforme aux normes PMR, et s'engage à aller plus loin que le prescrit dans l'optique de rendre à l'espace public son caractère de lieu de déplacement naturel et légitime pour les modes actifs.

La reconnaissance du vélo comme mode de déplacement à part entière en Wallonie fait partie des grandes avancées récentes en matière de mobilité. Le SDER devrait annoncer la pérennisation du « Plan Wallonie Cyclable » et s'y référer de façon plus approfondie.

En matière de transports publics, l'offre ferroviaire envisagée à l'échelle régionale s'oriente vers un redéploiement, ce qui est une bonne chose. Celui-ci est cependant trop timide, en particulier en matière de qualité du service ferroviaire, au-delà des stricts projets d'infrastructure. C'est pourtant une demande récurrente et urgente tant des usagers que des entreprises. Le réseau bus, quant à lui, devrait être, selon le projet de SDER, hiérarchisé et restructuré, en fonction des spécificités des pôles et des territoires desservis. L'articulation entre politique de mobilité et structure territoriale est bien présente, et devrait d'ailleurs percoler davantage dans l'ensemble du document.



Malgré ces avancées perceptibles à l'échelle globale du document, une incohérence interne demeure perceptible au sein du pilier III consacré aux transports. Il oscille entre le développement d'alternatives à l'automobile pour réduire sa domination, et la crainte face à une résistance à ce changement pourtant nécessaire de perspective. Le projet de SDER n'ose pas démonter les mythes de l'accessibilité et de la fluidité routière, ni remettre en cause une politique de stationnement trop laxiste, ce qui empêche la Fédération Inter-Environnement Wallonie de se réjouir pleinement. Elle regrette aussi que le projet de SDER n'effectue aucun renvoi au « Plan Régional de Mobilité Durable » actuellement sur le métier. Etant donné le traitement par le PRMD de nombreuses questions essentielles à la mise en œuvre du SDER, il aurait fallu viser la cohérence entre les deux documents. Ils diffèrent actuellement, notamment concernant de nombreux objectifs chiffrés et l'horizon temporel. Il manque en somme une vision claire et cohérente de ce que le Gouvernement propose comme voies d'action pour permettre, via le territoire, de développer une politique de mobilité, et surtout d'accessibilité, soutenable.

Conclusion pour cet enjeu

Le projet de SDER devrait permettre une réduction des besoins de mobilité et, partant, de la dépendance automobile, en particulier via les objectifs et mesures visant à davantage de centralité. Ce faisant, et en favorisant la mobilité quotidienne active, il participera à une amélioration de l'attractivité des territoires centraux.

Les chapitres relatifs à la mobilité mériteraient cependant davantage de cohérence et d'ambition, afin de développer une vision claire d'une mobilité soutenable.

1.4. La reconnaissance de la place de la nature sur le territoire, par l'augmentation des surfaces protégées, par la préservation de l'existant et par le respect de la nature ordinaire

Contexte

La place de la nature sur le territoire révèle sa bonne santé. Or l'état des ressources naturelles wallonnes alerte année après année l'opinion publique. Si la préservation de la biodiversité réclame l'existence de zones qui lui sont exclusivement dédiées, elle requiert également des liaisons entre les biotopes, des espaces favorisant les dynamiques naturelles. Il faut donc tenir compte aussi de la nature plus ordinaire, chaque activité devant pouvoir se réaliser en bonne intelligence avec elle. La révision du SDER constitue l'occasion de rapprocher les différentes acceptions de la « nature » et d'enclencher pour tous les secteurs une approche planologique davantage respectueuse de l'environnement.

Que propose le projet de SDER à cet égard ?

Le projet de SDER annonce que les différentes ressources doivent être protégées et gérées le plus durablement, en veillant à ce que l'utilisation du territoire soit pensée pour ne pas remettre en cause leur exploitation future – typiquement, le cas d'un quartier résidentiel construit au-dessus d'un gisement carrier, ou de quartiers d'habitat encerclant des aires agricoles au point de les rendre inexploitable. Malgré la pertinence des perspectives envisagées dans cette approche assez utilitariste, aucune cartographie correspondante n'a été introduite dans la « Structure territoriale ». La partie « Diagnostic » du projet de SDER présente pourtant une imposante iconographie, notamment en matière de ressources naturelles.



Le projet de SDER établit une relation entre l'attractivité des territoires centraux et la présence d'espaces verts. Il accorde un chapitre à l'établissement d'une trame verte et bleue, mais sans préciser comment l'épanouissement de la biodiversité et les activités de récréation pourront coexister.

L'analyse de la Fédération

En matière de biodiversité, le projet de SDER opère un recul drastique par rapport à l'engagement du SDER de 1999 de protéger l'ensemble des « Sites de Grand Intérêt Biologique » (SGIB). Les propositions d'objectifs approuvées par le Gouvernement en juin 2012 réitéraient cet engagement à hauteur de 27 000 hectares. Le projet de SDER acte la réalité du réseau Natura 2000 et lui ajoute la trame verte et bleue, mais il ne confirme pas cet engagement. La trame verte et bleue n'est pourtant pas encore définie, ni localisée, et donc encore moins quantifiée ou qualifiée. Sans remettre en cause le principe assez novateur de la trame verte et bleue, il est essentiel de la distinguer de la structure écologique principale (SEP) et des sites de grand intérêt biologiques, à protéger par des mesures de conservation fortes. La Fédération Inter-Environnement Wallonie insiste pour que les autorités régionales visent un pourcentage de surface protégée de 3 % minimum.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie insiste pour que le souci de l'état de santé général du territoire exprimé dans les objectifs se marque de manière graphique et schématique. L'économie des ressources va des masses d'eaux souterraines aux eaux de surface, des gisements pierreux aux gisements venteux, en passant par tous les types de terres agricoles.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie regrette la place mineure occupée par la forêt dans les différents documents du SDER, notamment dans le « Diagnostic », alors que cette ressource complexe et précieuse couvre un tiers de la superficie régionale.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie regrette qu'aucune cartographie des ressources naturelles n'ait été produite dans la partie « Structure territoriale ». Elle fait observer que, notamment à cause de ce hiatus, la structuration du territoire se développe sur une page blanche, une surface uniforme, identiquement humide, boisée ou venteuse en tout point du territoire.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie approuve pleinement le paragraphe « Préservation et mise en valeur des espaces publics et des espaces verts participant à la qualité du cadre de vie des habitants ». Cette nature peut avoir été fortement jardinée et transformée, elle a notamment comme attrait d'être là, de génération en génération, et de servir de lieu autant qu'elle accompagne les gens et leurs projets. Par « préservation », la Fédération Inter-Environnement Wallonie entend le maintien de l'existant et son enrichissement, non la substitution ou la compensation. Cette préservation sera pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie une des clés de la mise en œuvre des territoires centraux.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'inquiète de voir par ailleurs le projet de Code de Développement territorial annoncer des périmètres U pour lesquels il est prévu d'effacer tout zonage au plan de secteur. Elle demande que l'existant, notamment les arbres, les haies, les bosquets, les parcs, soit effectivement préservé et incorporé dans tous les projets. Ils sont le gage d'une meilleure acceptation sociale et d'un maintien authentique de la nature dans les lieux habités.



La trame bleue et la trame verte ne seront de véritables trames que si elles parcourent nos villes et nos villages en utilisant les éléments déjà présents. Le dispositif ne pourra être fonctionnel qu'en relation avec des zones centrales dédiées à la biodiversité où l'équilibre entre récréation et biodiversité devra être plus favorable à cette dernière. A ces deux réseaux, pourrait s'ajouter une troisième trame, celle des pierres et des carrières : de nombreuses espèces animales et végétales sont inféodées aux milieux minéraux ; il existe là une richesse, souvent proche de nos agglomérations, qui croise les deux autres trames en offrant des situations plus ouvertes et plus sèches.

Conclusion pour cet enjeu

La Fédération Inter-Environnement Wallonie estime que la mise en œuvre parcimonieuse mais optimale des ressources doit servir de ligne de conduite au développement du territoire. Elle souhaite que la biodiversité soit davantage présente dans le projet de SDER, en tant que richesse à faire fructifier. Concrètement, elle demande que la protection forte de la structure écologique principale (SEP) et des sites de grand intérêt biologique (SGIB) soit intégrée au projet.

Le concept de trame verte et bleue devrait être précisé, chiffré et cartographié dans la version finale du SDER pour réellement constituer une avancée significative. La Fédération Inter-Environnement Wallonie suggère la mise en évidence d'une troisième trame constituée des milieux minéraux.

Les ressources forestières, couvrant un tiers de la superficie régionale, doivent faire l'objet d'une analyse plus poussée pour trouver une juste place parmi les ressources naturelles visées par le SDER.

La préservation de la nature dans les espaces publics et des espaces verts sera pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie une des clés de la mise en œuvre des territoires centraux.

1.5. Un développement commercial qui respecte l'équité sociale et l'environnement, participe au bon aménagement des lieux, exemplaire en termes de mobilité collective et active

Contexte

La volonté de développeurs d'immobilier commercial d'installer des centres commerciaux en périphérie, en milieu rural ou, plus récemment d'opérer un retour en ville, a donné lieu à des débats tumultueux et à de véritables dilemmes politiques. Contribuer à l'animation des lieux de vie, oui, mais pas en renforçant la banalisation de ceux-ci, ni en générant des flux de voitures très importants. Le développement commercial peut se faire dans des quartiers denses et mixtes s'il joue le jeu de son urbanité. Demain, le secteur immobilier ne proposera peut-être plus de centres commerciaux. La Wallonie doit dès lors s'assurer que les projets implantés aujourd'hui auront une viabilité au-delà de l'usage actuel.

Que propose le projet de SDER à cet égard ?

Le projet de SDER est peu loquace sur la question du développement commercial, laissant au « Schéma Régional de Développement Commercial » le rôle essentiel. Le développement commercial apparaît néanmoins en tant qu' « élément structurant » ; le centre commercial est ainsi considéré comme une des implantations nécessaires au bon équipement d'un bassin de vie.



L'analyse de la Fédération

La Fédération Inter-Environnement Wallonie n'accepte pas l'ambiguïté du projet de SDER au sujet des centres commerciaux. Ces lieux, considérés dans le projet comme un moteur de notre société, devraient être relégués, « en périphérie » en raison d'un manque de place « dans les parties les plus centrales et les plus accessibles des pôles ». Ce positionnement n'est pas acceptable pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie. Il permet tout au plus d'excuser à l'avance des projets inadaptés, tant par leur forme ou leur taille que par leur localisation.

En outre, la Fédération Inter-Environnement Wallonie demande que le projet de SDER prenne une position plus ferme sur le devoir d'intégration des complexes commerciaux. Pour assurer la viabilité du complexe lui-même et maintenir l'habitabilité du lieu qui l'accueille, la Fédération Inter-Environnement Wallonie estime indispensable une adaptation au lieu d'implantation par la requalification de friches, notamment de friches commerciales, par le maintien des arbres, des cours d'eau, des circulations piétonnes et par la création d'un projet original, ambitieux, qui ne se replie pas sur lui-même, ni socialement, ni architecturalement, ni urbanistiquement.

Conclusion pour cet enjeu

Le projet de SDER n'engage pas encore suffisamment la Wallonie sur une voie novatrice en matière de politique commerciale. Il devrait proposer d'emblée la requalification de friches, notamment de friches commerciales, comme mesure prioritaire, et orienter davantage la politique commerciale vers les territoires centraux.

1.6. La mise en valeur de l'architecture modeste, urbaine et rurale, à l'encontre de la banalisation du paysage

Contexte

Le territoire wallon présente des faciès très riches et variés tant sur le plan architectural qu'en termes de morphologie urbanistique. Les développements linéaires perdus dans la campagne, les entrées d'agglomérations défigurées, les clones dans le développement commercial ou résidentiel font peser une menace de banalisation et d'uniformisation sur les espaces urbains, comme sur les espaces ruraux. Cette perte de personnalité est paradoxalement souvent prise comme prétexte pour urbaniser des terres vierges, encore « présentables » sur le plan paysager.

Que propose le projet de SDER à cet égard ?

Le SDER de 1999 avait déjà exposé les torts de la banalisation, entre autres pour les entrées de villes et de villages. Malgré des textes clairs, ses avertissements n'ont pas été pris en compte.

Le projet de SDER actuel soutient que les paysages, bâtis ou non bâtis, forment un patrimoine auquel les habitants sont attachés et qu'ils sont un facteur important de la qualité de la vie et de son attractivité.

L'analyse de la Fédération

Les propositions du projet de SDER relatives aux paysages intègrent la dimension transversale de ceux-ci. La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'en réjouit. Elle salue le fait que le projet de SDER fasse le premier pas en jugeant prioritaire de garantir les qualités des paysages remarquables.



La Fédération Inter-Environnement Wallonie demande par contre un éclaircissement du discours relatif à la préservation du cadre de vie. Les démarches d'urbanisation dans les territoires ruraux ont, selon le projet de SDER, le devoir d'accroître la qualité de ce cadre « dans le respect de l'identité des villages et des espaces affectés à l'agriculture, la forêt et la nature ». Pour quelle raison ce respect ne serait-il pas également dû aux territoires centraux, qui sont appelés à recevoir encore plus d'habitants ? L'architecture vernaculaire, les logements de dimensions variées, les grands arbres, les parcs, se rencontrent surtout dans les quartiers urbains et au cœur des villages. Des paysages remarquables existent aujourd'hui, qui demain se trouveront dans les territoires centraux ou à leur lisière. Toutes ces particularités, qui sont des aménités pour les habitants et les visiteurs, constituent la richesse intrinsèque des territoires centraux. Le projet de SDER se doit de renforcer ces particularités.

La conception urbanistique devrait intégrer davantage le défi énergétique et climatique reconnu comme déterminant dans le projet de territoire, de façon à développer l'aptitude des territoires et des bâtiments à affronter les épisodes de perturbation météorologiques et les conséquences du changement climatique : inondations, grands vents, fortes chaleurs, par exemple.

Conclusion pour cet enjeu

La Fédération Inter-Environnement Wallonie appelle à la prise en compte explicite du patrimoine et de tous les éléments qui participent à la qualité du cadre de vie dans les territoires centraux.

1.7. Conclusion sur l'adéquation aux enjeux identifiés par la Fédération Inter-Environnement Wallonie

La Fédération Inter-Environnement Wallonie se réjouit de l'aboutissement du travail de révision du Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), document faîtière d'une véritable vision prospective pour l'aménagement du territoire wallon.

Le projet de SDER se présente comme un document opérationnel et d'ampleur régionale. Il porte un regard sur l'ensemble de la Wallonie tout en étant opérationnel à une échelle locale et aisément appropriable par tous.

Certaines innovations majeures sont apportées par le projet de SDER et devraient permettre des avancées notables, en particulier dans la politique de renforcement des centralités. Il en est ainsi de la structure territoriale proposée, dont le concept de « territoires centraux » dans lesquels devront à l'avenir se concentrer résidence, équipements et services. Les politiques d'accessibilité des territoires centraux par les modes de transport alternatifs à la route et le principe de mobilité maîtrisée proposés dans le projet de SDER devraient également réduire les besoins de mobilité et participer à une diminution de la dépendance automobile. La Fédération Inter-Environnement Wallonie soutient cette vision territoriale.

Pour que ces concepts innovants se matérialisent, ils devront cependant trouver écho dans le code de l'aménagement du territoire. A ce stade de la procédure, l'articulation entre les deux textes doit encore nettement être améliorée. La dynamique territoriale repose quant à elle sur un resserrement des priorités d'action ; la vision centrale du projet de SDER gagnerait à se concrétiser davantage et de manière plus cohérente dans les objectifs et les mesures.

Le retour de l'habitat vers les centres ne sera possible qu'à la faveur d'une plus grande attractivité des territoires centraux en termes de qualité de vie. Deux éléments doivent trouver une réponse plus ferme et plus explicite dans le futur SDER : diminuer la pression automobile et valoriser le



patrimoine architectural et urbanistique varié de la Wallonie. En outre, la préservation de la nature dans les espaces publics et les espaces verts est une des clés de la mise en œuvre des territoires centraux.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie demande instamment que la biodiversité soit davantage présente dans le projet de SDER, en particulier de protéger par des mesures de conservation fortes la structure écologique principale (SEP), et de l'intégrer au SDER. Le concept de trame verte et bleue devra être précisé, chiffré et cartographié dans la version finale du SDER pour réellement constituer une avancée significative. La Fédération Inter-Environnement Wallonie suggère l'existence d'une troisième trame constituée des milieux minéraux. De même, les ressources forestières doivent faire l'objet d'une analyse plus poussée pour trouver une juste place parmi les ressources naturelles visées par le SDER.

En parallèle à la politique de renforcement des centralités, la lutte contre l'étalement urbain devrait passer, selon la Fédération, par une limitation de la pression immobilière sur les territoires plus éloignés des centres. Le projet de SDER devrait être modifié en ce sens, afin d'éviter la surconsommation des nouveaux espaces hors territoires centraux. C'est le cas pour le logement mais aussi pour la politique commerciale, qui mériterait de s'engager sur une voie plus novatrice et mieux intégrée au tissu existant.



2. Commentaires et propositions d'amendements au projet de SDER, partie par partie

2.1. Projet de territoire

Cette introduction était très demandée par les partenaires ; elle donne la pleine mesure du projet. Elle peut toutefois créer une confusion pour le lecteur qui s'y perd, en termes de priorité et de hiérarchie, entre les six défis, les sept priorités et les cinq principes proposés. Ces derniers sont d'ailleurs très intéressants, hormis le principe de compétitivité territoriale qui devrait être reformulé en termes de « complémentarité et de collaboration territoriale ».

2.2. Objectifs

Pilier I. Habitat

- L'objectif I.1 annonce la nécessité de freiner l'étalement de l'urbanisation, objectif crucial, soutenu par la Fédération. Rien de concret n'est cependant prévu pour enrayer l'urbanisation hors des territoires centraux, dans des lieux repris en zone urbanisable au plan de secteur. La Fédération Inter-Environnement Wallonie encourage le Gouvernement wallon à prendre les devants en la matière.
- Quelle réponse l'objectif I.1.e permet-il de faire à un candidat-bâtitseur s'il veut implanter son projet immobilier loin des réseaux et de toute centralité ? Il ne faudrait pas que les Wallons estiment demain, comme la plupart le font aujourd'hui, qu'il ne fait bon vivre qu'à la campagne. La présence intensive de projets immobiliers en milieu rural peu dense a déjà forcé le recul de la fonction agricole au second plan des activités économiques, le secteur résidentiel l'emportant haut-la-main.
- Objectif I.2.c : La Fédération IEW insiste pour que le projet de SDER soit plus nettement tranché en défaveur d'une poursuite de l'urbanisation en milieu rural, là où le mitage et l'urbanisation éparpillée, les distances à parcourir en voiture individuelle, posent les problèmes les plus aigus. Faute de quoi, la demande continuera, au lieu de diminuer.
- La Fédération IEW souhaite que l'objectif I.4.b mette l'accent sur la créativité urbanistique et qu'il soit plus explicite sur les modes d'urbanisation des territoires centraux.
- L'objectif I.4 formule une série de vœux relatifs à l'éco-efficience des bâtiments résidentiels. Or les indicateurs de l'environnement 2012 signalent que le secteur tertiaire est à la traîne derrière l'industrie et le logement. Il s'agit donc plutôt d'un défi à adresser aux services en général, et aux services publics en particulier, lesquels pourraient bénéficier d'un objectif à part entière. Ils sont mal logés, mais toute amélioration peut être envisagée comme une démarche exemplaire ; cela se fait déjà, avec succès en région de Bruxelles-Capitale. Elle-même actrice de changements sur le territoire, l'action publique a un caractère stratégique et peut créer un effet d'entraînement.
- L'objectif I.4.d encourage le renouvellement du parc de logement via des opérations de démolition/reconstruction. La Fédération incite à la plus grande prudence quant à l'aspect « non patrimonial » des bâtiments qui seraient concernés par ces démarches. La notion de patrimoine évolue ; elle inclut aujourd'hui des constructions du XXe siècle et des bâtiments modestes de toutes les époques. Les pouvoirs publics n'ont cependant pas nécessairement été sensibilisés à ces aspects. De bonne foi, la plupart des décideurs et des administrations se réfèrent au classement comme Monument ou Site, éventuellement à l'Inventaire du



Patrimoine. Au-delà, il en va de la culture de chacun et de la capacité à envisager le potentiel de reconversion du bâti. Vu le coût d'une rénovation, cette option est souvent négligée : la rentabilité à court terme prime dans notre région. Il appartient dès lors au projet de SDER de réorienter les candidats bâtisseurs vers des voies moins évidentes en leur montrant les avantages de la rénovation, voire de la restauration. La qualité patrimoniale d'un bâtiment existant est déjà suffisamment vue par certains citoyens wallons comme un obstacle ou comme une exception ; en abondant dans ce sens, le SDER sort de son rôle.

Pilier II. Economie

Comme énoncé dans l'introduction du présent avis, la Fédération Inter-Environnement Wallonie considère l'économie comme une matière éminemment transversale, abordée à travers les enjeux du premier volet. Elle renvoie à son Memorandum pour des réflexions en matière de développement industriel.

Pilier III. Transport

Selon l'analyse de la Fédération Inter-Environnement Wallonie et de nombreux autres organismes, les voies de solution vers une mobilité soutenable sont, par ordre décroissant de potentiel (et donc de priorité) :

- la réduction de la demande - axe « moins » ,
- le transfert vers les modes les moins polluants - axe « autrement » ,
- l'amélioration des performances énergétiques et la diminution des pollutions spécifiques des véhicules - axe « mieux » .

Ainsi, trois des cinq objectifs du pilier III du projet de SDER répondent réellement aux préoccupations de la Fédération Inter-Environnement Wallonie et s'inscrivent dans une stratégie qu'elle estime recommandable : l'objectif III.2 « Moins de trafic routier pour une mobilité plus durable » se rapporte à l'axe « moins » ; les objectifs III.4 « développer des transports collectifs performants pour un meilleur accès aux emplois et aux services » et III.5 « favoriser la pratique de la marche et du vélo par de meilleurs aménagements » s'inscrivent dans l'axe « autrement ». Par contre l'objectif III.1 « renforcer l'accessibilité régionale et internationale de la Wallonie » apparaît comme motivé par la volonté de développer les activités économiques actuelles de la Wallonie, dont les activités logistiques, sans réelle vision stratégique de la viabilité à moyen terme de ces activités et avec un risque d'accroître plutôt que de diminuer les incidences négatives du système de mobilité actuel. Si l'objectif III.3 insiste sur la nécessité de transfert modal de la route vers la voie d'eau et le rail, il promeut aussi le fret aérien (III.3.d).

L'objectif III, initialement intitulé « Développer des transports durables, pour un territoire mieux aménagé, a été reformulé sous le titre « Mieux aménager le territoire pour permettre le développement des transports durables ». La Fédération Inter-Environnement Wallonie salue ce changement de perspective qui, loin d'être anodin, insiste sur la nécessité de diminuer la « dépendance automobile » due à un aménagement du territoire trop longtemps pensé exclusivement pour soutenir le développement de la mobilité privée automobile.

Toutefois, la traduction effective de ce changement de perspective est encore trop faible, voire inexistante dans le chapitre concerné. Les objectifs sont *grosso modo* pensés mode par mode, et prennent le point de vue de la mobilité comme préalable, au lieu de celui, territorial, de



l'accessibilité. Selon la Fédération, le SDER devrait insister, dans le pilier III également, sur la localisation des activités (résidentielles, économiques, commerciales, récréatives, ...) afin de permettre le fonctionnement d'un système de transport soutenable et d'induire une diminution de la demande de mobilité. En l'état actuel, le chapitre en question se focalise sur les aspects mobilité, moins sur l'accessibilité.

- Objectif III.1 : Le réseau wallon est déjà très dense. Son entretien impose de sérieux investissements financiers. L'agrandir ne résoudrait que des problèmes de congestion ponctuels et accroîtrait les dépenses dans le maintien de sa qualité. Cet objectif devrait être reformulé à la lumière d'un examen de son bien-fondé. Le renforcement d'une accessibilité déjà très bonne du fait des réseaux de transport existants (route, voie fluviale, réseau ferré) doit-il réellement constituer un objectif du SDER, sachant que ce renforcement conduira mécaniquement à une augmentation du trafic et donc des incidences négatives que l'on veut par ailleurs combattre? La Fédération considère qu'une attention excessive est accordée aux infrastructures à vocation internationale et aux flux de trafic internationaux. Il conviendrait de recentrer les objectifs sur les déplacements et transports quotidiens de la majorité des citoyens et entreprises wallons, à savoir ceux qui sont réalisés sur le territoire régional.
- L'objectif III.1.b pourrait utilement être complété par une réflexion relative au « déclassement » ou à « l'affectation prioritaire à certains types de trafic » d'éléments du réseau routier. La dimension relative à l'entretien du réseau routier devrait apparaître comme prioritaire, avant toute extension de capacité ou réalisation de nouvelles infrastructures. Les dommages subis par une route « classique » (revêtement hydrocarboné) sont, en première approximation, proportionnels à la quatrième puissance de la charge par essieu. Ce fait devrait être pris en compte dans le contexte budgétaire serré où se trouve la Wallonie, qui n'est pas en état d'entretenir correctement son réseau (0,7% de la valeur patrimoniale sont investis annuellement en frais d'entretien quand il en faudrait deux à trois fois plus). Affecter certains tronçons à la circulation exclusive des deux-roues ou des véhicules de moins de 3,5 tonnes permettrait de maîtriser l'évolution de la dégradation de ces tronçons.
- L'objectif III.1.c devrait soit être supprimé soit être fondamentalement reformulé. En matière de liaisons internationales, ce sont les liaisons transfrontalières « classiques », par fusion de trains nationaux qu'il convient de réinvestir en priorité. A l'échelle belge, en 2010, le nombre de voyageurs transportés par voie ferrée en international s'élevait à 4% du nombre de voyageurs transportés en trafic national. Le contenu du sous-chapitre fait d'ailleurs mention de « bonnes connexions ferroviaires (...) à grande vitesse ou non ». A cet égard, la Fédération s'étonne de l'oubli de la mention de l'axe Bruxelles-Luxembourg, pourtant souligné comme axe prioritaire par le Gouvernement wallon dans son avis sur le Plan pluriannuel d'investissement du Groupe SNCB de novembre 2013.
- La Fédération Inter-Environnement Wallonie fait remarquer, concernant l'objectif III.1.d, que la recommandation d'améliorer la desserte de l'aéroport de Gosselies est superflue. Cet aéroport est déjà desservi par un réseau de bus efficace et rapide, vers Charleroi, vers Bruxelles et vers de nombreuses grandes villes (Lille, Namur, Luxembourg, Louvain, Anvers, entre autres).
- L'objectif III.1.d devrait être supprimé. Avec deux aéroports pour un territoire de 16.844 km² et la proximité de l'aéroport national de Zaventem, l'accessibilité aéroportuaire de la Wallonie est largement suffisante. Cet objectif est d'ailleurs incompatible avec l'objectif faitier de permettre



le développement de transports durables puisque le transport aérien est le mode le plus impactant sur le climat par unité transportée ; le développer est clairement incompatible avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre que le Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) recommande aux pays développés (-80% à -90% à l'horizon 2050). Par ailleurs, l'évolution haussière du prix des carburants risque d'impacter fortement, à moyen terme, la santé de ce secteur d'activités. Le second paragraphe de l'objectif semble ne constituer qu'un plaidoyer pour le projet de gare ferroviaire à Gosselies, en déconnection complète par rapport aux besoins quotidiens de mobilité des Wallons. A l'instar d'une réduction des flux autoroutiers, la Wallonie devrait donc s'engager vers une stabilisation puis une réduction de ses flux aériens.

- L'objectif III.1.e gagnerait à être développé, en particulier dans son volet sur la mise au gabarit et l'entretien du réseau fluvial. Un renvoi au chapitre III.3 pourrait être utile.
- L'objectif III.2 est crucial et prioritaire. Il permet tout à la fois de diminuer les incidences économiques, sociales et environnementales négatives du système de transport actuellement orienté principalement vers l'automobile, tout en participant à une amélioration de la qualité de vie, de la santé et de l'attractivité des territoires. Cet objectif devrait donc être déplacé en première position (III.1).
- Dans l'objectif III.2.a, la Fédération Inter-Environnement Wallonie soutient la limitation de la demande en déplacement et en stationnement et demande que la définition d'une « offre de stationnement adéquate » se fasse en cohérence avec l'objectif de réduction du trafic routier. Des mesures qui toucheraient d'autres politiques, comme la mutualisation des espaces de travail ou le développement de centres de télétravail, à proximité des espaces bien desservis en transports alternatifs à la voiture, mériteraient d'y figurer.
- Il manque une référence claire à la localisation des activités qui doit se faire, à chaque fois que cela est possible, dans des zones proches des réseaux de transports alternatifs à la voie routière (gares et voies de chemin de fer, voies d'eau, etc.). La localisation périphérique ne peut être envisagée qu'après analyse du potentiel de report modal des activités concernées, voire être interdite en vertu de la nécessité de mettre un terme à la désurbanisation. Cet objectif, qui pourrait s'intituler, « veiller à localiser la bonne activité au bon endroit » devrait idéalement figurer en première position au sein de l'objectif III.2 car il énonce en effet ce qui devrait être la règle absolue en matière de prise en compte de la mobilité dans les pratiques d'aménagement du territoire : la mise en adéquation de l'accessibilité des territoires et de la mobilité associée aux activités à implanter.
- Pour répondre à l'objectif III.2, il est indispensable de mettre un terme au développement de nouvelles infrastructures routières, hors aménagements de sécurisation et travaux indispensables d'entretien. La diminution de l'offre de stationnement en agglomération s'inscrit dans la même logique.
- L'objectif III.2.b (« Augmenter la part du covoiturage »), mériterait d'être concrétisé davantage. A ce stade, il s'agit plutôt d'une formulation de principe. Des propositions relatives au développement de stations de covoiturage ou à la réservation de bandes autoroutières réservées aux véhicules occupés par minimum 3 personnes, par exemple, pourraient y figurer.



- L'objectif III.2.c (« Développer la logistique urbaine pour desservir en marchandises les pôles urbains ») conviendrait d'être quelque peu étoffé. On pourrait par exemple envisager, pour les agglomérations d'une certaine taille, d'affecter certaines ZACC à la création de centres de distribution.
- Objectif III.3 : En matière de mobilité, c'est trop souvent une logique «infrastructuriste » qui prédomine, a fortiori en termes de nouveaux investissements (nouvelles liaisons, « chaînons manquants », etc.). Il s'agirait plutôt, d'une part, d'entretenir efficacement ces infrastructures, et d'autre part, d'inventorier, valoriser (mise au gabarit des voies d'eau, par exemple) et mutualiser l'existant (raccordements industriels, routes, plateformes multimodales, ...). L'urgence est de conserver les outils déjà créés, dont la capacité de triage sur le sol wallon et d'exploiter leur potentiel avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures.
- Dans l'objectif III.3.a, il s'agirait de préciser que la voie d'eau est peu polluante du point de vue climatique. En effet, les normes EURO sont encore insuffisamment strictes pour les moteurs de bateau. En outre, le développement d'entrées avancées des ports maritimes vers les ports autonomes (« extended gateways ») permettrait de réduire les derniers kilomètres nécessaires à la distribution finale, qui sont d'ailleurs les plus coûteux.
- L'objectif III.3.b (« Favoriser le report modal : garantir l'offre ferroviaire pour le fret marchandises ») est crucial. C'est pourquoi il est indispensable de maintenir les outils permettant le traitement des wagons isolés (trafic diffus) et, plus largement, des dispositifs systématiques permettant le cadencement en réseau, qui amélioreront sensiblement la multimodalité et l'intermodalité.
- A l'instar de la remarque indiquée au point III.2, il manque ici aussi une référence essentielle à la localisation des activités, a fortiori quand elles sont génératrices de flux importants qui pourraient être massifiés pour être transportés par la voie d'eau ou le rail. Réduction des premiers et derniers kilomètres, massification des flux et usage parcimonieux du sol devraient apparaître beaucoup plus clairement comme des objectifs prioritaires en matière de transport de marchandises, au-delà d'un report modal qui ne sera possible pratiquement et viable économique qu'à ces conditions.
- L'objectif III.3.d (« Soutenir le fret aérien ») n'est pas compatible avec l'orientation générale du chapitre visant à développement des transports durables et n'a pas à figurer dans un projet de SDER. Le transfert de flux aériens vers le rail ou la voie d'eau est par contre encouragé, comme dans le cadre du projet EuroCarex.
- De façon plus générale, il serait utile de développer une politique industrielle basée sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence territoriale. Un dialogue interrégional et transfrontalier est indispensable pour stabiliser les localisations, créer des effets d'échelle qui permettent d'atteindre une masse critique pour certains services et mutualiser ainsi les installations, sans gaspiller le territoire, déjà soumis à maintes pressions. Le SDER pourrait proposer une vision dans ce sens.
- L'objectif III.4. doit tenir compte du fait qu'une vitesse commerciale optimale des transports en commun en agglomération passe aussi par une gestion intelligente des feux.
- L'objectif III.4.a fait sens puisqu'il permet, enfin, de hiérarchiser le réseau de bus en Wallonie. L'articulation avec le territoire pourrait d'ailleurs utilement inspirer le reste du chapitre III,



encore trop fortement pensé mode par mode et insuffisamment en lien avec la structure territoriale.

- Les objectifs chiffrés relatifs aux transports domicile-travail et domicile-école gagneraient à être distingués car ils touchent des motifs et des habitudes de déplacement très différents, ainsi que des potentialités de report modal variables.
- Le développement d'un cadencement en réseau, mentionné de façon précise dans le Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie (dit plan « Tritel ») pourrait utilement être repris ici comme un objectif majeur permettant d'améliorer sensiblement la multimodalité et l'intermodalité. Il pourrait figurer dans le point III.3.b relatif à l'amélioration du service.
- La définition de niveaux de service spécifiques selon la structure territoriale définie dans le SDER serait également bienvenue (III.3.b ou III.3.c), affinés ensuite par les centrales de mobilité, en collaboration avec les opérateurs de transport.
- L'objectif III.5.a (« Augmenter la pratique de la marche et sécuriser les cheminements piétons ») est louable mais pourrait être plus ambitieux en matière de part modale, sachant que, selon les données issues de l'enquête régionale sur la mobilité des ménages analysées par l'observatoire wallon de la mobilité (OWM) en 2004, 76% des déplacements de moins de 1 km sont déjà réalisés à pied en Wallonie. De multiples obstacles doivent être abolis pour faire des courtes distances une réalité : le projet de SDER doit à cet égard avoir pour objectif de réduire les ruptures matérielles créées notamment par les routes, ronds-points, vastes îlots monofonctionnels, bermes et ruptures de niveau, et d'améliorer les trajets contrariés par une ambiance insécurisante, un trafic routier brusque, des espaces de non-droit. Le SDER devrait formuler des recommandations à cet égard.
- L'objectif III.5.b (« Poursuivre le développement d'un réseau structurant et maillé d'itinéraires cyclables sécurisés ») gagnerait à faire explicitement référence au plan Vélo Plus, au schéma directeur cyclable pour la Wallonie et au plan Wallonie cyclable.

Pilier IV. Ressources

La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'étonne de ne pas trouver mention des déchets dans le pilier « ressources » du projet de SDER. Il y a un pourtant un sens primordial aujourd'hui à reconsidérer les déchets à l'échelle régionale. Au même titre que l'eau et les carrières, une gestion appropriée des déchets a des implications territoriales fortes. Des infrastructures spécifiques doivent être développées, notamment des unités de recyclage, pour lesquelles une réflexion préalable trouverait sa place logique dans ce chapitre du SDER.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie juge que la question de l'eau est traitée de manière assez incomplète dans le pilier IV. La lutte contre l'imperméabilisation des sols, enjeu essentiel dans la conception d'un aménagement durable du territoire, ne doit pas occulter d'autres aspects décisifs tels que la gestion des eaux usées. Il n'existe à l'heure actuelle aucun document de niveau régional sur la question, les PASH constituant des poches locales de territoire. L'approvisionnement en eau potable bénéficierait d'une référence au « Schéma directeur d'exploitation des ressources en eau », puisque les choix régionaux d'inter connectivité maximale et de transport d'eau via un réseau de grand gabarit ont un impact important sur l'état des masses d'eau.



2.3. Structure territoriale

La structuration du territoire confirme quelques intuitions du SDER de 1999 et propose des innovations majeures, auxquelles adhère largement la Fédération Inter-Environnement Wallonie. Parmi celles-ci, les plus notables sont les notions de « bassins de vie » et de « territoires centraux », qui traduisent la politique de centralité prônée depuis le début de la législature par le Ministre de l'Aménagement du territoire. Les bassins de vie, bien qu'illustrés seulement à titre indicatif dans les annexes du projet de SDER, préfigurent un échelon supra-communal apte à traiter de manière plus pertinente et économique nombre de compétences aujourd'hui régies au niveau communal.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie apprécie le caractère schématique et lisible des cartes. Elle salue la qualité des codes utilisés pour traduire en informations visuelles les concepts de la structure territoriale. Elle ne doute pas que cette lisibilité facilitera la communication entre la Wallonie et ses partenaires extérieurs.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'étonne cependant que la cartographie traduise fort peu les défis et les objectifs énoncés dans le projet de SDER. Elle détaille ci-dessous cette assertion.

La Fédération s'interroge sur la juste articulation de la stratégie territoriale actée dans le projet de SDER avec les stratégies régionales des régions voisines. Le processus de révision du SDER avait mis l'accent sur cet aspect. Le projet de SDER abouti est finalement muet sur ce point.

Polarités

- Pourquoi les territoires centraux ne figurent-ils sous aucune forme cartographique, même indicative ? La logique de préexistence d'un réseau et celle de la présence d'un territoire central minimum par commune semblent pourtant se référer à une représentation schématique. Les définitions de pôles, bourgs, villages centraux, métropolisation, devraient faire partie du corps de texte de l'introduction à la structure territoriale.
- Le critère de présence de transports en commun est insuffisamment précis. La présence d'une ligne de transport public ne permet pas de rendre compte du niveau de service de la dite ligne. Il conviendrait de mettre en place une typologie des niveaux de service avec le Groupe TEC et de définir le niveau de service souhaité pour les « villages centraux », ainsi que pour les autres polarités.
- Deux phrases devraient être enlevées de cette partie : « Cela ne veut pas dire par ailleurs que l'un ou l'autres de ces équipements ne peut pas être renforcé ou implanté en dehors de ce maillage » (p. 52) et « Cela ne veut pas dire par ailleurs que l'extension des parcs d'activité économique ne puisse pas se réaliser en dehors de ces pôles » (p. 53). Ces phrases sont la porte ouverte au non-respect de la politique de centralité, qui doit ressortir de façon transversale dans le projet de SDER.
- L'agglomération de Liège et la poly-ville Charleroi-La Louvière-Mons sont mises sur un pied d'égalité sous le même vocable « pôles métropolitains ». Pourtant, la réalité physique des deux pôles n'est pas semblable. Sur le plan morphologique, Liège centre est clairement dans une continuité avec Herstal, Ans et Seraing. Cela n'est pas le cas pour le pôle hennuyer. On observe par contre une situation similaire sur le plan symbolique et politique, à savoir que les quatre villes liégeoises et les trois villes hennuyères ne se pensent pas et n'ont pas été



organisées comme constitutives d'un même ensemble. Le projet de SDER semble annoncer qu'un énorme travail, non détaillé à ce stade, devrait être réalisé pour les rapprocher, et qu'une organisation devrait être actée.

- Le statut dévolu à Charleroi comme « pôle touristique majeur », est interpellant. Ce choix relève, soit d'une méconnaissance totale de la réalité actuelle, à savoir que Charleroi constitue très rarement le but ou une étape de déplacements touristiques, soit de l'incantation : Charleroi mérite d'être plus visitée. Mais alors, l'ensemble du territoire ne pourrait-il à juste titre se rallier derrière ce souhait ? L'agglomération présente sans nul doute un intérêt urbain et urbanistique exceptionnel, or le projet de SDER ne spécifie pas ce qu'il considère comme majeur sur le plan touristique à Charleroi.
- Le projet de SDER, par ailleurs plutôt discret en matière d'ingérence dans les affaires communales, classe en tant que pôles presque toutes les villes wallonnes. Il propose en outre d'adouber Ans, Aubange, Bertrix, Boussu, Braine-L'Alleud, Dour, Libramont-Chevigny, Sambreville, Tubize, Vielsalm, Waterloo, et Welkenraedt. Faut-il en conclure qu'Antoing, Chièvres, Beaumont, Chiny, Fleurus, Fontaine-L'Evêque, Fosses-La-Ville, Genappe, Herve, Houffalize, Le Roeulx, Limbourg, Saint-Hubert et Walcourt passent du statut de ville à celui de bourg ? Selon le projet de SDER, ce terme se rapporte à « une petite ville qui n'a pas le statut de pôle parce qu'elle ne rayonne pas jusqu'aux communes voisines ». La Fédération estime la nouvelle hiérarchisation réaliste, elle propose simplement que ce « jusqu'aux » soit remplacé par « au-delà des ». Étant donné le rôle fondamental de cette hiérarchie dans la perception qu'auront d'elles-mêmes les communes, la Fédération Inter-Environnement Wallonie réitère sa recommandation pour que le vocabulaire soit expliqué dans le corps de texte dès l'introduction de la « Structure territoriale ».

Aires

- Les aires rurales transfrontalières et les aires métropolitaines sont-elles des bassins de vie ?
- Que signifie le blanc sur la carte des aires ?
- En matière de mobilité quotidienne, les bassins de vie sont clairement une échelle pertinente, comme le propose, encore timidement, le projet de SDER. L'organisation des lignes de bus classiques, scolaires et sociales, et le développement du réseau cyclable doivent (et non pas « peuvent ») être pensés à cette échelle, en complément des lignes de type « proxibus », souvent actives à l'échelle communale. Les centrales de mobilité, à créer, sont l'interlocuteur idéal pour mettre en dialogue les communes sur ce dossier.
- Pourquoi Hasselt est-il exclu de l'aire métropolitaine Liège-Maastricht ?
- Instrument de prospective, le SDER doit affirmer la présence de la nature dans la cartographie de sa structure territoriale. La cartographie gagnerait à incorporer de manière schématique des éléments de structuration liés aux ressources : ressource pierre, ressource eau, masses d'eau souterraines.
- La volonté de mettre en place des stratégies de transport en commun dans chaque aire métropolitaine est une très bonne idée. Mais, concrètement, les limites communales, régionales et les frontières entre états imposent de mettre sur pied une gouvernance spécifique pour gérer ces stratégies. Le SDER devrait être plus explicite à ce sujet.



- La mise en commun de bonnes pratiques entre les quatre aires métropolitaines devrait permettre de relever le défi en matière de reconversion industrielle, à condition que le SDER prévoise avec davantage de précision les circonstances et les conditions de cette mise en commun.

Aire rurales transfrontalières

Il est judicieux d'accorder un intérêt particulier aux aires moins urbanisées, qui pourraient renforcer et optimiser leurs relations avec le voisinage étranger. La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'interroge cependant sur leur choix.

- Puisque le texte en projet annonce la possibilité de compléter cette liste, nous proposons l'aire rurale frontalière de la Lys, qui engloberait Comines-Warneton et déborderait sur la Région Flamande, sur la France et sur la commune de Mouscron ; nous proposons également la coopération Virton-Montmédy au sud de la province du Luxembourg ; nous proposons de renforcer les liens entre Mons-Borinage et Valenciennes-Maubeuge sur le plan du rail, des dynamiques économiques, et de la mutualisation.
- La frontière linguistique belge est trop marquée ; des interactions et synergies existent entre la Wallonie et, notamment, Leuven et Tienen, elles devraient à tout le moins trouver à s'exprimer sur les cartes du projet de SDER.

Axes de développement

- Pourquoi passer sous silence l'axe Liège-Charleroi-Mons-Borinage- Valenciennes-Douai-Lens-Béthune, soit un sillon industriel quasi continu ?
- La logique inhérente au projet de SDER plaide pour un renforcement de la dorsale wallonne en matière de modes alternatifs à la route et d'intermodalité, or cela ne figure pas sur les cartes.
- Comment expliquer l'absence des axes fluviaux et le réseau des canaux ?
- La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'interroge sur la proposition de profiter des grands axes de transport « multimodaux » (p.66) pour soutenir des « axes de développement ». Si le réseau routier est accessible presque en tout point sur ces axes, il n'en est pas de même des réseaux ferré et fluvial, qui nécessitent de points d'entrée sur le réseau (gares, raccordements, plateformes de transbordement, ports, etc.). La dimension linéaire de ces axes de développement ne doit donc pas laisser sous-entendre que celui-ci se fera de façon continue, comme cela a été trop longtemps le cas jusqu'ici, à partir du réseau routier.
- La dynamique Bruxelles-Namur-Luxembourg n'apparaît pas avec plus de prégnance que l'axe Charleroi-Charleville-Mézières, ce qui est pour le moins curieux et peu réaliste.
- L'articulation avec le Grand-Duché est minorée, alors que ce pays voisin figure entièrement sur chaque carte. La Grande Région fait pourtant partie des dynamiques prises en compte dans le diagnostic du SDER. Où sont les liens entre Athus et Belval, Esch-sur-Alzette, et l'influence du Grand-Duché, ressentie au moins jusqu'à Libramont, avec des poussées en Province de Liège ?
- Louvain-la-Neuve-Ottignies-Wavre apparaît en demi-teinte, fondue dans la métropole bruxelloise, alors qu'émerge, avec un rayonnement beaucoup plus fort, La Louvière. Dans une perspective de développement de la Wallonie, un tel rayonnement louviérois est souhaitable.



Mais doit-on alors comprendre que les villes brabançonnaises sont appelées à jouer davantage en sourdine ?

- La dynamique nord-sud n'est pas traduite sur les cartes, malgré les évolutions démographiques et économiques patentes depuis le SDER de 1999.

Réseaux

Réseau routier

- La Fédération Inter-Environnement Wallonie ne peut accepter que soit actée la potentielle faisabilité de chaînons manquants contestés, tels la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays, la connexion N5-R3Charleroi-Philippeville, ou encore la Route Nationale 54. L'urgence est plutôt au maintien en état du réseau existant et au redéploiement indispensable du réseau ferré.
- A ce stade, aucune réflexion n'apparaît sur le « déclassé » ou à « l'affectation prioritaire à certains types de trafic » d'éléments du réseau routier. Toutefois, tant pour des raisons de coûts publics, de disponibilité de terrain que pour répondre aux objectifs de maîtrise des déplacements routiers, cette piste pourrait être un levier d'action tout à fait intéressant.

Réseau ferroviaire pour les marchandises et pour les personnes

- La hiérarchisation du réseau ferroviaire entre les pôles de plus ou moins grande importance est très pertinente. Les ré-ouvertures de lignes proposées sont des avancées positives. Alors, pourquoi ne pas proposer davantage de lignes transfrontalières, notamment Mons-Valenciennes ?
- En remarque générale sur la figuration du réseau ferroviaire, le renforcement de l'attractivité du service exige inévitablement que les fréquences soient doublées et que le cadencement des trains soit mis en réseau. Cette vision doit apparaître dans les cartes figurant le réseau ferré ; le projet de SDER doit prévoir les aménagements spécifiques qui seront nécessaires pour atteindre ces objectifs.
- Malgré un texte qui promet une « amélioration du service », les propositions relatives au rail sous la Dorsale wallonne restent trop faibles. Or le report modal doit s'envisager partout, et non uniquement dans les zones où la fluidité routière pose aujourd'hui problème.
- Concernant le réseau ferroviaire pour les marchandises comme le réseau pour les personnes, le projet de SDER devrait s'articuler davantage avec le « Plan de développement de la desserte ferroviaire » (dit « Plan Tritel »). Le Gouvernement s'est d'ailleurs positionné officiellement sur ces projets dans son avis sur le « Plan pluriannuel d'investissement » du Groupe SNCB (2013-2025). A ce stade, on ne comprend pas pourquoi certains projets issus du Plan Tritel sont repris et d'autres non, sans lien avec la prise d'avis du Gouvernement en novembre 2013. Le projet de SDER devrait préciser les axes qui seront renforcés, pas uniquement ceux à créer, et prioriser les projets ferroviaires avec un horizon temporel spécifique. Il importe que le projet de SDER propose une vision prospective pour la période qui suivra le PPI 2013-2025, d'autant que celui-ci sera de type « rolling plan ».



- Le projet de remise en service de la ligne 48-49 entre Eupen et la frontière allemande, qui figure sur la carte relative au transport de marchandises, est un projet mixte (transport de marchandises et de personnes). Il devrait donc également figurer sur la carte relative au transport ferré de personnes.
- Sur carte, la réouverture de la ligne 97 entre Quiévrain et la frontière française, manque curieusement, de même que le renforcement de l'axe 3, prioritaire, deux projets entérinés par le Gouvernement wallon dans son avis sur le PPI rendu en novembre 2013.
- En cohérence avec les projets de remise en service des lignes 115 et 141, la « Transbrabançonne » mérite d'être ajoutée aux infrastructures potentielles, en particulier dans sa partie est, jusqu'à sa connexion à la ligne IC vers Liège et Bruxelles.
- Les projets de REC et de REL devraient figurer sur la carte.

Réseau de bus

- Comment expliquer que le projet de SDER garde le silence sur des lignes de tram confirmées et dont l'utilité a été reconnue – notamment le futur tram de Liège ? Le réseau de bus devrait être rebaptisé « réseau de transport collectif à haut niveau de service ».
- La hiérarchisation du réseau bus est une avancée positive et indispensable. Il est utile d'améliorer la lisibilité du réseau et de l'articuler avec la structure territoriale proposée par le projet de SDER.
- Les lignes de bus express sont destinées à relier les différents pôles principaux et secondaires, mais le territoire ne semble pas logé partout à la même enseigne. Celles qui circuleront au sein des métropoles manquent entre Charleroi et l'agglomération hennuyère, ainsi qu'entre Luxembourg, Arlon, Esch-sur-Alzette et Athus. La situation au sud de la Dorsale wallonne est aussi fort problématique aujourd'hui et dans le projet de SDER en matière d'offre alternative à la voiture.
- Des « chaînons manquants » pourraient être identifiés par le projet de SDER et réalisés, entre lignes de bus express ou entre lignes de bus express et lignes ferroviaires, comme c'est le cas pour le projet reliant Hannut à Waremme.
- La mention des lignes de bus express des opérateurs de transport De Lijn et STIB serait indispensable pour disposer d'une vue globale de l'offre disponible en territoire wallon et des possibilités de trajets transrégionaux. Cette information cartographique permettrait de mettre en évidence des doublons et des hiatus, et mieux encore, de renforcer la mutualisation des services. Cette dimension devrait d'ailleurs être renforcée dans le texte du projet de SDER.
- Pour les courtes distances, l'organisation de la mobilité est actuellement du ressort des schémas communaux. Il serait souhaitable que se développent davantage des dynamiques supra-communales sur cette question, via l'obligation de rédaction d'un plan intercommunal de mobilité, à l'échelle du bassin de vie, dont le suivi pourrait revenir aux centrales de mobilité.



Réseau de transport d'énergie

- Sur quelle base a été choisi l'étalonnage utilisé pour calibrer le transport des fluides ? Pourquoi, dès lors qu'il s'agit de gaz, ne pas faire figurer toutes les conduites importantes, sachant que l'avenir est à l'accroissement de leur taille, plutôt qu'à de nouveaux tracés ?

Trame bleue / trame verte

- La trame bleue, la trame verte, que sont-elles devenues ? Pourquoi ne figurent-elles pas en tant que réseau ? Cette information est déterminante pour élaborer des stratégies de développement ; si les trames sont absentes de la cartographie prospective, elles courent peu de chance d'être prises au sérieux, quelles que soient les intentions du texte dans d'autres chapitres.

Synthèse

La Fédération Inter-Environnement Wallonie s'interroge sur l'utilité de la carte de synthèse dans la version présentée dans le projet de SDER. Plutôt que de regrouper quelques éléments d'information déjà communiqués sur d'autres cartes en modifiant légèrement leur mode de présentation, cette synthèse pourrait présenter l'ensemble des informations cartographiques de manière plus schématique. A notre sens, vu que le projet de SDER est extrêmement maniable, les usagers profiteront de l'accès rapide à toutes les cartes. Il serait donc jouable d'enrichir le jeu des cartes spécifiques et de compléter la synthèse, tout en reculant le focus pour bien montrer les régions limitrophes, à l'image de ce qui est figuré sur la carte des aires et des axes, page 67.

2.4. Mesures

D comme développement

D4-D6-D7 : La justification attendue de la localisation et de l'ampleur des nouveaux projets de développement économique, de zones d'activités économiques et de carrières, est très légère. Un renforcement des exigences, conformément à celles qui sont établies pour les projets de logement, serait le bienvenu.

D4 : il y aurait du sens à ce que la cartographie des gisements miniers stratégiques soit mise à disposition des habitants des sites visés et des candidats acquéreurs.

M comme mobilité

M1 : Quelle est réellement la demande en parcage ? La Wallonie doit oser une politique moderne, ambitieuse et cohérente en matière de parcage. Adapter l'offre de stationnement aux besoins, c'est à dire à la demande, nuira à tous les efforts consentis pour réduire la pression automobile sur l'ensemble du territoire et améliorer l'attractivité des territoires centraux. Les valeurs guides proposées par le projet de SDER doivent être revues à la baisse. En outre, il manque des propositions concrètes relatives à la reconversion des parkings et à leur réversibilité.

M2 : l'objectif et la mesure sont pertinents et seraient à soutenir par des sous-mesures complémentaires, comme la réservation de bandes autoroutières pour les véhicules d'au moins trois occupants et le développement de stations de covoiturage. Les parkings de covoiturage doivent prioritairement être installés sur les parkings existants. L'échelle du



bassin de vie n'est pas la seule échelle territoriale pertinente pour organiser le covoiturage, en particulier pour les déplacements domicile-travail qui pourraient reposer sur des plateformes régionales de covoiturage.

M3 : Les axes à haut niveau de service devraient inclure les lignes de bus express. La Wallonie pourrait s'inspirer des « contrats d'axe » ou des DIVAT réalisés en France et en Suisse sur la même idée. La densification des axes doit être prioritaire, en termes de politique foncière, sur l'aménagement de parkings relais.

M4 : La Fédération Inter-Environnement Wallonie se réjouit que les quartiers de gare fassent l'objet d'une attention spécifique. Le travail fourni par la CPDT à ce sujet est très utile. La politique foncière devra être particulièrement soignée dans ces quartiers. Le texte de la mesure M4 pourrait d'ailleurs renvoyer vers la mesure U5 relative à cette question. La Wallonie devra peut-être se doter d'outils fonciers spécifiques pour revaloriser ses quartiers de gare, en partenariat avec les communes et les opérateurs de transport. La gestion du stationnement ne doit aucunement empêcher leur revalorisation, leur densification et la mise en place de fonctions connectées au rail ou en lien avec la vie quotidienne. La priorité doit être accordée aux liaisons piétonnes agréables, accessibles aux PMR et évitant les couloirs insécurisants sous voies ferrées ou sous voirie.

M5 : Il faudra ajouter la lisibilité des cheminements dans les critères devant régir les aménagements. En outre, la longueur de l'itinéraire piéton (variable entre 300 et 700m) est jugée trop courte par la Fédération Inter-Environnement Wallonie.

M6 : Il faudra ajouter la lisibilité des cheminements dans les critères devant régir les aménagements. La politique de l'entretien des voies cyclables est cruciale. Elle doit faire l'objet d'une attention particulière, entre autres en matière de gouvernance. A l'échelle du bassin de vie, la mobilité utilitaire doit s'envisager aussi comme prioritaire et non comme secondaire par rapport à la mobilité touristique. Les routes nationales et autres voiries automobiles fréquentées intensivement doivent être aménagées pour les cyclistes car ce sont des itinéraires directs, les futurs maillons essentiels d'un réseau cyclable interurbain. Le réseau ne doit pas seulement être développé pour une vocation touristique, sur des voiries à faible trafic. Il existe à titre d'exemple une voie cyclable rapide vélo reliant Bruxelles à Leuven en Brabant flamand, qui sert aujourd'hui de véritable « RER vélo ». Il conviendrait de supprimer l'expression « quand les conditions le permettent » dans la phrase relative au développement de la mobilité cyclable utilitaire en territoire central. Les emplacements de stationnement pour vélos doivent être prévus dans toute nouvelle construction en territoire central (maisons, immeubles à appartements, bâtiments administratifs, commerciaux, de services). Enfin, les suites données au « Schéma directeur cyclable » devraient être plus finement envisagées sous le titre « Mise en œuvre ».

P comme partenariats

P1 : Avant de chercher comment fournir aux bassins de vie des organes de décision ou d'avis, il conviendrait de doter les quatre aires métropolitaines de structures de gestion, avec pour objectif d'établir des ponts dans les domaines de la mobilité, de l'environnement et de l'aménagement du territoire. L'expérience pourrait ensuite être démultipliée à l'échelle des bassins de vie.



R comme ressources

R3 : Les paysages, abondamment cités dans le projet de SDER, et ce dès le « Projet de territoire » d'introduction, font ici l'objet d'une mesure complète. La Fédération s'en réjouit. Néanmoins, le texte ne prend guère de risques quant à la manière dont les projets immobiliers devront à l'avenir s'inscrire dans le paysage. Ces deux notions, projet et paysage, encore trop communément considérées comme étrangères, forment pourtant ensemble la réalité visible du développement de la Wallonie. La Fédération affirme que le paysage n'est pas un ennemi mais un allié, notamment économique, auquel il faut apprendre à s'adapter. Parmi les paramètres pour juger si un projet sera ou non nuisible, la grande hauteur des bâtiments et des structures est moins perturbatrice pour les paysages que les édifices présentant une emprise toute en longueur et des façades uniformes, lesquels ont en outre le tort de faire obstacle à des mouvements naturels des espèces, notamment au déplacement aisé des modes actifs. Ne serait-il pas plus prospectif d'introduire ici les notions de trame bleue et verte ? Elles sont génératrices d'enrichissement de l'environnement visuel. Elles permettent d'appréhender les trois dimensions et de dépasser la notion trop étreinte de périmètre paysager.

R4 : La pollution lumineuse ne fait pas partie des nuisances usuellement prises en compte dans les études d'incidences sur l'environnement. Elle joue pourtant un rôle perturbateur qui a des effets directs sur les espèces animales nocturnes et affecte l'homme de manière plus indirecte. Entreprendre la mise en place de trames verte et bleue ne peut se concevoir sainement sans envisager la restauration et la protection de l'environnement nocturne. La mesure consistera à lutter contre la fragmentation des biotopes due aux éclairages routiers et à rétablir des "corridors noirs" pour la faune lumifuge et lumiphobe.

U comme urbanisme

Deux remarques générales :

1. La durabilité ne doit pas être recherchée uniquement dans quelques quartiers. Tous les quartiers, quels qu'ils soient, doivent progresser sur ce chemin.
2. Pour assurer la viabilité de tout nouveau projet d'urbanisme et d'architecture et maintenir l'habitabilité du lieu qui l'accueille, la Fédération IEW estime indispensable une adaptation au lieu par le maintien des arbres, des cours d'eau, des circulations piétonnes et par la création d'un projet original, ambitieux, qui ne se replie pas sur lui-même, ni socialement, ni architecturalement, ni urbanistiquement.

U1 : Pourquoi un vocabulaire différent entre SDER et CoDT sur les nouveaux concepts que sont les territoires centraux et les périmètres U ? Les « bassins de vie » annoncés dans le projet de SDER ne font pas partie du vocabulaire du CoDT présenté en deuxième lecture. Rien n'est prévu en termes de gouvernance pour piloter ou incarner ces nouveaux échelons institutionnels.

U2 : La densité et ses déclinaisons abordent dans les « Principes » deux précautions essentielles : préserver les qualités patrimoniales et esthétiques et ne pas nuire au confort des habitants, qui se relie directement à la possibilité de démolir pour reconstruire (objectif I.4.d) ou de mobiliser des terrains libres de constructions (sic) (objectif I.2.e). La Fédération insiste pour que le lien entre ces précautions et les objectifs soit renforcé. Faute



de quoi, la densité du nombre de logements par unité de surface sera sans doute satisfaisante, tandis que la faible densité d'occupation humaine trahira le manque de respect des lieux et des personnes.

U4 : les quotas minimum de nouveaux logements adaptables ou adaptés aux personnes à mobilité réduite doivent constituer une règle générale, tant dans le logement social que dans le logement privé.

U5 : la politique foncière doit, au-delà de la maîtrise des prix du logement, pouvoir allouer les terrains aux différentes fonctions et permettre une plus grande proactivité en matière de recentrage de l'urbanisation. L'objectif titrant la mesure doit donc être élargi à ces dimensions.

U8 : Toute politique d'embellissement, de réfection technique, de la voirie et des espaces publics sera conforme aux normes PMR, et s'engagera à aller plus loin que le prescrit dans l'optique de rendre à l'espace public son caractère de lieu de déplacement naturel et légitime pour les modes actifs.

Mesure supplémentaire : le SDER pourrait envisager le développement de centres de télétravail, situés à proximité des nœuds bien desservis en transports publics et orientés prioritairement vers la mutualisation des bâtiments existants. Ceci pourrait faire l'objet d'une nouvelle mesure ou s'intégrer à une mesure urbanistique existante (par exemple la mesure U6).

2.5. Annexes

Les annexes du projet SDER se composent notamment de deux documents cartographiques (annexe 4 et annexe 5). Tous deux portent l'indication « Cette carte a valeur indicative ». Dans la mesure où l'ensemble du SDER a valeur indicative, cette mention éveille l'étonnement. La Fédération entend bien qu'un consensus n'a pu être atteint sur les matières abordées. Dès lors, elle souhaite obtenir des éclaircissements sur les composantes de ces documents.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie espère que le niveau supra-communal sera effectivement valorisé dans un futur proche. Elle n'y voit pas une menace pour les communes ou pour les provinces, mais s'interroge cependant sur l'appareil administratif à mettre en place pour soutenir ce niveau intermédiaire de gestion du territoire.

- Sur la carte des dynamiques territoriales existantes, comment expliquer l'absence des parcs naturels ?
- La présence des pôles en surimpression sur la carte des bassins de vie nuit à la lisibilité du découpage en bassins. Il y aurait beaucoup à redire sur la pertinence d'associer des éléments au sujet desquels un consensus a été obtenu – les pôles – à une subdivision qui semble polémique - les bassins de vie. La forme donnée à ces bassins et la disparité des tailles ne laissent pas d'interroger, de même que leur détermination sur base des flux de mobilité. Si subjectifs soient-ils, l'appartenance ressentie par les habitants et les faciès paysagers pourraient constituer deux paramètres supplémentaires pour donner aux bassins de vie une dimension plus humaine et un plus grand réalisme prospectif.



2.6. Indicateurs de suivi

La question de l'opérationnalité du SDER est essentielle. Il serait particulièrement regrettable, après tant d'efforts fournis pour sa révision, qu'il ne devienne pas le texte de référence pour l'aménagement du territoire wallon pendant plusieurs années.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie estime que les indicateurs prévus pour assurer le suivi des objectifs du SDER sont judicieux et bien en cheville avec l'édition 2012 des « Indicateurs de l'Environnement Wallon ».

Qui assurera la coordination de l'évaluation ? Quelle promotion en sera faite ? La Fédération Inter-Environnement Wallonie propose qu'un débat annuel ait lieu sur ce sujet au sein du Parlement wallon.

2.7. Evaluation environnementale

Le SDER de 1999 a été adopté deux ans avant la publication de la directive 2001/42 sur l'évaluation des incidences des plans et programmes. La présente évaluation environnementale est donc la première à être réalisée sur un SDER en Wallonie.

La Fédération Inter-Environnement Wallonie estime que cette évaluation environnementale répond aux prescrits de la directive dédiée et du CWATUPe. Sur foi des informations qu'elle produit, il apparaît que l'environnement wallon ne devrait pas voir son état se dégrader par la mise en œuvre du projet de SDER soumis à enquête publique.