Groupe d'Action Locale Pays de Herve asbl
Place de l'Hôtel de Ville 1 – 4650 HERVE
Tél : 087/33 30 37
Email : contact@galpaysdeherve.be
N° d'entreprise : 0653.919.758

Ateliers du territoire

Herve, le 04 décembre 2018

Concerne : Révision du schéma de développement du territoire

Avis du GAL Pays de Herve sur le projet de SDT (enquête publique)

En annexe : le diagnostic du territoire du GAL Pays de Herve (juin 2018)

Les remarques reprises ci-dessous concernent le projet de SDT et sont émises dans le cadre de l'enquête publique qui a lieu du 22 octobre au 05 décembre 2018.

Le présent avis exprime le point de vue du GAL Pays de Herve. Il a été rédigé en tenant compte des réflexions menées lors des Ateliers du territoire du GAL Pays de Herve, regroupant les Echevins de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, les responsables des Services de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, ainsi que les Présidents de CCATM des communes de Aubel, Herve, Limbourg, Olne, Pepinster, Plombières, Thimister-Clermont et Welkenraedt.

L'avis du GAL Pays de Herve est structuré de la manière suivante :

- Remarques générales
- Remarques par « modes d'action » et « objectifs »
- Remarques concernant le lexique
- En annexe : le diagnostic du territoire du GAL Pays de Herve (juin 2018)

Remarques générales

Nous rejoignons totalement les intentions du projet de SDT qui visent à retisser les liens transfrontaliers, lutter contre l'étalement urbain, promouvoir l'attractivité de la Wallonie et lutter contre la banalisation des territoires en valorisant les patrimoines.

Nous regrettons toutefois que, tout au long du document, les mesures portent essentiellement sur les pôles et le développement des métropoles. Les aspects liés à la ruralité sont très peu abordés. Par ailleurs, nous constatons que le développement territorial est davantage orienté vers l'aspect économique. Nous estimons qu'un schéma d'ampleur régionale, traitant de l'aménagement du territoire, se doit d'envisager les différentes thématiques territoriales plus précisément (logement, cadre de vie, agriculture, mobilité, équipements, milieu naturel, patrimoine, énergie, ruralité, ...).

Avec le soutien de la Wallonie
Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales

Par ailleurs, la concrétisation de bon nombre de mesures est reportée à l'échelon communal. A plusieurs reprises, les communes sont invitées à réaliser des schémas communaux ou pluri-communaux afin de répondre aux objectifs régionaux pour 2030 ou 2050. Il est donc nécessaire, pour la Région :

- de mettre en place des mesures incitant les communes à participer aux défis régionaux,
- d'assurer l'accompagnement des communes dans l'élaboration des schémas,
- de vérifier la cohérence entre les différents schémas communaux ou pluri-communaux,
- de soutenir la concrétisation et la mise en œuvre des mesures reprises dans les schémas.

Etant donné les délais nécessaires pour la réalisation des schémas communaux ou pluri-communaux, et leur exécution, nous craignons que certains objectifs prévus à l'horizon 2030 ne soient pas réalistes. Par ailleurs, la question du plan de secteur reste en suspens. Comment les communes pourront-elle gérer cet héritage ? Comment gérer les intérêts particuliers ? Qui procède à l'arbitrage des projets à mettre en œuvre ou non dans l'une ou l'autre commune ?

A notre sens, il manque souvent d'implications concrètes dans le projet de SDT, au-delà des intentions et objectifs tout à fait louables. Nous ne voyons pas comment les principes de mise en œuvre et les mesures pourront répondre aux engagements de la Wallonie définis dans les pages 8 à 10 du projet de SDT. Par ailleurs, la volonté de s'inscrire dans une politique de diminution drastique des émissions de gaz à effet de serre n'apparait pas clairement dans le projet de SDT.

Nous estimons qu'il est nécessaire de prévoir un titre pour chaque figure et carte. L'absence de titre porte à confusion. Certaines cartes semblent présenter des situations existantes, d'autres des situations projetées. La manière dont il faut considérer l'information reprise sur les cartes n'est pas claire.
Il est également nécessaire de réaliser une carte de synthèse du développement envisagé pour le territoire en exprimant la vision 2050 pour la Wallonie.

En outre, certains points mériteraient une clarification. Nous les mentionnons ci-après, dans nos remarques classées par objectifs.

Remarques par « modes d'action » et « objectifs »

SE POSITIONNER ET STRUCTURER

SS.1 - Accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen

Le premier objectif présenté dans le SDT présente ce qui sous-tend l'ensemble du document à savoir le développement d'une stratégie métropolitaine de positionnement par rapport à l'échelle européenne. Nous constatons que l'ensemble du document est axé sur cette stratégie.

- D'une part, il se concentre essentiellement sur les pôles urbains en liens avec les aires métropolitaines,

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

- D'autre part, il aborde essentiellement les aspects économiques de développement du territoire, puisque la métropolisation est considérée comme un « mouvement de globalisation de l'économie » (p. 24).

Nous regrettons le fait que le SDT se concentre quasi exclusivement sur les aspects économiques du développement, les pôles urbains, et leurs liens vis-à-vis de nos voisins. Peu de références aux autres thématiques territoriales (agriculture, équipements, milieu naturel, mobilité, ruralité, ...) et aux enjeux propres au développement « endogène » sont en effet mentionnées. La vision territoriale des autorités régionales semble donc essentiellement être tournée vers l'extérieur. Il nous semble important d'amender le document de manière à également prendre en compte le développement global de la Wallonie et de considérer les ressources locales comme vecteurs du développement régional.

Concernant la cartographie, il sera nécessaire de préciser la notion de RTE-T. Il sera également nécessaire de représenter graphiquement l'aire MAHL de la même manière que les autres aires métropolitaines, ou alors d'expliquer la raison pour laquelle l'aire MAHL apparaît différemment.

SS.2 - Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

Ce chapitre insiste, à juste titre, sur la nécessaire coopération transfrontalière et transrégionale. L'attraction des grandes villes voisines sur le territoire de la Wallonie est mise en avant. Il nous semble cependant important de préciser comment rendre la Wallonie tout aussi attractive, au-delà de la thématique multimodale. En effet, c'est essentiellement le secteur économique, en particulier la logistique, qui est mis en avant. Quelques autres thématiques pour le développement de dynamiques trans- ou inter- frontalières sont citées à titre d'exemples, mais aucune vision des autorités régionales n'est développée sur ces sujets : mobilité, parcs naturels, patrimoine, contrats de rivière, bassins hydrographiques. Il est nécessaire, dans un schéma de développement territorial, d'esquisser une vision globale du développement du territoire, et ne pas se focaliser sur certains aspects uniquement. Outre les sujets cités en exemple, il sera également important de traiter la thématique du foncier agricole, qui a une forte implication sur la mutation des espaces ruraux frontaliers. L'agriculture est une ressource économique locale importante et nécessaire (notamment pour le développement des circuits courts), même si le SDT n'y fait que très peu référence.

La Wallonie semble miser sur le secteur logistique ... N'est-il pas dangereux de se concentrer uniquement sur un secteur sujet à des problématiques de délocalisations, et fortement dépendant des énergies fossiles, énergies desquelles il faudrait s'affranchir ? Ne faut-il pas aborder la question des autres secteurs économiques et les autres thématiques du territoire, même si un point sur la mutualisation des services et un autre sur les échanges entre territoires sont esquissés ?

Concernant les transports en commun entre les territoires, le développement de connexions avec des villes françaises est cité. Pourquoi ne pas également considérer des connexions avec des villes d'Allemagne et des Pays-Bas (Aix-la-Chapelle, Cologne, Maastricht, Heerlen, ...) ?

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

Concernant la carte associée à ce chapitre, nous apprécions la prise en compte de l'aire de l'Euregio Meuse-Rhin et celle du Parc des Trois Pays. Nous saluons le fait que la cartographie exprime la volonté d'amplifier les dynamiques existantes.

SS.3 - S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

Nous partageons la définition de l'enjeu concernant la complémentarité entre territoires et le respect de la spécificité des territoires urbains et ruraux, mais nous regrettons que la suite du chapitre traite quasi-exclusivement de la question des villes constituant des pôles économiques, sans aborder la question des autres espaces du territoire wallon, notamment les espaces ruraux.

Le principe « Consolider les pôles comme points d'appui du développement du territoire » (p. 36) n'est pas toujours clair. Les notions de « pôle » et de « centralité » prêtent à confusion, elles méritent d'être précisées. Par ailleurs, nous avons du mal à saisir si le principe se rapporte uniquement aux villes définies comme pôles économiques dans la cartographie, ou si cela s'applique également à d'autres villes ou villages, ou d'autres « centralités ». Il est nécessaire de clarifier ce principe.

Concernant la définition des pôles, il nous semble important que les informations reprises dans le lexique p. 146 apparaissent dans le chapitre SS.3, étant donné que la logique de développement polarisé est une mesure phare du SDT. La définition des pôles conditionne donc toute l'articulation du territoire wallon.

En ce qui concerne notre territoire, le Pays de Herve est repris dans l'aire de développement métropolitain autour de Liège, Verviers, Eupen, Aachen, Maastricht, Heerlen. Les actions menées actuellement par le GAL Pays de Herve défendent la ruralité et les atouts locaux. Nous vous invitons à prendre connaissance de notre diagnostic du territoire afin de mieux cerner notre réalité.
Deux questions se posent pour nous à la lecture du chapitre SS.3 :
- Y a-t-il une volonté de préserver la ruralité du Pays de Herve ?
- Y a-t-il une volonté de continuer à mettre en avant les atouts locaux du territoire ?

Concernant notre première question : Nous comprenons que les territoires repris dans les « aires de développement métropolitain » doivent orienter leur évolution afin de servir la « métropole ». Cette notion est définie dans le lexique p. 145 comme un espace urbain qui participe aux processus d'échelle mondiale. La position d'un territoire dans une aire de développement métropolitain exclu-t-elle le maintien, voire le développement d'activités rurales ? Nous souhaitons à ce sujet vous rappeler que le Pays de Herve est considéré comme le « poumon vert au cœur de l'Euregio » et que l'agriculture et le tourisme y sont des activités économiques importantes. Nous demandons donc que le Pays de Herve soit identifié en tant que tel dans le SDT. Pourquoi en effet ne pas préciser quels sont les territoires pour lesquels la volonté est de préserver la ruralité ?

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

Nous pensons que la présence de territoires ruraux dans les aires de développement métropolitain n'est pas incompatible, au même titre que des espaces de respiration sont nécessaires dans les tissus urbanisés, mais cela doit être clarifié dans le SDT.

Concernant notre seconde question : La hiérarchie des aires de développement n'est pas claire. Le SDT identifie trois types d'aires de développement et balise les activités qui y sont préconisées. Dans les aires de développement métropolitain, l'accent semble être mis sur le logement, les activités économiques et les universités principalement. Pour les aires de développement mutualisé, les activités touristiques et les activités liées aux ressources locales sont préconisées, en lien avec les pays voisins. Enfin, dans les aires de développement endogène ce sont les initiatives locales exclusivement qui sont visées.
A la lecture du document, les différentes aires de développement semblent être définies de manière exclusive. La mobilisation des initiatives locales, le développement de circuits courts ou la valorisation touristique du territoire local ne devraient-ils pas aussi être envisagés dans les aires de développement métropolitain par exemple ? L'ensemble du territoire de la Wallonie ne devrait-il pas orienter son développement sur les ressources endogènes, surtout dans le contexte actuel de la nécessaire transition vers une gestion parcimonieuse des ressources et une diminution des gaz à effet de serre ? A cela pourraient s'ajouter pour certaines parties du territoire des initiatives mutualisées avec nos voisins, ou des activités métropolitaines ? Nous proposons dès lors d'envisager une hiérarchie pyramidale pour les aires de développement, avec à la base le développement endogène, au milieu le développement mutualisé et au sommet le développement métropolitain.

Concernant l'aire de développement mutualisé, ne faudrait-il pas y inclure les frontières avec nos voisins Flamands ?

SS.4 - Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable

Ce chapitre semble se concentrer uniquement sur le transport des marchandises et n'aborde pas la question du transport des personnes. Nous remarquons que ce dernier est abordé au point DE.4. Peut-être qu'il serait utile de préciser quels sont les acteurs concernés dans les titres des chapitres ?

Nous craignons que les développements du secteur logistique ne génèrent d'importants impacts sur la saturation du réseau routier, malgré l'intention de l'optimaliser. A la lecture des mesures de programmation et de gestion envisagées, on se rend compte que l'optimalisation du réseau routier vise en fait le développement de certaines connexions routières, notamment celle entre l'E40 et la E25 à l'est de Liège. Aucune politique en matière de mobilité n'est esquissée alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur pour l'aménagement du territoire. Cela est regrettable et pose la question de la cohérence du document et du potentiel concret de la mise en œuvre de ses bonnes intentions.

La cartographie associée à ce chapitre représente un état des lieux de la situation existante et de quelques projets ponctuels. Elle ne met pas en avant de réelle vision du territoire.

Avec le soutien de la Wallonie
Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales

Nous approuvons toutefois la volonté des autorités régionales de maintenir le passage de la ligne ferroviaire fret reliant Maastricht et Aachen via la Wallonie grâce au projet de plateforme ferroviaire à Montzen.

S'il est évident que l'ensemble de la province de Liège se trouve dans l'orbite du pôle majeur que constitue la métropole liégeoise, le sort fait par le projet de SDT à l'agglomération verviétoise semble la ravaler au même rang de simple pôle que Malmedy ou St Vith alors que l'agglomération verviétoise exerce toujours sur l'ensemble des communes du Pays de Herve et des communes du sud de l'arrondissement de Verviers un rôle de pôle régional au moins égal à celui qu'exercent sur leur hinterland des villes comme Tournai, Wavre/Ottignies LLN ou Arlon.

SS.5 – Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne

Nous saluons cette mesure, qui affirme l'intérêt des structures supra- et trans- communales telles que les GAL. Nous apprécions en outre l'importance qui est donnée au patrimoine bâti et au patrimoine paysager, fondements de l'identité locale. Le GAL Pays de Herve s'inscrit pleinement dans cette optique. La démarche pilote de réalisation d'un Programme Stratégique Transversal Transcommunal par l'asbl Pays de Herve-Futur et la publication récente du diagnostic territorial pour les 8 communes du GAL, témoignent de la forte implication des acteurs du territoire dans le développement d'une vision commune pour le Pays de Herve. C'est pourquoi, nous le rappelons, nous souhaitons que l'inscription du Pays de Herve dans l'aire de développement métropolitain ne porte pas atteinte à l'identité rurale du Pays de Herve, à son paysage et à son potentiel de valorisation.

ANTICIPER ET MUTER

AM.1 – Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques

Nous saluons l'objectif du SDT de lutter contre l'étalement urbain en créant de nouveaux logements en priorité dans les centres des villes et villages. Nous partageons clairement ce point de vue. Nous souhaitons, via le commentaire de ce chapitre, rappeler la sensibilité du Pays de Herve, vis-à-vis de la règle de comblement du CoDT. En effet, plus qu'ailleurs, le potentiel de comblement y est conséquent en raison de la structure dispersée historique du bâti (anciennes fermes), mais souvent de localisation inadéquate.

A la page 58, le SDT présente des objectifs chiffrés :

- Tendre, à l'horizon 2030, vers une implantation de 50% de nouveaux logements au sein des cœurs des villes et des villages et tendre vers un taux de 75 % à l'horizon 2050.
- Fournir, à l'horizon 2030, 175.000 nouveaux logements dont minimum 50% en reconstruction de terrains artificialisés et 350.000 nouveaux logements sans artificialisation à l'horizon 2050.

Nous constatons par la suite que la mise en œuvre de ces objectifs est reportée à l'échelon communal ou pluri-communal. Mais, concrètement les communes ne disposent pas d'outils permettant de mettre en œuvre des

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

politiques locales dès aujourd'hui afin d'atteindre les objectifs prévus pour 2030. Elaborer un schéma communal ou pluri-communal prend plusieurs années. L'échéance de 2030 apparaît dès lors fort proche.
Rappelons également l'héritage du plan de secteur. Le SDT semble vouloir donner aux communes le pouvoir d'interférer sur la propriété privée mais n'offre pas d'outil permettant de revoir la structure du plan de secteur.

P. 59, certaines mesures de suivi semblent difficilement chiffrables (part de la population vivant dans un logement humide, notamment).

Face au manque d'outils permettant d'appliquer concrètement les principes du SDT et la définition étonnante de certaines mesures de suivi, nous nous posons dès lors la question de la portée réelle que pourra avoir le SDT.
Par ailleurs, le projet de SDT n'aborde pas la question du logement public.

AM.2 - Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi

Le principe de mise en œuvre « Transformer sur le territoire » (p. 62) mériterait d'être complété en tenant compte de la production agricole qui est également une ressource importante et non négligeable pour le territoire. L'agriculture concerne environ la moitié de la superficie wallonne, mais la thématique n'est pas clairement abordée dans le SDT. Quelles sont les intentions du SDT vis-à-vis de l'agriculture ? Ne faudrait-il pas aborder la question de l'agriculture durable, nourricière, respectueuse de l'environnement ?

Par ailleurs, la cartographie associée au chapitre reflète une situation existante et non une situation projetée. La carte semble figer la situation. Un nouveau projet de centre de valorisation de la biomasse pourrait-il voir le jour ? Un nouveau parc scientifique pourrait-il s'implanter en Wallonie, et où ? Pourquoi seul le centre de compétence automobile est repris sur la carte ? etc. Quelles sont les intentions pour les zones « Plateau limoneux », « Plateau herbager et/ou bocager », « Forêt » ? Le texte ne permet pas de cerner la manière dont la carte doit être interprétée.

AM.3 - Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

Page 68, le texte fait référence aux pôles, aux parcs d'activités économiques de niveau régional et au circuit de Francorchamps pour dynamiser le développement économique de la Wallonie. Nous nous étonnons que les parcs d'activités dont il est question n'apparaissent pas sur la cartographie associée au chapitre. Le Pays de Herve est concerné par la présence de plusieurs parcs d'activités d'importance régionale, qui influencent la structuration du territoire.
Nous regrettons également l'absence de vision d'aménagement du territoire concernant les parcs d'activités. Seuls quelques aspects urbanistiques sont abordés à la page 70. Ce point mériterait par ailleurs d'être complété de manière à baliser le pourcentage d'espaces verts et la nécessaire intégration des modes de déplacements doux

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

et des transports en commun dans les parcs d'activités. Des réflexions concernant les modes de gestion des parcs pourraient également figurer dans le document de manière à encourager de nouvelles perspectives (copropriétés, emphytéoses, ...).

Concernant la localisation des commerces à favoriser dans les centres-villes, ne faudrait-il pas également permettre l'implantation de l'activité commerciale dans les centres villageois d'importance, afin de ne pas tout concentrer sur les pôles ? Ne faudrait-il pas également aborder la question de la problématique des « boîtes à chaussures » le long de routes nationales, par ailleurs déjà saturées ?

Nous remarquons que la cartographie envisage systématiquement le renforcement de l'activité économique dans les pôles ou à proximité des points d'appui des grandes infrastructures de communication. Nous saluons cette mesure pour autant que la création d'îlots d'entreprises ou de petits parcs artisanaux soit possible ailleurs également. Nous approuvons l'intégration du site de la gare de Montzen, actuellement désaffecté, dans la cartographie car ce site mérite un réaménagement.

Concernant la mise à disposition de stocks de terrains pour les entreprises (p. 70), ne faut-il pas baliser plus clairement les choses, en lien avec le « stop-béton » abordé à la page 127 ?

Welkenraedt devrait être repris en tant que « centralité à développer autour d'un nœud ferroviaire » sur la carte. La notion de « centralité » devra également être précisée en lien avec ce chapitre en plus du chapitre SS.3.

Nous regrettons que la question de la compatibilité entre l'activité économique et son environnement ne soit pas abordée. Il est nécessaire de pouvoir garantir un cadre de vie et un environnement de qualité en évaluant les impacts de toute nouvelle activité économique.

AM.4 – Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

Nous n'avons pas de remarque à ce sujet.

AM.5 – Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

Nous regrettons l'absence de mesures fortes à ce sujet, par rapport à la réduction de la consommation, au mix énergétique, et à l'autonomie. Le chapitre ne semble pas se projeter à l'horizon 2050. Seuls les réseaux existants ou déjà projetés sont représentés sur la carte. Aucune intention quant aux potentiels de production n'est abordée. L'enjeu de l'approvisionnement énergétique par rapport à l'étranger n'est pas pris en compte. L'objectif d'autonomie énergétique est reporté vers l'échelon communal. La fin du nucléaire n'est pas représentée sur la carte. Le devenir des sites des centrales nucléaires n'est pas abordé.

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

DESSERVIR ET ÉQUILIBRER

DE.1 - Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

Nous apprécions le fait que le SDT balise l'organisation préconisée des activités sur le territoire mais nous sommes septiques face aux principes préconisés pour les services et équipements d'ampleur supralocale (p. 88). D'après le projet de SDT, « *La localisation des nouveaux services et équipements d'échelle supralocale [...] est privilégiée dans les pôles* ». Cela signifie-t-il qu'aucun nouvel équipement socio-culturel, une piscine, un hall omnisports ou une école secondaire par exemple ne pourrait être créé dans le Pays de Herve, étant donné qu'aucun pôle n'y est défini ? La population devra-t-elle se rendre systématiquement à Liège, Verviers ou Eupen ? Cela n'est pas soutenable.

Afin de lutter contre les communes « dortoirs » et de manière à ne pas créer un surplus de déplacements vers les pôles (rappelons ici l'importance pour le SDT de mieux baliser les aspects relatifs à l'organisation de la mobilité), il est nécessaire de pouvoir permettre le développement des activités scolaires, socio-culturelles et sportives dans les petites villes ou certains villages. A ce sujet, il nous semble intéressant de reprendre le concept de « pôle d'appui rural » dans le SDT. Pour le territoire qui nous occupe, nous proposons d'identifier les villes de Herve, Visé et Welkenraedt en tant que pôles d'appui ruraux pouvant concentrer une diversité d'activités d'ampleur supracommunale. Par ailleurs, chaque commune devrait pouvoir avoir une petite infrastructure sportive ou socio-culturelle. Nous souhaitons que ce chapitre soit adapté.

La manière de considérer les informations reprises dans le tableau de la page 89 n'est pas claire.

Il sera nécessaire de préciser les notions de « pôle urbain » et « pôle rural » (p. 89) ainsi que la notion d'ensemble commercial (p. 90).

DE.2 - Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets

A la page 93, le premier paragraphe établit le constat de la « spécialisation » des territoires sur base de contraintes. L'utilisation du terme « disparité » serait plus appropriée dans ce contexte. La « spécialisation » des territoires est d'avantage liée à leurs richesses, leurs ressources, leurs complémentarités. Il est intéressant d'également mentionner cela dans le chapitre.

Nous adhérons totalement au constat de la nécessaire articulation de la mixité sociale et fonctionnelle avec d'autres thématiques (mobilité, accessibilité, mixité de l'habitat). Nous regrettons toutefois que le projet de SDT n'aborde que très peu ces thématiques.

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

Concernant les enjeux, la régénération d'un bâti répondant aux attentes des habitants et des entreprises est citée. Dans une vision prospective, il nous semble que le SDT doit avoir pour vocation de générer de nouveaux modes d'occuper le sol, au-delà des attentes actuelles.

Concernant le principe de compatibilité entre les activités (p. 94) il est précisé que « dans les territoires ruraux, la multifonctionnalité sera encouragée afin d'assurer la pérennité des activités ». Nous sommes heureux de voir que cet aspect est enfin abordé dans le document. Selon nous, cela doit déjà apparaître dans le chapitre précédent (DE.1) qui balise l'organisation des activités sur le territoire.

DE.3 - Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Nous avons le sentiment que cet objectif, par ailleurs très intéressant, n'aborde que la question des espaces publics en milieu urbain (places, parcs, plaines de jeux). Il est nécessaire d'y ajouter des principes concernant la qualité de l'espace-rue, qui est affecté par une banalisation générale, ce qui va à l'encontre du développement de l'identité territoriale revendiquée au point SS.5. Aborder les questions telles que le stationnement, les trottoirs et pistes cyclables, la végétalisation, ou encore les chemins et sentiers au sens large (pas uniquement les cheminements urbains) est primordial. Par ailleurs, il est important de rappeler que l'aménagement de l'espace privé conditionne également la qualité de l'espace public. La question de l'aménagement de l'espace public dans les parcs d'activités économiques mérite aussi d'être abordée.

DE.4 - Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

Ce chapitre semble se concentrer sur le transport des personnes, en complément du chapitre SS.4 consacré au transport des marchandises.

Concernant le développement d'un réseau cyclable ambitieux (p. 104), outre la création d'autoroutes cyclables, le projet de SDT mentionne le RAVeL comme alternative à la voiture pour les déplacements domicile-école et domicile-travail. Mais le chapitre mentionne également l'usage actuel du RAVeL pour les loisirs.
La direction proposée par le projet de SDT n'est pas claire, car dans la pratique les usages utilitaires et de loisirs d'un même itinéraire ne sont pas toujours compatibles. Les cyclistes quotidiens ont besoin de couloirs dégagés permettant de rouler de manière continue sans être arrêtés par des obstacles (groupe de marcheurs, chien en laisse, enfants qui jouent, etc.). Si le RAVeL peut servir en partie à l'usage utilitaire, des mesures complémentaires sont nécessaires, notamment le long des routes structurantes. Il est nécessaire, dans le SDT, de ne pas faire l'amalgame entre le vélo quotidien et le vélo de loisirs, qui n'ont pas les mêmes besoins, et de proposer des solutions réalistes.

Avec le soutien de la Wallonie
Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales

Sur la cartographie, à quoi correspond la légende « réseau cyclable à développer » ? S'agit-il des autoroutes cyclables ? Il est important de localiser les autoroutes cyclables envisagées, car cela conditionnera l'organisation de certaines activités sur le territoire.

Par ailleurs, la carte ne reprend pas la localisation des grands parcs d'activités économiques, vers lesquels les réseaux de transports en commun sont à développer. Nous pensons notamment au parc des Plenesses.

La politique en matière de covoiturage pourrait également être illustrée sur la carte.

Concernant le chemin de fer, nous saluons l'intégration de la ligne 24 reliant Tongres à Aix-la-Chapelle (actuellement réservée au transport de marchandises) sur la carte se rattachant au chapitre relatif au transport des personnes.

La ligne à grande vitesse reliant Liège à Cologne devra être ajoutée à la cartographie.

DE.5 - Organiser la complémentarité des modes de transport

Page 111, une mesure vise à identifier les lieux ayant un potentiel d'intermodalité. Ne serait-il pas intéressant de déjà localiser ces lieux dans le SDT, car cela conditionnera l'organisation de certaines activités sur le territoire ?

PRÉSERVER ET VALORISER

PV.1 - Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

Nous saluons cet objectif fort. Nous supposons que des budgets suffisants seront dégagés pour atteindre les objectifs de reconversion des SAR (p. 117), et que les coûts de la dépollution sont pris en compte étant donné que ceux-ci freinent souvent les actions de réaménagement.

La mesure concernant l'inscription des quartiers « bien » localisés en zone d'enjeu communal semble banaliser cette zone. Mais pour une commune, la réalisation d'un tel dossier n'est pas du tout anodine. Par ailleurs, cela ne règle pas la question des terrains « mal » localisés, repris en zone d'habitat au plan de secteur.

Il sera utile de préciser la notion de quartier « bien » localisé dans le SDT.

PV.2 - Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

Nous adhérons totalement aux principes relatifs à cet objectif : valoriser les patrimoines (naturels, culturels, paysagers) et les préserver de l'urbanisation.

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

Concernant le patrimoine naturel (p. 120), aucune référence n'est faite au patrimoine bocager, aux arbres et aux haies remarquables. Il est nécessaire que les zones de haies remarquables soient mentionnées dans la liste des milieux spécifiques à mettre en réseau et qu'elles soient reprises sur la carte des liaisons écologiques.

Nous souhaitons que le dernier paragraphe de la page 120, concernant la mise en réseau des territoires non bâtis des régions à sol fertile et forte productivité ou à forte biodiversité, soit amendé de manière à prendre en compte les régions herbagères également.

Concernant le patrimoine culturel, ne faudrait-il pas faire référence au label des Plus Beaux Villages de Wallonie ? La cartographie représente une situation existante. Comment faut-il interpréter cette information ? De nouveaux sites pourraient-ils être repris sur cette carte ?

Concernant le patrimoine paysager, nous apprécions la prise en compte des périmètres ADESA qui disposent enfin d'une reconnaissance officielle.

Concernant les mesures de programmation et de gestion, il est prévu d'identifier au niveau communal les zones urbanisables du plan de secteur et les ZACC qui doivent être préservées de l'urbanisation. Nous savons tous qu'il est délicat pour les élus locaux de se lancer dans une telle décision. Il est important que la Région propose des mesures d'incitation et de soutien des communes dans cette démarche.

Enfin, de manière générale, la thématique des parcs naturels semble avoir été oubliée dans ce chapitre. Il est nécessaire qu'ils apparaissent sur la cartographie !

Un point concernant la protection des zones sensibles mérite également d'être ajouté au chapitre.

PV.3 – Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources

Cet objectif reprend une mesure phare du projet de SDT, trop peu mise en valeur dans le texte : un « stop-béton » pour 2050.

Nous adhérons aux grands principes de ce chapitre (réduire la consommation de sol, exploiter les ressources du territoire de manière raisonnée), mais nous nous posons la question de leur mise en œuvre. Concrètement, il est nécessaire que le SDT balise plus précisément cet objectif et propose des outils adéquats, notamment des outils fiscaux. La première échéance vise 2030 : « Réduire la consommation des terres non artificialisées à 6 km²/an d'ici 2030 ». Cela nécessite de prendre des mesures dès aujourd'hui, sans rejeter cela vers l'échelon communal ou pluri-communal sans aucun moyen, arbitrage et suivi. Le risque de spéculation foncière dû à l'absence d'outil adéquat mobilisable dès à présent a-t-il été pris en compte ?

Avec le soutien de la Wallonie
Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales

Par ailleurs, la mesure concernant l'obtention d'un label PEB A pour l'ensemble du parc résidentiel en 2050 (p. 127) mérite d'être nuancée. En effet, telle quelle, elle risquerait de porter atteinte aux objectifs de préservation du patrimoine revendiqués aux points SS.5 (qui rappelle que les patrimoines bâti et paysager sont des fondements de l'identité du territoire) et PV.2 (qui vise la valorisation des patrimoines).

PV.4 - Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques

Nous regrettons que les principes de réduction de l'exposition de la population aux nuisances visent à protéger les habitants des nuisances, mais pas à limiter la production des nuisances ! Ce point de vue se retrouve également dans le libellé de certaines mesures de gestion et de programmation (p. 132), par exemple « adapter l'urbanisation aux abords des infrastructures de communication génératrices de bruit ». N'y aurait-il pas également des mesures à énoncer concernant la diminution des nuisances en elles-mêmes ?

Par ailleurs, si l'urbanisation doit être freinée là où un risque technologique et industriel existant est à craindre, il y a lieu, à contrario de refuser une activité économique nouvelle incompatible avec l'habitat existant à proximité.

PV.5 - Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique

L'ensemble de ce chapitre semble consacré à un état des lieux de la situation existante.
L'expression cartographique est assez légère. Certains territoires semblent ne pas être concernés par l'activité touristique. Les parcs naturels ne sont pas évoqués, les Plus Beaux Villages de Wallonie non plus.

Pour ce qui nous concerne, nous souhaitons rappeler l'attrait touristique du Pays de Herve, « poumon vert au cœur de l'Eurégio », dont l'offre est orientée vers le tourisme doux, la gastronomie et la découverte des paysages bocagers via des circuits de promenade. Le territoire du GAL Pays de Herve compte en outre 4 Plus Beaux Villages de Wallonie, ce qui n'est pas anodin.

La carte doit être adaptée en tenant compte du potentiel touristique de l'ensemble des territoires de la Wallonie. Nous revendiquons un positionnement du Pays de Herve en tant que « poumon vert au cœur de l'Euregio ».

Remarques concernant le lexique

Les définitions de **« centre / centre urbain / centre-ville »** ne sont pas claires.
D'une part il est mentionné que l'expression « centre urbain » peut désigner une agglomération. D'autre part il est indiqué que cela s'oppose à la banlieue, la périphérie.
L'agglomération ne forme-t-elle pas un tout, n'est-elle pas composée d'un « centre urbain » et de sa périphérie ?

Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales
Avec le soutien de la Wallonie

Nous souhaitons que les milieux bocagers ou les zones de haies remarquables soient mentionnés dans la définition de la **« liaison écologique »** (cf. remarque concernant le chapitre PV.2).

Ne faudrait-il pas ajouter les parcs naturels dans la liste d'exemples repris dans la définition du **« territoire touristique »** ?

GASTON SCHREURS
Président du GAL Pays de Herve asbl

FRANCE GOFFIN
Chargée de mission Aménagement du territoire

Personne de contact :

France GOFFIN
GAL PAYS DE HERVE
PLACE DE L'HOTEL DE VILLE, 1
4650 HERVE
Tel : 087/33.30.37
E-mail : france.goffin@galapaysdeherve.be

Avec le soutien de la Wallonie
Fonds européen pour le développement rural : l'Europe investit dans les zones rurales