



IEW ASBL

Mundo-Namur

Rue Nanon 98
5000 Namur

+32 81 390 750

WWW.IEW.BE

Enquête publique

Projet de Schéma de Développement du Territoire

Avis de la Fédération Inter-Environnement Wallonie

Novembre 2018

Le présent avis a été rédigé en tenant compte des réflexions des associations-membres de la Fédération, émises notamment lors du Conseil associatif consacré au SDT le 30 octobre 2018.

En novembre et décembre 2017, un avant-projet de SDT a été présenté aux citoyens lors des « Ateliers du territoire ». Il s'agissait d'une étape informelle ; cette consultation n'est en effet pas prescrite par le CoDT. A cette occasion, IEW a remis un avis sur l'avant-projet de SDT. Il y sera fait référence dans le présent avis, sous les termes « avis de décembre 2017 ».

Table des matières

1. Résumé exécutif	2
2. Mesures de gestion et de programmation : observations et propositions	3
3. Mesures de suivi	9
4. Cartographie	16
5. Lexique	17
6. Rapport sur les Incidences Environnementales	18



1. Résumé exécutif

IEW soutient pleinement l'option prise par le Gouvernement wallon de **réfréner l'éparpillement de l'urbanisation** en visant 0 % de consommation de terres non artificialisées à l'horizon 2050. Le schéma de développement de notre territoire offre une belle occasion de marquer le changement de cap qui s'impose pour répondre aux défis sociaux et environnementaux.

Développée en particulier dans les objectifs AM1, PV1, 2, 3, et 4, **cette option forte** nécessite que les mesures de gestion et de programmation de l'ensemble du SDT lui donnent **une réalité opérationnelle**. Non seulement pour anticiper les multiples situations à l'égard desquelles le territoire sera inévitablement mis à contribution, mais également pour que la Wallonie décide de ses propres défis, et mette en valeur ses atouts humains, environnementaux, architecturaux et relationnels. Le présent avis s'emploie à compléter les mesures de gestion, de programmation et de suivi, ainsi que la cartographie et le lexique, afin de permettre au « Stop Béton » de prendre concrètement forme, dans le respect de l'environnement et du cadre de vie.

Certains enjeux nous semblent insuffisamment pris en compte dans le projet de SDT :

- sur le plan des **incidences environnementales**, les évaluations du Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) sont lacunaires ;
- tant dans le projet de Schéma de Développement du Territoire que dans le RIE qui lui est associé, IEW regrette le faible rôle dévolu à l'**agriculture durable**, c'est-à-dire aux conséquences d'un recours accru à des méthodes agraires et sylvicoles respectueuses de la santé humaine, de la santé animale, des sols, des nappes phréatiques, des cours d'eau ;
- la **biodiversité**, en tant que patrimoine en danger et ayant le potentiel de s'enrichir, mérite d'occuper une place nettement plus importante dans les deux documents ;
- enfin, la **santé**, aspect environnemental crucial, qui figure pourtant parmi les dix défis présentés à l'entrée du projet de SDT (page 9), peine à se matérialiser dans des mesures de gestion et de programmation ciblant la santé des habitants. Qu'il s'agisse de gestion des chantiers, des lieux d'extraction, d'entreposage des déchets, l'exploitation des ressources est source d'incidences environnementales et de nuisances qu'il convient d'accompagner de mesures de gestion et de programmation liées au bien-être de la population et des travailleurs. Le RIE n'investigue pas à suffisance les incidences sanitaires des mesures du projet de SDT, alors qu'il lui revient d'évaluer les effets concrets qui seraient à espérer d'un freinage de l'étalement urbain, de l'abandon des pesticides et biocides ainsi que de la diminution de la pression automobile.

Conscientes de ce que la plupart des éléments du projet de SDT sont déjà le résultat d'équilibres politiques, les associations d'IEW invitent le Gouvernement à en intensifier les aspects prospectifs, en visant la **cohérence entre développement économique, parcimonie et patrimoine** - tant naturel que bâti. C'est à cette condition que, dès avant 2050, notre région pourra se prévaloir d'une meilleure qualité de vie et d'une cohésion sociale accrue.



Nos propositions visent à rendre le freinage de l'artificialisation des terres plus efficient et à le mesurer de manière précise. Le présent avis détaille ces propositions, classées selon l'ordre des chapitres du projet de SDT.

2. Mesures de gestion et de programmation : observations et propositions

SS1

Pourquoi n'y a-t-il pas de mesures de gestion et de programmation pour cet objectif ? Les principes de mise en œuvre font pourtant état d'orientations très nettes, et des phrases de chaque principe sont déjà rédigées comme des mesures de gestion et de programmation. Plusieurs lieux y sont établis comme prioritaires pour la localisation de nouveaux équipements.

Proposition : les trois textes des principes de mise en œuvre seront réécrits de façon à distinguer :

- d'une part, les principes de mise en œuvre (généralités, logique des critères de choix, conditions d'ancrage, d'attractivité et de connectivité) ;
- d'autre part, les mesures de gestion et de programmation, c'est-à-dire les lieux choisis et les actions qui y seront effectuées.

SS4

Le projet de SDT prévoit d'implémenter les « chaînons manquants » du réseau autoroutier européen. De tels projets d'infrastructures ne se justifient pas dans un Schéma qui fait la part belle à l'économie des ressources et à la défense de l'environnement, qui entend diminuer la pression automobile et qui veut renforcer les liens locaux.

Les budgets dévolus à la mobilité par route seraient bien nécessaires pour mettre en œuvre les indispensables politiques de maîtrise de la demande de transport et de transfert vers les modes moins polluants (transports en commun et modes actifs).

Les liaisons autoroutières et routières, outre leur aspect coûteux indéniable, renforcent le rôle de premier plan qui a toujours été dévolu à la voiture et à l'accessibilité routière, avec des effets sanitaires et climatiques négatifs.

- IEW s'inscrit en faux contre la mesure « Réseau routier » relative à la connexion routière entre l'E40 et l'E25 à l'est de Liège.
- IEW propose d'insérer le rétablissement de la liaison transfrontalière Charleroi – Maubeuge dans la mesure « Réseau ferroviaire ».
- Le projet de dorsale wallonne ne constitue pas une priorité. Le SDT doit soutenir le maintien de l'infrastructure existante, notamment les petites lignes, mais aussi le matériel de voies (aiguillages) qui permet d'assurer la robustesse et la flexibilité du transport ferroviaire. A ce titre, l'installation d'une gare LGV de Charleroi apparaît comme secondaire.



- Le maintien du volume actuel de transport aérien à l'échelle mondiale est incompatible avec la société « neutre en carbone » à mettre en place avant 2050 pour rester sous la barre des 1,5 C° de réchauffement global. Plutôt qu'un développement des aéroports, il conviendrait d'anticiper le « phasing out » du transport aérien.

AM1

Les mesures de gestion et de programmation débutent par une série de pourcentages. Ce préalable chiffré demande plusieurs clarifications :

- par rapport à quel total seront calculés les 50 % ou 75 % de nouveaux logements ?
- quelle sera la périodicité du calcul ?
- qu'entend-t-on par « cœurs des villes et des villages » ?
- où seront localisés les 50 % et 25 % restants ?
- ne serait-il pas judicieux d'établir des plafonds ou des seuils ?
- à propos du minimum de 50 % des 175 000 nouveaux logements à construire sur des terrains déjà artificialisés, comment ces 50 % seront-ils calculés, puisque les constructions ne seront pas simultanées ? Attendra-t-on 2030 pour vérifier si l'objectif est atteint ?

Les mesures concrètes qui succèdent à cette introduction sont multiples. IEW les apprécie positivement dans leur ensemble et encourage le Gouvernement **à introduire une mesure qui laisse aux communes le soin d'augmenter cette liste, de façon à s'approprier pleinement le « Stop Béton ».**

- **Ajouter la mesure suivante : « Les communes peuvent augmenter cette liste, de façon à s'approprier pleinement le « Stop Béton » en fonction de leurs spécificités. »**

A contrario, « Au niveau communal, fixer les objectifs de densité de logement par zone » ne nous apparaît pas comme une mesure suffisamment opérationnelle. Elle devrait s'inspirer de la mesure relative au nombre de logements à créer, plus efficiente.

- Le ratio de logements ou de bâtiments par unité de surface ne permet pas de garantir une bonne utilisation de la ressource sol, ni d'éviter une artificialisation¹.

Dans l'objectif AM1, le projet de SDT fait du référentiel « Quartiers Nouveaux » la référence pour la conception des quartiers d'habitats. La littérature sur le sujet « Quartiers Nouveaux » fait état de nouvelles urbanisations de plusieurs hectares. A ce stade, le Gouvernement n'a pas évalué la pertinence des « Quartiers Nouveaux », ni leur incidence sur le renouveau des quartiers centraux après leur installation. La présence récurrente des « Quartiers Nouveaux » dans le projet de SDT entre en contradiction avec ses objectifs de parcimonie et de rénovation. De plus, l'absence des

¹ Cette opinion est corroborée par « La ville dense est-elle toujours durable ? » de Pierre FONTAINE et Jacques TELLER, dans « Regards sur la ville », PUL, Liège, 2018 (ISBN : 978-2-87562-173-3).



« Quartiers Nouveaux » dans le lexique empêche de cerner ce que recouvre ce concept au sens du SDT. IEW estime que le concept de « Quartiers Nouveaux » est imprécis dans le SDT et propose ici une grille de lecture pour que les projets de « **Quartiers Nouveaux** » s'inscrivent pleinement dans le « **Stop Béton** ». **Pour s'inscrire dans les objectifs de moindre consommation de la ressource sol, ce type d'urbanisation devra selon IEW, satisfaire aux conditions suivantes :**

- les « Quartiers Nouveaux » seront localisés dans les SAR et terrains à réhabiliter ;
- les « Quartiers Nouveaux » seront bâtis à proximité immédiate des nœuds de transports collectif ;
- les « Quartiers Nouveaux » consisteront prioritairement en rénovation de bâtiments ayant connu des affectations, tombés en désuétude mais présentant des caractéristiques aptes à en faire de nouveaux quartiers de vie : architecture vernaculaire, échelle humaine, végétation, individualisation des constructions, flexibilité des configurations des logements et des locaux destinés à d'autres fonctions ;
- les « Quartiers Nouveau x » consacreront une place substantielle et coordonnée à l'agriculture urbaine, tant privée qu'entrepreneuriale ou publique.

AM3

A propos des stocks de terrains à constituer « à proximité des aéroports régionaux pour favoriser le déploiement des activités en lien avec l'exploitation aéroportuaire », IEW rappelle qu'il convient au contraire de planifier l'abandon du transport aérien, indispensable pour éviter le désastre climatique.

DE1

Au regard des objectifs de cohésion sociale et d'équilibrage des services, préciser une localisation de nouveaux centres commerciaux ne se justifie pas : **seules les actions de rénovation, d'entretien et de reconversion des sites déjà existants se justifient. Mener une action de développement du commerce individuel de petite taille s'avère l'autre option la plus en phase avec les objectifs de parcimonie et de rénovation, ainsi qu'avec les objectifs de développement économique et de cohérence territoriale.**

La proposition du projet de SDT de localiser les centres commerciaux dans les villes ne se double d'aucune réflexion sur la présence déjà dominante et néfaste de ce modèle commercial, dans les villes et dans les campagnes.

- Mesure à ajouter : Avant d'accepter tout nouveau projet ou extension, une évaluation approfondie des résultats économiques des centres commerciaux actuels et de leurs effets sur le commerce diffus devra être menée, de manière indépendante.



DE3

Il faut concevoir les espaces publics en fonction de l'existant, du tracé des rues, du bâti et du végétal et ainsi les raccrocher au vécu des habitants et des usagers. On préservera au maximum la végétation installée, notamment les arbres. On tiendra compte des trajets spontanés pour dessiner les voies réservées aux modes actifs.

Les projets prévoyant des espaces verts privés doivent permettre une individualisation de ces espaces en ne se contentant pas de la seule formule de l'espace vert commun, qui n'apporte pas l'épanouissement et l'intimité souhaités. Les espaces communs végétalisés pourront être mis à profit notamment pour développer des projets de potagers et de plantations productives.

DE4

Responsables de 25 % des émissions de CO₂, de 16 % des particules fines PM 2.5, de 49,5 % des émissions d'oxydes d'azote (NO_x), les transports routiers génèrent également d'importantes nuisances sonores : le SPW estime à 600 millions d'euros le budget nécessaire pour limiter le bruit routier à un niveau acceptable. De nombreuses directives européennes visent à améliorer les performances environnementales des transports, sans toutefois produire à l'heure actuelle d'effets positifs ni en matière d'émissions de CO₂ ni en matière de d'émissions sonores. Des actions des Etats membres et des régions sont donc nécessaires en matière de fiscalité, réglementation et planification.

A ce stade, les mesures de cet objectif ne s'inscrivent pas à suffisance dans cette logique.

IEW soutient la mesure d'ouvrir les bandes bus au covoiturage, en spécifiant qu'il doit s'agir de bandes de circulation classiques et non de bandes d'arrêt d'urgence, une dérive qui reviendrait à augmenter l'offre d'infrastructures et à encourager la demande.

IEW recommande de reformuler la mesure « Soutenir la transition vers d'autres formes de motorisation que le moteur à explosion » pour l'étendre à tous les moteurs thermiques : les moteurs diesel sont des moteurs à explosion, les moteurs à essence sont des moteurs à allumage commandé et tous sont des moteurs thermiques.

Le CNG (gaz naturel comprimé) est un carburant fossile utilisé dans les moteurs à allumage commandé. Ce n'est pas une alternative à promouvoir.

Soutenir un réseau de distribution d'hydrogène semble prématuré, vu le manque de garantie quant aux possibilités de développer des véhicules à pile à combustible (hydrogène) sûrs, performants et financièrement accessibles, et quant aux bénéfices environnementaux d'une filière hydrogène.

IEW recommande d'ajouter une **mesure de soutien aux initiatives locales de mobilité active**, telles que par exemple le Vicigal², une dorsale de mobilité quotidienne et touristique s'inspirant du tracé d'un ancien vicinal, qui reliera l'actuelle gare SNCB de Courrière au village de Perwez-en-

² <http://www.tiges-chavees.be/survol-vicigal/>



Condroz, en passant au cœur des villages de Gesves et Ohey, tout en s'intégrant dans le réseau RAVeL.

DE5

Concernant les mobipôles, IEW insiste sur la nécessité de connecter ceux-ci au réseau ferroviaire.

- « Développer les points de connexion intermodaux », ajouter : « Vu les avantages du train (site propre permanent, bilan environnemental très favorable, accès aux centres-villes sans congestion, confort de voyage non concurrentiel) et les budgets publics limités, les mobipôles et les liaisons bus express seront développés dans un esprit de complémentarité entre les transports par train et par bus, et non de concurrence. »

Via la mobilité active, l'objectif DE5 peut s'ouvrir à la dimension santé. IEW propose d'ajouter la mesure suivante, relative aux coupures et obstacles :

- « En zone rurale comme en zone urbanisée, les coupures des trajets piétons sont nombreuses, tantôt naturelles, tantôt construites : cours d'eau, dénivelés, ligne ferroviaire, route à fort trafic, grand îlot bâti. En veillant à prévoir et préserver venelles, passages sous voies, passerelles et autres passages, on évitera la création de nouvelles coupures. On aménagera les coupures existantes pour permettre leur traversée confortable et sécurisée. »

PV1

Quels seront les critères d'un quartier « bien localisé » ? Cette qualité se référera-t-elle à une localisation par rapport à la région, au bassin de vie, à la commune, au quartier, à des infrastructures, à des services existants (et qui peuvent cesser d'exister) ?

« Référentiel d'aide à la décision pour le recyclage immobilier des tissus bâtis » : IEW estime indispensable **que les communes se préparant à établir une ZEC puissent bénéficier, outre ce référentiel :**

- **d'un accompagnement qui porterait sur la lecture des paysages bâtis et non bâtis, les configurations urbanistiques, les polarités, la situation de fait et de droit, ainsi que sur les besoins en termes de mobilité active.**

Concernant les « Quartiers Nouveaux » à poursuivre et amplifier, IEW rappelle son commentaire de l'objectif AM1 et propose à nouveau ici les conditions qui doivent être réunies pour pouvoir créer un « Quartier Nouveau » :

- les « Quartiers Nouveaux » seront localisés dans les SAR et terrains à réhabiliter ;
- les « Quartiers Nouveaux » seront bâtis à proximité immédiate des nœuds de transports collectif ;
- les « Quartiers Nouveaux » consisteront prioritairement en rénovation de bâtiments ayant connu des affectations, tombés en désuétude mais présentant des caractéristiques aptes à



en faire de nouveaux quartiers de vie : architecture vernaculaire, échelle humaine, végétation, individualisation des constructions, flexibilité des configurations des logements et des locaux destinés à d'autres fonctions ;

- les « Quartiers Nouveaux » consacreront une place substantielle et coordonnée à l'agriculture urbaine, tant privée qu'entrepreneuriale ou publique.

PV2

En tête des mesures relatives au patrimoine naturel,

- Ajouter la mesure suivante : « Au niveau régional, reconnecter les liaisons écologiques et mettre à disposition du public les informations sur les Sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB) »

Passerelles entre le patrimoine culturel, naturel et paysager, les terrils engendrent des liens humains et confortent une appartenance paysagère. Ces collines artificielles relient le passé et le futur, l'histoire et la géographie. Malgré leur aspect structurant dans le paysage, leur utilité environnementale et sociale et leur rôle crucial dans la végétalisation des quartiers habités, le statut des terrils est cependant précaire.

- Ajouter la mesure de programmation suivante : « Adopter la « Chaîne des terrils » wallons comme patrimoine naturel, paysager et culturel », en écho à la République française qui a donné un statut de reconnaissance à ses propres terrils, sous cette même appellation.

PV3

IEW recommande que la consommation des terres non artificialisées soit plafonnée à un maximum de 6 km² par an.

Pour espérer atteindre des objectifs de durabilité, l'agriculture a besoin de davantage d'espace. Le freinage de l'éparpillement de l'urbanisation fait ici pleinement sens en termes de santé publique et de souveraineté alimentaire.

- Ajouter la mesure de programmation suivante : « Développer des activités de production agricole durables, c'est-à-dire recourant à des méthodes agraires et sylvicoles respectueuses de la santé humaine, de la santé animale, des sols, des nappes phréatiques et des cours d'eau. »

PV4

L'agriculture sera davantage apte à résister à des lessivages et aux pandémies, si elle retrouve un sol naturel, mieux structuré, si elle maintient les haies anciennes et renoue avec un parcellaire plus compartimenté en plantant des haies, si elle recourt à l'élevage en plein air de races résistantes et à la plantation de variétés botaniques.

- Ajouter la mesure de programmation suivante : « Anticiper les impacts du changement climatique et des intempéries via une agriculture durable, c'est-à-dire recourant à des



méthodes agraires et sylvicoles respectueuses de la santé humaine, de la santé animale, des sols, des nappes phréatiques et des cours d'eau. »

L'urbanisation des versants et des sommets dans les zones rurales de notre région a mis sous pression les masses d'eau, avec dans chaque bassin hydrographique des conséquences majeures : inondations, aggravation des pics de crue, problèmes d'épuration des eaux usées.

- **Ajouter la mesure de programmation suivante : « Interdire l'urbanisation en zone de source et dans les zones d'épanchement des cours d'eau. »**
- **Ajouter la mesure de programmation suivante : « Concevoir les projets de façon à ce qu'ils génèrent moins de déplacements automobiles, de façon à notablement diminuer l'imperméabilisation du sol, les rejets et les nuisances associées au trafic et au parcage des véhicules individuels à moteur thermique. »**

PV5

Qu'un aéroport puisse être repris comme site touristique, est incohérent par rapport à la vision du projet de SDT.

Pour ce qui concerne l'hébergement touristique à développer, remplacer le terme « qualitatif » par « durable » et faire référence explicite à la Charte de Lanzarote qui a défini le concept de tourisme durable en 1995.

Pour ce qui concerne l'exploitation des nouvelles possibilités de développement touristique en zone agricole et forestière offertes par le CoDT, ajouter « en précisant les balises en termes de

- biodiversité,
- accessibilité aux modes actifs,
- gestion des rejets et des eaux usées
- interactions avec le paysage et le contexte économique »

3. Mesures de suivi

La majorité des indicateurs chiffrés proposés par IEW dans son avis de décembre 2017 ont été retenus et répartis judicieusement, en tant que mesures de suivi, dans le projet de SDT. Ces mesures de suivi se concentrent sur l'évolution d'aspects quantifiables, mais s'ouvrent aussi à des indicateurs d'autres natures, comme la répartition géographique de données et le ressenti des usagers. IEW encourage cette excellente option.

Dans un souci de lisibilité et de maniabilité du SDT, **IEW propose que la liste des mesures de suivi, numérotées par objectif, figure en annexe du SDT.**



IEW rappelle que l'ensemble des **indicateurs clés de l'environnement wallon** pourra être utilisé comme tableau de bord pour mesurer les impacts environnementaux du SDT sur le territoire, lors de l'évaluation triennale prévue par le CoDT en son article D.I.2, 1er, 2°.

SS1 - Propositions

- Scinder en deux mesures la mesure de suivi relative au nombre de résidents et au nombre de travailleurs. Ces deux indicateurs rendent compte d'évolutions qui concernent le freinage de l'étalement urbain mais qui peuvent être divergentes. De plus, les chiffres relatifs à ces indicateurs ont des sources distinctes.
- Ajouter la mesure de suivi : « Cartographier la mise en place et la localisation de nouveaux équipements majeurs »

SS3 - Propositions

Aires de développement métropolitain

- Ajouter la mesure de suivi : « Localisation des points de connexion multimodaux »
- Ajouter la mesure de suivi : « Quantifier la part de territoires que l'on choisit de ne pas utiliser pour de l'urbanisation, par communes et au niveau régional »
- Ajouter la mesure de suivi : « Cartographie du maillage écologique fonctionnel »
- Ajouter la mesure de suivi : « Localisation des établissements culturels »
- Ajouter la mesure de suivi : « Distance moyenne entre gares SNCB et services »
- Ajouter la mesure de suivi : « Le taux de cellules vides en centres commerciaux des deux côtés de la frontière [régionale ou nationale] »

Aires de développement mutualisé

- Ajouter la mesure de suivi : « Intensité des liaisons alternatives à la voiture entre pôles »
- Ajouter la mesure de suivi : « Accessibilité des services par les modes actifs »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de la superficie totale en Parcs Naturels »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de communes en Parcs Naturels »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des services hospitaliers et scolaires en quartiers urbanisés »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des services hospitaliers et scolaires hors-agglomérations »



Aires de développement endogène

- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre de nuitées de touristes régionaux »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du marché des circuits courts »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des surfaces liées par un bail à ferme »
- Ajouter la mesure de suivi : « Surface des exploitations agricoles liées par un bail à ferme et soumises à des contraintes environnementales » (NB : En 2018, ce chiffre = 0 ha)
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre d'hectares affectés à l'agriculture bio »
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre d'hectares affectés à l'agro-foresterie »

SS4 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du taux de report modal »
- Ajouter la mesure de suivi : « Part des transports de marchandises par voie navigable »
- Ajouter la mesure de suivi : « Taux de saturation des transports collectifs »
- Ajouter la mesure de suivi : « (Ré)ouverture de lignes ferroviaires transfrontalières pour passagers »
- Ajouter la mesure de suivi : « (Ré)ouverture de lignes ferroviaires transfrontalières pour marchandises »
- Ajouter la mesure de suivi : « Inventaire des initiatives de transport de passagers par voie navigable »

SS5 – Propositions

- Scinder en deux mesures la mesure de suivi relative à l'analyse de l'intégration des objectifs régionaux dans les initiatives territoriales supracommunales et l'utilisation des outils régionaux par les entités supralocales.
- Spécifier quelles initiatives supralocales sont visées par les deux mesures de suivi : Schéma de Développement Pluricommunal, Plan Intercommunal de Mobilité, GAL, Parc Naturel ?
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre d'initiatives partagées par plusieurs communes »
- Ajouter la mesure de suivi : « Localisation des nouveaux logements sociaux »
- Ajouter la mesure de suivi : « Localisation des logements sociaux réhabilités et mis aux normes »



AM1 - Propositions

- Spécifier la ou les méthodes que les communes sont tenues de suivre pour effectuer l'identification des terrains et bâtiments « bien situés », afin d'effectuer le calcul du « nombre d'hectares propices au développement de logements bien situés identifiés dans les schémas ».
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre et localisation des demandes présentant un écart aux indications des Schémas de Développement Communal en matière de localisation de l'urbanisation »
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre et localisation des permis accordés à des demandes présentant un écart aux indications des Schémas de Développement Communal en matière de localisation de l'urbanisation »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de l'indice d'artificialisation du sol »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de logements publics rénovés »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de demandeurs de logement public »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de logements bâtis dans les « Quartiers Nouveaux » »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des divisions et remembrements, dans les bâtiments existants »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des rénovations énergétiques de logements privés »

AM2 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Enquête auprès des producteurs sur leurs besoins en matière de circuits courts »
- Scinder en deux mesures la mesure de suivi relative aux quantités de déchets générés par le secteur de la construction et à l'empreinte écologique des nouvelles constructions.
- Ajouter la mesure de suivi : « Cartographier les entreprises liées au sauvetage de matériaux anciens, à la récupération, au recyclage, et à la transformation de déchets en ressources »

AM3 – Propositions

- Scinder en deux mesures la mesure de suivi relative à l'accessibilité des zones d'activités économiques et à la part des travailleurs se rendant en transport en commun ou par des modes doux sur les lieux de travail.



- Ajouter la mesure de suivi : « Enquête auprès des travailleurs utilisant les transports en commun et les modes actifs, sur leurs besoins, satisfactions et attentes en matière d'accessibilité du lieu de travail »
- Ajouter la mesure de suivi : « Cartographier les reconversions de sites désaffectés en nouveaux lieux d'entreprise, en distinguant ceux qui sont situés en agglomération et hors agglomération »
- Ajouter la mesure de suivi : « Chiffrer les hectares non utilisés par les entreprises, en zones d'activités économiques »

AM4 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evaluer les impacts de santé publique associés à un déploiement du très haut débit »
- Ajouter la mesure de suivi : « Chiffrer la fréquentation des espaces de coworking »

DE1 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de cellules commerciales vides par commune »
- Ajouter la mesure de suivi : « Occupation des parcelles au voisinage des centres commerciaux, galeries marchandes, *retail parks*, hypermarchés, *discounts*, *outlets* et *lifestyle centers* »
- Distinguer, dans la mesure de suivi relative à la scolarisation des enfants dans leur commune, les élèves de l'enseignement primaire des élèves de l'enseignement secondaire

DE2 – Proposition

- Ajouter la mesure de suivi : « Part des processus participatifs dans l'élaboration des Schémas de développement communal et des Schémas d'orientation locaux »
- Ajouter la mesure de suivi : « Part de « Quartiers Nouveaux » établis sur des terrains à requalifier et des sites dégradés »

DE3 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Cartographier la variété du couvert végétal dans l'espace public en milieu rural et urbain »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de places de villes et de villages utilisées comme parking permanent »



- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de la répartition des usages de l'espace public (parcage, publicité, terrasses de l'HoReCa, bandes de circulation automobile, trottoirs, voiries piétonnes, pistes cyclables, végétation) »
- Ajouter la mesure de suivi : « Cartographier le réseau formé par l'espace public en fonction de son accessibilité aux différents modes de déplacement »
- Ajouter la mesure de suivi : « Part des processus participatifs dans l'élaboration des projets de rénovation, amélioration, et développement d'espaces publics »

DE4 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de la surface de parcelles en zone d'habitat non bâties à moins de 700m d'une gare SNCB »
- Spécifier que la mesure de suivi « Nombre de kilomètres de bandes de covoiturage aménagées » ne s'étendra pas aux bandes d'arrêts d'urgence, qui doivent conserver ce seul usage.
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre de kilomètres parcourus en covoiturage »

DE5 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du nombre de vélos partagés et des emplacements de stationnement sécurisés pour vélos à proximité des gares »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de l'usage des voitures partagées : nombre de véhicules / utilisations / emplacements / usagers »

PV1 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Part des espaces verts privés dans les rénovations et reconversions en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural »
- Ajouter la mesure de suivi : « Répartition des espaces verts publics en zone d'enjeu communal »
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre de réaffectations de bâtiments »
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre de restaurations de bâtiments et sites »
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre de réaménagements de SAR en milieu urbain »
- Ajouter la mesure de suivi : « Enquête sur les besoins, la satisfaction et les attentes des résidents en milieu urbanisé »



PV2 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Inventaire des arbres et haies remarquables, tels que définis aux articles du CoDT R.IV.4-7, et R.IV.4-8 »
- Ajouter la mesure de suivi : « Nombre de terrils ayant acquis un statut de protection légal visé par le CoDT et / ou la Loi sur la Conservation de la Nature et / ou le Code du Patrimoine »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des surfaces soutenues par le Programme Wallon de Développement Rural, via les MAEC, notamment »

PV3 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de la taille des parcelles résidentielles »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution des divisions et remembrements, sur terrains non urbanisés »

PV4 – Propositions

- Scinder en deux mesures la mesure de suivi relative au taux d'imperméabilisation des sols et à l'évolution des débits en pics de crue dans les principaux cours d'eau.
- Spécifier, pour cette seconde mesure de suivi, quels cours d'eaux sont « principaux ».
- Ajouter la mesure de suivi : « Suivi de l'état des anciennes mines »
- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution du taux de dépollution des sites contaminés »

PV5 – Propositions

- Ajouter la mesure de suivi : « Evolution de l'offre touristique en Parcs Naturels »
- Ajouter la mesure de suivi : « Part du tourisme durable (tel que défini par la Charte de Lanzarote, 1995) dans les nuitées »
- Ajouter la mesure de suivi : « Proportion d'établissements et parcours affectés au tourisme durable (tel que défini par la Charte de Lanzarote, 1995) »
- Ajouter la mesure de suivi : « Part des nuitées passées dans des lieux éco-labellisés »
- Ajouter la mesure de suivi : « Revenus d'origine touristique réinvestis dans la protection du patrimoine naturel et culturel »



4. Cartographie

IEW note l'amélioration des documents cartographiques et apprécie positivement leur insertion dans les chapitres. Des listes des critères et des sites de la structure territoriale sont ajoutées en fin de SDT sous forme d'annexes. Ces listes répondent à une demande formulée par IEW dans son avis de décembre 2017.

Le choix de ne pas proposer de carte de synthèse est audacieux. Force est de constater que cette absence ne nuit pas à la compréhension du projet de SDT. Dans son avis de décembre 2017, IEW avait demandé que la méthodologie pour constituer la carte de synthèse soit plus rigoureuse. L'absence de carte de synthèse est peut-être la réponse, radicale, à cette demande.

Les éléments listés et cartographiés dans le projet de SDT sont certainement le fruit de longues négociations. Cependant, puisque le Schéma va devoir servir bien au-delà des circonstances et mandats actuels, IEW estime indispensable d'y ajouter les éléments ci-dessous.

Nos propositions :

1. Chacune des cartes doit porter un titre individuel, et l'intitulé complet de l'objectif illustré.
2. Sur les cartes SS1 et SS2, les noms des villes, des sites et des pôles doivent figurer de manière précise et complète : chaque ville désignée sur la carte par un point doit être nommée, qu'il s'agisse d'une ville wallonne ou d'une ville extérieure à la Wallonie. Les noms de régions géographiques (Ruhr, Rhin, Randstad) et de coopérations internationales (MAHL) doivent être figurés de manière distincte.
3. Sur la carte SS4, la liaison transfrontalière entre Charleroi et Paris via Maubeuge doit être figurée de manière claire.
4. Sur les cartes AM5 et PV5, les villes ayant été nommées et localisées par un point sur la carte SS3 doivent être nommées, qu'il s'agisse de villes hors-région ou intra-région.
5. Sur les deux cartes du PV2, les villes ayant été nommées et localisées par un point sur la carte SS3 doivent être nommées, qu'il s'agisse de villes hors-région ou intra-région.
6. La Chaîne des Terrils doit être ajoutée sur la carte des ensembles paysagers et du patrimoine associée à l'objectif PV2, ainsi que dans la liste en annexe 4 à la page 163. Il s'agit d'une structure forte des paysages wallons, reconnue sur le plan international. Les maillons français de cette chaîne ont été classés par décret du 28 décembre 2016.
7. Les Sites de Grand Intérêt Biologique (SGIB) doivent figurer sur la carte des liaisons écologiques qui est associée à l'objectif PV2. Les SGIB doivent figurer dans la liste des sites reconnus en vertu de la Loi sur la Conservation de la Nature reprise à l'annexe 4, page 163.



5. Lexique

L'ajout du lexique est une bonne chose. Les définitions données *au sens du SDT* constituent une approche intéressante. La différence entre structure supracommunale et transcommunale est particulièrement éclairante, de même que la définition des terrains artificialisés.

Plusieurs définitions sont cependant ambiguës : leur rédaction ne permet pas de comprendre quelle définition prévaut. Notoirement, 'centre urbain', 'cohésion territoriale', 'économie rurale', 'équipements et services', 'intelligence territoriale', 'métropole' 'zonage'. Si le lexique conçoit plusieurs définitions pour un même terme, à laquelle faut-il se référer quand on la rencontre dans le texte du projet de SDT ?

Par ailleurs, le lexique expose parfois des débats dépassés, comme l'opposition 'ville / campagne', ou inutiles à cet endroit du SDT et donc à éventuellement repositionner dans les enjeux ad hoc. Ainsi 'centre / centre urbain / centre-ville', 'urbanisation'. Ces mots sont en tout cas à redéfinir.

Les définitions suivantes doivent être modifiées à la marge

- Réseau écologique : à la dernière ligne de la définition, remplacer « développement » par « liaison ».
- Site Touristique : ajouter les mots « nationale, régionale et » entre « notoriété » et « internationale ». En effet, le SDT doit aussi accorder une valeur pertinente à l'intérêt du public national et régional et en tenir compte pour la reconnaissance d'un site, afin que percole la notion de diminution des déplacements de loisirs et de vacances.

Les expressions suivantes manquent dans le lexique

- *Agglomération*
- *Circuits courts* : même si ces mots figurent dans la définition d'autres termes, cela ne suffit pas pour autant à comprendre la notion de « circuits courts » au sens du SDT.
- *Développement du territoire* : il revient au SDT de définir son objet.
- *Durable* : le projet de SDT recourt fréquemment à cet adjectif (construction durable, développement durable, économie durable, transports durables, répondre aux besoins des entreprises de manière durable). Quel sens lui donne-t-il exactement ?

En matière de tourisme durable, la définition se trouve dans la Charte de Lanzarote, de 1995.

- *Quartiers Nouveaux*



6. Rapport sur les Incidences Environnementales

Le RIE examine si chacun des vingt objectifs obéit **à un ou plusieurs** des quatre buts fixés par le CoDT (art D.II.2, §2). Cette analyse est dénuée de sens critique et de vision prospective. Une interprétation du Code au sens strict aurait consisté, d'une part, à souligner quels buts n'étaient pas observés dans chaque objectif et, d'autre part, à évaluer les conséquences des lacunes du projet de SDT à cet égard. Dans son avis de décembre 2017, IEW avait proposé des principes de mise en œuvre ainsi que des mesures de gestion et de programmation pour permettre à chaque objectif **d'atteindre simultanément les quatre buts** fixés par le CoDT. C'était la condition pour conduire à un Schéma réellement ambitieux et novateur.

Malgré la quantité d'informations qu'il rassemble, le RIE ne rencontre pas les impératifs de la directive européenne relative aux plans et programmes, car il n'argumente pas de manière articulée sur la capacité du projet de SDT à atteindre ou non des objectifs environnementaux. Le RIE évoque à l'aide de signes + et – l'impact sur divers compartiments environnementaux, sans aucun commentaire ni aucune justification. La méthode et les critères ne sont pas transparents. Ce qui est évalué n'a pas de rapport réel avec l'environnement.

En évitant de choisir une lecture stricte des textes en vigueur, le RIE présente le projet de SDT sous un jour incomplet et ne formule pas les recommandations qui lui auraient permis de se hisser à un niveau performant quant à sa dimension prospective, quant à sa dimension environnementale, quant à sa cohérence par rapport à la complexité des enjeux.

Ces faiblesses du RIE avaient été relevées par les Pôles d'aménagement et d'environnement du CESW dans leurs avis préalables, qui mettaient en garde vis-à-vis de la difficulté de rédiger un RIE satisfaisant dans un calendrier aussi serré.

Pour IEW, la présente étape de consultation est cruciale dans la reformulation du texte du projet de SDT, qui peut encore atteindre le niveau de qualité attendu sans rien perdre de son caractère indicatif.

Votre contact : Hélène Ancion – 0497 77 28 24 – h.ancion@iew.be