RAPPORT

Adressé à :
Région wallonne
SPW Territoire Logement Patrimoine Energie
Rue des Brigades d'Irlande 1
5100 Namur
Personne de contact : M. Denis COCLE

PROJET DE RÉVISION DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE LA WALLONIE (SDT)

Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE)

RÉFÉRENCE ATTRIBUÉE AU DOSSIER : C1316

MARS 2023

Personne de contact :
Pierre-Yves ANCION
Directeur d'études
Tél. +32 (0)2 738 78 73
py.ancion@stratec.eu

stratec
Bureau d'études et de conseils
Mobilité, économie des transports, environnement et aménagement du territoire

Commanditaire	Région wallonne SPW Territoire Logement Patrimoine Energie Rue des Brigades d'Irlande 1 5100 Namur
Personne de contact	M. Denis COCLE
Contractant	STRATEC S.A. Avenue Adolphe Lacomblé, 69-71 1030 Schaerbeek Belgique
Personne de contact et direction de l'étude	Pierre-Yves ANCION
Personnes ayant participé à la rédaction du RIE	Sophie DAVID Marguerite HENRY Pauline ANNAERT Laurent VANDERVELDE Guillem RUAULT Lise GOETGHEBUER Julie SIMON Louise LEMAIRE

Table des matières

LEXIQUE 7
0. INTRODUCTION 15
0.1. OBJET GÉNÉRAL DE L'ÉTUDE 15
0.2. QU'EST-CE QUE LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE ET QUE CONTIENT-IL ? 16
0.3. OBJECTIFS DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES 18
0.4. AUTEUR DU RAPPORT D'INCIDENCES 20
1. PREMIÈRE PARTIE – ANALYSE TERRITORIALE GÉNÉRALE DE PRINCIPE ET ÉVALUATION STRATÉGIQUE 21
1.1. DESCRIPTION DES OBJECTIFS RÉGIONAUX ET RÉSUMÉ DU CONTENU DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE 21
1.1.1. DESCRIPTION DES OBJECTIFS RÉGIONAUX 21
1.1.2. CONTENU DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE 22
1.1.2.A. LES DÉFIS À RELEVER 22
1.1.2.B. LA VISION PARTAGÉE 22
1.1.2.C. LES OBJECTIFS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 23
1.1.2.D. LA STRUCTURE TERRITORIALE 32
1.2. COHÉRENCE DE LA PLANIFICATION RÉGIONALE 44
1.2.1. JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE D.I.1 DU CODT 44
1.2.2. JUSTIFICATION ET LIENS AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES 49
1.2.2.A. PLANS ET PROGRAMMES À UNE ÉCHELLE PLUS LARGE 49
1.2.2.B. PLANS ET PROGRAMMES NATIONAUX 56
1.2.2.C. PLANS ET PROGRAMMES DES RÉGIONS LIMITROPHES 57
1.2.2.D. PLANS ET PROGRAMMES RÉGIONAUX 63
1.2.2.E. TABLEAU SYNTHÉTIQUE DE L'ADÉQUATION ENTRE LE PROJET DE RÉVISION DU SDT ET LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES 75
1.3. ASPECTS PERTINENTS DE LA SITUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DE LA WALLONIE ET ÉVOLUTION PROBABLE DU TERRITOIRE 76
1.3.1. INTRODUCTION 76
1.3.2. ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES 77
1.3.3. DIVERSITÉ BIOLOGIQUE, FAUNE ET FLORE 83
1.3.4. LA POPULATION ET LES LOGEMENTS 87
1.3.5. LA SANTÉ 93
1.3.6. LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS 94
1.3.7. L'EAU, L'AIR, LE SOL 102
1.3.8. FLUX DE MATIÈRES ET DÉCHETS 110
1.3.9. LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET CULTUREL 112
1.3.10. LE PAYSAGE WALLON 115
1.3.11. L'ÉNERGIE ET LES FACTEURS CLIMATIQUES 116
1.3.12. LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE DANS SON ENVIRONNEMENT SUPRARÉGIONAL ET TRANSFRONTALIER 118
1.3.13. SYNTHÈSE DES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX 122
2. PARTIE 2 – EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 124
2.1. PRISE EN CONSIDÉRATION DE L'ENVIRONNEMENT DANS L'ÉLABORATION DU PROJET DE RÉVISION DU SDT 124
2.2. ADÉQUATION DU SDT AVEC LES ENJEUX AUXQUELS DEVRA FAIRE FACE LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE WALLON 125
2.2.1. INTRODUCTION 125
2.2.2. ENJEUX LIÉS À L'ÉCHELLE SUPRARÉGIONALE 125
2.2.3. ENJEUX LIÉS À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE ET TRANSRÉGIONALE 126
2.2.4. ENJEUX DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIAUX 127
2.2.5. ENJEUX ÉCONOMIQUES 128
2.2.6. ENJEUX PATRIMONIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX 129
2.2.7. ENJEUX DE MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS 131
2.2.8. ENJEUX TERRITORIAUX DE LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON 132
2.2.9. EXHAUSTIVITÉ DE LA RÉPONSE AUX ENJEUX TERRITORIAUX 133
2.3. INCIDENCES DES DISPOSITIONS DU PROJET DE RÉVISION DU SDT 136
2.3.1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE 136
2.3.2. ANALYSE DES INCIDENCES DES PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE 136

ASPECTS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX 138
FICHE 1 : ACCROÎTRE LE RÔLE DE LA WALLONIE DANS LES DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES DE NIVEAU EUROPÉEN 139
FICHE 2 : INSÉRER LA WALLONIE DANS LES RÉSEAUX SOCIO-ÉCONOMIQUES TRANSRÉGIONAUX ET TRANSFRONTALIERS 142
ASPECTS DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIAUX 145
FICHE 3 : RENCONTRER LES BESOINS ACTUELS ET FUTURS EN LOGEMENTS 146
FICHE 4 : RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DES ESPACES URBANISÉS 150
FICHE 5 : DÉVELOPPER DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ 153
FICHE 6 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES, COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS POUR LA POPULATION 156
FICHE 7 : DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS ET COHÉSION 159
ASPECTS ÉCONOMIQUES 161
FICHE 8 : FAVORISER L'ANCRAGE TERRITORIAL DE L'ÉCONOMIE DE LA CONNAISSANCE ET DES ACTIVITÉS INNOVANTES 162
FICHE 9 : TRANSFORMATION LOCALE ET DE PROXIMITÉ 164
FICHE 10 : RENFORCER LES INITIATIVES EN MATIÈRE D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE 166
FICHE 11 : OPTIMISER L'OFFRE TOURISTIQUE 169
FICHE 12 : INSCRIRE LA WALLONIE DANS LA TRANSITION NUMÉRIQUE 172
FICHE 13 : ANTICIPER LES BESOINS ÉCONOMIQUES 175
FICHE 14 : ANTICIPER LES BESOINS EN COMMERCES 179
ASPECTS PATRIMONIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX 181
FICHE 15 : URBANISME ÉCONOME EN RESSOURCE DU SOL 182
FICHE 16 : ECONOMISER LES RESSOURCES 186
FICHE 17 : VALORISER ET PRÉSERVER LES PATRIMOINES BÂTIS, CULTURELS ET PAYSAGERS 189
FICHE 18 : VALORISER ET PROTÉGER LE PATRIMOINE NATUREL 191
MOBILITÉ ET TRANSPORTS 193
FICHE 19 : SOUTENIR LES MODES DE TRANSPORT PLUS DURABLES 194
FICHE 20 : AMÉLIORER ET VALORISER LES RÉSEAUX DE TRANSPORT 198
FICHE 21 : LOCALISER LES ACTIVITÉS, LES SERVICES ET LES ÉQUIPEMENTS EN FONCTION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT 201
FICHE 22 : ORGANISER LA COMPLÉMENTARITÉ DES MODES DE TRANSPORT DES PERSONNES 203
FICHE 23 : ASSURER LA CONTINUITÉ DES CHAÎNES DE DÉPLACEMENTS POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES 206
STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE 208
FICHE 24 : S'APPUYER SUR LA STRUCTURE MULTIPOLAIRE ET FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES TERRITOIRES ET LEURS SPÉCIFICITÉS 209
FICHE 25 : ARTICULER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES SUPRALOCALES À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET RENFORCER L'IDENTITÉ WALLONNE 212
ASPECTS ÉNERGÉTIQUES 215
FICHE 26 : S'INSCRIRE DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE 216
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES 220
FICHE 27 : RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE ET DE SES HABITANTS AUX RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES ET À L'EXPOSITION AUX NUISANCES ANTHROPIQUES 221
CONCEPTS TERRITORIAUX ET ÉLÉMENTS DE LA STRUCTURE TERRITORIALE 224
FICHE 28 : DISTINCTION DES ESPACES URBANISÉS ET DE LEUR STRUCTURE 225
FICHE 29 : PÔLES 232
FICHE 30 : AXES ET RÉSEAUX DE COMMUNICATION 235
FICHE 31 : RÉSEAUX DE TRANSPORT DE FLUIDES ET D'ÉNERGIE 240
FICHE 32 : AIRES DE DÉVELOPPEMENT ET BASSINS D'OPTIMISATION SPATIALE 243
FICHE 33 : AIRES DE COOPÉRATION TRANSRÉGIONALE ET TRANSFRONTALIÈRE 246
2.4. CONCLUSION SUR LES INCIDENCES 250
2.4.1. SYNTHÈSE DES INCIDENCES DES PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ET DE LA STRUCTURE TERRITORIALE DU PROJET DE RÉVISION DU SDT 250
2.4.2. ADÉQUATION DU SDT AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX 255
2.5. SYNTHÈSE DES MESURES COMPLÉMENTAIRES OU CORRECTRICES ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES 257
2.5.1. MESURES CORRECTRICES 258
2.5.2. MESURES COMPLÉMENTAIRES 260
2.6. SYNTHÈSE DES MESURES DE SUIVI 263
2.7. ANALYSE DES ALTERNATIVES 266

2.7.1. ALTERNATIVES ZÉRO : MAINTIEN DU SDT DANS SA VERSION DE 1999 (SDER) 266
2.7.1.A. DESCRIPTION DE L'ALTERNATIVE ZÉRO 266
2.7.1.B. INCIDENCES DE L'ALTERNATIVE ZÉRO 267
2.7.2. ALTERNATIVE 1 : SDT TEL QU'ADOPTÉ EN 2019 (MAIS NON MIS EN VIGUEUR) 269
2.7.2.A. DESCRIPTION DE L'ALTRNATIVE 1 269
2.7.2.B. INCIDENCES DE L'ALTERNATIVE 1 270
2.7.3. CONCLUSIONS SUR LES ALTERNATIVES 271
2.8. MÉTHODE D'ÉVALUATION ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES 272
2.9. CONCLUSIONS 273
3. BIBLIOGRAPHIE 274

Liste des figures

Figure 1 : Carte mentale de la structure territoriale (source : SDT- Structure territoriale)..... 34
Figure 2 : Carte des pôles (source : SDT- Structure territoriale)..... 36
Figure 3 : Carte des axes et réseaux de communication (source : SDT- Structure territoriale)..... 38
Figure 4 : Carte des axes et réseaux de transports de fluide et d'énergie (source : SDT- Structure territoriale)... 39
Figure 5 : Carte des aires de développement (source : SDT- Structure territoriale)..... 40
Figure 6 : Carte des bassins d'optimisation (source : SDT- Structure territoriale)..... 41
Figure 7 : Carte de la trame écologique régionale (source : SDT- Structure territoriale)..... 42
Figure 8 : Carte de la trame écologique régionale (source : SDT- Structure territoriale)..... 43
Figure 9 : Cartographie des index de compétitivité à l'échelle des nomenclatures d'unités territoriales statistiques de niveau 3 (équivalent globalement aux provinces) (ANNONI & al. (2019), The EU Regional Competitiveness. Index 2019, Regional Policy, p°6)..... 82
Figure 10 : Etat de conservation des habitats d'intérêt communautaire en Wallonie (région continentale (gauche) et atlantique (droite)) (2013-2018) (source : EEW, données SPW – DGO3)..... 84
Figure 11 : Défoliation des peuplements forestiers (gauche) et des principales essences forestières en Wallonie (droite) (Source : réseau de l'inventaire phytosanitaire, données SPW – DGO3 - DNF)..... 84
Figure 12 : Statut UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) de conservation des espèces en Wallonie (2005-2010) (source : EEW, données SPW-DGO3-DEMNA)..... 85
Figure 13 : Sites naturels protégés et sites Natura 2000. Source : SPW – DGO3 – DEMNA ; SPW – DGO3 – DNF. 87
Figure 14 : Perspectives d'évolution de la population par commune 2020-2035 (source : IWEPS, 2021)..... 88
Figure 15 : densité de population (source : IWEPS 2021)..... 90
Figure 16 : Part des buildings et immeubles à appartements parmi les logements (source : Walstat 2021)..... 91
Figure 17 : Revenus des ménages 2015 (source : Statbel 2018 ; Carte réalisée par IDEA Consult)..... 92
Figure 18 : Nombre d'habitants par médecin généraliste en Wallonie (ETP = équivalent temps plein) (Source : Walstat)..... 94
Figure 19 : Réseaux de transport et plateformes multimodales (source : EEW)..... 95
Figure 20 : Carte du réseau TGV en Belgique (source : Infrabel)..... 96
Figure 21 : Répartition modale du transport de personnes en Wallonie (source : EEW)..... 98
Figure 22 : Part modale du trafic de marchandises (en t.km) en fonction de la destination (source : SNCB, le moniteur de la mobilité 2012)..... 99
Figure 23 : Coûts externes totaux pour le transport de personnes et de marchandises par..... 100
Figure 24 : Coûts externes unitaires pour les différents modes de transport en Wallonie (estimations)* (source : EEW 2022)..... 101
Figure 25 : Etat écologique des masses d'eau de surface en Wallonie en 2020. Source : EEW. 103
Figure 26 : Conformité des agglomérations wallonnes par rapport aux exigences de la directive 91/271/CEE. Situation en décembre 2018. Source : EEW..... 103
Figure 27 : Prélèvements en eaux de surface et en eaux souterraines en Wallonie et utilisation de ceux-ci. Source : SPW – DGO3 – DEE)..... 104
Figure 28 : Tendance de la production agricole : secteur végétal. Source : EEW - SPW – DGO3 – DMNA ; SPF Economie – DG Statistique..... 106
Figure 29 : Superficie agricole utilisée (SAU) pour les principales cultures agricoles en Wallonie. Source : EEW – SPW Economie – DG Statistique..... 107
Figure 30 : Principales utilisations du territoire en Wallonie (source : EEW à partir des données du SPF Finance et du SPF Economie)..... 108
Figure 31 : Augmentation de la superficie communale artificialisée entre 2011 et 2021 (source : EEW à partir des données du SPF Finances - AGDP (base de données Bodem/Sol)..... 108
Figure 32 : Superficie des terrains artificialisés en Wallonie (source : EEW à partir des données du SPF Finance et du SPF Economie)..... 109
Figure 33 : Représentation synthétique de la demande directe en matière (DMI), de la demande totale en matières (TMR) et de la consommation intérieure de matière (DMC)..... 111
Figure 34 : Utilisation de matières et création de richesse en Wallonie et demande directe en matière (DMI) de l'économie wallonne (source : REEW 2017)..... 111
Figure 35 : Sites exceptionnels (sites les plus remarquables parmi les monuments et sites classés) (source : SPW - DGO4)..... 113
Figure 36 : Répartition territoriale des zones avec existence avérée de sites archéologiques (bleu), avec forte présomption d'existence de sites archéologiques (vert), et avec faible présomption d'existence de sites archéologiques (jaune) (source : SPW, DGO4)..... 114
Figure 37 : Localisation des composantes du patrimoine culturel wallon (Source : Fédération Wallonie-Bruxelles) 114
Figure 38 : Ensembles paysagers (source : EEW 2022)..... 115
Figure 39 : Consommation d'énergie primaire par utilisation en Wallonie en 2017 (à gauche) et composition de la consommation d'énergie primaire en Wallonie (à droite) (source : EEW, SPW – DGO4 - DEBD)..... 117
Figure 40 : Gain/perte de superficies (annuelles) des principales utilisations du sol par période (source : IWEPS 2021)..... 182

Figure 41 : Evolution des principales catégories artificialisées d'utilisation du sol entre 1985 et 2021 (sources : SPF-Finances/AGDP- Base de données Bodem/Sol aux 1er janvier ; Nomenclature CPDT-SPW ARNE-IWEPS ; Calculs : IWEPS, 2021) 182

Liste des tableaux

Tableau 1 : Part modale des différents modes de transport en Wallonie pour les années 2005, 2014 et 2017 – Déplacements domicile-travail en fonction du lieu de travail (source : SPF)..... 97
Tableau 2 : Evolution du trafic sur les routes wallonnes 2000 – 2017 en milliards de EVP-km (source : Bureau Fédéral du Plan, www.plan.be/databases/) 98
Tableau 3 : Vision FAST 2030 pour la mobilité des personnes (source : SPW) 99
Tableau 4 : Exhaustivité de la réponse des objectifs de l'avant-projet de SDT aux enjeux territoriaux issus de l'analyse contextuelle..... 134
Tableau 5 : réserve foncière potentielle de terrains non artificialisé/urbanisé situé en centralité selon l'affectation au plan de secteur et les bassins d'optimisation spatiale. 229
Tableau 6 : superficies artificialisées en moyenne par nouveau logement entre 2012 et 2021 selon la localisation en centralité (IN) ou hors centralité (OUT) et selon les bassins d'optimisation spatiale..... 230
Tableau 7 : superficies nécessaires pour les nouveaux logements prévus en centralités d'ici 2050 et réserves foncières selon les bassins d'optimisation spatiale..... 230
Tableau 8 : Synthèse des incidences des principes de mise en œuvre et de la structure territoriale du projet de révision du SDT sur les différents aspects de l'environnement..... 251
Tableau 9 : Adéquation du projet de révision du SDT avec les buts poursuivis par les objectifs régionaux..... 256
Tableau 10 : mise en perspective des objectifs (ou options) du SDER de 1999 et des propositions d'actions associées aux objectifs de l'avant-projet de révision du SDT 267

LEXIQUE

Achats alimentaires	Achats réalisés à une fréquence d'une à plusieurs fois par semaine (en moyenne) pour répondre aux besoins d'alimentation du ménage.
Achats légers	Achats de produits non pondéreux réalisés à une fréquence d'une fois tous les deux mois (en moyenne)), essentiellement relatifs à l'équipement de la personne (vêtements, chaussures, accessoires, soins du corps, pharmacies, etc.), à l'équipement de la maison pour des produits légers (articles de ménage et décoration) et aux loisirs pour des produits légers (sport, librairie, multimédia, etc.).
Achats lourds	Achats de produits pondéreux réalisés à une fréquence faible (de plusieurs fois par an), essentiellement relatifs à l'équipement de la maison pour des produits lourds (mobilier, appareils électroménagers, bricolage) et aux loisirs pour des produits lourds (transport, gros équipements de sport, camping, animaux).
Activités métropolitaines	Activités caractéristiques de la dynamique de métropolisation comprenant des activités économiques tertiaires supérieures telles que des sièges sociaux d'entreprises internationales, des conseils de gestion d'entreprises internationales, des activités de recherche et de développement scientifiques, des organisations et institutions internationales, des services aux entreprises (télécommunications, programmation, conseil et autres activités informatiques, services d'information, services financiers)
Aire de développement	Territoires qui partagent des spécificités et des perspectives de développement semblables.
Aires de coopération transrégionale et transfrontalière	Territoires où des stratégies de coopération et de développement communes sont mises en place avec les partenaires des pays ou régions voisines.
Artificialisation (au sens du SDT)	Processus par lequel les terrains agricoles, forestiers ou naturels sont urbanisés par une construction ou le placement d'une ou plusieurs installations fixes en vertu d'un permis d'urbanisme.
Artificialisation nette	Bilan entre l'artificialisation et la désartificialisation sur une période donnée
Axe structurant de centralité	Grands axes de déplacement qui irriguent les centralités et le long desquels se sont localement concentrés le logement, le commerce et d'autres activités économiques. Ils présentent souvent une bonne accessibilité notamment en transport en commun.
Bassins d'optimisation spatiale	Territoires correspondant aux territoires gérés par les directions extérieures de l'administration régionale de l'aménagement du territoire.
Biens primaires	Produits issus des activités dont la finalité consiste en une exploitation des ressources naturelles (agriculture, extraction, exploitation forestière, pêche)
Biens secondaires	Produits issus de la transformation des matières primaires (industrie manufacturière, construction, agro-alimentaire...)
Bordure de centralité	Espace de transition entre les espaces excentrés et les centralités. Elle comprend l'ensemble des terrains attenants à la centralité ainsi qu'à proximité immédiate de celle-ci.
Cellule commerciale vide/vacante	Espace dédié à une activité commerciale, qui est inoccupé au moment de l'observation/du relevé commercial. L'état du bâtiment (fonctionnel ou nécessitant des travaux) n'a pas d'importance pour le déclarer comme cellule vide/vacante. Une cellule vide est considérée : - comme « temporaire » si elle est inoccupée par une activité commerciale depuis moins d'1 an, - comme « de long termes » si elle est inoccupée par une activité commerciale depuis plus d'1 an et moins de 3 ans, - et comme « structurante » après plus de 3 ans d'inoccupation.

Centralité	Partie de villes et de villages qui cumule une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transport en commun. Parmi ces centralités, on distingue les « centralités villageoises », les « centralités urbaines » et les « centralités urbaines de pôle ».
Cœur de centralité	Quartiers des centralités concentrant des logements, des commerces d'achats légers (intégrés un mix commercial diversifié), des services et des équipements ou disposent d'un nœud de transports en commun. Les cœurs de centralité sont par exemple : - les quartiers de l'hypercentre concentrant les commerces d'achats légers (intégrés à un mix commercial diversifié), les services et équipements ; - les quartiers péricentraux rassemblant les commerces, services et équipements de proximité ; - les quartiers de gares ou de nœuds de transports en commun dont l'urbanisation est à renforcer en complémentarité de l'hypercentre. Il est fait référence au concept de cœur de centralité en se fondant sur une analyse de terrain ou le cas échéant sur son identification dans un schéma de développement communal ou pluricommunal.
Cœurs d'espaces excentrés	Dans les espaces excentrés, le ou les quartiers du centre historique des villages ou la ou les parties de quartier résidentiel concentrant un nombre plus important de logements et de services. Il est fait référence au concept de cœur d'espaces excentrés en se fondant sur une analyse de terrain ou le cas échéant sur son identification dans un schéma de développement communal ou pluricommunal.
Commerces dits « centralisants »	Commerce assurant essentiellement un approvisionnement répondant à un ou plusieurs besoins fondamentaux de la population. *Exemples de catégories commerciales « centralisantes » : alimentation générale et spécialisée, soins du corps, articles de ménage, animaux, librairies – papeteries, jardinage, services financiers – professionnels – à la personne, etc.*
Commerces dits « polarisants »	Commerce poursuivant un objectif d'attractivité et d'expérience. *Exemples de catégories commerciales « polarisantes » : magasins de vêtements, chaussures, accessoires, sports, mobilier, électroménager, multimédia, décoration, HoReCa, etc.*
Commodités résidentielles de base	Services et/ou équipements qui visent à satisfaire un ou plusieurs besoins essentiels des habitants à l'échelle locale tout en améliorant leur qualité de vie. Ces commodités désignent généralement les services publics, les équipements communautaires, les commerces centralisants, les espaces verts publics.
Commerce de proximité	Commerce de vente au détail, d'une surface nette de moins de 400 m², proposant des produits relevant d'une consommation quotidienne ou régulière. Le commerce de proximité regroupe les commerces alimentaires spécialisés (boulangeries-pâtisseries, boucheries-charcuteries, poissonneries…), les alimentations générales, les supérettes, les commerces sur éventaires et marchés, les traiteurs, les cafés-tabacs, les commerces de livres, journaux et papeterie, les petits formats de bricolage, et les pharmacies. On y intègre également le secteur de l'HoReCa.
Commerce hybride	Commerce comprenant plusieurs activités différentes, mais complémentaires, dans une même cellule commerciale. Souvent, les commerces hybrides sont constitués d'une offre en restauration et d'une autre activité, mais ce format est accessible à tous types d'activité.
Cyclostrade	Itinéraires identifiables, qui constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables.

Densité	La densité de logement, ou densité résidentielle, est le rapport entre le nombre d'unités de logements et une superficie (ou un linéaire) de référence. Selon le périmètre et le choix de la superficie de référence, la densité est dite nette ou brute (voir ci-après). Elle est généralement exprimée en logement par hectare (log./ha).
Densité nette	La densité nette est une densité calculée à partir d'une superficie nette. La superficie nette correspond à la superficie du périmètre en excluant les espaces publics, les zones non cadastrées (voiries, places, équipements publics, parcs, infrastructures de transport, etc.), les espaces bâtis monofonctionnels non résidentiels et les zones non urbanisables au plan de secteur.
Densité brute	La densité brute est une densité calculée à partir d'une superficie brute. La superficie brute englobe l'ensemble du territoire sans exclusion, quelle que soit son affectation (résidentielle, agricole, industrielle, etc.) et sa nature (voirie, espace public, cours d'eau, etc.). A l'échelle d'un projet d'urbanisation qui borderait une voirie existante ou un parc, la superficie brute englobe la superficie du ou des terrains concernés par le projet et la moitié de l'espace public qui les borde.
Désartificialisation	Processus de conversion d'un terrain artificialisé en un terrain non artificialisé indépendamment de son affectation au plan de secteur ou dans les schémas. Il est à distinguer de la renaturation.
Désurbanisation	Abandon progressif des quartiers urbains traditionnels qu'engendre le surdéveloppement des espaces périphériques.
Économie de la connaissance	Économie basée sur les technologies de l'information et de la communication ainsi que la recherche et le développement des connaissances et techniques de pointes.
Économie de proximité	Mode d'organisation de l'économie autour de la relation directe producteur – consommateur ». L'économie de proximité recouvre des concepts tels que : circuits courts, ventes en direct, services à la personne, commerce de face-à-face et mets l'accent sur le nombre réduit, voire l'absence, d'intermédiaires. Si la proximité évoque d'abord un apparentement spatial, qualifiée alors de géographique, la proximité peut aussi être de nature organisationnelle (Bouba-Olga O. et Grossetti M. (2008), Socio-économie de proximité, Revue d'Économie Régionale et Urbaine 2008/3).
Ensemble commercial	Ensemble d'établissements de commerce de détail dont la surface commerciale nette est supérieure à 400m², qu'ils soient situés ou non dans des bâtiments séparés et qu'une même personne en soit ou non le promoteur, le propriétaire, l'exploitant ou le titulaire du permis, qui sont réunis sur un même périmètre commercial et entre lesquels il existe un lien de droit ou de fait, notamment sur le plan financier, commercial ou matériel ou qui font l'objet d'une procédure commune concertée en matière de permis d'urbanisme, de permis d'environnement ou de permis unique.
Équipements	Les équipements sont les installations qui rendent possibles les activités et les relient entre elles. Les équipements dits "d'infrastructure" assurent l'adduction d'eau, l'égouttage et l'épuration, le transport d'énergie (gaz, électricité), les télécommunications, les transports et déplacements (routes, chemin de fer, voies navigables). Ils prennent généralement la forme de réseaux et comportent des équipements ponctuels et des ouvrages d'art. Les équipements "de superstructure" sont les bâtiments dans lesquels certains services collectifs sont assurés : administrations publiques, commerces, installations sportives et culturelles, établissements d'enseignement, de santé, etc.
Espace public	Espace, au sens physique du terme, qui : - est accessible à tous, sans discrimination, librement et gratuitement ; - est accessible à tout moment, sauf pour des nécessités de gestion ; - est approprié et pratiqué dans le respect des principes et exigences édictés par les autorités publiques - est connecté à d'autres espaces publics et constitue un maillon d'un réseau ; - répond aux fonctions de circulation (flux des personnes et marchandises), d'accessibilité (desserte d'immeubles et d'espaces riverains), de séjour (repos, marché, fête, etc.) et de support de services écosystémiques (biodiversité, captation de l'eau de pluie, etc.).

	Les espaces publics se matérialisent par différentes formes et configurations telles que les rues, les trottoirs, les sentiers, les parkings, les places, les parvis, les parcs, les squares, les sites semi-naturels, etc.
Espaces excentrés	Territoires urbanisés hors des centralités prenant des formes diverses allant des fermes isolées dans la campagne aux ensembles agglomérés de faible densité. Historiquement, l'urbanisation hors des centralités résulte du développement de hameaux, de villages, de quartiers ouvriers, de sites industriels… À travers le temps, d'autres formes d'urbanisation, souvent gourmandes dans l'utilisation du sol, y ont vu le jour : quartiers résidentiels pavillonnaires, parcs d'activités économiques et commerciaux, infrastructures et équipements publics, sites de loisir et touristiques…
Etalement urbain	L'étalement urbain est un processus d'expansion urbaine induit par une artificialisation diffuse de terres caractérisée par un éloignement aux centralités, une faible compacité et une faible intensité des activités humaines.
Etalement urbain résidentiel	L'étalement urbain résidentiel est un processus d'expansion urbaine induit par une artificialisation diffuse de terres caractérisée par un éloignement de la fonction résidentielle aux centralités, une faible compacité et une faible intensité des activités humaines.
Friche commerciale	Espace bâti ou non, anciennement utilisé pour des activités commerciales, abandonné depuis plus de 2 ans et de plus de 2 000 m².
Hall relais agricole	Bâtiment destiné à accueillir des activités de stockage, de transformation, de conditionnement ou de commercialisation de produits agricoles, par des agriculteurs ou des sociétés coopératives de transformation et de commercialisation, ainsi que l'équipement mobilier ou technique de ces bâtiments destinés à développer des circuits courts de valorisation des produits agricoles.
Ilot de chaleur urbain	Ilots thermiques caractérisés par des microclimats artificiels provoqués par les activités humaines (centrales énergétiques, échangeurs de chaleur...) et l'urbanisme (surfaces sombres qui absorbent la chaleur, comme le goudron).
Imperméabilisation des sols	Processus de recouvrement permanent d'un sol ou du sous-sol dans un périmètre donné (terrain, etc.) par un matériau artificiel imperméable (asphalte ou béton, par exemple), notamment lors de la construction de bâtiments et de routes.
L'infrastructure verte	Réseau constitué de zones naturelles et semi-naturelles et d'autres éléments environnementaux faisant l'objet d'une planification stratégique, conçu et géré aux fins de la production d'une large gamme de services écosystémiques (Commission européenne, 2013).
INTERREG	Programme européen financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER) qui vise à soutenir l'échange d'expériences et le partage de compétences entre les régions européennes pour améliorer leurs développements au profit de tous les citoyens.
Liaison écologique	Liaisons écologiques adoptées par le Gouvernement wallon le 9 mai 2019 (art. D.II.2. §2.3ème alinéa du CoDT). À l'échelle du territoire régional, elles assurent un maillage écologique cohérent pour les milieux spécifiques: – aux massifs forestiers feuillus, – aux pelouses calcaires et milieux associés, – aux crêtes ardennaises, – aux hautes vallées ardennaises, – aux plaines alluviales.
Métropole	Espace urbain qui s'inscrit dans les réseaux d'échanges mondialisés et qui dispose d'une masse critique, d'une concentration en activités métropolitaines et d'une densité prépondérante en réseaux de communication.
Métropolisation	Processus de concentration et de spécialisation territoriales structuré autour de métropoles interconnectées à l'échelle internationale. Le processus est axé sur la connectivité et la compétitivité des territoires et se traduit par un accroissement de la population, une augmentation des flux et des échanges internationaux ainsi qu'une concentration en activités métropolitaines. Les moteurs du développement métropolitain s'inscrivent principalement dans la captation des flux économiques, technologiques et d'informations et dans les capacités d'échanges économiques, managériales, technologiques et informationnelles.

Mixité horizontale	Présence de fonctions diversifiées dans des immeubles voisins.
Mixité verticale	Présence de fonctions diversifiées dans un même immeuble.
Mobipoints	Lieux aménagés dans un contexte urbain ou convergent différentes offres et infrastructures de mobilités contribuant à la transition vers la voiture partagée et des déplacements actifs décarbonés.
Mobipôles	Lieux physiques, « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité en connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus). Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.
Nuisance anthropique	Ensemble des facteurs issus des activités humaines qui limite la qualité de vie ou qui présente un impact sur l'environnement.
Parc scientifique	Les parcs d'activités économiques concentrant en un même lieu des entreprises technologiques et des acteurs de la recherche. Ils proposent des services et des solutions immobilières spécialisés et développent des partenariats avec une université de référence. Ils sont intégrés au réseau Science Parks of Wallonia.
Part de terrain en pleine terre	Part d'un terrain libre de toute construction, y compris en sous-sol, aménagé sans minéralisation (graviers, etc.) et permettant au sol d'assurer ses fonctions naturelles (habitat naturel, régulation, production de biomasse).
Part de terrain imperméabilisé	Part d'un terrain dont le sol ou le sous-sol sont recouverts de manière permanente par un matériau artificiel imperméable (asphalte ou béton, par exemple).
Patrimoine exceptionnel	Bien classé inscrit sur la liste arrêtée par le Gouvernement.
Patrimoine mondial (art. 3 du CoPat)	Tout bien immobilier classé reconnu en application de la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, faite à Paris le 16 novembre 1972.
Patrimoine (art. 1er du CoPat)	Le patrimoine comprend l'ensemble des biens immobiliers qui constituent un reflet et une expression des valeurs, croyances, savoirs, savoir-faire et traditions en continuelle évolution, dont la protection se justifie en raison de leur intérêt notamment archéologique, historique, architectural, scientifique, artistique, social, mémoriel, esthétique, technique, paysager ou urbanistique et en tenant compte de critères de rareté, d'authenticité, d'intégrité ou de représentativité. Cela inclut tous les aspects de l'environnement résultant de l'interaction dans le temps entre les personnes et les lieux.
Périmètre de densification commerciale	Périmètre qui concentre spatialement les activités commerciales afin d'atteindre une masse critique de commerces. Ces périmètres correspondent généralement aux rues et artères commerçantes principales des cœurs de centralités et sont définis sur la base de l'appareil commercial existant et autres activités génératrices de flux (banques, postes, bâtiments publics, etc.). Ils bénéficient d'une bonne accessibilité multimodale et participent à la mixité des fonctions urbaines. Définis dans le cadre des Schémas de Développement Communaux et Pluricommunaux, ces périmètres peuvent faire l'objet de conditions particulières pour faciliter les implantations commerciales : subsides publics, aménagements urbains, démarches administratives facilitées, etc.
Plateforme logistique	Parc d'activités économiques où convergent des biens provenant de divers expéditeurs via des sources et modes d'approvisionnements différents, afin d'être dirigés vers le client final. Un certain nombre d'opérations de dégroupages - groupages peuvent être effectuées au niveau des plateformes, dont la vocation n'est pas d'assurer du stockage si ce n'est à très court terme.
Plateforme multimodale	Parc d'activités économiques où est organisée l'interconnexion de différents modes de transport. La plateforme multimodale est destinée à organiser et faciliter le transit et l'acheminement de biens, et d'en réduire ainsi les coûts.
Polarité	Périmètre qui concentre et attire l'emploi, les activités économiques, les services, la population, qui rayonne sur les espaces environnants et qui assure un développement soutenable et une amélioration du cadre de vie au-delà de lui-même.

Pôle	Commune ou regroupement de communes qui, par la présence suffisante de population, de services et d'activités économiques, rayonne sur les communes environnantes.
Pôle de compétitivité	Regroupement d'entreprises et d'acteurs de la recherche (centres de recherche et départements universitaires) autour d'un domaine économique porteur. Les pôles de compétitivité wallons ont été créés en 2006 dans le cadre du Plan Marshall. Ils sont au nombre de 6.
Réseau écologique	Ensemble des habitats et des milieux de vie (temporaires ou permanents) qui permettent d'assurer la conservation à long terme des espèces sauvages sur un territoire. Il correspond à un ensemble d'écosystèmes naturels et semi-naturels, mais aussi d'habitats de substitution, tous en interconnexion, susceptibles de rencontrer les exigences vitales des espèces et de leurs populations.
Réseau express de covoiturage	Espaces réservés aux véhicules à occupation multiple sur le réseau de communication routier. Ils sont délimités par des stations « d'embarquement » localisées en amont des tronçons congestionnés et par des stations « repères» localisées dans des zones qui concentrent l'emploi ou à proximité des points de connexion aux réseaux de transports en commun situés à l'entrée des pôles régionaux.
Réseaux de communication	Réseaux constitués des routes, des voies ferrées et des voies fluviales.
Réseaux de transports de fluide et d'énergie	Réseaux constitués des infrastructures de transport d'électricité, de gaz naturel et de fluide (hors gaz naturel) et d'eau.
Ressources du territoire	Ensemble des dotations qu'un territoire peut mobiliser pour développer l'activité économique. La ressource du territoire peut être qualifiée de « locale », « naturelle » et « primaire ». Les ressources du territoire prennent la forme de lieux et d'aires.
Restructuration de surfaces et ensembles commerciaux	La restructuration d'un ensemble commercial existant ou de surfaces existantes consiste en toute action qui vise à revoir (à la hausse ou à la baisse) les superficies commerciales nettes et/ou les types d'achats proposés.
Risque naturel	Probabilité qu'un aléa naturel se produise et provoque des dommages sur les biens (dégâts), les activités (perturbations) et les personnes (préjudices) tenant compte des vulnérabilités.
Risque technologique	Probabilité qu'un incident lié à une activité industrielle et technologique se produise et provoque des dommages sur les biens (dégâts), les activités (perturbations) et les personnes (préjudices) tenant compte des vulnérabilités.
Rupture de charge	Coût logistique (économique, temps) occasionné par le transbordement de marchandises lors d'un changement de mode de transport.
Secteur HoReCa	Activités liées à l'hôtellerie, à la restauration, aux brasseries et cafés.
Services écosystémiques	Ensemble des avantages apportés à la société par l'ensemble des êtres vivants (biocénose) et les milieux naturels dans lesquels ils vivent (biotope).
Shopping plaisir	Fait d'aller faire les magasins, sous l'angle de la détente ou de l'amusement.
Silver économie	Ensemble des produits et services destinés aux personnes âgées de plus de 60 ans. La Silver économie est une économie transversale qui trouve des déclinaisons dans de nombreux marchés. Tous les secteurs confondus dont, plus particulièrement, les loisirs, le transport, l'alimentation, la sécurité, la santé et l'habitation … (Rengo N., (2015), La Silver Économie : un nouveau modèle économique en plein essor, Géoéconomie, 2015/4 (N° 76).
Site commercial	Espace cadastré occupé par une surface commerciale ou un ensemble commercial auquel viennent s'ajouter toutes les surfaces nécessaires au bon fonctionnement de la surface commerciale ou de l'ensemble commercial considéré (ex. superficie commerciale brute, parking, espaces logistiques, etc.). Un site commercial présente un périmètre précis au sein du territoire.

Smart…	Processus de transition permettant de renforcer la performance, la bonne gestion, mais aussi la bonne gouvernance via l'utilisation des nouvelles technologies. Il se décline notamment en aménagement du territoire au travers des Smart city, Smart village, etc.
Société de la connaissance (ou société du savoir)	Modèle de société où, sous l'effet des technologies de l'information et de la communication, une forte diffusion des informations agrège les savoirs ce qui constitue peu à peu le facteur central de l'économie, le plus déterminant. (Drucker P., (1969), The Age of Discontinuity. Guidelines to Our Changing Society, New York, Harper and Row)
Superficie commerciale nette	Superficie destinée à la vente et accessible au public y compris les surfaces non couvertes. En cas de restructuration, la superficie commerciale nette à prendre en considération pour l'application des mesures guidant l'urbanisation liées aux implantations commerciales est la superficie totale après réalisation du projet. Cette surface inclut notamment les zones de caisses, les zones situées à l'arrière des caisses et les halls d'entrée lorsque ceux-ci sont aussi utilisés à des fins d'expositions ou de ventes de marchandises.
Surface en pleine terre	Surface libre de toute construction, y compris en sous-sol, aménagée sans minéralisation (graviers, etc.) et permettant au sol d'assurer ses fonctions naturelles (habitat, régulation, production de biomasse)
Grande surface commerciale	Cellule commerciale de toute nature dont la surface nette est supérieure à 1.500 m².
Moyenne surface commerciale	Cellule commerciale de toute nature dont la surface nette est comprise entre 400 et 1.500 m².
Surface imperméabilisée	Somme des surfaces dont le sol (incluant l'ensemble de ses horizons) et le sous-sol sont recouverts de manière permanente par un matériau artificiel imperméable (asphalte ou béton, par exemple).
Système énergétique intégré	Système de production, de transformation et de consommation énergétique dans lequel les flux d'énergie se font entre utilisateurs et producteurs selon une logique d'interconnexion permettant une diminution du gaspillage des ressources ainsi qu'une réduction des coûts. Ce système vise à soutenir la décarbonation et bâtir une Union européenne neutre sur le plan climatique d'ici 2050.
Taux d'équipement commercial par habitant	Indicateur de potentiel/de saturation du marché commercial exprimé en surface commerciale (m²) par habitant. Il permet ainsi de rapporter l'équipement d'un territoire en fonction de ses effectifs de population.
Taux d'imperméabilisation équivalente	Rapport entre la somme des différentes surfaces aménagées pondérées par leur contribution au ruissellement de surface et la superficie du terrain.
Terrain	Partie de parcelle ou ensemble de parcelles affectée(s) en zone urbanisable au plan de secteur et développé dans le cadre d'un même projet.
Terrain non-artificialisé	Tout terrain non construit indépendamment de son affectation au plan de secteur ou dans les schémas.
Trame verte et bleue	Réseau constitué d'infrastructures vertes développé à l'aide d'une planification stratégique dont l'organisation et la gestion sur le territoire vise à décupler et orienter les services écosystémiques, faciliter l'accueil de biodiversité et améliorer les continuités écologiques.
Transport collectif	Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Parmi ces modes de transports, on retrouve les transports en commun (bus, métro, tramways et trains), l'avion, le bateau et les véhicules routiers. Ils sont conduits par une personne dont c'est la profession et le plus généralement accessible à titre onéreux.
Urbanisation	Processus à long terme qui caractérise à la fois l'augmentation de la population qui vit dans les villes et l'extension des espaces urbanisés.

«Ville ou village à 10 minutes»	Modèle d'aménagement et d'organisation d'une ville ou d'un village permettant aux habitants et travailleurs un accès à moins de 10 minutes à pied (ou à vélo) aux commodités résidentielles, aux activités commerciales, aux espaces verts et aux activités tertiaires compatibles avec l'habitat pour que chacun puisse apprendre, travailler, s'approvisionner, s'aérer, se cultiver, se soigner, se déplacer, se dépenser, s'alimenter localement, se rencontrer et s'entraider. Ce modèle limite la dépendance à la voiture individuelle et facilite le développement de mobilités décarbonées et abordables au plus grand nombre.
Zones d'activités économiques d'échelle régionale	Les zones d'activités économiques d'échelle régionale sont les zones d'activité économique industrielle et mixte de plus de 100 hectares au plan de secteur.
Zone de chalandise	Zone habituelle ou prévisionnelle (en cas d'ouverture) de provenance de l'essentiel des clients d'un point de vente. Le contour de cette zone est influencé par les distances, les temps d'accès, l'attractivité du point de vente et sa concurrence.
Zone urbanisable en ruban	Zone urbanisable inscrite au plan de secteur dont la forme, par sa profondeur, sa longueur et le rapport entre ces deux éléments, ne permet que le développement d'un front bâti unique de part et d'autre du réseau viaire existant.

0. INTRODUCTION

0.1. Objet général de l'étude

En son article D.II.58, le Code de Développement territorial (CoDT) entré en vigueur le 1er juin 2017 établit que le schéma de développement de l'espace régional (SDER) en vigueur avant la date d'entrée en vigueur du Code devient le schéma de développement du territoire (SDT) et est soumis aux dispositions relatives.

Conformément à ces dispositions, Le SDER élaboré en 1998 et adopté définitivement le 27 mai 1999 est donc devenu le SDT bien qu'il soit relativement éloigné des enjeux actuels de l'aménagement du territoire et que son contenu ne corresponde pas entièrement au contenu préconisé dans le CoDT.

Consécutivement à l'entrée en vigueur du CoDT, une révision du SDT a donc été entamée. Cette révision a débuté par une analyse contextuelle puis la définition d'objectifs, de principes de mise en œuvre, de mesures de gestion et de programmation et enfin par la définition d'une structure territoriale. Cette élaboration a fait appel à de nombreux intervenants, experts et acteurs régionaux. Les incidences de la mise en œuvre de la révision ont été évaluées dans le rapport sur les incidences environnementales et le tout a été soumis à enquête publique du 22 octobre au 5 décembre 2018.

Le projet de révision du SDT a ensuite été modifié pour tenir compte des avis reçus lors de l'enquête publique et le projet de SDT a été adopté le 16 mai 2019 par le Gouvernement.

L'arrêté du 16 mai 2019 précise néanmoins que le SDT *entre en vigueur à une date déterminée par le Gouvernement*, ce que le Gouvernement n'a jamais fait.

En effet, peu de temps après l'adoption, les élections régionales du 26 mai 2019 ont donné lieu à un changement de majorité et de Gouvernement. Dans la Déclaration de politique régionale (DPR) 2019-2024 qui s'en suivi, le nouveau Gouvernement wallon fait référence à la stratégie de développement territorial souhaitée notamment dans l'extrait suivant :

« *Pour freiner l'étalement urbain et y mettre fin à l'horizon 2050, il s'agit à court terme de poursuivre les objectifs suivants :*

- *Réduire la consommation des terres non artificialisées en la plafonnant d'ici 2025 ;*
- *Préserver au maximum les surfaces agricoles ;*
- *Maintenir, réutiliser ou rénover le bâti existant ;*
- *Localiser au maximum les bâtiments à construire dans les tissus bâtis existants (urbains, ruraux ou périurbains) situés à proximité des services et transports en commun ;*
- *Restaurer la biodiversité.*

Pour ce faire, il est notamment prévu qu' « un groupe d'experts désigné par le Gouvernement sera mis en place dans les meilleurs délais et déterminera, dans un délai d'un an, la superficie artificialisable afin d'atteindre les objectifs aux horizons 2025 et 2050 ; le groupe d'experts élaborera une méthodologie de mesure de l'étalement urbain, une trajectoire de réduction de l'étalement urbain par bassin et une trajectoire de superficie artificialisable jusqu'à 2050 répartie par bassin ; il examinera également tous les instruments nécessaires pour atteindre les objectifs ; (…) »

La DPR ne remet donc pas en cause les objectifs poursuivis par le projet de révision du SDT, mais questionne les trajectoires et les moyens pour y arriver.

Plus tardivement, le nouveau Gouvernement retire par arrêté du 9 février 2022 l'adoption de la révision du SDT, confirmant ainsi sa volonté de modifier cette révision avant sa mise en vigueur.

L'arrêté du 9 février 2022 précise ainsi que :

- *« en procédant au retrait de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 mai 2019, le Gouvernement entend, dans un second temps, actualiser la révision du schéma de développement du territoire au regard d'éléments contenus dans la déclaration de politique régionale 2019-2024 »*
- *« l'actualisation du schéma de développement du territoire visera à réinterpréter, approfondir et renforcer ces différents éléments à la lumière des nouvelles options définies par le Gouvernement, des travaux accomplis sous l'égide du Gouvernement en matière de lutte contre l'artificialisation, des constats récents et des recherches sur le sujet ».*
- *« le schéma de développement du territoire adopté le 16 mai 2019 énonce 20 objectifs de développement territorial […] qui sont conformes aux objectifs de la Déclaration de politique régionale ; que, dès lors, le Gouvernement n'entend pas les revoir ».*

Une nouvelle procédure d'élaboration d'un projet de révision du SDT est ainsi lancée début 2022 avec une nouvelle analyse contextuelle établie par la CPDT en février 2022.

L'élaboration du projet de révision du SDT est confiée à un consortium coordonné par le CREAT tandis que l'élaboration du rapport sur les incidences environnementales et confiée au bureau Stratec.

L'élaboration du projet de révision du SDT et l'élaboration du rapport sur les incidences environnementales se sont ainsi déroulées progressivement et de manière itérative de mars à septembre 2022.

Le présent rapport détaille l'analyse des incidences au terme de ce processus itératif.

0.2. Qu'est-ce que le Schéma de Développement du Territoire et que contient-il ?

L'article D.II.1 du CoDT indique que « *les objectifs de développement territorial, d'aménagement du territoire et, le cas échéant, d'urbanisme sont déclinés, sur la base d'une analyse contextuelle du territoire concerné, à quatre échelles :*

1° le schéma de développement du territoire pour la Wallonie ;

2° le schéma de développement pluricommunal pour tout ou partie des territoires de plusieurs communes ;

3° le schéma de développement communal pour l'ensemble du territoire communal ;

4° le schéma d'orientation local pour une partie du territoire communal. »

L'article D.II.16 du CoDT précise que le « *schéma de développement du territoire s'applique au plan de secteur en ce compris la carte d'affectation des sols, aux schémas et aux guides ainsi qu'à la localisation des projets au regard de la structure territoriale du SDT dans le cadre des demandes de permis et des certificats d'urbanisme n°2 y relatifs soit :*

1° portant sur une construction ou un équipement de service public ou communautaire soit :

a) visé à l'article D.IV.25 (motifs impérieux d'intérêt général) ;

b) relatif à une infrastructure linéaire visée par la structure territoriale du schéma de développement du territoire ;

c) qui figure dans le schéma de développement du territoire eu égard à son rayonnement à l'échelle d'une aire de développement ;

2° visant à urbaniser des terrains de plus de quinze hectares et portant soit sur :

a) la construction de logements ;

b) une surface destinée à la vente de biens de détails ;

c) la construction de bureaux ;

d) un projet combinant deux ou trois de ces affectations. »

Le schéma de développement du territoire se situe tout en haut de la hiérarchie des outils de planification prévus par le CoDT, ce qui signifie que les révisions du plan de secteur, les autres schémas d'échelle inférieure (2°, 3° et 4° de l'article D.II.1 présenté ci-dessus), les guides communaux d'urbanisme et la localisation de certains projets doivent s'y conformer. Ils peuvent néanmoins s'en écarter à certaines conditions fixées par le CoDT.

Autrement dit, le schéma de développement du territoire dicte les orientations à l'échelle régionale et les schémas de planification établis à des niveaux hiérarchiques inférieurs ne peuvent adopter des objectifs qui lui sont contradictoires.

Le schéma de développement du territoire est donc un outil planologique dont le rôle est à la fois stratégique à l'échelle régionale puisqu'il propose une vision globale du territoire, et opérationnelle à l'échelle infrarégionale en dictant les orientations régionales aux plans, programmes, guides et projets qui lui sont inférieurs.

Conformément à l'art. D.II.2, §2, la stratégie territoriale du schéma de développement du territoire définit les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire, les principes de mise en œuvre et la structure territoriale.

- Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire :
  Comme précisé dans l'arrêté du 9 février 2022 relatif au retrait de la révision du SDT, le Gouvernement ne souhaitait pas revoir les 20 objectifs de développement territorial précédemment définis en 2017 sur base de l'analyse territoriale car ils restaient « conformes aux objectifs de la Déclaration de politique régionale ».

  Le nouvel avant-projet de révision du SDT reprend donc intégralement les 20 objectifs de la version précédente actés le 8 juin 2017 par le Gouvernement. Ces objectifs avaient été établis à l'époque sur la base d'une analyse contextuelle, réalisée par la Conférence permanente du développement territorial (CPDT).

  Les objectifs définis visent à répondre aux enjeux identifiés au terme de l'analyse contextuelle. Ceux-ci concernent le positionnement de la Wallonie, la dimension démographique et sociale, la dimension économique, la dimension patrimoniale et environnementale, la dimension de mobilité et la structuration interne du territoire wallon. Ces objectifs sont rappelés plus formellement au point 1.1.2.c.
- Les principes de mises en œuvre :
  Les principes de mise en œuvre sont déclinés pour chaque objectif régional, à la suite de la description des constats et des enjeux sous-jacents à l'objectif. Ils développent les lignes directrices à respecter par tous les acteurs du développement territorial pour atteindre l'objectif concerné.
- Les mesures de gestion et programmation :
  Le CoDT précise que le SDT peut (ce n'est donc pas exigé) « *comporter des mesures de gestion et de programmation relatives aux principes de mise en œuvre et à la structure territoriale* ». C'est le choix qui a été retenu dans l'avant-projet de révision du SDT puisque, lorsque nécessaire, les principes ont été déclinés en une série de mesures de gestion et programmation. Ces mesures détaillent les actions à mettre en œuvre par les pouvoirs publics pour rencontrer l'objectif.
- La structure territoriale :

Le Schéma de développement du territoire identifie et exprime cartographiquement les différents éléments qui structurent le territoire pour contribuer à la réalisation de certains objectifs. Le CoDT précise que cette structure doit préciser :

- *les pôles ;*
- *les aires de coopération transrégionale et transfrontalière et les aires de développement ;*
- *les réseaux de communication et de transports de fluides et d'énergie ;*
- *les sites reconnus en vertu de la loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 et les liaisons écologiques adoptées par le Gouvernement.*

Ces différents éléments sont repris sur différentes cartes thématiques.

Notons par ailleurs que l'avant-projet de révision du SDT contient également une série d'éléments non explicitement demandés par le CoDT, notamment une série de défis à relever, une vision ainsi qu'un chapitre consacré aux ressources clés de suivi et de mobilisation visant à la bonne mise en œuvre de la stratégie territoriale.

Les mesures de gestion et programmation sont également dans certains cas déclinées en mesures guidant l'urbanisation. Ces mesures sont des mesures chiffrées qui encadrent l'urbanisation au regard de l'optimisation spatiale.

0.3. Objectifs du rapport sur les incidences environnementales

Les plans et programmes doivent être analysés en appliquant les dispositions de la directive 2001/42/CE.

Pour les plans et schémas d'aménagement du territoire, ces dispositions ont été transposées dans le Livre VIII du code du développement territorial (CoDT).

Les objectifs de l'évaluation des incidences des plans et schémas sont fixés au Titre 2 du Livre VIII ; L'article D.VIII.28 précise en effet que la mise en œuvre des procédures prévues par le Titre 2 a principalement pour but :

1° de protéger et d'améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, pour lui assurer un environnement sain, sûr et agréable ;

2° de gérer le milieu de vie et les ressources naturelles, de façon à préserver leurs qualités et à utiliser rationnellement et judicieusement leurs potentialités ;

3° d'instaurer entre les besoins humains et le milieu de vie un équilibre qui permette à l'ensemble de la population de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenables ;

4° d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans ou des schémas susceptibles d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement en vue de promouvoir un développement durable.

L'article D.II.3 précise que le Gouvernement réalise un rapport sur les incidences environnementales du schéma de développement du territoire. En ce qui concerne le système d'évaluation des incidences des plans ou schémas sur l'environnement, l'article D.VIII.29 précise qu'elle est effectuée pendant l'élaboration du plan, ou du schéma et avant son adoption. L'article D.VIII.33 précise quant-à-lui le contenu du rapport sur les incidences environnementales qui identifie, décrit et évalue les incidences non négligeables probables de la mise en œuvre du plan ou du schéma, ainsi que les solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ou du schéma.

Le § 2 du même article précise que l'autorité compétente pour adopter le schéma détermine les informations que le rapport sur les incidences environnementales contient, et que ces informations comprennent ainsi à tout le moins les éléments suivants :

- un résumé du contenu, une description des objectifs principaux du schéma et les liens avec d'autres plans et programmes pertinents, et notamment avec l'article D.I.1 du CoDT ;
- les aspects pertinents de la situation socio-économique et environnementale ainsi que son évolution probable si le schéma n'est pas mis en œuvre ;
- les caractéristiques environnementales des zones susceptibles d'être touchées de manière notable ;
- les objectifs de la protection de l'environnement pertinents et la manière dont ces objectifs et les considérations environnementales ont été pris en considération au cours de l'élaboration du schéma ;
- les problèmes environnementaux liés au schéma en ce compris les incidences non négligeables probables, à savoir les effets secondaires, cumulatifs, synergiques, à court, à moyen et à long terme, permanents et temporaires, tant positifs que négatifs, sur l'environnement, y compris sur des thèmes comme la diversité biologique, la population, la santé humaine, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, les facteurs climatiques, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris le patrimoine architectural et archéologique, les paysages et les interactions entre ces facteurs ;
- les incidences sur l'activité agricole et forestière ;
- les mesures envisagées pour éviter, réduire et, dans la mesure du possible, compenser toute incidence négative non négligeable de la mise en œuvre du plan ou du schéma sur l'environnement ;
- la présentation des alternatives possibles et de leur justification ;
- une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées ;
- les mesures de suivi envisagées ;
- un résumé non technique.

Conformément à ces dispositions, le Gouvernement wallon a adopté le contenu du rapport sur les incidences environnementales qui reprend et précise les éléments minimums listés ci-dessus. Le présent rapport reprend globalement la structure du rapport proposée dans l'arrêté.

La **démarche d'évaluation des incidences** permet ainsi :

- dans un premier temps, d'identifier les impacts négatifs et positifs potentiels et le cas échéant d'adapter le projet de SDT ;
- dans un deuxième temps, d'éclairer les acteurs de l'aménagement du territoire et le public au cours de la phase de présentation et concertation sur les incidences potentielles du SDT.

La première partie du rapport, plus descriptive, présente :

- les **objectifs régionaux** de développement territorial et d'aménagement du territoire, ainsi que l'adéquation ou non du projet de SDT avec les autres plans et programmes ;
- **l'état initial** de la situation socio-économique et environnementale du territoire ainsi que les **perspectives d'évolutions probables du territoire**. L'élaboration de cette partie se

base notamment sur les indicateurs clés de l'environnement wallon[1], sur l'analyse contextuelle de février 2022 réalisée par la CPDT (actualisation de celle de 2017), ainsi que sur d'autres sources diverses (SPF Economie, SPF Mobilité et Transports, SNCB, Infrabel, Statbel, IWEPS, etc.). Cette analyse permet par ailleurs d'esquisser les enjeux que peut représenter le SDT vis-à-vis de la situation socio-économique et environnementale du territoire wallon.

Ensuite, l'analyse des incidences est menée à deux niveaux.

Le premier **niveau est global et stratégique** et porte sur une réflexion quant à l'adéquation du SDT avec les défis présents et futurs auxquels le développement du territoire wallon doit fait face. Cette analyse porte donc notamment sur l'exhaustivité des objectifs retenus dans le SDT et qui en constitue le premier pilier. Cette réflexion évalue également la pertinence de l'outil SDT pour définir une stratégie territoriale pour la Wallonie, qui soit cohérente avec le contexte suprarégional et international, qui anticipe les évolutions futures, et qui soit suffisamment opérationnelle pour insuffler une dynamique au développement territorial.

Le deuxième **niveau plus opérationnel** porte sur les principes de mise en œuvre, les mesures de gestion et programmation, les mesures guidant l'urbanisation ainsi que sur la structure territoriale. Les principes de mise en œuvre et la structure territoriale constituent les deuxième et troisième piliers du projet de SDT et doivent permettre d'en atteindre les objectifs. L'analyse des incidences des principes de mise en œuvre et de la structure territoriale est menée sous la forme d'un ensemble de fiches analytiques. La structure de ces fiches sera présentée par la suite.

L'analyse des incidences se conclut par une synthèse générale sous la forme d'un tableau croisé mettant en perspective les objectifs du schéma de développement du territoire et les différents groupements de mesures qui y contribuent, vis-à-vis des différents aspects de l'environnement potentiellement impactés. Les mesures complémentaires et correctrices ainsi que les recommandations et les mesures de suivi sont également synthétisées.

L'adéquation du schéma de développement du territoire avec les buts poursuivis par les objectifs régionaux est ensuite présentée, avec un renvoi vers les fiches analytiques concernées.

La cohérence interne du SDT est analysée au regard de la correspondance entre la vision et les objectifs exprimés d'une part, et les éléments de la structure territoriale et les principes de mise en œuvre d'autre part.

Enfin, le rapport sur les incidences environnementales (RIE) présente les alternatives possibles au schéma de développement du territoire ainsi que la méthode d'évaluation et les difficultés rencontrées.

0.4. Auteur du rapport d'incidences

La réalisation de cette étude a été confiée au bureau STRATEC.

Siège social :
Avenue A. Lacomblé 69-71 boîte 8
B-1030 BRUXELLES, Belgique
Tél. : +32 2 735.09.95 – Fax. + 32 2 735.49.17
E-mail : stratec@stratec.be
Site web: www.stratec.eu

[1] L'analyse se base notamment sur le dernier Rapport sur l'état de l'environnement wallon (SPW 2017), mais comme les données datent un peu, elle ont été complétées par les données plus souvent mise à jour disponibles sur le portail dédié à cet effet http://etat.environnement.wallonie.be

1. PREMIÈRE PARTIE – ANALYSE TERRITORIALE GÉNÉRALE DE PRINCIPE ET ÉVALUATION STRATÉGIQUE

1.1. Description des objectifs régionaux et résumé du contenu du schéma de développement du territoire

1.1.1. DESCRIPTION DES OBJECTIFS RÉGIONAUX

Conformément à l'article D.II.2 §2, alinéa 2 du CoDT, les buts assignés aux objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire sont :

1. La lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources ;
2. Le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale ;
3. La gestion qualitative du cadre de vie ;
4. La maîtrise de la mobilité.

La proposition d'objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire dont le Gouvernement wallon a pris acte le 8 juin 2017 a été établie sur la base de l'analyse contextuelle réalisée par la CPDT qui présente les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire wallon.

Dans le cadre du développent territorial, ces ambitions se concrétisent par la volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale ambitieuse assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects.

L'outil le plus approprié pour consacrer cette stratégie est le Schéma de Développement du Territoire.

L'analyse contextuelle est structurée autour d'une approche en six dimensions :

- deux dimensions territoriales : le positionnement de la Wallonie dans son environnement suprarégional et transfrontalier et la structuration interne du territoire wallon ;
- quatre dimensions thématiques : démographique et sociale, économique, patrimoniale et environnementale, et de mobilité.

La dimension énergétique a été traitée de manière transversale.

La déclaration de politique régionale 2019-2024 (DPR 2019-2024) précise que la Wallonie nourrit une triple ambition : une ambition sociale, une ambition écologique et une ambition économique. Par ailleurs, la Wallonie entend freiner l'étalement urbain et y mettre fin à l'horizon 2050.

Dans le cadre de la note au Gouvernement du 21 janvier 2020, un groupe d'experts a été mis en place. Le travail de ce groupe d'experts porte sur l'étude de « l'artificialisation » et met en exergue qu'il est nécessaire d'identifier des trajectoires par bassins, d'établir les critères et balises suffisants à l'échelle régionale permettant, par l'application du principe de subsidiarité, la déclinaison des trajectoires et objectifs par bassins et par communes ainsi que la délimitation des centralités et des mesures de développement IN et OUT (i.e. à l'intérieur et à l'extérieur de ces centralités).

Pour chacune de ces dimensions, des constats et des perspectives ont été établis sur la base de la situation existante. Cette première étape a permis d'identifier des besoins territoriaux. Les potentialités et contraintes du territoire ont été ensuite identifiées au regard de l'identification de ces besoins.

Une analyse des atouts, faiblesses, opportunités et menaces du territoire a également été produite dans l'analyse contextuelle actualisée.

A l'issue de ce travail, des enjeux territoriaux ont été dégagés pour chacune des six dimensions.

1.1.2. CONTENU DU SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de révision du SDT se structure de la manière suivante :

- Les défis sociétaux qui devront être relevés par le SDT sont d'abord énoncés.
- Une vision partagée du territoire structurée sous forme de six ambitions est ensuite détaillée. Cette vision doit permettre de relever les défis précédemment énoncés.
- Les vingt objectifs sont ensuite déclinés sous forme de fiches en une série de constats, d'enjeux, de principes de mise en œuvre, de mesures de gestion et de programmation et de mesures guidant l'urbanisation.
- La structure territoriale complète ces éléments avec une série de cartes accompagnées de textes explicatifs.
- Une dernière partie plus opérationnelle présente finalement les « Ressources clés de suivi et de mobilisation ».

Tous ces éléments sont décrits plus en détail ci-dessous :

1.1.2.A. LES DÉFIS À RELEVER

Le projet de révision du SDT développe tout d'abord 12 défis à relever. Ces défis ont été identifiés sur la base de l'engagement pris par le Gouvernement de faire de la Wallonie une terre de transition écologique, sociale, économique et démocratique. Cette transition a pour but de permettre d'aboutir à un nouveau modèle de société dans lequel les Wallonnes et les Wallons vivront mieux et plus heureux.

Tenant compte de l'analyse contextuelle (2017 et 2022) et des engagements pris par la Wallonie, le SDT entend mener ces transitions en relevant les 12 défis sociétaux suivants :

1. Garantir un développement et une prospérité pour tous les territoires ;
2. Lutter contre les inégalités ;
3. S'adapter aux effets du changement climatique et en diminuer les causes ;
4. Répondre aux besoins en logements et en services de proximité ;
5. Positionner la Wallonie sur la carte de l'Europe ;
6. Améliorer la santé et le bien-être de tous ;
7. Décarboner la mobilité et déployer une mobilité équilibrée selon les spécificités du territoire ;
8. Assurer l'accès à une énergie bas carbone ;
9. Développer, restaurer et préserver la biodiversité ;
10. Privilégier l'économie circulaire ;
11. Vivre avec les incertitudes et les changements ;
12. Agir collectivement et de façon coordonnée.

1.1.2.B. LA VISION PARTAGÉE

Cette vision partagée qui a donc pour objectif de relever les défis présentés ci-avant est déclinée sous forme de six ambitions principales :

1. Le territoire de la Wallonie, vecteur d'une développement soutenant la création d'activités et d'emplois ;
2. Un développement qui assure l'optimisation et un cadre de vie qualitatif ;
3. Le développement du territoire comme levier de la transition climatique et énergétique ;

4. Des pôles majeurs comme moteur de développement métropolitain ;
5. Des villes en connexion et des espaces de coopération comme piliers du développement socio-économique ;
6. Une Wallonie accueillante, solidaire, rassemblée et intégratrice.

1.1.2.C. LES OBJECTIFS RÉGIONAUX DE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire proposés visent à répondre aux enjeux territoriaux mis en évidence dans l'analyse contextuelle.

Ils ont été définis (en 2017 donc puisqu'ils ont été conservés dans le nouveau projet de révision du SDT) en réponse aux principaux enjeux territoriaux mis en évidence dans l'analyse contextuelle sur la base des six principes suivants :

1. Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire sont définis à l'échelle de la Wallonie ;
2. Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire tiennent compte de la hiérarchie que le CoDT établit entre les différents outils de planification et d'urbanisme ;
3. Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire ont un caractère stratégique ;
4. Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire prennent en compte les politiques sectorielles de la Région dans la mesure où elles revêtent une dimension territoriale ;
5. Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire ne portent pas sur la gouvernance territoriale ;
6. Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire ne sont pas spécifiques à certains territoires.

En 2017, les 20 objectifs issus de cette démarche avaient été regroupés en quatre modes d'actions, appelés aussi méta-objectifs (se positionner et structurer, anticiper et muter, desservir et équilibrer, préserver et valoriser). Ce regroupement n'a pas été repris dans le nouveau projet de révision du SDT.

En effet, l'intérêt marqué par le Gouvernement pour la recherche d'un équilibre entre les dimensions environnementales, économiques et sociales du développement durable a conduit à répartir les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement selon les trois axes suivants :

- Soutenabilité et Adaptabilité (SA) ;
- Attractivité et Innovation (AI) ;
- Coopération et Cohésion (CC).

Chacun de ces axes est composé d'une série d'objectifs (vingt au total) visant à concrétiser la vision.

Chaque objectif contient :

- Les constats : ils objectivent les enjeux et les principes et modalités de mise en œuvre. Ils se fondent sur l'analyse contextuelle et s'inscrivent dans une démarche rétrospective et factuelle.
- Les enjeux : ils identifient les points nécessitant une réponse stratégique relevant du développement territorial.
- Les principes et modalités de mise en œuvre : ils développent les lignes directrices à respecter par tous les acteurs du développement territorial pour atteindre l'objectif.
- Les mesures de gestion et de programmation : elles détaillent les actions à mettre en œuvre par les pouvoirs publics pour rencontrer l'objectif.

- Les mesures guidant l'urbanisation : elles présentent, pour certains objectifs, des mesures chiffrées qui encadrent l'urbanisation au regard de l'optimisation spatiale

Axe1 : Soutenabilité et Adaptabilité (SA)

SA.1 : Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources

Le sol de la Wallonie est une ressource non renouvelable dont les usages sont nombreux et doit donc être considéré comme un bien précieux. En tant que ressource non renouvelable, le sol doit faire l'objet d'une utilisation régulée.

L'artificialisation des terres, bien qu'en baisse par rapport aux décennies précédentes, s'accentue dans les territoires ayant de grandes disponibilités foncières, dans les aires de forte pression foncière et parfois à distance des régions urbaines. Elle induit une imperméabilisation des sols. L'urbanisation doit être optimisée en vue de réduire l'artificialisation des sols, renforcer l'attractivité du territoire, limiter les besoins en déplacements et améliorer le cadre de vie.

Les ressources du territoire doivent être exploitées de manière raisonnée en veillant à leur renouvellement ou à leur préservation pour éviter leur épuisement, et en privilégiant les synergies.

Le recyclage des matériaux et la valorisation des déchets tendent à prendre une part de plus en plus importante dans les cycles de production économique. Cette transition vers une économie circulaire est l'occasion de renforcer l'économie locale en favorisant les circuits courts. L'utilisation des ressources locales et issues du recyclage doit être promue.

SA.2 : Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques

Des principales évolutions sociodémographiques attendues en Wallonie découle un certain besoin en logements supplémentaire pour les années à venir. Ce besoin doit être évalué régulièrement en fonction du contexte. Cependant, l'urbanisation par la construction de nouveaux logements doit être maîtrisée en vue de réduire l'étalement urbain et l'artificialisation des sols et, ainsi, limiter les coûts environnementaux et financiers qu'ils génèrent.

Le parc de logements existant se caractérise par des disparités territoriales en matière de salubrité, de confort, d'adaptabilité, d'accès aux commodités et d'efficacité énergétique. Il doit être rénové afin d'améliorer les conditions de vie des habitants et répondre aux exigences de performance énergétique tout en respectant les qualités patrimoniales du bâti.

Les maisons unifamiliales, qui sont en nette prédominance, sont parfois divisées ou aménagées pour permettre la cohabitation quand elles ne sont plus adaptées aux besoins de leurs habitants ou pour répondre à la demande en logements plus petits. Les logements doivent être flexibles et adaptables pour faciliter le développement de nouveaux modes d'habitat et rencontrer les normes et exigences de qualité.

Le coût de l'immobilier a augmenté deux à trois fois plus rapidement que le revenu moyen durant la première décennie 2000, sans compter qu'en raison des taux d'intérêt bas durant une très longue période, de la pandémie du COVID 19 et de la guerre en Ukraine, le coût du foncier, de l'immobilier et des travaux de rénovation et de construction a augmenté. Les autorités doivent garantir à tous un accès à un logement à un prix abordable et un cadre de vie épanouissant.

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

Cet objectif se décline en 2 volets : les activités économiques et implantations économiques d'une part et les implantations commerciales d'autre part.

Activités économiques et implantations économiques :

La Wallonie manque localement de disponibilités foncières mobilisables rapidement pour l'implantation de grandes entreprises et les espaces à destination des entreprises sont encore insuffisamment équipés pour répondre à la transition numérique et énergétique.

Pour renforcer la compétitivité de la Wallonie, l'espace à destination des entreprises doit être optimisé en implantant les entreprises et les activités productives dans des lieux adaptés à leurs besoins en termes de logistique et de transition climatique, numérique et énergétique.

L'implantation des activités économiques dans les centralités urbaines et villageoises est concurrencée par le développement d'autres fonctions aux rentes foncières supérieures. Par ailleurs, la Wallonie dispose de friches sur lesquelles de nouvelles activités économiques pourraient s'implanter, y compris dans les centralités urbaines et villageoises.

Pour lutter contre le phénomène de l'étalement urbain, les autorités doivent renforcer l'attractivité des centralités urbaines et villageoises en y soutenant le développement des activités artisanales et des services. La Wallonie doit disposer d'une offre de terrains de grandes dimensions (plusieurs hectares d'un seul tenant) pour accueillir des activités économiques créatrices d'emplois.

Implantations commerciales :

La Wallonie présente des taux d'équipements commerciaux par habitant parmi les plus élevés d'Europe. L'offre commerciale y est saturée. Elle ne correspond plus à la demande. Les commerces implantés dans les espaces excentrés participent à l'étalement urbain et à l'artificialisation. Ils renforcent la dépendance à la voiture et les problèmes de pollution et de congestion qu'elle génère.

Le développement du commerce dans les espaces excentrés contribue à la perte de vitalité des cœurs de centralité. Les autorités doivent rétablir un équilibre entre l'offre et la demande commerciales, en tenant compte des besoins et du pouvoir d'achat de la population résidente et de la clientèle de passage. Elles prendront en considération la croissance démographique et le vieillissement de la population.

Pour lutter contre le phénomène de l'étalement urbain, les autorités doivent renforcer l'attractivité des centralités urbaines et villageoises en y soutenant le développement du commerce. Elles doivent réduire la concurrence entre les cœurs de centralité et les implantations situées dans les espaces excentrés.

Les autorités doivent éviter l'émergence de nouvelles friches commerciales dans les espaces excentrés en y décourageant la création de superficies commerciales supplémentaires non justifiées.

La localisation des commerces doit répondre aux exigences d'implantation liées aux types d'achats considérés (alimentaires / légers / lourds) et à l'e-commerce.

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

En matière d'infrastructures, la Wallonie dispose d'un réseau routier densément maillé, de réseaux ferroviaire et navigable et de deux aéroports régionaux permettant le transport des personnes et des marchandises. Elles permettent des connexions interrégionales et internationales. La Wallonie dispose également d'un réseau cyclable dont le RAVeL est un maillon important. Cependant, la répartition de la part modale de la voiture pour la mobilité des personnes reste élevée (83%). La pression exercée par le secteur du transport sur l'environnement est forte. Elle résulte notamment de la demande croissante en mobilité induite par les besoins sociaux (déplacement des personnes) et économiques (déplacement des marchandises). L'aménagement du territoire doit concourir à une circulation des biens et des personnes performante, fluide, sécurisée et décarbonée.

Les transports contribuent de façon croissante au changement climatique par leurs émissions de gaz à effet de serre. Des modes de transport plus durables doivent être développés et consolidés pour contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, préserver la santé des habitants et assurer la cohésion territoriale. Ce développement doit tenir compte des spécificités des territoires et s'appuyer sur la structure territoriale.
L'usage prépondérant des déplacements routiers (voitures et camions) conjugué à l'évolution des prix de l'énergie augmente la part du budget des ménages et des entreprises consacré à la mobilité. Cette augmentation impacte la compétitivité des entreprises et tend à précariser ceux dont la mobilité est contrainte en raison de la dispersion des activités et des lieux de vie dans le territoire.
Le développement de logements, d'activités économiques et de services doit être soutenu dans les centralités pour réduire la demande de mobilité et permettre les déplacements alternatifs à la voiture individuelle et au camion. Les infrastructures doivent être aménagées pour permettre le déploiement de ces modes alternatifs dans et vers les centralités.

SA.5 : Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques

Les risques d'origine naturelle et d'origine anthropique sont ponctuels et localisés sur le territoire wallon, mais ils nécessitent une vision d'ensemble de leurs causes et de leurs conséquences, et une gestion globale et systémique. Les facteurs intrinsèques du territoire (hydrographie, topographie, nature du sol et du sous-sol), mais aussi son aménagement et son occupation influencent sa vulnérabilité.

L'aménagement du territoire et la conception urbanistique des projets doivent prendre en compte les risques naturels et technologiques ainsi que les nuisances anthropiques. La gestion du territoire doit s'inscrire dans une culture de gestion globale et systémique des risques. La gestion des risques, notamment climatiques, doit tenir compte des services écosystémiques et les renforcer.

Le développement territorial et la conception urbanistique ne doivent pas aggraver les conséquences des phénomènes naturels intenses.

SA.6 : Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

Les patrimoines naturels, culturels et paysagers constituent des ressources importantes pour la Wallonie. Ils contribuent à l'amélioration de la qualité du cadre de vie des populations, à l'affirmation culturelle et territoriale et à l'accroissement de l'attractivité territoriale. La diversité des territoires urbains et ruraux participe à l'attractivité du territoire.

Les patrimoines naturels, culturels et paysagers doivent être valorisés et préservés en contrôlant les pressions qu'exercent sur eux les activités humaines. Leurs qualités et leurs authenticités doivent être garanties pour les générations futures.

Axe 2 : Attractivité et Innovation (AI)

AI.1 : Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen

La Wallonie se situe au cœur de l'Europe du Nord-Ouest qui s'inscrit dans les dynamiques métropolitaines mondiales. Elle doit donc tirer parti de cette position stratégique au cœur de l'Europe du Nord-Ouest et de la présence de métropoles à proximité de son territoire (Paris, Lille, Londres, Bruxelles, Luxembourg, la Randstad, la Ruhr). Elle doit s'affirmer dans les réseaux des métropoles voisines qu'ils soient sociaux, économiques, culturels, de recherches, d'enseignement, de formation, de communication et de transport.

Face aux reconfigurations géopolitiques et économiques à l'échelle mondiale et européenne (Brexit, guerre en Ukraine), les espaces métropolitains tendent à se concurrencer et cherchent à valoriser et

renforcer leurs ressources territoriales. À cela s'ajoutent les conséquences des multiples confinements dus à la pandémie mondiale de la COVID-19 qui ont provoqué le ralentissement de l'économie mondiale et la mise en place de nouvelles modalités d'échanges, de travail et d'organisation des activités basées sur les solutions numériques et les ressources du territoire. La Wallonie doit donc renforcer l'accueil des activités métropolitaines et capitaliser sur leurs développements, mais aussi développer sa connectivité internationale et consolider son interconnexion aux métropoles de l'Europe du Nord-Ouest.

La Wallonie doit collaborer avec les métropoles internationales et européennes où la valeur ajoutée croît fortement, notamment celles des pays émergents, de manière à consolider son positionnement international.

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

La place centrale de la Wallonie la situe à la jonction de multiples réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers s'appuyant sur les métropoles et les villes voisines. Ces réseaux consolident le développement socio-économique de la Wallonie et s'organisent autour des centres de commandement (entreprises, universités, centre de R&D, …) et concourent à accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines. La Wallonie doit ainsi soutenir le développement des réseaux socio-économiques transfrontaliers et transrégionaux sur son territoire.

La Wallonie s'inscrit également dans réseaux institués, elle fait partie de l'union économique du BeNeLux et participe à des coopérations transrégionales et transfrontalières. Elle doit s'affirmer dans les projets de coopérations transrégionaux, transfrontaliers et soutenir le développement des territoires transfrontaliers.

Les interdépendances entre la Wallonie et les territoires qui l'entourent sont de plus en plus fortes. La Wallonie doit s'appuyer sur les réseaux liés au dynamisme des métropoles et des villes voisines pour augmenter son taux d'emploi, attirer des entreprises et offrir des activités complémentaires.

AI.3 : 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 transformations génératrices d'emploi

La récente pandémie mondiale ainsi que les tensions géopolitiques en Europe ont mis en exergue et accentué la vulnérabilité de l'économie wallonne et de sa capacité d'approvisionnement dans des chaînes de valeur mondialisées face à des éléments externes. La Wallonie dispose de nombreuses ressources naturelles et primaires. Dans le cadre du Plan de relance, la stratégie de spécialisation intelligente de la Wallonie doit être soutenue. Les activités de pointe et l'innovation entrepreneuriale doivent être orientées dans les parcs scientifiques et les pôles de connaissance et d'innovation pour renforcer les collaborations et développer des synergies. La valorisation du territoire et de ses ressources doit renforcer la compétitivité de l'économie wallonne et sa résilience aux fluctuations de l'économie mondiale ainsi qu'aux effets du dérèglement climatique. La Wallonie doit réduire sa dépendance aux énergies fossiles et aux biens primaires et secondaires importés.

AI.4 : Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique

La Wallonie présente une offre importante en attractions, en hébergements, etc. dans les espaces urbanisés et un tourisme nature dans les espaces ruraux. Elle dispose également de sites et de territoires qui peuvent encore être valorisés et qui sont bien situés dans le réseau de communication pour capter les touristes. Cependant, l'offre touristique présente des disparités en Wallonie en fonction des opportunités et du contexte territorial rencontré. Le développement du tourisme doit tirer parti des atouts patrimoniaux, environnementaux, historiques et de l'accessibilité des territoires. Les liens entre le tourisme, le patrimoine et le territoire doivent être amplifiés.

Des faiblesses sont toutefois observées au niveau de l'accessibilité des territoires, notamment pour les modes de transport alternatifs la voiture individuelle, et de la couverture numérique haut-débit. L'accessibilité des sites et des territoires touristiques par les différents modes de transport doit être améliorée, en privilégiant les modes doux et les transports en commun. Le développement touristique doit être conçu de façon à limiter l'artificialisation et l'étalement urbain tout en permettant la concrétisation de nouveaux types d'offres.

Le poids économique du secteur touristique est conséquent pour la Wallonie. Le tourisme est un secteur vulnérable lors des crises sanitaires, financières ou sécuritaires. La pandémie a renforcé le tourisme local. Les projets d'aménagement touristiques doivent soutenir l'économie locale et favoriser la création d'emplois.

Le cadre de vie et le développement de l'activité touristique sont intrinsèquement liés. Des services complémentaires se développent souvent à proximité des différents sites touristiques renforçant ainsi la création d'emploi et les retombées économiques locales. Le développement touristique doit renforcer, en les complétant, la mixité des fonctions déjà présentes sur le territoire en minimisant les conflits d'usages, les nuisances et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

L'offre touristique doit s'adapter et anticiper les changements climatiques.

AI.5 : Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable

La Wallonie jouit d'une position centrale au sein du réseau transeuropéen de transport qui permet de faciliter la connexion entre les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux ainsi que les ports et aéroports des états membres de l'Union européenne. Elle se situe au cœur des corridors Mer du Nord-Alpes et Mer du Nord – Baltique.

Les potentialités offertes par les connexions aux réseaux européens et internationaux doivent bénéficier à l'ensemble du territoire en permettant de regrouper les flux des personnes et des entreprises pour atteindre des masses suffisantes afin de favoriser le report modal vers les alternatives aux transports par la voiture ou le camion.

Par ailleurs, l'urbanisation résidentielle s'est principalement déployée en fonction du réseau routier au détriment des lieux multimodaux desservis en transport en commun tels que les gares. Pourtant, en matière d'infrastructures, la Wallonie bénéficie d'un bon réseau de communications multimodal interne (route, rail, eau). Ces réseaux offrent des connexions interrégionales et internationales.

La localisation des activités et des résidences doit être mise en adéquation avec les moyens de déplacement offerts de manière à favoriser l'usage des transports collectifs et limiter l'impact environnemental.

La Wallonie doit tirer parti de la présence cumulée des réseaux de communication (route, rail, eau) pour garantir la fluidité, la sécurité, le report modal et ainsi réduire les impacts sur l'environnement et la qualité de vie.

Les principales infrastructures de communication doivent ainsi concourir à la création de richesses et à un développement durable en préservant et en améliorant l'accessibilité des lieux ainsi que la fluidité, la sécurité et la décarbonation des déplacements.

AI.6 : Organiser la complémentarité des modes de transport

Le maillage du réseau de communication routier wallon a permis de maintenir une relative fluidité du trafic et a permis la dispersion de l'urbanisation de l'habitat et des activités économiques. Associé à une organisation du territoire monofonctionnelle, il en résulte un éparpillement des fonctions entrainant une

complexification des chaines de déplacements et une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle et en camion. La Wallonie doit tirer parti de l'interconnexion des réseaux de communication (route, rail, eau) pour garantir la fluidité, la sécurité, le report modal et ainsi réduire les impacts sur l'environnement et la qualité de vie.

La répartition des parts modales concernant le transport des marchandises à l'horizon 2030 dans la Stratégie régionale de Mobilité (SRM) est de 7 % pour le rail (4 % en 2017), 18 % pour le fluvial (14 % en 2017) et 75 % pour le camion (82 % en 2017). La Wallonie dispose de plateformes multimodales destinées à optimiser le transport des marchandises et assurant, également, l'approvisionnement des marchés européens et internationaux. La logistique urbaine se développe quant à elle en bordure de centralités. Elles doivent être valorisées en y regroupant les activités. Leurs capacités de développement doivent être préservées. Les plateformes doivent garantir l'accueil d'activités de transformation produisant de la valeur ajoutée.

Le développement des lieux intermodaux comme les gares, les mobipôles et les mobipoints doit être structuré et soutenu pour renforcer l'attractivité des centralités urbaines et villageoises et des lieux à haute concentration d'emplois.

AI.7 : Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

Depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, les évolutions économiques et sociales et les modes d'organisation du territoire ont induit de nouvelles formes d'urbanisation peu denses en extension des villes et des villages à proximité des axes de circulation routière. Ces développements contribuent à étaler l'urbanisation et génèrent une importante artificialisation des sols.

Les centralités se sont spécialisées et ont perdu de leur population au profit des périphéries. Pourtant, cette concentration des activités et des logements de même que les espaces publics qui les articulent, s'ils sont bien organisés, permettent de maîtriser les coûts collectifs, de favoriser les synergies entre les activités et de réduire des besoins de mobilité individuelle.

L'attractivité des centralités urbaines et villageoises doit donc être renforcée et les cœurs de centralité reconquis. Les friches, les espaces publics et les bâtiments doivent être mis en valeur afin de créer un cadre de vie associant qualités naturelles, architecturales et paysagères où la plupart des besoins de chacun sont rencontrés. Les habitants, les chalands et les entreprises doivent être incités y revenir. Les bénéfices qu'ils en tireront (proximité des équipements et services, possibilité de se déplacer en transport en commun ou par les modes actifs, cadre vie urbain, etc.) doivent rivaliser avec ceux offerts par les territoires situés loin des centralités (accessibilité et mobilité facilitées, cadre de vie paisible, végétalisation, etc.).

Les quartiers commerçants du cœur des villes et des villages souffrent. Le taux de vacance commerciale y est élevé. Leur perte de vitalité s'explique par la concurrence avec les espaces commerciaux situés dans les espaces excentrés. Un équilibre entre l'offre commerciale du cœur de centralité, et celle des espaces commerciaux situés dans les espaces excentrés, doit être retrouvé. Les quartiers commerçants du cœur de centralité doivent être dynamisés en développant leurs spécificités.

AI.8 : Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

Le développement du numérique contribue à renforcer la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires. La pandémie de la COVID19 a généralisé de nouveaux modes d'organisation du travail et en particulier le télétravail qui nécessite une couverture internet haut débit. Elle a également mis en avant une fracture numérique du territoire wallon. En effet, la Wallonie souffre d'un retard dans l'équipement numérique en dehors des territoires les plus densément peuplés. La Wallonie doit respecter les objectifs de la stratégie numérique pour l'Europe et de la stratégie numérique de la

Wallonie (Digital Wallonia). Elle doit garantir l'accès de tous aux réseaux de communication à très haut débit. La couverture numérique du territoire doit notamment permettre d'améliorer le débit, la fiabilité, la cybersécurité et garantir la souveraineté et la protection des données. Elle doit être priorisée pour garantir un accès numérique aux services et assurer la compétitivité numérique des activités économiques. Par ailleurs, la technologie numérique est également un secteur d'activité susceptible de générer de nombreux emplois.

Axe 3 : Coopération et cohésion (CC)

CC.1 : S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de villes petites, moyennes et grandes. Ce maillage est suffisamment serré pour répondre aux besoins de la collectivité en termes de proximité d'activités économiques, de services et d'équipements. Elle s'organise autour d'une structure multipolaire composée des territoires urbains qui concentrent un nombre important d'équipements et de services et offrent un grand éventail d'emplois. Pour garantir la prospérité et la cohésion sociale, la Wallonie doit être développée en ne laissant aucun de ses territoires de côté.

Les territoires wallons sont variés sur les plans socio-économique, culturel, paysager, etc. Leurs spécificités sont leur richesse, c'est pourquoi ils doivent être développés de façon complémentaire dans le respect de leurs spécificités, en développant leurs ressources et en s'appuyant sur la structure multipolaire et le maillage des centralités villageoises et urbaines.

La diversité des territoires ruraux et urbains doit être prise en compte pour assurer un développement attractif et harmonieux du territoire.

CC.2 : Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne

Certains territoires partagent des enjeux communs que ce soit en termes de nature, tourisme, mobilité et transport, services, économie, environnement, police, etc. Ces enjeux communs recouvrent également la gestion des risques naturels, sanitaires et technologiques.

Des stratégies supra-communales doivent donc permettre de répondre efficacement à ces enjeux. Plus particulièrement les communes doivent se coordonner et coopérer dans un objectif d'efficience des actions publiques, de rationalisation des moyens, et de gestion globale des risques (cf. objectif SA.5).

Les stratégies supra-communales doivent renforcer la complémentarité des territoires et mettre en valeur leurs spécificités. Elles doivent réduire les concurrences inutiles en matière de services, infrastructures et équipements et garantir un accès au plus grand nombre.

Les projets de territoire existants et futurs doivent s'articuler autour de la structure territoriale du schéma de développement du territoire pour lutter contre l'étalement urbain, garantir la cohésion territoriale et répondre à la demande en logement.

CC.3 : Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente

L'évolution de la structure de la population en Wallonie induit de nouveaux besoins en services, commerces et équipements. Un vieillissement important de la population est d'ailleurs constaté à l'échelle régionale. Les différentes crises (sécuritaire, sanitaire, économique) devraient encore impacter ces projections et influeront donc sur les besoins de la population en services, commerces et équipements. Le développement des commerces, services, équipements et espaces publics ou

communautaires doit rencontrer les besoins actuels et prévisibles des habitants en tenant compte des dynamiques et des spécificités territoriales (croissance démographique, vieillissement attendu de la population, diminution de pouvoir d'achat, etc.).

Pour lutter contre le phénomène d'étalement urbain constaté sur une grande partie du territoire wallon et répondre aux besoins de la population, l'attractivité des centralités urbaines et villageoises doit être renforcée.

L'évolution du numérique permet également d'envisager une nouvelle génération de services publics accessibles à tous. Ces technologies se développent sur le territoire et leur usage se généralise dans la vie quotidienne. Le renforcement de l'accompagnement à l'usage du numérique doit participer à un accès équitable des citoyens aux services, surtout pour les personnes les plus éloignées de ceux-ci.

CC.4 : Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets

L'étalement urbain a provoqué une consommation importante de terrains, surtout agricoles, un accroissement des frais d'infrastructures et des déplacements. Par ailleurs, l'attrait pour les espaces périurbains et l'abandon des sites d'ancienne industrialisation par l'activité économique ont créé des friches et appauvri les centralités.

La diversité des activités dans les centralités urbaines et villageoises permet de réduire l'étalement urbain. Le retour de certaines activités économiques en ville peut néanmoins renforcer les conflits d'usages ou représenter certaines nuisances potentielles pour les habitants. Le retour vers les centralités des activités est également dépendant d'un certain nombre de conditions (bonne accessibilité aux commerces alimentaires, services et équipement, une bonne qualité des espaces publics et de l'environnement naturel et bâti et enfin une bonne qualité et diversité de l'offre en logements). Les autorités doivent donc encadrer l'urbanisation des quartiers à développer ou à rénover dans les centralités par l'adoption d'outils d'aménagement du territoire. Grâce à une réflexion globale, ceux-ci permettent d'organiser au mieux les proximités et les synergies entre activités tout en impliquant les habitants et les entreprises en amont des projets. Les autorités doivent soutenir le développement de projets mixtes et denses dans les centralités susceptibles de répondre aux demandes des habitants et des entreprises : augmentation de l'offre en logements, accès aux transports, équipements et services, espaces publics de qualité, proximité d'espaces verts ou de cours d'eau.

Le partenariat et l'implication des citoyens lors des opérations de restructuration et de rénovation sont également un moyen de stimuler l'attrait pour des centralités renouvelées, denses et mixtes, répondant aux besoins exprimés par les acteurs.

CC.5 : Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

Les espaces publics sont des lieux d'échanges, de passages, d'activités physiques, de délassement, de repos, de reconnexion à la nature, etc. Ils sont vecteurs de bien-être psychiques et physiques pour un large panel d'usagers. Les espaces publics ont également la fonction de lieu de séjour, ils sont accessibles à tous et sont des lieux de circulation. Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs sont un levier fondamental d'attractivité des centralités. La densification accrue de l'habitat et la diminution de l'espace privé induisent un besoin plus important d'espaces publics de qualité, notamment d'espaces verts. Ce besoin s'est montré fondamental lors des périodes de confinement dû à la crise sanitaire. C'est pourquoi, l'offre et la qualité des espaces verts doivent être augmentées dans les centralités et la qualité des espaces publics existants doit être améliorée en intégrant les enjeux socio-économiques, de mobilité et environnementaux.

CC.6 : Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

L'indépendance énergétique de la Wallonie vis-à-vis du reste du monde oscille autour des 10 % et reste donc faible même si elle en hausse depuis 2008. Les secteurs les plus consommateurs sont l'industrie (33,8 % de la consommation finale d'énergie) les transports (28,9 %) et les logements (25,9 %).

Le secteur industriel wallon est assez intensif en énergie et sa compétitivité dépend de l'accès et du coût de l'énergie.

La dispersion des activités, de l'habitat, des commerces et des services renforce la dépendance à la voiture pour les personnes et au transport routier pour les marchandises. Les solutions alternatives à ces modes restent peu performantes sur une grande partie du territoire wallon.

L'amélioration de la performance énergétique des logements permet une évolution à la baisse de la consommation énergétique de ce secteur, mais le bâti wallon présente toujours des performances énergétiques médiocres. De plus, la dispersion des logements sur le territoire, outre les besoins en transport qu'elle engendre, nécessite également un renforcement des équipements et entraine par conséquent une hausse des coûts de distribution et des services.

L'évolution du système énergétique doit garantir l'approvisionnement et l'accès à l'énergie à tous, en développant une énergie plus abordable, plus sûre et plus durable soutenue par des actions visant à accroître la production d'énergie verte, à diversifier les approvisionnements et à réduire la demande, dans le respect des objectifs européens.

La production, le transport et la consommation de l'énergie doivent être pensés comme un système intégré pour répondre aux objectifs européens du Green Deal et du plan REPowerEU.

Le démantèlement des centrales nucléaires, le stockage définitif des déchets radioactifs et le démantèlement des éoliennes d'ancienne génération au profit d'éoliennes de nouvelle génération doivent être réalisés dans le respect de l'environnement et des générations futures.

1.1.2.D. LA STRUCTURE TERRITORIALE

La structure territoriale propose d'articuler le territoire pour contribuer à la réalisation des objectifs en identifiant :

- Le maillage des villes et des villages qui distingue : les centralités, les cœurs de centralité, les espaces excentrés et les cœurs d'espaces excentrés ;
- Les pôles, c'est-à-dire les villes dont les activités rayonnent largement au-delà de leur périmètre restreint. La structure distingue les pôles d'ancrage, les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs ;
- Les principaux axes et réseaux de communication et de transports de fluides et d'énergie ;
- Les territoires partageant des spécificités et des perspectives de développement semblables rassemblés sous la forme d'aires de développement qui peuvent être des aires de développement de proximité, des aires de développement relais, des aires de développement métropolitain ou des bassins d'optimisation spatiale.
- La trame écologique qui reprend les sites de conservation de la nature et les liaisons écologiques adoptés par le Gouvernement en 2019 ;
- Les aires de coopération transrégionale et transfrontalière.

Centralités et espaces excentrés

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de villes qualifiés de « **centralités »** dans la structure territoriale. Les centralités sont caractérisées cumulativement par une concentration en logements, une proximité aux services et aux équipements et une bonne accessibilité en transport en commun. Le maillage de ces centralités est un atout de premier plan pour soutenir et structurer le développement du territoire. Leur renforcement répond aux principes suivants :

- Intensifier le logement et les activités commerciales et tertiaires ;
- Développer une mixité des fonctions et donner une place importante aux espaces de convivialité et aux espaces verts ;
- Opérationnaliser le concept de ville et village des 10 minutes pour favoriser l'accès aux activités, aux services et aux équipements à pied et à vélo.

L'urbanisation qui s'est également développée hors des centralités a pris des formes diverses (constructions isolées en campagne, ensemble de constructions de faible densité). Il s'agit de l'héritage historique du développent du territoire. Ces territoires urbanisés hors des centralités sont qualifiés dans la structure territoriale d'« **espaces excentrés** ». Leur urbanisation par le développement du logement et des activités commerciales et tertiaires est appelée à être freinée. En revanche, le développement des activités qui ne peuvent pas être localisées dans les centralités peut dans une certaine mesure y être soutenu. C'est pourquoi la structure territoriale identifie des « **territoires spécialisés** » et des « **cœurs des espaces excentrés** ». Les territoires spécialisés sont les espaces, souvent monofonctionnels, affectés à l'activité économique, aux commerces, aux loisirs, au tourisme, aux infrastructures et équipements publics. Les cœurs des espaces excentrés sont par exemple les quartiers du centre historique des villages ou les parties de quartier résidentiel concentrant un nombre plus important de logements et de services.

Il convient donc de développer de façon différenciée les centralités et les espaces excentrés en tenant compte de leurs atouts et de leurs spécificités.

La structure territoriale tient compte de la forme du territoire wallon en déclinant les centralités en « **centralités villageoises** » pour les zones plus rurales et les « **centralités urbaines** » pour les zones urbaines.

Au sein de ces centralités, leur territoire n'est pas homogène et certains sont appelés à soutenir un développement plus important que d'autres territoires. C'est ainsi que la structure territoriale identifie des parties de territoire de centralités dites « **cœurs de centralité** » et « **axes structurants de centralité** ». Les cœurs de centralités sont par exemple : les quartiers de l'hypercentre concentrant les commerces d'achats légers (intégrés à un mix commercial diversifié), les services et équipements, ou bien les quartiers péricentraux rassemblant les commerces, services et équipements de proximité, ou encore les quartiers de gares ou de nœuds de transports en commun dont l'urbanisation est à renforcer en complémentarité de l'hypercentre. Les axes structurants de centralité sont les grands axes de déplacement qui irriguent les centralités et le long desquels se sont localement concentrés le logement, le commerce et d'autres activités économiques. Ils présentent souvent une bonne accessibilité notamment en transport en commun.

Autour des centralités, la structure territoriale identifie des « **bordures des centralités** » qui forment l'espace de transition entre les centralités et les espaces excentrés. L'urbanisation s'y développe en tenant compte de cette nécessaire transition.

La détermination des centralités a fait l'objet d'une analyse et d'une méthodologie décrites à l'annexe 3 du projet de révision du SDT et sera évaluée dans la deuxième partie du RIE.

La structure territoriale illustre ces concepts au travers d'une carte mentale reprise ci-dessous et qui identifie ainsi la composition de la structure du territoire par des centralités, des cœurs de centralité, des espaces excentrés et des cœurs d'espaces excentrés.

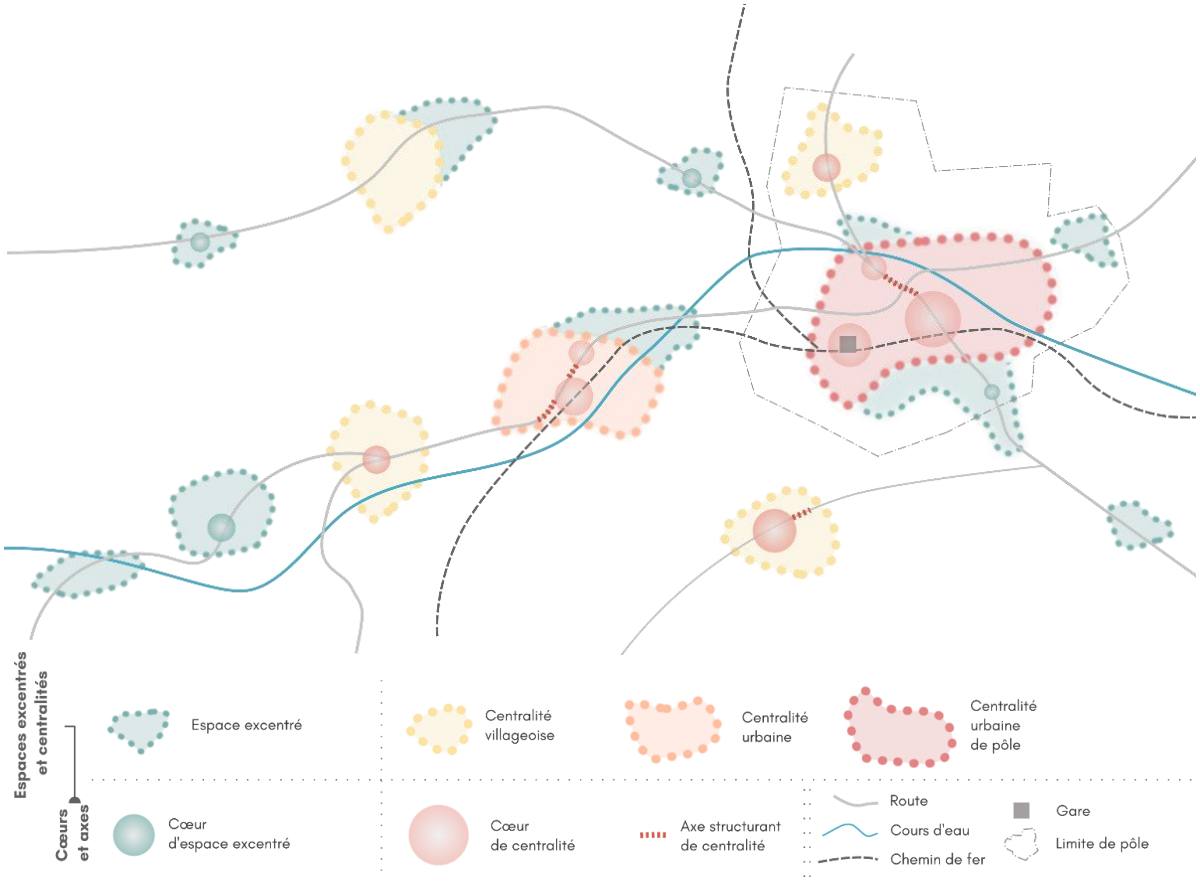


Figure 1 : Carte mentale de la structure territoriale (source : SDT- Structure territoriale)

Pôles

Le développement du territoire se structure autour des « **pôles** » qui rayonnent, car ils concentrent des services et des équipements ou atteignent un niveau d'intensité économique important. La structure territoriale identifie à travers le territoire wallon quarante-neuf pôles qui rencontrent ces critères.

La structure territoriale n'établit pas de hiérarchie entre les pôles, mais fixe les bases d'un maillage couvrant l'ensemble du territoire qui tient compte de leurs spécificités.

Un pôle peut être constitué de plusieurs communes. C'est le cas des **pôles** de Liège, Charleroi et Verviers. La structure territoriale identifie également des **bipôles** : Mons/La Louvière, Braine-l'Alleud/Waterloo, Ottignies/Louvain-La-Neuve et Aywaille/Sprimont.

Le développement des pôles répond aux principes suivants :

- Optimiser et consolider le développement socio-économique en favorisant les synergies entre activités et services, en tenant compte de leurs atouts (accessibilité multimodale, équipements, services, offre culturelle, relation et coopération, etc.) et en limitant l'étalement urbain ;
- Coordonner et structurer le développement des équipements et services en maximisant leur utilisation, en minimisant leurs coûts, en évitant les concurrences inutiles entre communes et

en valorisant leurs spécificités. C'est notamment le cas pour les bipôles et les pôles constitués de plusieurs communes ;

- Améliorer la cohésion sociale en offrant à tous des services et des équipements de qualité, accessibles en des temps de déplacement raisonnables en modes actifs, collectifs, partagés ou à la demande.

La structure territoriale invite à la collaboration des autorités locales afin qu'elles prennent les initiatives appropriées pour structurer et développer les pôles en coordination avec la Wallonie, et en concertation avec les communes voisines quand elles font partie d'un même pôle ou d'un bipôle.

La structure territoriale identifie quatre types de pôles : les pôles d'ancrage, les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs.

- **Les pôles d'ancrage** concentrent et consolident le développement des activités économiques qui ne sont pas directement liées à l'exploitation raisonnée des ressources primaires et locales du territoire qu'ils polarisent. Ils prévoient et renforcent dans leur centralité des services et des équipements destinés à la population desservie par le pôle.
- **Les pôles régionaux**, outre les caractéristiques des pôles d'ancrages, consolident et développent les services et équipements de niveaux supérieurs de même que les activités économiques complémentaires, dont celles à haute valeur ajoutée, à fortes interconnexions régionales et pourvoyeuse de nombreux emplois.
- **La capitale régionale** rencontre les caractéristiques des pôles régionaux tout en assumant le rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie.
- **Les pôles majeurs** rencontrent les caractéristiques des pôles régionaux et assurent la consolidation des services et équipements permettant des échanges internationaux dans différents secteurs et le développement des activités métropolitaines (siège d'entreprises internationales, d'institutions et des centres de décision).

La détermination des pôles a fait l'objet d'une analyse et d'une méthodologie décrites dans l'annexe 4 du SDT et sera évaluée dans la deuxième partie du RIE.

Ci-dessous la représentation graphique des pôles.

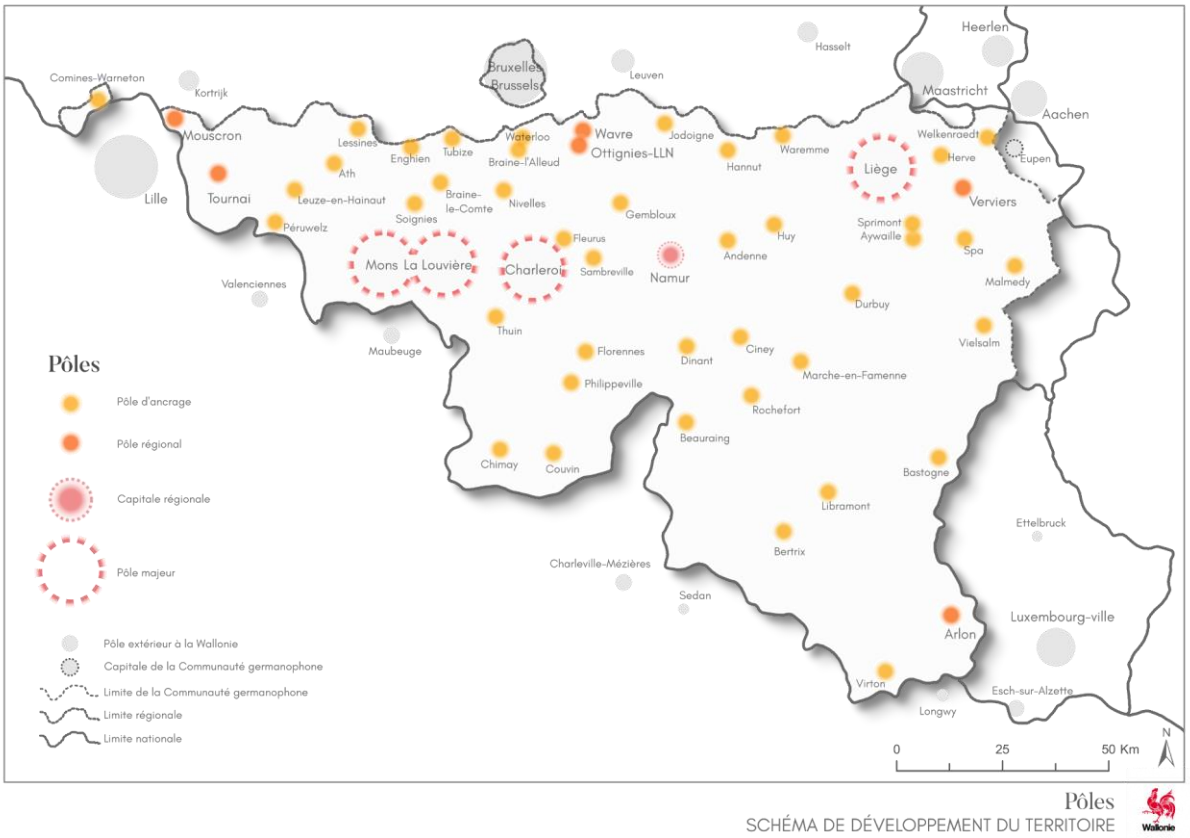


Figure 2 : Carte des pôles (source : SDT- Structure territoriale)

Axes et réseaux de communication et de transport de fluides et énergie

Les axes de communication et de transport sont constitués par les infrastructures de transports pour les personnes et les marchandises (infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, cyclables, etc.). Ces infrastructures se croisent en des nœuds de connexions (aéroports, gares, ports, antennes, etc.), connectent les pôles entre eux, maillent le territoire wallon et le relient aux espaces transrégionaux, transfrontaliers et internationaux, constituant ainsi un réseau.

Les axes optimisent la circulation des flux et répartissent équitablement sur le territoire l'accès aux biens et services. Au besoin, ils sont consolidés pour permettre la fluidité des échanges, la décarbonation des déplacements et assurer les continuités des parcours et la sécurité des itinéraires.

La structure territoriale identifie les huit projets structurants suivants pour les axes et réseaux de communication :

1. La Wallonie est desservie par le **transport aérien** au départ des aéroports de Brussels South Charleroi Airport et de Liège Airport, et au départ des aéroports des régions voisines, dont l'aéroport du Bruxelles national. La performance des liaisons en transports en commun de l'aéropôle et de l'aéroport de Charleroi avec la centralité de Charleroi, les pôles wallons et ceux des régions voisines est améliorée grâce à l'aménagement d'une gare multimodale. La capacité de l'intermodalité fret-ferroviaire de l'aéroport de Liège est renforcée.
2. Le **réseau structurant routier existant** est quasiment complet. L'interconnexion au réseau autoroutier à l'échelle internationale est consolidée. Le maillage et les connexions au réseau secondaire sont ponctuellement améliorés. Mais à l'exception des travaux de sécurité et des connexions aux équipements essentiels (gares, hôpitaux et ZAE), aucune nouvelle voirie structurante ne sera réalisée hormis celles prévues à l'objectif AI.5.

3. Le **réseau ferroviaire pour le transport des personnes** tire parti des gares de Liège-Guillemins et de Bruxelles-Midi pour les connexions au réseau à grande vitesse. La liaison entre Bruxelles, Namur et Luxembourg est développée dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières. Les connexions ferroviaires transfrontalières existantes (Tournai-Lille, Mons-Aulnoy, Liège-Aix-la-Chapelle, Liège-Maastricht, Liège-Luxembourg, Charleroi-Maubeuge via Jeumont, Athus-Luxembourg) sont consolidées et celles entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet sont rétablies. Ces connexions offrent des alternatives pour les déplacements sur des distances moyennes, mais aussi dans la perspective du redéveloppement des liaisons internationales classiques sur de longues distances. Les réseaux ferroviaires suburbains au sud de Bruxelles et autour des pôles majeurs (Charleroi et Liège) seront finalisés.
4. Le **réseau ferroviaire pour le transport de marchandises** est principalement organisé sur les axes Sibelit (Anvers – Athus-Meuse - l'Italie – la Suisse) et Exchange (Anvers – Montzen - l'Allemagne), il doit être valorisé par le renforcement d'un ensemble de plateformes logistiques : Montzen (partie en activité), Liège Logistics,, Ronet (Namur), Mouscron, Athus, Kinkempois et Monceau.
5. Le **réseau de voies navigables** (Escaut, Meuse, Sambre, canal Albert, canal Bruxelles-Charleroi, canal du Centre, canal de Condé et canal Nimy-Blaton-Péronnes) doit atteindre une grande capacité et être principalement utilisé pour le transport de marchandises, mais également à des fins touristiques. Dans le cadre du projet Seine-Escaut, la réouverture du canal Condé-Pommeroeul doit permettre d'atteindre une capacité du gabarit Va. De même, la liaison Meuse-Escaut est adaptée au gabarit Va. Le tirant d'eau de 3,4 mètres sur la Meuse à partir de Namur doit être garanti. Les infrastructures logistiques en lien avec la voie d'eau suivantes doivent être renforcées : Comines, Tournai, Ghlin-Baudour (Mons), Garocentre (La Louvière), Tubize, Charleroi, les plateformes portuaires sur la Sambre, Seilles-Sclaigneaux (Andenne), Monsin (Liège) et le Trilogiport (Liège).
6. Le **réseau de bus privé** connecte à l'échelle européenne les aires métropolitaines, dont les pôles de Liège, Charleroi, Mons-La Louvière et Namur. Le réseau de l'opérateur de transport de Wallonie (OTW) doit connecter les pôles entre eux par des lignes rapides et desservir les bassins de mobilité.
7. Le **réseau cyclo-pédestre** s'inscrit au sein du réseau européen (EuroVélo). Il permet les déplacements de loisirs tout en ayant un usage utilitaire localement. Des cyclostrades sont développées pour connecter les différentes centralités entre elles et des pistes cyclables desservent les quartiers des centralités.
8. Sur les axes et à proximité des pôles sont établis des **nœuds de connexion intermodaux**, tels que les plateformes multimodales. Pour le transport des personnes, en complément des gares et des points d'arrêt, des mobipôles et des mobipoints sont développés, ils donnent une impulsion pour un déploiement massif des modes de transport durable.

Pour les infrastructures de transports de fluide et d'énergie (lignes électriques et de télécommunication, conduites de gaz et de fluides, etc.), la structure territoriale prévoit les trois projets structurants suivants :

1. Le territoire est desservi et traversé par un **réseau électrique centralisé à très haute-tension** connecté avec les territoires voisins.
2. Un **réseau de canalisations souterraines** permet le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) ainsi que de produits à usages industriels, qui doit pouvoir évoluer pour le transport futur d'hydrogène et CO_2.
3. Un **réseau de fibres optiques** dessert les principales villes et parcs d'activité économique.

Ci-dessous, les deux figures présentent les représentations cartographiques des axes et réseaux de communication et de transport de fluides et énergie.

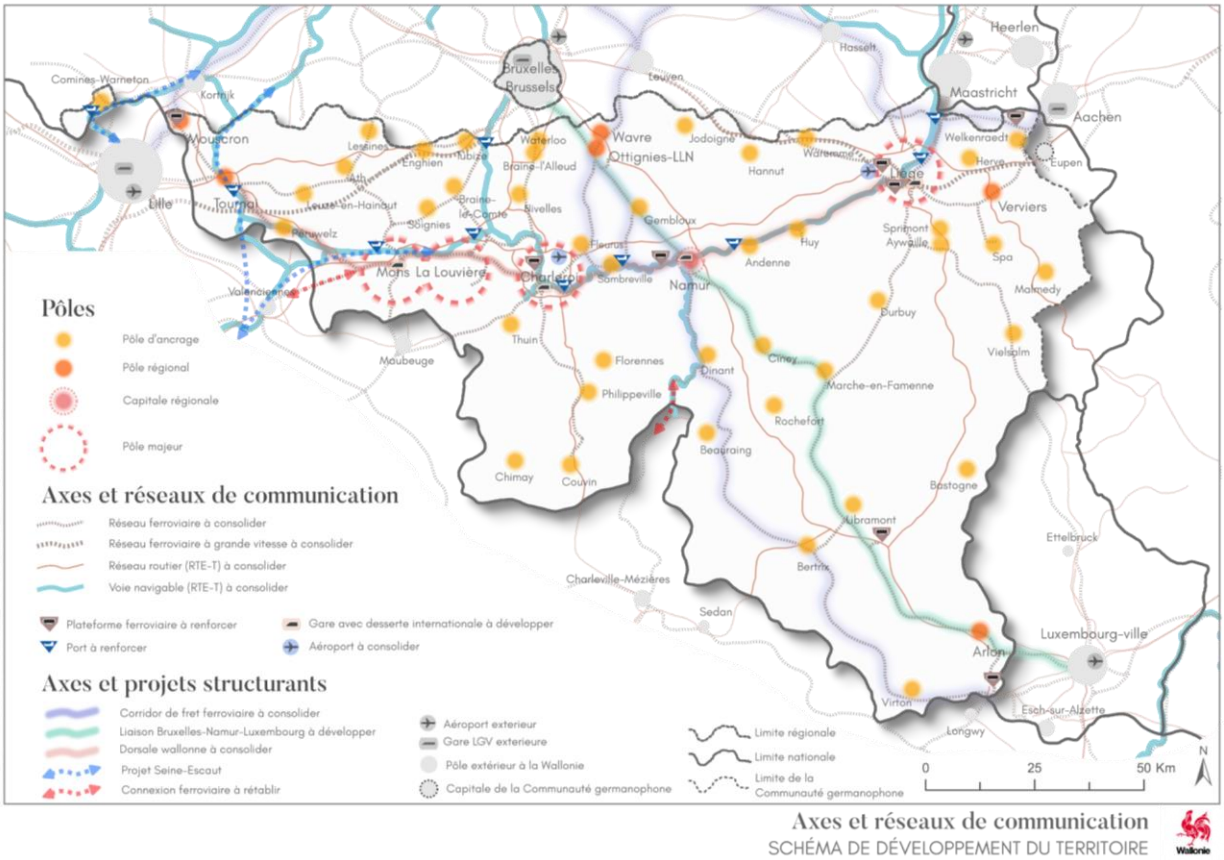


Figure 3 : Carte des axes et réseaux de communication (source : SDT- Structure territoriale)

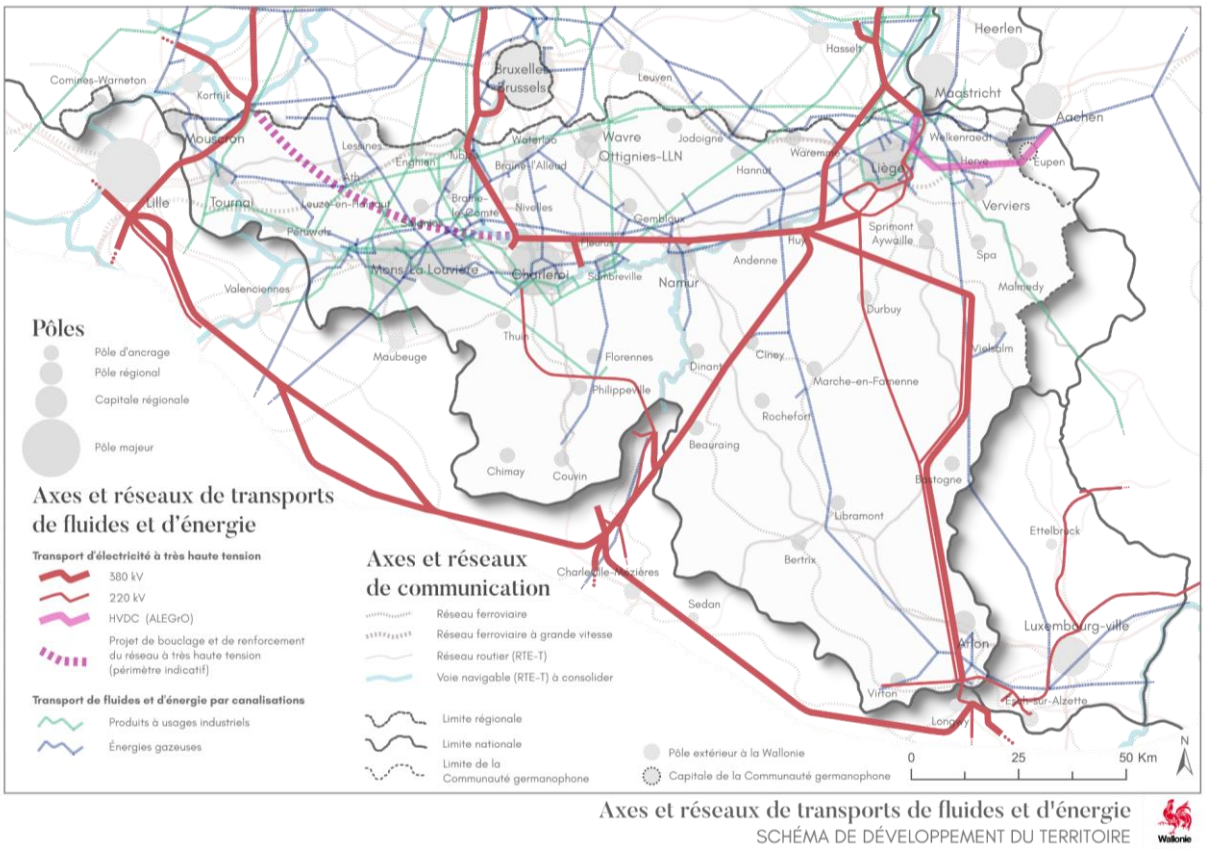


Figure 4 : Carte des axes et réseaux de transports de fluide et d'énergie (source : SDT- Structure territoriale)

Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale

La Wallonie présente des spécificités sous-régionales qu'il convient de valoriser pour assurer la cohésion et la prospérité de toute la région. Les **aires de développement** identifient les territoires partageant des spécificités et des perspectives de développement semblables. Certains territoires peuvent appartenir à plusieurs aires.

La structure territoriale identifie les quatre aires de développement suivantes :

- Les aires de développement de ***proximité***,
- Les aires de développement ***relais***,
- Les aires de développement ***métropolitain***,
- Les ***bassins d'optimisation spatiale***.

Les aires de développement de ***proximité*** s'articulent autour des liaisons de proximités sous-régionales. Elles présentent des atouts pour soutenir l'économie circulaire, collaborative, touristique, présentielle et locale. Elles s'appuient sur des **pôles d'ancrage**. Elles mettent en valeur les terroirs wallons en tirant parti de leurs ressources primaires et locales.

Les aires de développement ***relais*** sont irriguées par les liaisons suprarégionales à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest. Elles présentent des atouts pour accueillir les activités de renouveau industriel à haute valeur ajoutée (industrie du recyclage, industrie 4.0, industrie aérospatiale durable, industrie agro-alimentaire, etc.) et les activités de logistique. Elles s'appuient sur des **pôles régionaux et d'ancrage** ainsi que sur **les axes du réseau européen de transport (RTE-T)**. Leur développement favorise l'ouverture du territoire aux échanges européens. Il permet de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes bien interconnectées en captant les flux.

Les aires de développement ***métropolitain*** tirent parti de leur accessibilité internationale. Elles présentent des atouts pour accueillir les équipements et services liés à l'économie de la connaissance, de l'innovation et de gestion de l'information. Elles s'appuient sur les **pôles majeurs et régionaux**.

Les ***bassins d'optimisation spatiale*** sont les territoires correspondant aux territoires gérés par les directions extérieures de l'administration régionale de l'aménagement du territoire. Leur identification est liée à l'application des principes de mise en œuvre des **objectifs SA.1 et SA.2** qui fixent des trajectoires de réduction de l'artificialisation nette et de l'étalement urbain pour ces bassins.

Ci-dessous, les représentations graphiques des aires de développement et des bassins d'optimisation spatiale.

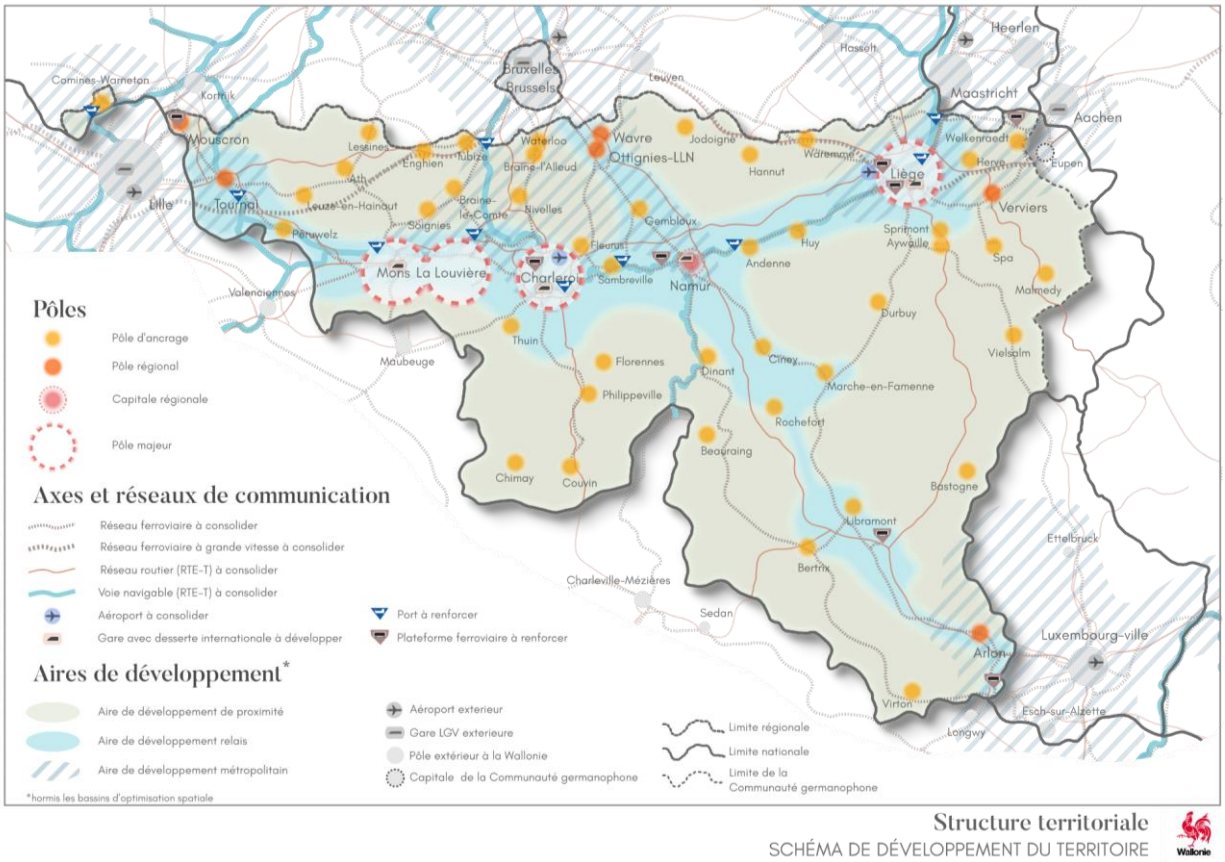


Figure 5 : Carte des aires de développement (source : SDT- Structure territoriale)

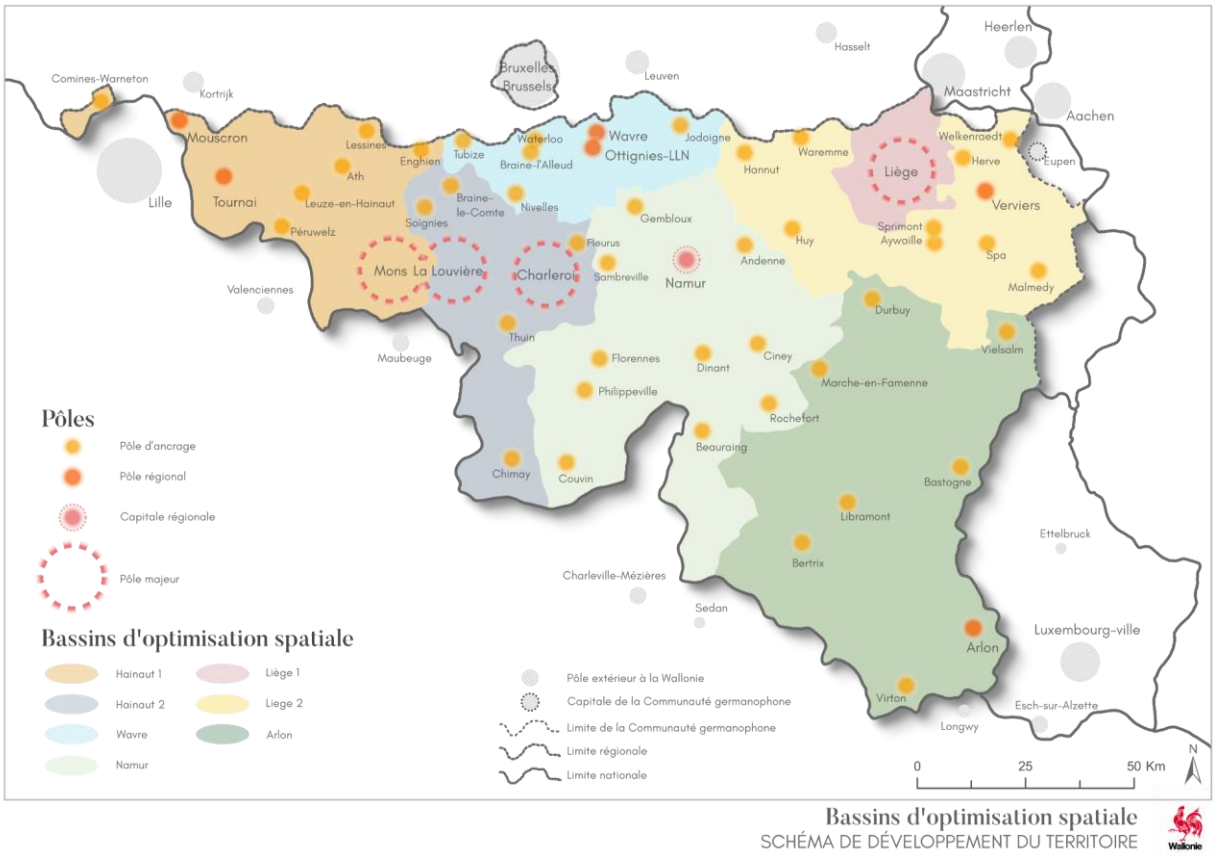


Figure 6 : Carte des bassins d'optimisation (source : SDT- Structure territoriale)

Trame écologique régionale

La **trame écologique régionale** se définit comme étant l'ensemble des habitats naturels ou semi-naturels, milieux de vie (temporaires ou permanents) et liaisons actuels ou potentiels, qui concourent à protéger, restaurer et développer la biodiversité à long terme sur le territoire régional. Cette trame se structure autour **de liaisons écologiques** et **des sites reconnus** en vertu de la loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 en tenant compte de leur valeur biologique et de leur continuité potentielle. Il tient également compte des spécificités biogéographiques sous-régionales pour établir la cohérence de sa structure (relief, hydrographie, pédologie).

Les **liaisons écologiques** à l'échelle régionale ont été adoptées et cartographiées, en 2019, par la Région wallonne. Ces liaisons sont des éléments constitutifs de la trame écologique régionale et ont pour rôle majeur de faciliter les déplacements des espèces au sein du territoire wallon. Elles **aident à structurer le territoire**, car elles limitent la fragmentation des espaces naturels et permettent le brassage génétique au sein des biotopes améliorant ainsi l'adaptabilité des populations floristiques et faunistiques.

Les **sites reconnus** en vertu de la loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 tendent, quant à eux, de conserver le caractère, la diversité et l'intégrité de l'environnement naturel par des **mesures de protection** de la flore et de la faune, de leurs communautés et de leurs habitats, ainsi que du sol, du sous-sol, des eaux et de l'air.

Ci-dessous, la représentation cartographique de la trame écologique régionale.

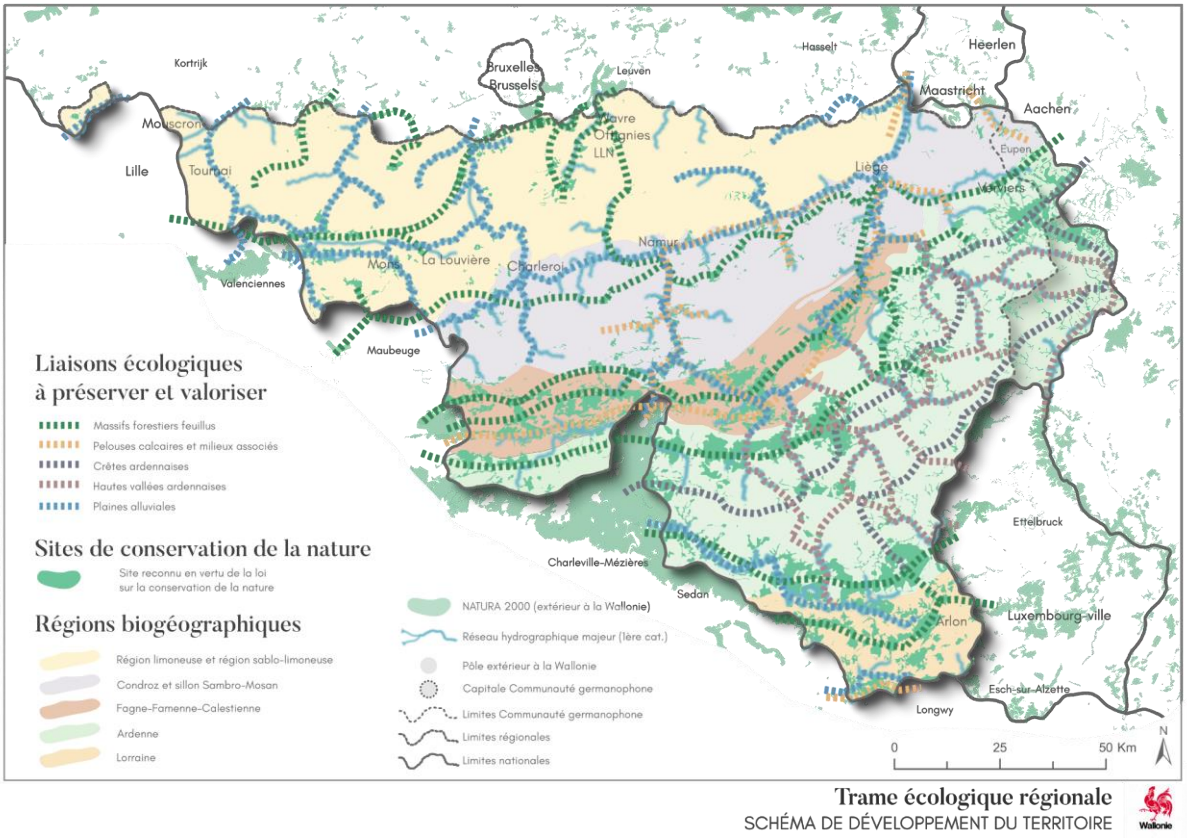


Figure 7 : Carte de la trame écologique régionale (source : SDT- Structure territoriale)

Aires de coopération transrégionale et transfrontalière

La Wallonie doit assurer son développement grâce aux coopérations transrégionales tant avec les Régions belges qu'étrangères. Elle doit renforcer son positionnement dans les réseaux transnationaux du Benelux et de la Grande Région de même que dans les instances de coopérations transrégionales et transfrontalières pour augmenter son taux d'emploi, stimuler l'innovation, faciliter les échanges par des interconnexions performantes par des modes alternatifs à la route et soutenir les accords en matière de gestion des cours d'eau et des couloirs de biodiversité. Ces coopérations doivent s'inscrire dans des accords avec les pays et les régions voisines de même qu'au sein de la coopération intra-belge.

La structure territoriale identifie ainsi une série de périmètres dans lesquels il faut favoriser cette coopération, que ce soit dans le texte ou dans la cartographie.

La cartographie reprend deux réseaux de coopération entre villes transfrontalières (villes MAHHL et villes Tonicités), six aires de coopération transrégionales et transfrontalières (communauté métropolitaine bruxelloise, Euregio Meuse-Rhin, Eurométropole, Parc des Trois Pays, Grande Région) et une aire de coopération institutionnelle (BeNeLux).

Ci-dessous, la représentation cartographique des aires de coopération transrégionale et transfrontalière.

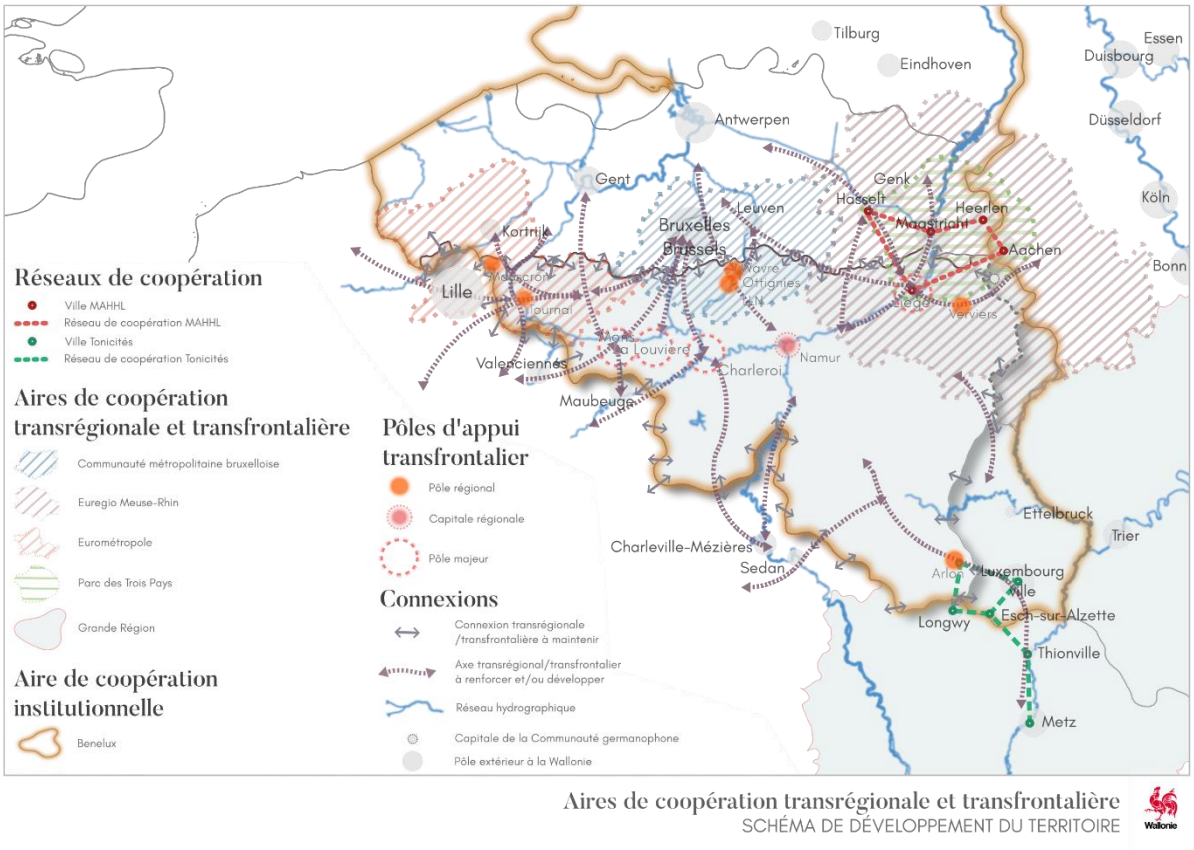


Figure 8 : Carte de la trame écologique régionale (source : SDT- Structure territoriale)

Les ressources clés de suivi et de mobilisation

Le projet de révision du SDT prévoit dans son dernier volet de mettre en évidence les ressources clés de suivi et de mobilisation. Ce volet a pour but de mettre en évidence l'attention et la mobilisation nécessaires dans la durée afin de garantir la bonne mise en œuvre de la stratégie territoriale du SDT. Pour y parvenir, des ressources s'articulant autour du suivi, de l'évaluation et de la mobilisation sont mises en évidence.

Le suivi et **l'évaluation** permettent de vérifier la bonne mise en œuvre de la stratégie territoriale dans le temps. Ils se basent sur des analyses et des indicateurs transversaux, systématisés et récurrents. Ils nécessitent la récolte de données précises, relevées à intervalle régulier et qui recouvrent l'ensemble du territoire wallon. Une série d'indicateurs de suivi est proposée en annexe 5 du projet de révision du SDT.

1.2. Cohérence de la planification régionale

1.2.1. JUSTIFICATION AU REGARD DE L'ARTICLE D.I.1 DU CODT

Pour rappel, l'article D.I.1, § 1er du CoDT stipule que *« Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun de ses habitants. L'objectif du Code du Développement territorial, (…), est d'assurer un développement durable et attractif du territoire. ».*

Le développement durable et attractif du territoire est ensuite défini de manière plus précise au sein du même paragraphe comme un développement qui « *rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte, sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale. ».*

Le SDT étant l'un des outils planologiques principaux orientant le développement territorial à l'échelle régionale, le présent chapitre vérifie que les objectifs visés dans le projet de révision du SDT contribueront au développement durable et attractif du territoire au sens du CoDT. Le projet de révision du SDT se positionne donc comme suit par rapport à ce texte légal :

- ✓ Réponse aux besoins :

L'analyse contextuelle menée par la CPDT, actualisée en février 2022, constitue le document préliminaire à l'établissement du schéma de développement du territoire. Elle se structure sous forme de six chapitres :

1. Le positionnement de la Wallonie dans son environnement suprarégional et transfrontalier ;
2. La dimension démographique et sociale ;
3. La dimension économique ;
4. La dimension patrimoniale et environnementale ;
5. La dimension mobilité et transport ;
6. La structuration interne du territoire wallon.

Pour chacun de ces chapitres, l'analyse contextuelle évalue la situation actuelle sous forme de constats puis évalue les potentialités et contraintes du territoire. Sur cette base, une série d'enjeux territoriaux sont dégagés qui peuvent être vus comme les besoins identifiés pour chacune des thématiques.

Le projet de révision du SDT a été élaboré sur cette base dans l'objectif de rencontrer ces besoins. Les objectifs du projet de révision du SDT répondent ainsi aux besoins suivants :

Besoins socio-démographiques : logements accessibles et adaptés aux besoins, accès pour l'ensemble de la population aux services, équipements et commerces, accès à des espaces publics de qualité, renforcement de l'attractivité résidentielle des centres urbains et ruraux, renforcement des démarches participatives dans le cadre de nouveaux projets afin d'en favoriser l'acceptabilité sociale.

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs du SDT de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.2** (réponse aux besoins en logements), **de l'axe Cohésion et Coopération** : **CC.3** (accès aux services, commerces et équipements), **CC.4** (diversité des activités et adhésion sociale), **CC.5** (espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs) et de **l'axe Attractivité et Innovation** : **AI.7** (attractivité des espaces urbanisés,) qui visent à répondre aux besoins socio-démographiques en valorisant les terrains et réutilisant les bâtiments situés dans les centralités, faisant évoluer la conception et la rénovation des logements, garantissant l'accès au logements et en soutenant l'habitat alternatif et innovant, garantissant l'accès à un cadre de vie épanouissant, localisant les nouveaux services et équipements dans les centralités, promouvant une densification adéquate et une compatibilité entre

activités, renforçant les démarches participatives, structurant le territoire par des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs, aménageant des espaces publics accessibles, adaptés et confortables pour les usagers, et en consolidant et revalorisant les espaces urbanisés.

Besoins économiques : renforcement de l'inscription de la Wallonie dans les grandes dynamiques économiques internationales, amplification des dynamiques transfrontalières soutenant le développement des secteurs porteurs, renforcement de l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes, amélioration de la compétitivité économique, soutien des dynamiques économiques de proximité, amélioration de l'attractivité des pôles économiques, renforcement de l'accessibilité, tant physique que virtuelle, accès sûr et peu onéreux à l'énergie, préservation des terres agricoles, optimalisation des filières de production agricole, gestion durable et multifonctionnelle des forêts.

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs de **l'axe Attractivité et Innovation** : **AI.1** (attraction des activités métropolitaines en s'appuyant sur les pôles majeurs et la capitale régionale, consolidation des dynamiques métropolitaines en Wallonie, connectivité des pôles majeurs, positionnement de la capitale régionale au sein du réseau de communication de niveau européen pour renforcer l'attractivité de la Wallonie à l'échelle européenne, développement des spécificités et mise en valeur des espaces naturels), **AI.2** (positionnement de la Wallonie dans les réseaux socio-économiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutien au développement des territoires transfrontaliers, mutualisation des services et des équipements entre les territoires transfrontaliers, les Régions et les États voisins, connexion des territoires frontaliers aux Régions et aux États voisins), **AI.3** (renforcement de l'ancrage de l'économie de la connaissance et des activités innovantes sur le territoire, mobilisation des ressources endogènes et favorisation de leur transformation localement, intégration du soutien aux dynamiques économiques de proximité et inclusives dans les outils du développement territorial, soutien des initiatives en matière d'économie circulaire, valorisation des espaces résiduels pour le développement des filières locales et circulaires), **AI.4** (élargissement de l'offre touristique en valorisant les atouts du territoire, optimisation de l'offre touristique et renforcement de son ancrage territorial, protection des sites et des territoires touristiques), **AI.8** (assurance de la couverture numérique du territoire, facilitation de la gestion du territoire par la numérisation des collectivités, renforcement de la compétitivité des entreprises par l'innovation), et de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.3** (réponse aux besoins des entreprises dans une perspective de développement durable et d'optimisation du sol, anticipation des besoins en espaces destinés à l'activité économique, appui sur la structure territoriale et les réseaux et infrastructures de communication pour localiser les activités économiques, encouragement de l'implantation des activités économiques compatibles dans les centralités urbaines et villageoises, renforcement de l'attractivité des pôles).

Besoins énergétiques : réduction de la consommation en énergie, garantie de l'approvisionnement énergétique.

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.2** (évolution de la conception et de la rénovation des logements et des nouvelles formes d'habitat en matière notamment des exigences de salubrité, de sécurité et de performance énergétique), et de **l'axe de la Cohésion et de la Coopération** : **CC.6** (accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique, réduction et optimisation la consommation énergétique)

Besoins patrimoniaux : protection et valorisation du patrimoine wallon (bâti, architectural, archéologique et naturel).

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.1** (utilisation raisonnée des ressources du territoire, préservation des terres agricoles, sylvicoles ainsi que les milieux naturels), **SA.6** (valorisation des patrimoines, préservation, restauration et développement du patrimoine naturel, pérennisation et affirmation du patrimoine culturel, protection et consolidation du patrimoine paysager), de **l'axe Attractivité et Innovation** : **AI.2** (mutualisation des services et des équipements liés à la conservation intégrée du patrimoine et protection de l'environnement entre les territoires transfrontaliers, connexion du réseau écologique des territoires frontaliers), **AI.4** (élargissement de l'offre touristique en valorisant les atouts du territoire, soutien des synergies entre le tourisme et le patrimoine, désignation de parcs nationaux, encadrement de l'urbanisation à proximité des biens immobiliers dont la valeur patrimoniale est reconnue), de **l'axe Cohésion et Coopération** : **CC.2** (coordination des projets de territoire pour affirmer l'identité wallonne et mettre en valeur les terroirs et le patrimoine naturel, bâti et culturel de toute la région), et **CC.4** (promotion de la densité et la compacité afin de valoriser le patrimoine naturel, assurance d'un accès aisé aux espaces verts, cours d'eau et espaces publics conviviaux).

Besoins environnementaux :

Faune et flore : protection des espèces et des habitats, lutte contre l'étalement urbain et utilisation rationnelle du territoire de manière à limiter la consommation de l'espace et des ressources, limitation de l'exposition aux risques et aux nuisances. La mise en réseau de la biodiversité et extension des aires protégées, contribution à la mise en œuvre des corridors écologiques et du développement de la nature en ville

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.1** (utilisation raisonnée des ressources, préservation de l'artificialisation des milieux naturels, amélioration des interactions entre les milieux urbanisés et milieux naturels de manière à garantir et développer localement les services écosystémiques, développement des centralités de manière à réduire le phénomène d'étalement urbain et à préserver les espaces naturels), **SA.6** (préservation, restauration et développement du patrimoine naturel), de **l'axe Attractivité et Innovation** : **AI.2** (mutualisation des services et des équipements liés à la protection de l'environnement entre les territoires transfrontaliers, connexion du réseau écologique avec les territoires frontaliers), **AI.4** (désignation de parcs nationaux), de **l'axe Cohésion et Coopération** : **CC.5** (conception des espaces publics comme support de la biodiversité et de la trame verte et bleue, valorisation des fonctions environnementales dans la conception des espaces publics).

Air et climat : amélioration de la qualité de l'air, lutte contre les effets néfastes du changement climatique réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.1** (réduction du phénomène d'étalement urbain et de l'imperméabilisation des sols), **SA.2** (adaptation des logements aux des risques naturels et anthropiques, réduction de la formation d'îlots de chaleur), **SA.3** (localisation des équipements et commerces dans les zones accessibles en transports en commun et en modes actifs ou partagés, limitation de l'imperméabilisation), **SA.4** (structuration du territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées), **SA.5** (limitation de l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques, limitation de l'imperméabilisation des sols, mise en place de réflexions et de stratégies d'aménagement du territoire

dans la gestion des risques), dans **l'axe de l'attractivité et l'Innovation** : **AI.5** (régulation du trafic des réseaux en fonction du contexte territorial pour réduire les impacts sur la santé et l'environnement (nuisances sonores, vibration, qualité de l'air, etc.)), dans **l'axe de Cohésion et de la Coopération** : **CC.2** (coordination et développement des stratégies supra-communales pour la lutte contre le réchauffement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air), **CC.5** (accueil de la nature dans les espaces publics afin d'anticiper les effets du changement climatique).

Déchets et protection des ressources du sous-sol : protection des eaux potables, amélioration de la qualité des eaux de surface, protection quantitative des ressources hydriques (agriculture, industrie, transport fluvial, baignade, pêche, etc.), valorisation des déchets-ressources.

Plus spécifiquement, ces besoins sont pris en compte dans les objectifs de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.1** : (maîtrise de la consommation des sols, soutien aux modes de production et de logistique plus durables et plus économes en ressources, encouragement à l'utilisation de matériaux à faible empreinte environnementale, réduction de la consommation d'eau, protection des zones de captage et les zones vulnérables pour les eaux souterraines), **SA.3** (prise en compte du traitement des sous-produits et des déchets dans la localisation des entreprises),**SA.5** (intégration des risques dans les projets liés au territoire) de **l'axe Cohésion et Coopération** : **CC.6** (optimisation du stockage des déchets radioactifs), de **l'axe de l'Attraction et de l'Innovation** : **AI.2** (mutualisation des services et équipements), **AI.3** (support à la valorisation et le recyclage des déchets) et **AI.7** (revalorisation des friches urbaines et industrielles).

Besoins de mobilité de la collectivité : préservation et amélioration de l'accessibilité des territoires principalement par les modes efficaces au niveau de leur consommation énergétique et à faible empreinte environnementale, amélioration de la continuité des déplacements entre les modes et de la complémentarité entre les réseaux, développement d'un urbanisme et d'une structure territoriale favorable au report de mode, diminution des externalités des systèmes de mobilité, accroissement de la résilience des systèmes de transport vis-à-vis des perturbations climatiques.

Plus particulièrement, l'objectif de **l'axe Soutenabilité et Adaptabilité** : **SA.3** (implantation des activités économiques du secteur tertiaire de manière à réduire la part modale du transport routier, localisation des activités économiques qui tient compte de leurs profils de mobilité et d'accessibilité), **SA.4** (implantation des logements, activités et services préférentiellement à proximité des lieux intermodaux dans les centralités, optimisation des infrastructures de transports existantes, localisation des activités économiques générant d'importants flux de marchandises prioritairement à proximité des nœuds intermodaux en privilégiant les connexions aux réseaux de transports ferroviaire ou fluvial, favorisation de la mutualisation par l'implantation de plates-formes logistiques, application du principe STOP dans la mobilité des personnes, promotion du déplacement des modes actifs dans des mailles continues, confortables et sécurisées, renforcement de l'accessibilité au transports en commun aux centralités et aux points d'intérêts, connexion des pôles par les réseau de transport en commun, mise en place de modes structurants de transport en commun (tram, métro,…), déploiement de solutions de mobilité partagée à la demande et connectée, aménagement des infrastructures aménagées par la mise en place de bornes de recharge électrique, réseaux de distribution d'énergie et infrastructures dédiées, parkings adaptés,…), de **l'axe Cohésion et Coopération** : **CC.1** (connexion des pôles et des centralités, connexion ferroviaire entre les pôles ou développement d'une offre de mobilité collective), **CC.3** (localisation des nouveaux services et équipements concentrés dans les centralités urbaines et villageoises, implantation des équipements publics, parcs d'activités économiques, logements et commerces dans ou à proximité des centralités), de **l'axe de l'Attraction et de l'Innovation** : **AI.2**

(développement de solutions efficaces de transport au sein des régions urbaines transrégionales ou transfrontalières, amélioration de la connexion entre les territoires pour les personnes, les communautés et les entreprises), **AI.5** (maintien et renforcement de l'accessibilité transfrontalière en soutenant la décarbonation des flux, structuration, optimisation et valorisation des réseaux de communication et de transport régionaux, amélioration de la fluidité et sécurité sur les réseaux régionaux, amélioration de l'intermodalité et de la capacité des transports de marchandises), **AI.6** (développement des nœuds de connexion intermodaux, consolidation et optimisation de la continuité des chaînes de déplacements des marchandises, renforcement des infrastructures de transport de marchandises en lien avec la voie d'eau)

- ✓ Equilibre des besoins :

Comme précisé ci-avant, le projet de SDT a été élaboré sur la base d'une analyse contextuelle réalisée à l'échelle régionale et envisageant tous les enjeux du territoire. Le projet de SDT définit ainsi des objectifs de développement territorial et d'aménagement du territoire pour la Wallonie qui, comme analysés au point 2.2, répondent de manière exhaustive et équilibrée aux enjeux identifiés.

Ci-dessus, l'analyse montre également que les objectifs couvrent de manière assez uniforme les besoins 'socio-démographiques' (4 objectifs de SDT concernés), 'économique' (6 objectifs concernés), 'énergétiques (2 objectifs concernés), 'patrimoniaux' (6 objectifs concernés), 'environnementaux' (15 objectifs concernés), et de 'mobilité' (7 objectifs concernés).

La réponse aux besoins est donc envisagée de manière équilibrée dans une optique de « développement durable » (développement équilibré entre les dimensions sociales, environnementales et économiques).

- ✓ Prise en compte sans discrimination des dynamiques et des spécificités territoriales, ainsi que de la cohésion sociale :

Le projet SDT propose des orientations généralement communes pour le développement territorial, mais la plupart du temps en rappelant l'importance de les décliner selon les spécificités locales. Par ailleurs, certains objectifs et principes de mise en œuvre soutiennent et encouragent les initiatives visant à développer les dynamiques et les spécificités territoriales. On retrouve cette notion en particulier dans les objectifs **CC.1** - s'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités - et **CC.2** - articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne. Dans ces deux objectifs, on trouve des principes de mise en œuvre qui visent à affirmer et capitaliser sur la complémentarité des territoires.

D'autres objectifs reposent également de manière implicite sur la valorisation des spécificités territoriales notamment le **SA.6** qui vise à valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation.

La cohésion sociale est également intégrée tout au long du projet de révision du SDT qui vise dans son ensemble à un développement équilibré qui ne laisse aucun de ses territoires de côté. Les dispositions, notamment de l'objectif **CC.3** - assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente – visent à optimiser la localisation des nouveaux services et équipements (activités scolaires, socioculturelles, sportives, administratives, hospitalières, commerces, accueil des aînés, etc.) de manière à les rendre les plus accessibles pour tous.

1.2.2. JUSTIFICATION ET LIENS AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

Ce chapitre vise à mettre en exergue l'articulation du projet de révision du SDT avec les objectifs des autres plans et programmes d'application à une échelle plus large ou à l'échelle de la Wallonie, y compris dans les territoires limitrophes. Il analyse l'adéquation du projet de révision du SDT avec ces plans et programmes ou, à contrario, si certaines incohérences peuvent être relevées.

1.2.2.A. PLANS ET PROGRAMMES À UNE ÉCHELLE PLUS LARGE

Protocole de Kyoto et accords de Paris

Le protocole de Kyoto est le premier accord international de grande envergure, bâti sur la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, dans lequel les pays industrialisés se sont fixés des objectifs concrets et obligatoires en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Le texte du Protocole de Kyoto fut adopté à l'unanimité en 1997. Ces objectifs allaient de -8% à +10% par rapport aux émissions individuelles des pays en 1990 en vue de réduire les émissions globales d'au moins 5% par rapport aux niveaux de 1990 dans la période d'engagements 2008 à 2012.

L'objectif de l'Union Européenne (EU15) était de réduire les émissions de 8%. Le protocole de Kyoto prévoyait également que des discussions soient entamées pour les périodes de programmation suivantes. Ces négociations furent particulièrement longues avec différents accords peu contraignants (accord de Copenhague, sommet de Cancùn, sommet de Durban) pour finalement aboutir à un accord à Doha en 2012 pour la période de programmation 20132-2020 (aussi appelé protocole de Kyoto II).

En 2015, lors de la COP21 à Paris, un accord mondial ambitieux et contraignant marque un tournant assez fort dans la lutte internationale contre les changements climatiques. Par cet accord, l'Union européenne et 191 États, totalisant plus de 95 % des émissions de GES anthropiques s'accordent sur les objectifs suivants :

- contenir l'élévation de température largement sous les 2 °C (par rapport à l'ère préindustrielle) et même viser à limiter cette élévation de température à 1,5 °C ;
- augmenter la capacité des pays à s'adapter au réchauffement climatique et renforcer la résilience aux changements climatiques (adaptation) ;
- assurer la transition vers une société bas carbone : parvenir au pic des émissions mondiales de gaz à effet de serre dans les meilleurs délais, et ensuite réduire rapidement ces émissions de façon à parvenir à un équilibre entre émissions et absorptions anthropiques de gaz à effet de serre (neutralité carbone) lors de la seconde moitié du siècle ;
- rendre les flux financiers compatibles avec la transition bas carbone et le renforcement de la résilience au réchauffement climatique.

Selon l'Accord de Paris, toutes les parties déterminent elles-mêmes leurs contributions au niveau national. Ces contributions doivent être révisées à la hausse tous les 5 ans sur base de l'analyse périodique (au niveau global) de l'écart par rapport à une trajectoire qui limitera le réchauffement à 2 °C ou 1,5 °C. Pour les pays de l'Union européenne, cela représente environ une réduction de 80 à 95 % de leurs émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 par rapport à 1990 (en Belgique, cet objectif est inscrit dans la vision à long terme de développement durable). À plus court terme, les objectifs européens sont une réduction d'au moins 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990.

Le projet de révision du SDT poursuit un objectif de réduction de gaz à effet de serre pour le secteur des transports (SA.4) et l'activité résidentielle (SA.2) et vise à assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique (CC.6). Le projet de révision du SDT contribue également à la préservation et à la valorisation des forêts, importante ressource naturelle du territoire wallon, que ce soit en termes économiques ou environnementaux (AI.3 et SA.3).

Si le projet de révision de SDT n'est, par essence, pas l'outil destiné à assurer une réduction des gaz à effet de serre de l'activité économique et résidentielle wallonne, il participe néanmoins à repenser l'organisation du territoire dans l'optique, notamment, de réduire nos émissions de gaz à effet de serre. En ce sens, le projet de révision du SDT est donc cohérent avec l'accord de Paris.

Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC)

Le schéma de développement de l'espace communautaire, approuvé par le Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire à Potsdam en 1999, est un cadre de référence commun aux acteurs de l'aménagement et du développement du territoire au niveau européen, des Etats, des Régions et des collectivités locales. Il représente une vision de l'organisation du territoire de l'Union Européenne et constitue un cadre politique, à caractère non contraignant, destiné à renforcer les concertations et la coopération transnationale en matière de développement de l'espace. La philosophie de l'aménagement du territoire européen repose sur trois grands principes directeurs :

- le développement d'un système urbain équilibré et la construction de nouvelles relations ville-campagne ;
- l'assurance d'un accès équivalent pour tous aux infrastructures et au savoir ;
- le développement durable, la gestion intelligente et la préservation de la nature et du patrimoine culturel.

Chacun des trois grands principes directeurs est assorti d'options politiques spécifiques que les Etats et leurs pouvoirs locaux sont invités à appliquer de manière différenciée selon les territoires en fonction des situations économiques, sociales et environnementales, afin d'atteindre un développement équilibré et durable.

Le projet de révision du SDT rejoint les principes directeurs du SDEC en proposant des principes de mise en œuvre et une structure territoriale qui positionnent la Wallonie au sein des corridors européens de manière à capter les richesses des flux en transit (AI.5), en s'appuyant sur le développement local et les dynamiques régionales pour renforcer l'identité wallonne (CC.2), en visant l'accès à tous à des services et à des équipements suffisants (CC.3), en améliorant la durabilité environnementale des systèmes de transports (SA.4) ou encore en répondant aux besoins économiques et aux défis des secteurs des services, du commerce et du tourisme dans une dynamique de développement durable (SA.3).

Plusieurs objectifs du projet de révision du SDT contribuent au développement d'un système urbain équilibré et à la construction de nouvelles relations ville-campagne : l'appui sur la structure multipolaire de la Wallonie et la complémentarité entre territoires (CC.1), le développement de réseaux de transport structurants (AI.5) l'accès aux infrastructures (CC.3), la complémentarité des modes de transport (AI.6) et leur adaptation aux diversités territoriales (SA.4), et le développement des espaces publics de qualité (CC.4). Ces différents objectifs sont déclinés en principes de mise en œuvre et dans la structure territoriale du projet de révision du SDT.

Le projet de révision du SDT ne présente donc pas de contradictions avec le schéma de développement de l'espace communautaire.

Convention de Florence

Appelée aussi Convention européenne du paysage du Conseil de l'Europe, la Convention de Florence a pour objet de promouvoir la protection, la gestion et l'aménagement des paysages et d'organiser la coopération internationale dans ce domaine.

Elle a été adoptée le 20 octobre 2000 à Florence (Italie) et est entrée en vigueur le 1er mars 2004 (série des Traités du Conseil de l'Europe n° 176). Elle est ouverte à la signature des Etats membres du Conseil de l'Europe et à l'adhésion de la Communauté européenne et des Etats européens non-membres. Elle constitue le premier traité international exclusivement consacré à l'ensemble des dimensions du paysage européen.

La Convention européenne du paysage a d'abord pour ambition de conduire les Etats à instituer une politique nationale en matière de paysage qui ne se limite pas à la protection des paysages exceptionnels, mais prend en considération également les paysages quotidiens (espaces naturels, ruraux, urbains et périurbains). Elle a également en vue l'instauration d'une véritable dynamique au moyen d'une coopération transfrontalière visant à renforcer la présence du paysage comme valeur à partager entre différentes cultures. Il s'agit ainsi d'impulser l'intégration de la dimension paysagère dans les relations internationales, aux niveaux national, régional et local.

Cette convention concerne donc tous les paysages, extraordinaires et ordinaires qui déterminent la qualité du cadre de vie des populations. Le texte prévoit une approche souple des paysages dont les caractéristiques requièrent divers types de mesures allant de la stricte conservation à la véritable création, en passant par la protection, la gestion et l'amélioration.

La Convention propose des mesures juridiques et financières aux niveaux national et international, destinées à formuler des « politiques du paysage » et à encourager l'interaction entre les autorités locales et centrales ainsi que la coopération transfrontière en matière de protection des paysages. Elle expose une série de solutions différentes à appliquer par les Etats en fonction de leurs besoins spécifiques.

Les comités intergouvernementaux du Conseil de l'Europe surveilleront la mise en œuvre de la Convention. Celle-ci prévoit également l'attribution d'un Prix du paysage du Conseil de l'Europe à des collectivités locales ou régionales, ou à une ONG, pour la mise en œuvre d'une politique ou de mesures exemplaires et durables de protection, de gestion et d'aménagement du paysage.

Dans l'art.5 de cette Convention il est demandé aux différentes parties de reconnaître juridiquement le paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité ; de définir et mettre en œuvre des politiques du paysage visant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages par l'adoption de mesures particulières de sensibilisation, formation et éducation, identification et qualification, visant à fixer des objectifs de qualité paysagère et de mise en œuvre des politiques du paysage ; de mettre en place des procédures de participation du public, des autorités locales et régionales, et des autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage citées ci-avant ; d'intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage. Les articles 7, 8 et 9 encouragent la coopération transfrontalière dans la prise en compte de la dimension paysagère dans les politiques et programmes internationaux et à renforcer l'efficacité des mesures prises.

La première des six finalités prospectives identifiées par le projet de révision du SDT pour le territoire à l'horizon 2050 concerne, entre autres, le paysage. Elle vise à reconnaître la terre, le paysage, les êtres et les productions locales comme ressources et chaînes de valeurs territoriales.

L'objectif SA.6 visant à valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et à les préserver des pressions de l'urbanisation ainsi que le principe de mise en œuvre relatif à l'amplification des dynamiques transrégionales et transfrontalières au travers de la valorisation des ressources des versants wallons des espaces frontaliers (dont le paysage) (AI.2) et la structure territoriale s'inscrivent pleinement dans les principes de la Convention de Florence.

L'objectif CC.2 prévoit, parmi ses principes de mise en œuvre, l'encouragement des initiatives visant à développer l'attractivité du territoire (et donc de ses paysages).

L'un des principes de mise en œuvre proposé pour atteindre l'objectif CC.5 visant à développer des espaces publics de qualité est la valorisation du milieu naturel et des éléments de qualité (dont les paysages) dans la conception des espaces publics. L'objectif AI.7 (renforcement de l'attractivité des espaces urbanisés) prévoit, entre autres, parmi les principes de mise en œuvre proposés dans le projet de révision du SDT, d'éliminer et de réinvestir les chancres industriels et paysagers.

In fine, dans l'objectif AI.4 ('Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique') un des principes de mise en œuvre vise à développer une stratégie touristique sur base des hauts lieux touristiques et patrimoniaux (dont les espaces paysagers).

Nouvelle charte de Leipzig

La Nouvelle charte de Leipzig a été adoptée le 30 novembre 2020. Elle promeut un développement durable des villes européennes. Elle s'inscrit dans l'objectif 11 de de Développement durable de l'ONU visant à rendre « les villes inclusives, sûres, résilientes et durables ». Les qualités patrimoniales, sociales et culturelles ainsi que la structure polycentrique des villes européennes sont reconnues pour être des leviers essentiels dans la mise en place de villes justes, vertes et productives. Ces dimensions doivent conduire à rencontrer les défis climatiques, démographiques, environnementaux et de biodiversité ainsi que ceux liés à la rareté des ressources, aux transformations de l'économie et à la pandémie de la COVID-19. Elles contribuent à la résilience du territoire européen face aux crises environnementales, sanitaires, économiques, etc. Les ministres du développement urbain des Etats-membres de l'Union européenne se sont engagées à ce que les politiques foncières et d'aménagement du territoire soient en adéquation avec le contenu de la Nouvelle charte de Leipzig tout en s'appuyant sur la gouvernance multiniveau et la participation des citoyens.

Quasiment tous les objectifs du projet de révision du SDT concernent ces points essentiels, tels que les objectifs AI.1 (Accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen), AI.2 (Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers), CC.1 (S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités), AI.5 (Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable), CC.2 (Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne), SA.2 (Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques), AI.3 (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), SA.3 (Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol), CC.6 (Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique), CC.3 (Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente), CC.4 (Créer les conditions favorables à la diversité des fonctions et à l'adhésion sociale aux projets), CC.5 (Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs), SA.4 (Soutenir les modes de transport plus durables et adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande), AI.6 (Organiser la complémentarité des modes de transport), AI.7 (Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés), SA.6 (Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation) et SA.1 (Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources).

L'agenda Territorial 2030

L'Agenda Territorial 2030, « Un avenir pour tous les territoires », a été adopté le 1er décembre 2020. Rédigé durant la pandémie de la COVID-19, il vise à renforcer la cohésion territoriale de l'Union européenne par une approche territorialisée et coordonnée entre les différents niveaux de pouvoir et par une approche territoriale transversale des politiques sectorielles. Trois constats fondent l'Agenda Territorial sur base de deux objectifs généraux, une Europe juste et une Europe verte. Le concept « d'Europe juste » vise un développement territorial équilibré en utilisant la diversité de l'Europe, à s'appuyer sur des régions fonctionnelles ainsi qu'à renforcer l'intégration au-delà des frontières. Le concept « d'une Europe verte » vise à développer un environnement sain, une économie circulaire et des connexions durables (numérique et physique). Parmi les mesures possibles d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, l'Agenda territorial fait notamment référence à la promotion d'une utilisation durable des sols, des espaces libres et des zones vertes publiques, la prévention de l'expansion urbaine et des ilots de chaleur urbains, la mise en place d'infrastructures vertes, l'amélioration de la qualité de l'air et l'atteinte de l'objectif de « zéro artificialisation nette » des sols d'ici 2050. Cet objectif était par ailleurs déjà énoncé dans la communication de la Commission européenne du 20 septembre 2011 (COM 2011, 571) présentant une « feuille de route pour une Europe efficace dans l'utilisation des ressources ». La réutilisation du foncier abandonné est un des moyens avancés pour atteindre cet objectif. La communication de la Commission européenne du 28 novembre 2018 « Une vision européenne stratégique à long terme pour une économie prospère, moderne, compétitive et neutre pour le climat » a dressé comme objectif d'atteindre zéro émission nette de carbone à l'horizon 2050.

Il faut cependant mettre en évidence que les défis et les priorités territoriales établies dans l'agenda territorial 2030 rejoignent à une échelle globale ceux mis en évidence dans le projet de révision du SDT. En particulier, l'objectif SA.1 (Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressource) vise à réduire progressivement la consommation du sol selon des trajectoires d'artificialisation nette en vue de tendre vers 0 km²/an à l'horizon 2050. Aussi, l'objectif SA.4 (Soutenir les modes de transport plus durables et adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel demande) vise à concrétiser certains projets d'infrastructures moins polluantes (train, vélos, marche), structurer le territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées.

Orientations du développement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)

Le Règlement du parlement européen et du conseil de l'Europe n°1315/2013/UE établit des orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (pour rappel, la valeur réglementaire de ce document impose de faire tous les efforts possibles pour respecter les conditions applicables du règlement 1513/2013 au plus tard le 31 décembre 2050).

Ce Règlement poursuit parmi ses objectifs principaux et spécifiques « *le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale* », *« une mobilité sûre, durable et sans problèmes des personnes et des marchandises, l'accessibilité et la connectivité de toutes les régions de l'Union, et la croissance économique et la compétitivité* ».

Ces objectifs rejoignent à une échelle globale ceux du projet de révision du SDT visant à soutenir la durabilité environnementale des systèmes de transports vers une meilleure adaptation aux spécificités territoriales (AI.5, SA.4), ainsi qu'à organiser la complémentarité des modes de transports (flux routiers, transports alternatifs, nœuds intermodaux et plateformes logistiques) (AI.6). Ces objectifs du projet de révision du SDT sont exprimés à la fois à travers des principes de mise en œuvre et à travers la structure territoriale.

La carte « axes et réseaux de communication » de la structure territoriale reprend de manière cohérente les réseaux de communication ferroviaires (y compris à grande vitesse), routiers et navigables à consolider. Elle repend également sur ces axes, les plateformes ferroviaires et ports à renforcer, les gares avec desserte internationales à développer ainsi que les aéroports à consolider. Les différents pôles identifiés dans la structure territoriale figurent sur cette carte permettant de faire directement le lien entre les axes et réseaux et les types de pôles.

Le programme de développement durable de l'ONU (PDD ONU)

Le programme de développement durable de l'ONU est entré en vigueur le 1er janvier 2016, après avoir été adopté lors d'un sommet historique de l'ONU en septembre 2015. Ce plan énonce 17 objectifs à l'horizon 2030, détaillés en 169 cibles spécifiques pour éradiquer la pauvreté, à la suite des objectifs du Millénaire pour le développement. Il est attendu de chaque pays qu'il mette en place des cadres nationaux pour atteindre ces objectifs.

Les 17 objectifs se rapportent à l'éradication de la pauvreté et de la faim, à la bonne santé, à l'éducation de qualité, à l'égalité entre les sexes, à l'eau propre et saine, à l'énergie propre et abordable, au travail décent, à l'industrie, l'innovation et l'infrastructure, à la réduction des inégalités, au développement durable des villes et communautés, aux modes de consommation et de production responsables, aux mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, à la vie aquatique, à la vie terrestre, aux institutions efficaces permettant paix et justice, et enfin aux partenariats réalisés pour la réalisation des objectifs.

Le projet de révision du SDT contribue de multiples manières à certains objectifs du programme de développement durable de l'ONU en couvrant plus particulièrement la dimension territoriale :

- au travers de l'objectif CC.6 « assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique » et plus particulièrement au travers du principe de mise en œuvre visant à assurer l'approvisionnement énergétique en identifiant et réservant les sites pour les futures unités de production, les connexions avec le réseau européen et le stockage d'énergie et en tendant vers l'indépendance énergétique, le projet de révision du SDT contribue à l'objectif 7 du programme de développement durable de l'ONU : « garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable ».
- En visant le développement économique de la Wallonie et en appuyant la nécessité d'un développement durable (AI.1, AI.2, CC.1, AI.5, CC.2, AI.3, SA.3, AI.4) le projet de révision du SDT contribue à l'objectif 8 : « promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous.
- Par son objectif AI.3 « inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance […] », et plus particulièrement le principe de mise en œuvre « favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes », le projet de révision du SDT contribue également à l'objectif 9 : « bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation ».
- Les objectifs du projet de révision du SDT CC.5 « développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs », AI.7 « renforcer l'attractivité les espaces urbains » et SA.5 « réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et l'exposition aux nuisances anthropiques » contribuent à l'objectif 11 du programme de développement durable de l'ONU « faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ».

- Le projet de révision du SDT prévoit également un développement durable notamment en termes de consommation des ressources et de gestion parcimonieuse du sol (SA.3 « anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol », SA.1 « soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources ») et contribue ainsi à l'objectif 12 : « établir des modes de consommation et de production durables ».
- Le projet de révision du SDT a également plusieurs implications pour les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre, notamment au travers des objectifs SA.2 « rencontrer les besoins […] en logements […] adaptés […] aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques », CC.6 « assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique », SA.4 « soutenir les modes de transport plus durables » et SA.1 « soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources » et contribue de cette manière à l'objectif 13 « prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions ».
- En ce qui concerne la nature, le projet de révision du SDT prévoit de « valoriser les patrimoines naturels et les préserver des pressions de l'urbanisation » (SA.6) et de « soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources » (SA.1). Il identifie par ailleurs dans sa structure territoriale les liaisons écologiques principales. Il contribue de cette manière à l'objectif 15 : « préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des terres et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité ».
- Finalement, de manière plus générale, le projet de révision du SDT vise de nombreux objectifs favorisant la cohésion sociale (SA.2, AI.3, CC.3, CC.4, CC.5) qui contribuent de manière plus indirecte aux objectifs moins territoriaux notamment les objectifs 1 (éliminer la pauvreté), 2 (éliminer la faim et assurer la sécurité alimentaire), 3 (santé) et 4 (éducation).

Le projet de révision du SDT assure donc l'intégration des objectifs du programme de développement durable de l'ONU dans la politique territoriale wallonne et en couvre la plupart des aspects territoriaux. Seuls les aspects relatifs à la santé et à l'éducation (objectifs 2 et 3) ont une certaine dimension territoriale (couverture du territoire), mais ne sont que peu ou pas abordés dans le projet de révision du SDT.

Les coopérations transfrontalières ou interrégionales

Les coopérations transfrontalières et interrégionales se sont développées entre la Wallonie et les régions limitrophes à la suite de plusieurs impulsions de la Commission européenne et font l'objet de projets de planification à l'échelle interrégionale. Les principales coopérations sont celles de Wallonie-Champagne-Ardennes (Interreg II), de France-Wallonie-Vlanderen (Interreg V), d'Hainaut - Nord Pas de Calais – Picardie (Interreg II), de l'Euregio Meuse-Rhin (provinces de Liège et de Limbourg, province de Limbourg au Pays-Bas et l'association Regio autour d'Aix-la-Chapelle), de la Grande Région (groupement européen de coopération territoriale, ou GECT, situé en Europe rhénane, entre le Rhin, la Moselle, la Sarre et la Meuse) du Parc des trois Pays (région d'Aix-la-Chapelle, Maastricht, Hasselt, Genk, Eupen et Liège). Ces coopérations favorisent différents projets visant la cohésion sociale du territoire, la coopération transfrontalière, le développement de réseaux efficaces de transports (personnes et marchandises), l'emploi et l'innovation. L'objectif de ces programmes est d'associer des

compétences communes tout en valorisant les richesses de chaque région concernée et ce, au bénéfice des populations de la zone.

Ces différents programmes de coopérations transfrontalières et interrégionales constituent des leviers d'action pour œuvrer vers la réalisation des objectifs visant à structurer et positionner la Wallonie (AI.1, AI.2, CC.1, AI.5 et CC.2) au sein des réseaux locaux, mais également internationaux. Ces objectifs sont également soutenus par la structure territoriale représentant les aires de développement métropolitain et les aires de développement relais.

Green Deal

Le Green Deal ou pacte vert pour l'Europe a été présenté le 11 décembre 2019 par la Commission européenne au Parlement européen, au Conseil européen, au Comité économique et social européen et au Comité des Région. Ce Pacte doit rendre opérationnels les objectifs fixés par une nouvelle stratégie de croissance qui articule le leadership mondial européen avec le Pacte européen pour le climat. Le programme NextGeneration.EU finance le plan de relance européen devant conduire à une Europe plus « plus verte, plus numérique, plus résiliente et mieux adaptée aux défis actuels et à venir » et qui fait suite à la pandémie de la COVID-19.

En synthèse, la Commission européenne fixe actuellement deux horizons temporels pour la réalisation des objectifs de développement durable et répondre aux enjeux climatiques : 2030 pour l'agenda territorial adopté en 2020. Le deuxième horizon temporel est 2050 pour atteindre les objectifs de zéro artificialisation nette ainsi que zéro émission nette carbone.

Les principes de mise en œuvre du projet de révision du SDT relatifs au soutien de modes de transport plus durables et adaptés aux diversités territoriales repris en particulier dans l'objectif SA.4 (amélioration et valorisation des réseaux de transport et des équipements, développement des transports en commun performants et attractifs et promotion des modes de transports durables et actifs, etc.). Cet objectif est vu comme un investissement et une contribution en faveur de la lutte contre la production de gaz à effet de serre. L'objectif SA.1 (soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources) rejoint totalement l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050.

1.2.2.B. PLANS ET PROGRAMMES NATIONAUX

Vision Rail 2040

La Vision Rail 2040 présente un cap, une direction, et propose une ambition à long terme pour l'avenir du service ferroviaire en Belgique. C'est cette feuille de route qui doit inspirer les choix politiques, budgétaires et industriels d'ici 2040 afin de faire du rail la colonne vertébrale de la mobilité future en Belgique. Cette Vision a été présentée par le ministre de Mobilité pour approbation par le Gouvernement fédéral. La Vision a été approuvée par le Conseil des Ministres du 6 mai 2022.

La politique publique ferroviaire dispose avec cette feuille de route de balises destinées à favoriser un pilotage efficace, clair, transparent et à la hauteur des défis économiques, sociaux, environnementaux et technologiques. Il s'agit donc d'une source d'inspiration et d'un instrument digne d'une gouvernance moderne du service ferroviaire, visant à mieux anticiper, décider et investir dans le rail de demain.

Structurée autour de plusieurs axes, la Vision Rail 2040 a pour objectif de donner un cadre et une cohérence à plusieurs plans d'action et documents fondamentaux à venir, qui permettront la concrétisation progressive des objectifs et principes de la Vision 2040.

- Axe 1 : le rail au service de plus de voyageurs et de plus d'entreprises. Cet axe ambitionne d'atteindre une part modale de 15% du transport national de personnes et une part modale de 20% pour le transport de marchandises. Pour atteindre ces objectifs, la vision entend créer un système ferroviaire adapté et agile (définition d'une offre cible (« principe de l'offre » qui permettra d'attirer plus de voyageurs et plus d'entreprises vers le rail, faire le choix d'un modèle d'exploitation (« modèle d'horaire cadencé intégré ») et planifier des investissements au service de l'offre à développer).
- Axe 2 : le rail au service des clients. Cet axe ambitionne d'améliorer l'accueil des passagers (gare vivantes, tarification attractive et simplifiée, information complète et à jour, confort, …) et de développer le transport de marchandises (politique de gestion du stationnement des trains, services de triage accessibles et efficaces, raccordements industriels actifs et maintien d'opportunités sur le réseau belge, …).
- Axe 3 : le rail plus durable. Cette ambition se traduit par le développement des nouvelles technologies de manière à tendre vers un transport ferroviaire 100% vert, pratique de « l'écoconduite », recyclage du matériel, méthode d'entretien des voies respectueuse de l'environnement, promouvoir des acteurs écoresponsables (prise de décisions sur base d'outils d'évaluation environnementale, implémentation de critère environnement dans les marchés publics, entretien et valorisation du patrimoine foncier, …)
- Axe 4 : le rail au service d'une approche globale de la mobilité. Cette ambition consiste à favoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture et vient en complément des 3 premiers axes afin de rendre le système ferroviaire d'autant plus efficient, attractif et largement utilisé. Elle se concrétise par des trains connectés autres solutions de transport régional, par l'accessibilité multimodale des gares prioritaire pour les modes actifs ou partagés, par une prise en compte simultanée de l'aménagement du territoire et de la mobilité, par la mise en place d'une politique fiscale incitative, par la mise en place d'une politique servicielle (MaaS)

La mise en œuvre de cette vision se fera par étape à très court terme (2022), court terme (2023-2024, fin de la phase étude), à moyen terme (2024-2032, mise en place de la nouvelle structure de plan de transport), et à long terme (2032-2040, mise à jour de la vision e élaboration d'une Vison Rail 2050).

Certains objectifs et principes de mis en œuvre du projet de révision du SDT sont directement liés à la Vision Rail 2040 notamment l'objectif AI.5 (faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesse et de développement durable), AI.6 (organiser la complémentarité des modes de transport), CC.1 (s'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités), SA.4 (soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et potentiel de demande).

1.2.2.C. PLANS ET PROGRAMMES DES RÉGIONS LIMITROPHES

Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, France (SRADDET)

En France, le schéma régional d'aménagement de développement du territoire (SRADT) issu de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 a été substitué par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Le SRADDET doit être rédigé par chaque Région. Ce document prévoit l'intégration de plusieurs schémas sectoriels pour garantir une meilleure coordination des politiques publiques régionales concourant à l'aménagement du territoire. Les SRADDET

contribueront à clarifier les rôles des collectivités territoriales, en octroyant à la région un rôle majeur pour planifier de manière prescriptive l'aménagement du territoire.

Le projet de stratégie du SRADDET du Grand Est a été adopté le 22 novembre 2019. L'axe deux vise « à dépasser les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté au travers, entre autres, du numérique et de l'armature urbaine tout en optimisant les coopérations et encourageant toute forme d'expérimentation ainsi qu'en désenclavant les territoires de la région du Grand Est ». Pour ce faire, la région du Grand Est place les citoyens et la connaissance au cœur du projet régional ainsi que la construction collective d'une image positive.

La Région des Hauts-de-France a adopté son SRADDET le 30 juin 2020 dans lequel une stratégie de développement figure pour le secteur logistique directement en lien avec le point Canal Seine-Nord Europe. Par ailleurs, il fixe une trajectoire pour diminuer l'artificialisation du sol en divisant par six l'étalement urbain en 2050 par rapport à la période de 2003-2012 pour arriver à un rythme d'artificialisation de 250 ha/an en 2050 et tendre vers le Zéro Artificialisation Nette. Il est à relever que sont extraits de cette trajectoire les terrains nécessaires aux activités économiques et aux projets de grandes infrastructures de transport. Par ailleurs, le SRADDET met en évidence les connexions transfrontalières entre les Hauts-de-France et la Wallonie notamment en ce qui concerne le développement des modes actifs par, entre-autres, les liaisons cyclables via le réseau européen EuroVélo ou les itinéraires locaux. Il établit dans ses règles la nécessité de veiller aux liaisons écologiques au-delà de la frontière des Hauts-de-France. En synthèse, il encourage aux développements des relations transrégionales et transfrontalières par la réouverture du canal Condé-Pommeroeul qui est programmée en 2022, ainsi que la réinstauration des liaisons ferroviaires entre Mons et Valenciennes de même qu'entre Mons et Maubeuge.

Le projet de révision du SDT est en lien avec les stratégies de ces deux schémas régionaux d'une part à travers de ses objectifs AI.1 (accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen) de manière globale et en particulier l'objectif AI.2 (Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers) qui développe des principes de mise en œuvre et déclinaison territoriale en vue de positionner la Wallonie dans les réseaux socio-économiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutenir le développement des territoires transfrontaliers, en vue de mutualiser les services et les équipements entre les territoires transfrontaliers les régions et les états voisins et en vue de connecter les territoires frontaliers aux régions e états voisins. Par ailleurs, en ce qui concerne la réduction à zéro l'artificialisation nette, l'objectif SA.1 qui vise à soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources et l'objectif SA.2 qui vise à rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux solutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques ambitionnent à atteindre cette réduction progressivement d'ici 2050. Du point de vue de la mobilité, l'objectif SA.4 du projet de révision du SDT entend soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de la demande notamment en développent et revalorisant l'espace public de manière à promouvoir les modes actifs et développant un réseau de liaisons cyclables ambitieux et en renforçant les connexions alternatives à la voiture vers les pôles métropolitains voisins.

Plan d'aménagement du territoire flamand (Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen)

Le « Beleidsplan Ruimte Vlanderen » (BRV) correspond au Plan de la politique d'aménagement du territoire de Flandre. Le BRV est composé de 2 éléments distincts : le Groenboek (Approuvé le 04/05/2012 par le Gouvernement Flamand) et le Witboek (approuvé le 30/11/2016 par le Gouvernement Flamand).

Le Witboek est un document stratégique, définissant le développement spatial sur base de mesures opérationnelles à l'horizon 2050, établi sur base du Groenboek (document de « discussion » sur la politique d'aménagement du territoire en Flandre). Le Witboek contient des propositions concrètes pour l'application des politiques d'aménagement du territoire.

La vision stratégique du Witboek définit globalement 6 objectifs à l'horizon 2050 en termes de développement spatial :

(1) Réduire les besoins d'espaces supplémentaires ;
(2) Les réseaux européens de l'espace économique urbain et de l'énergie ;
(3) Diversité des environnements de vie ;
(4) Vivre et travailler à proximité des nœuds et des services de transport publics ;
(5) Espace ouvert « robuste » ;
(6) Maillage vert et bleu.

Plus particulièrement, l'objectif 2 recommande que la Flandre maintienne à l'horizon 2050 l'accessibilité des pôles logistiques internationaux et par ailleurs, continue à occuper une place stratégique au sein du réseau énergétique européen en tant que pays de transit et dans la mesure du possible en tant que producteur d'énergie renouvelable.

Certaines démarches vont dans le même sens que le projet de révision du SDT qui propose dans son objectif SA.3, au niveau régional des principes de mise en œuvre concernant l'approvisionnement en énergie de la Wallonie tels que favoriser et réserver les espaces de connexions avec le réseau européen de production d'énergie (connexions transfrontalières et bouclage des réseaux) et les espaces de stockage d'énergie. Le projet de révision du SDT se tourne également vers des principes de mise en œuvre encourageant le développement des énergies renouvelables (objectif CC.6). Ce dernier point constitue une opportunité de collaboration entre la Wallonie et la Flandre du point de vue de la distribution de ces énergies renouvelables produites sur les deux territoires.

Le Witboek mentionne la Région bruxelloise, mais ne fait pas directement mention de la Wallonie dans ses démarches et objectifs. Le projet de révision du SDT constitue une opportunité de créer de nouveaux liens et de nouvelles dynamiques avec la Flandre.

Par ailleurs, le « Beleidsplan Ruimte Vlanderen » a fait l'objet d'une note relative à l'urbanisation. Cette note a été approuvée par le Gouvernement flamand le 22 février 2022 et a pour objectif de réduire l'artificialisation de 3ha/jour d'ici 2025 et de 0 ha/jour d'ici 2040. Le projet de développement du SDT reste cohérent avec cette volonté même s'il est un peu moins volontariste puisqu'il prévoit une réduction à zéro de l'artificialisation nette d'ici 2050 (objectifs SA.1 (soutenir une urbanisation et des modes de production économe en ressources) et SA.2 (Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux solutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques).

Plan de développement du Land Rhénanie-du-Nord-Westphalie (Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, LEP NRW)

Le LEP NRW est le plan de développement, d'aménagement et de protection du territoire pour le Land Rhénanie-du-Nord-Westphalie (NRW), entré en vigueur le 8 février 2017.

Le LEP NRW a remplacé le Plan de développement du Land NRW datant de 1995, le Plan de développement du Land IV « Protection contre les nuisances sonores dues au trafic aérien » et le Programme de développement du Land. Il fixe les objectifs stratégiques à moyen et long terme pour l'aménagement du Land ; la planification régionale, les plans d'urbanisme et la planification sectorielle des régions et communes lui sont soumis.

Le 17 avril 2018, le cabinet du Land avait décidé de lancer une procédure de modification du LEP NRW dans le but de créer davantage d'espaces de liberté pour les communes, l'économie et la population. Pour ce faire, une procédure de participation a été menée durant l'été 2018 conformément aux dispositions de la loi sur l'aménagement du territoire et la planification régionale. Sur la base de l'évaluation et de la prise en compte des avis reçus, le cabinet du Land a adopté le projet correspondant le 19 février 2019. Le Landtag a approuvé ce projet le 12 juillet 2019. La 1re modification du plan de développement du Land est entrée en vigueur le 6 août 2019.

Le LEP NRW en vigueur résulte de la version du LEP de 2017 et de la 1re modification du LEP NRW susmentionnée.

Ce plan aborde les aspects de coopération transrégionale et transfrontalière. Il contient également des objectifs et des principes relatifs à la protection du climat et à l'adaptation au changement climatique. Le LEP NRW tient compte de l'évolution des conditions générales du développement territorial - en particulier de l'évolution démographique, de la mondialisation croissante de l'économie et des changements climatiques attendus - ainsi que des objectifs fixés par la « Ministerkonferenz » pour l'aménagement du territoire, qui a établi des modèles pour le développement territorial en Allemagne. Il contient donc, entre autres, de nouvelles dispositions relatives au développement urbain économe en espace, la protection du climat, l'utilisation des énergies renouvelables et le développement des paysages culturels. Les objectifs et les principes d'aménagement du territoire de 2017 ont donc été adapter les objectifs comme suit :

- L'évolution démographique prévisible en Rhénanie du Nord-Westphalie ("changement démographique"),
- La mondialisation croissante de l'économie, y compris les l'évolution du commerce de détail,
- La protection du climat et l'adaptation au changement climatique.

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, le Land NRW coopère avec la Belgique par le biais de la Commission frontalière Est du BeNeLux. Concernant les transports, le LEP NRW affirme sa volonté de rattraper les retards en termes de liaisons ferroviaires transfrontalières. Il mentionne en ce sens les tronçons ferroviaires transfrontaliers se situant en partie en NRW devant être préservés dans les plans régionaux, tels que la liaison Aix-la-Chapelle – Liège. Par ailleurs, les approvisionnements de produits en provenance des ports maritimes de la Belgique via les voies navigables (Flandre et Wallonie) constituent des coopérations à faire perdurer. Enfin, le LEP NRW tient aussi à garantir la continuité écologique transfrontalière et propose pour cela une coordination des plans régionaux et paysagers relatifs à la protection de la nature.

Dans sa vision à l'horizon 2050, le projet de révision du SDT poursuit comme finalité « une Wallonie qui doit s'affirmer dans les projets de coopérations socio-économiques transfrontaliers et transrégionaux », où la coopération est un levier important. L'objectif d'insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers (AI.2) propose de répondre à ces enjeux. En voulant renforcer son positionnement dans les espaces institutionnels de coopération transfrontalière comme le BeNeLux, la Wallonie affiche la volonté de se rapprocher de ses voisins européens, dont l'Allemagne et plus particulièrement, la NRW (Prüm). Le principe de mise en œuvre visant à connecter les territoires propose par ailleurs l'amélioration des connexions et le développement de solutions efficaces de transport, comme le fait le LEP NRW. Il est fait mention dans les deux documents, le projet de révision du SDT et le LEP NRW, de la démarche Euregio. La coopération au niveau environnemental et écologique est aussi encouragée au sein du projet de révision du SDT (CC.6, SA.6). Ces deux documents proposent donc une série de coopérations thématiques qui se font écho et dont les effets seront renforcés à travers des politiques transrégionales intégrées.

Plans directeurs sectoriels (PDS), Grand-Duché de Luxembourg

Les plans directeurs sectoriels (PDS) sont des règlements d'exécution de la loi du 17 avril 2018 concernant l'aménagement du territoire qui ont pour objet de recouvrir la politique d'aménagement du territoire telle qu'elle a été définie dans le Programme directeur d'aménagement du territoire (PDAT) et précisée dans le concept intégré des transports et du développement spatial.

Les PDS constituent par conséquent la réalisation des objectifs politiques de l'«Agenda territorial 2020» en ce que ce dernier vise, entre autres, à renforcer la cohésion territoriale et à promouvoir la reconnaissance de la dimension territoriale des politiques sectorielles. La mise en pratique de l'agenda commande de tenir compte, lors de l'élaboration des politiques sectorielles, de leurs effets sur les territoires afin d'éviter l'apparition d'obstacles à leur mise en œuvre et d'effets secondaires indésirables, en : adaptant les interventions aux spécificités de la zone en question et en abordant la planification de manière territoriale et en adoptant une approche de terrain.

L'entrée en vigueur des plans directeurs sectoriels le 1er mars 2021 représente un pas décisif pour une planification territoriale du Grand-Duché de Luxembourg en vue de la sauvegarde et du renforcement de la qualité de vie des concitoyens et de la protection de l'environnement et des paysages luxembourgeois. Les plans sectoriels et leurs objectifs ont des effets dans les plans d'aménagement communaux a été élaboré. Quatre objectifs sont repris sous forme de quatre plans :

- Plan directeur sectoriel « transports » ayant pour objectifs de faciliter la réalisation et le réaménagement de projets d'infrastructures de transport, en superposant de plein droit aux projets et plans d'aménagement général des couloirs et zones destinés à les accueillir à travers des projets d'infrastructures de transport collectif, de trafic individuel motorisé, de parkings relais et pôles d'échanges et de pistes cyclables nationales.
- Plan directeur sectoriel « logements » ayant pour objectifs de définir des terrains destinés à la création de logements par le biais de la réservation de surfaces pour la réalisation de projets destinés prioritairement à l'habitat ; de favoriser la création de logements à coût modéré et la mise en œuvre d'une mixité de types de logements (30 % de la surface construite brute à la réalisation de logements à coût modéré et à des logements locatifs) ; de contribuer à un développement urbanistique concentrique ; de promouvoir la reconversion de friches industrielles en projets destinés prioritairement à l'habitat ; d'établir des conventions de coopération territoriale État-communes ; d'énumérer les finalités des projets destinés prioritairement à l'habitat. Le tout en veillant à une utilisation rationnelle du sol et à un développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national
- Plan directeur sectoriel « zones d'activités économiques » (PSZAE) ayant pour objectifs de mettre à disposition des surfaces disponibles et en nombre suffisant, de garantir une répartition territoriale cohérente et équilibrée dans un contexte de développement territorial durable. Le PSZAE ne fait que réserver des surfaces pour des zones d'aménagement des équipements nationales et régionales ainsi que les zones d'aménagement spécifiques nationales. Les surfaces réservées par le PSZAE devront être transposées au niveau des PAG par les communes concernées.
- Plan directeur sectoriel « paysager » ayant pour objectifs de définir un cadre pour le développement urbain et infrastructurel futur, de préserver la cohérence paysagère et d'éviter la fragmentation supplémentaire. Pour ce faire le plan entend désigner catégories de paysages à préserver : des zones de préservation des grands ensembles paysagers, des zones vertes interurbaines, des coupures vertes.

Le plan directeur sectoriel « transports » a notamment pour objectifs d'améliorer les liaisons transfrontalières, ce qui rejoint la volonté du projet de révision du SDT qui souhaite également établir une bonne connexion, en particulier par le chemin de fer, vers les métropoles voisines (SA.4).

Le plan directeur sectoriel « logements » en plus de veiller à une mixité de logements et contribuer à un développement urbanistique concentrique promeut à une utilisation rationnelle du sol et à un développement territorial aux endroits les plus appropriés du territoire national, ce qui rejoint les volontés du projet de révision du SDT notamment en voulant rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques (SA.1), mais aussi en soutenant une urbanisation et des modes de production économes en ressources (SA.2).

Une des principales dispositions réglementaires du plan sectoriel « Paysages » vise à mettre en place une zone de préservation d'un réseau écologique, et ce en renforçant des corridors de liaison nationaux et transfrontaliers permettant la sauvegarde de la diversité biologique. Les zones clés visées par cette disposition incluent notamment les zones d'intérêt internationales comme Natura 2000. Le plan sectoriel est donc cohérent avec le projet de révision du SDT, qui souhaite insérer la Wallonie dans les espaces institutionnels de coopération transfrontalière (AI.2 et SA.6).

Le plan directeur sectoriel « Zones d'activités économiques » définit les lignes directrices de l'aménagement des zones d'activités d'importance régionale et nationale sur le territoire luxembourgeois. Bien que les effets réglementaires ne s'appliquent qu'au Luxembourg, ceux-ci s'inscrivent dans un contexte transfrontalier. Ceci est donc cohérent avec le projet de révision du SDT, qui souhaite insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transfrontaliers (AI.2).

« Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte », Pays-Bas

Le « Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte » (SVIR) est le schéma national d'orientation stratégique pour l'infrastructure et l'aménagement du territoire des Pays-Bas.

Ce schéma définit 3 objectifs à moyen terme (2028) :

- Augmenter la compétitivité des Pays-Bas par le renforcement de leur structure spatio-économique ;
- Améliorer et garantir l'accessibilité, au service de l'usager avant tout ;
- Garantir un environnement vivable et sûr dont le patrimoine historique, culturel et naturel est préservé.

Au sein de ces 3 objectifs, 13 enjeux nationaux ont été identifiés. L'un de ces enjeux consiste en l'aménagement terrestre et sous-marin et au bon raccordement au réseau international de conduites de matières dangereuses et de gaz. Ce réseau revêt d'une grande importance économique pour les Pays-Bas dans l'espace européen. La Wallonie ne bénéficiant d'aucune ressource en gaz naturel, elle est obligée d'en importer et est donc entièrement dépendante des pays limitrophes dont les Pays-Bas, c'est pourquoi le projet de révision du SDT prévoit de diversifier davantage les sources d'approvisionnement en gaz afin que la Wallonie puisse rester un minimum indépendante vis-à-vis de cette ressource en cas de pénurie ou d'embargo énergétique (CC.6).

Un autre enjeu du SVIR est l'optimisation de l'usage de l'offre de transport existante. Un travail est en cours quant à la définition d'une stratégie pour un réseau de communications internationales et de nœuds multimodaux regroupant le transport de marchandises et les principales liaisons transfrontalières des mégaports, des pôles de la connaissance et des pôles verts. Le but étant de bien relier le pays par le rail, les voies navigables et la route avec les pays voisins. Dans sa vision à l'horizon 2050, le projet de révision du SDT poursuit comme finalité d'insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers et également d'établir une bonne connexion, en

particulier par le chemin de fer, vers les métropoles voisines (AI.2 et SA.4). Les objectifs du SVIR et du projet de révision du SDT se rejoignent donc sur ces points.

1.2.2.D. PLANS ET PROGRAMMES RÉGIONAUX

Stratégie wallonne de développement durable (SWDD)

Une première stratégie wallonne de développement durable (SWDD) avait été adoptée en 2013. Le 7 juillet 2016, le Gouvernement wallon a adopté la deuxième Stratégie wallonne de développement durable. Cette stratégie vise à construire une société plus respectueuse de l'homme et de l'environnement. La vision est à l'horizon 2050. L'élaboration de cette deuxième SWDD s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre, par la Wallonie, des 17 objectifs de développement durable adoptés au sein des Nations Unies en 2015.

Dans sa vision de vivre en 2050 en Wallonie, la SWDD stipule que la Wallonie anticipera les effets du changement climatique en améliorant sa résilience, c'est-à-dire sa capacité d'adaptation pour diminuer sa vulnérabilité. Le plan d'actions de la SWDD cible trois domaines spécifiques (alimentation, énergie, ressources) et propose par ailleurs une série d'actions transversales.

Le projet de révision du SDT poursuit une série d'objectifs qui rejoignent la deuxième SWDD. Ainsi :

- Le projet de révision du SDT vise à 'soutenir des modes de production économes en ressources' (SA.1), ce qui englobe l'objectif de la SWDD 'd'accompagner la transition vers des modes de production et de consommation durable sur toute la chaine alimentaire ;
- Le projet de révision du SDT a pour objectif 'd'assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique' (CC.6), ce qui peut se faire, partiellement, en 'promouvant les énergies renouvelables' comme s'engage la SWDD ;
- Le projet de révision du SDT vise par ailleurs à 'créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets' (CC.4), et la SWDD propose en ce sens 'd'instaurer des dynamiques participatives sur le développement durable'. Le projet de révision du SDT propose comme principe de mise en œuvre soutenant cet objectif de favoriser l'acceptabilité des projets en renforçant les démarches participatives.

Plan Marshall 4.0 et Plan Wallon d'Investissement adopté par le Gouvernement le 17 janvier 2018

Le Plan Marshall 4.0 a été adopté le 29 mai 2015 par le gouvernement wallon. Ce plan s'inscrit à la suite du Plan Marshall et du Plan Marshall 2.vert, et a été élaboré sur base des pistes mises en avant dans le Plan Marshall 2022 qui proposait une stratégie pour une décennie. Le Plan Marshall 4.0 propose un ensemble de mesures prioritaires pour le redéploiement économique de la Wallonie, en s'inscrivant au cœur de la 4e révolution industrielle, celle du numérique. Le Plan Marshall s'articule autour de mesures visant à encourager l'innovation, la formation et la bonne gouvernance.

Plusieurs axes du Plan Marshall 4.0 rejoignent certains objectifs du projet de révision du SDT. Ainsi, l'axe 2 du Plan Marshall 4.0 consiste à 'soutenir le développement de l'industrie par une politique d'innovation et de croissance des entreprises'. L'axe 3 vise précisément la mobilisation du territoire à destination du développement économique. Il propose ainsi de poursuivre le développement d'infrastructures à destination de l'activité économique, d'établir un programme de financement permettant de créer 200 ha nets (environ 250 ha bruts) par an pour rencontrer les besoins d'espaces en activités économiques, de renforcer l'observation régionale des disponibilités foncières pour l'activité

économique (cadastre des terrains, enveloppe pour infrastructure de plus de 30 ha, plan de réutilisation des espaces), de soutenir les ports autonomes dans le développement des terrains secs mouillés, de réutiliser les friches à des fins d'activités économiques et de garantir l'accessibilité aux pôles de développement économique en créant des « routes de l'emploi ».

L'axe 4 vise à 'soutenir l'efficacité, la transition énergétique et l'économie circulaire', et l'axe 5 à 'soutenir l'innovation numérique' visant notamment un plan intégré de transition numérique et des projets innovant en matière de mobilité intelligente comme le développement d'un Réseau Express de Covoiturage (RECO).

Ces axes d'actions sont repris par le projet de révision du SDT à travers les objectifs d'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 (AI.3), d'assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique (CC.6), et d'inscrire la Wallonie dans la transition numérique (AI.8). Les principes de mise en œuvre qui se rapportent à ces objectifs consistent à favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes, à soutenir les dynamiques économiques de proximité, à renforcer les initiatives en matière d'économie circulaire, à renforcer la compétitivité des entreprises wallonnes, à réduire la consommation en énergie, et à assurer la couverture numérique du territoire.

Dans la foulée du Plan Marshal, la Wallonie s'est dotée d'un Plan d'Investissement à hauteur de 5 milliards d'euros. Il consiste à approuver des projets de minimum 10 millions d'euros dans les domaines de la mobilité, de l'énergie et de la recherche et de l'innovation, en ce inclus la transition numérique. De même, l'objectif AI.5 « faire des réseaux de transports un levier de création de richesse » se trouve sensiblement renforcé, ainsi que le SA.4 (mode de transport durable) et AI.6 (complémentarité des transports).

Plan de Relance de la Wallonie

Issu de plusieurs programmes d'actions complémentaires, le plan de relance de la Wallonie (PRW) guide les actions du Gouvernement wallon en matière d'emplois, d'économie, d'environnement et de climat. Avec un budget de plus de 7 milliards €, il comporte plus de 300 projets qui doivent permettre à la Région de répondre aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux actuels, ainsi qu'aux impacts des différentes crises subies tels que les historiques inondations de juillet 2021.

En mars 2022, le Gouvernement wallon et les partenaires sociaux et environnementaux ont identifié 42 projets prioritaires au sein du PRW. Ces projets ont été choisis au regard de leur potentiel en termes de création d'emplois de qualité, de valeur ajoutée et d'impact favorable sur l'environnement et le climat ».

Dans le cadre de l'élaboration du plan de relance, le Gouvernement a en effet souhaité mutualiser trois programmes d'actions complémentaires afin d'assurer une cohérence maximum entre les mesures prises et maximiser ainsi les retombées positives pour les Wallons : les mesures issues de Get Up Wallonia !, les mesures issues du Plan wallon de transition et les mesures issues de la Facilité pour la Reprise et la Résilience initiée par l'Union européenne.

Au travers de la signature d'une déclaration commune formalisée le 28 mars 2022, le Gouvernement et les partenaires sociaux et environnementaux ont décidé d'identifier 4 programmes d'actions prioritaires déclinés en 42 projets du Plan de relance.

Ces 4 programmes d'actions prioritaires représentent un montant total de 2,5 milliards €, dont les thématiques sont :

- Sortir de la précarité
- Mener une politique économique et industrielle forte et durable

- Renforcer l'indépendance et la transition énergétique
- Former

Ces projets ont été choisis car ils sont considérés comme stratégiques, structurants et basculants au regard de leur potentiel en termes de création d'emplois de qualité, de valeur ajoutée et d'impact favorable sur l'environnement et le climat.

Dans le programme « sortir de la précarité », on retrouve des projets liés aux objectifs du projet de révision du SDT notamment le SA.2 visant à rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques, le AI.7 visant à consolider et revaloriser les espaces urbanisés en priorité dans les espaces urbanisés denses et dans les quartiers marqués par la précarité.

Dans le programme « Mener une politique économique et industrielle forte et durable », on retrouve des projets liés aux objectifs du projet de révision du SDT notamment le SA.3 qui entend anticiper les besoins en espace destinés à l'activité économique en confortant le développement de zones spécialisées dans le domaine de l'innovation stratégique de spécialisation intelligente S3 à l'aide des pôles et des aires de développement, mais aussi dans l'objectif AI.1 visant à accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen et l'AI.2 visant à insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers ou encore le AI.3 visant à inscrire la Wallonie dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former son territoire les chaines de transformation génératrices d'emploi.

Dans le programme « renforcer l'indépendance et la transition énergétique », on retrouve des projets liés aux objectifs du projet de révision du SDT notamment en qui concerne la rénovation énergétique du bâti (SA.2), l'implémentation des mobipôles (AI.6), la création d'espaces verts en centralité (CC.5) et le développement d'infrastructures cyclables (SA.4).

Aucun objectif du projet de révision du SDT n'est directement lié au programme « former » puisque celui-ci ne relève pas directement du développement territorial, cependant, les objectifs visant à améliorer la mobilité ainsi que l'accès aux réseaux numériques et développements économiques contribuent au soutien à la formation.

Get up Wallonia !

La dynamique Get up Wallonia ! est née des urgences liées à la crise de la Covid-19 et veut préparer l'avenir de la Région et de ses citoyens.

La dynamique Get up Wallonia ! poursuit des objectifs économiques, sociaux, environnementaux et de développement territorial qui se traduisent concrètement en 4 missions :

- Gérer l'urgence sanitaire
- Diminuer au maximum les impacts économiques et sociaux de la crise
- Relancer l'activité socio-économique afin de produire un cercle vertueux de progrès
- Renforcer la résilience de notre société et sa capacité à relever de nouveaux défis.

Après une consultation citoyenne en novembre 2020 et les travaux des Task Forces composées d'experts de terrain, d'acteurs institutionnels et des partenaires sociaux, le Conseil stratégique a remis son rapport décliné en 51 actions et 18 mesures.

Au regard des 18 mesures du rapport du Conseil stratégique, le projet de révision du SDT n'est en lien direct avec l'axe I « Miser sur la jeunesse et talents des Wallon.ne.s » et l'axe IV « Soutenir le bien-être, la solidarité et l'inclusion sociale de chacun) puisque que ces axes ne relèvent pas directement du développement territorial. Cependant, les objectifs visant à améliorer le logement, la

mobilité, l'accès aux réseaux numériques et développements économiques contribuent soutenir ces axes.

Le projet de révision du SDT rencontre bien les mesures relatives à l'axe II « Assurer la soutenabilité environnementale » notamment dans ses objectifs SA.4 (soutenir la transition vers d'autres formes de motorisation que le moteur thermique), SA.5 (réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropique), SA.6 (valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation), AI.5 (maintenir et renforcer l'accessibilité transrégionale et internationale de la Wallonie en soutenant la décarbonation) et CC.6 (assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique), AI.7 (revalorisation des friches).

Le projet de révision du SDT est également en lien avec l'axe III « Amplifier le développement économique » notamment à travers les objectifs SA.3 (Les entreprises sont localisées de manière à maximiser les synergies dans les filières de production et permettre la mutualisation de services et équipements), AI.3 (valoriser des espaces résiduels pour le développement des filières locales et circulaires),

En ce qui concerne l'axe V « Garantir une gouvernance participative et innovante », les objectifs AI.8 (inscrire la Wallonie dans la transition numérique) et CC.4 (créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets) rejoignent une partie des mesures de cet axe.

Stratégie Circular Wallonia

La première stratégie de déploiement de l'économie circulaire, Circular Wallonia, a été adoptée le 4 février 2021, par le Gouvernement. Issue d'un processus participatif, Circular Wallonia, elle comprend 10 ambitions traduites en plus de 60 mesures. La stratégie est précisée par 5 axes d'action qui reprennent les 10 ambitions.

- Premier axe « Production et offre des biens et services circulaires » ayant comme ambitions : être une région avec un écosystème économique et industriel engagé, être une région pionnière dans les innovations circulaires et leader au niveau européen, être une région qui gère et exploite ses ressources naturelles de manière circulaire (eau, bois, sols, biomasse, …).
- Deuxième axe « Demande et consommation de biens et services circulaires » : mettre en capacité les consommateurs et faire de la région un acteur exemplaire.
- Troisième axe « Mobilisation de tous les acteurs » : informer, éduquer et former tous les acteurs à l'économie circulaire et mettre en place une dynamique pérenne avec les acteurs de la région.
- Quatrième axe « Gestion des déchets-ressources » : faire de la prévention des déchets une opportunité pour tous, améliorer les connaissances relatives aux déchets-ressources et amplifier la politique de tri à la source et le meilleur traitement des déchets.
- Cinquième axe « Chaines de valeur prioritaire » : cet axe met en évidence les 6 chaines de valeur qui coordonne les actions entre elles. Ces chaines de valeur sont la construction et les bâtiments, les matières plastiques, la métallurgie et les batteries, l'eau, les textiles et enfin l'industrie alimentaire et les systèmes alimentaires.

Le projet de révision du SDT encontre une partie des ambitions de la Stratégie Circular Wallonia puisqu'il entend stimuler le développement économique de la Wallonie notamment en valorisant ses ressources propres : les forêts, les terres agricoles et maraichères, le patrimoine culturel et naturel. Il entend effectuer une transition vers une économie circulaire en matière de gestion des déchets de la construction et de démolition en Wallonie notamment par en développant le territoire wallon en vue de

consommer moins de sols, mais aussi en utilisant les ressources de son territoire de manière raisonnée (SA.1).

Le projet de révision du SDT entend également 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 ce qui contribue à mettre en place la Stratégie Circular Wallonia. En effet, il prévoit que les pôles et les centralités accueillent des équipements collectifs de rencontres et d'échanges participant à l'économie circulaire, mais aussi, afin de soutenir les filières de l'écoconstruction et du recyclage, la Wallonie développe des logiques territorialisées d'économie circulaire. Elle soutient la mise en place de nouvelles formations pour offrir la main-d'œuvre nécessaire aux projets d'écoconstruction et de recyclage (AI.3).

Plan Horizon Proximité

Le Plan Horizon Proximité a pour objectif de soutenir le commerce de proximité en redynamisant les centres-villes trop souvent confrontés au phénomène des cellules commerciales vides. Un budget de 23 millions € est consacré à ce plan.

Plus de 17 % des surfaces commerciales sont aujourd'hui vides en Wallonie. Une tendance à la hausse qui a été amplifiée suite à la crise sanitaire.

Face à ce constat alarmant, le Gouvernement de Wallonie a décidé d'entamer un plan de relance de l'activité commerciale intitulé Plan Horizon Proximité adopté en juillet 2021.

En lien avec les objectifs du Plan de relance de la Wallonie, le Gouvernement de Wallonie a donc posé les jalons d'un plan répondant aux besoins criants de ce secteur qui propose des mesures solides destinées à redynamiser les centralités et à les rendre à nouveau attractives.

Cette vision est regroupée en cinq axes intrinsèquement liés : l'Economie, l'Aménagement du Territoire, la Formation, le Numérique et le Tourisme contenant toute une série de projets.

Sous l'axe de l'économie, l'appel à projets vise à relancer de nouvelles activités, dynamiques, créatives, innovantes et attirantes, afin de rebooster l'attractivité dans les centres urbains et ruraux. Il s'inscrit dans la continuité des mécanismes CREASHOP-VILLES et CREASHOP-PLUS qui ont été mis en place dans 36 villes et communes wallonnes. Le projet de révision du SDT est particulièrement en lien avec cet axe à travers son objectif AI.7 qui entend renforcer l'attractivité des espaces urbanisés notamment au sein des cœurs de centralité.

Cet objectif est également en lien avec l'axe du numérique en soutenant la digitalisation des commerces de proximité dans les cœurs de centralité.

Sous l'axe de l'aménagement du territoire, notons que l'objectif du projet de révision de SDT CC.3 entend assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente notamment par ses mesures guidant l'urbanisation.

Plan de sortie de la pauvreté (Plan SoP)

D'après l'IWEPS, les inégalités socio-économiques ont augmenté en Wallonie de 2004 à 2019. Cette augmentation a été d'autant plus marquée en 2018 et 2019. La crise sanitaire de la covid-19 a malheureusement renforcé les inégalités et aggravé la situation des publics précarisés.

Le Gouvernement a dès lors pris des mesures concrètes pour y faire face. Les premières projections pour l'année 2020 démontrent que les mesures de soutien prises ont permis de limiter les dégâts. La situation reste néanmoins problématique, et les terribles inondations qui ont frappé une grande partie de la Wallonie vont très certainement encore creuser les déséquilibres.

Le Plan wallon de sortie de la pauvreté 2022-2024 (PlanSOP) développe toute une série de mesures transversales et thématiques pour atteindre cet objectif. Conformément à la Déclaration Politique régionale, le Gouvernement wallon s'est engagé à réduire la pauvreté et garantir aux citoyens une vie décente. Ce 25 novembre 2021, le Gouvernement de Wallonie s'est accordé sur son plan de sortie de la pauvreté. 482 millions d'euros seront mobilisés jusque 2024.

Le plan de sortie de la pauvreté vise à offrir à chaque Wallon et Wallonne les moyens progressifs pour sortir de la pauvreté, via l'accès à un confort de base et un accès à l'emploi. Il s'articule donc autour de l'accès à l'insertion socioprofessionnelle, au logement et au bien-être pour tous.

Ce plan s'articule autour de deux volets : un volet transversal qui contient des mesures qui relèvent de l'ensemble des compétences wallonnes et un volet des politiques sociales qui recense 28 actions touchant aux différentes compétences de la Wallonie, regroupées autour de 3 axes :

Axe 1 « L'accès à l'insertion socioprofessionnelle » ;

Axe 2 « L'accès au logement » ;

Axe 3 « L'accès au bien-être ».

Le projet de révision du SDT est en lien avec le Plan SoP dans le sens où ses objectifs de développement du territoire wallon placent les jalons qui permettent de soutenir les axes du plan.

En matière de logements, l'objectif SA.2 entend rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques en valorisant le logement en centralité proches des services et équipements, mais aussi en rénovant le bâti existant répondant aux exigences énergétiques. La conception et la rénovation des logements doivent maintenant tenir compte des risques naturels et anthropiques.

En matière de l'axe numérique, l'objectif AI.8 entend donner l'accès au numérique à tous.

Plan WAPPS (plan-prévention santé)

En 2014, la compétence de promotion de la santé a été transférée de la Communauté française de Belgique à la Wallonie. Depuis lors, le secteur est toujours en standstill c'est-à-dire qu'il ne bénéficie pas d'un décret propre et que les financements sont gelés.

Sous la législature précédente, un plan de prévention et de promotion de la santé (WAPPS) balisant l'action a été construit sur base d'une large concertation (2018). Un décret organisant la promotion de la santé a été proposé et voté au Parlement wallon (2019), mais ce dernier n'est pas d'application puisqu'il doit encore bénéficier d'un arrêté du Gouvernement wallon.

Depuis la nouvelle législature, la FWPSanté participe activement au processus de concertation mis en place par le cabinet Morreale pour actualiser le décret et élaborer l'AGW. Ce processus est en cours.

Le Décret Promotion de la Santé et Prévention a été voté le 2 février 2022. L'Arrêté du Gouvernement Wallon fixant le cadre d'application du décret est, quant à lui, en cours de validation. Il est passé en deuxième lecture le 16 juin dernier. Il nécessite encore un passage en troisième lecture qui devrait avoir lieu cet été 2022.

L'opérationnalisation du dispositif est prévue pour janvier 2023. Elle devra permettre d'agréer les opérateurs et d'ancrer définitivement le secteur dans le paysage wallon.

Cependant, en se basant sur la partie 1 du plan à l'horizon 2030 consacré à la définition des priorités en santé, le plan définit 11 objectifs stratégiques transversaux et 5 objectifs stratégiques thématiques.

Ces objectifs ne relèvent pas directement du développement territorial. Cependant, le projet de révision du SDT n'est pas contraire aux objectifs du plan. Etant un outil de développement territorial, il entend notamment soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités du territoriales et au

potentiel demande et donc lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, contre la pollution de l'eau et la réduction des nuisances sonores. L'effet de cet objectif est de réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique (SA.5).

L'objectif AI.1 vise notamment à l'amélioration du cadre de vie et de la mobilité en priorité pour attirer les activités métropolitaines dans les pôles majeurs et la capitale régionale. Ces améliorations doivent se faire au profit de la soutenabilité, de la cohésion sociale, de la santé et d'une identité urbaine attrayante à l'international. L'objectif AI.5 envisage de garantir la fluidité et la sécurité sur les réseaux régionaux en régulant le trafic des réseaux en fonction du contexte territorial pour réduire les risques (vitesse, matières dangereuses, etc.) et les impacts sur la santé et l'environnement (nuisances sonores, vibration, qualité de l'air, etc.).

L'objectif CC.3 prévoit que la localisation des nouveaux services et équipements d'échelle supracommunale destinés aux activités scolaires, socioculturelles, sportives, administratives, hospitalières, etc., soit privilégiée dans les centralités urbaines de pôles. Les services de base (gardes d'enfants, enseignement, soins de santé, commerces alimentaires, etc.) doivent être concentrés dans les centralités urbaines et villageoises afin d'être proches des usagers. Pour la localisation des établissements d'accueil et d'hébergement des aînés il est tenu compte des besoins par arrondissement conformément aux règles en vigueur dans le code wallon de l'action sociale et de la santé.

L'objectif CC.5 entend développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs en encourageant l'activité physique dans un souci de santé publique.

Plan d'Adaptation 2022-2029 d'Elia

L'article 15 du décret wallon électricité charge le gestionnaire du réseau de transport local d'établir un Plan d'Adaptation du réseau « en vue d'assurer la continuité d'approvisionnement, la sécurité et le développement de ce réseau dans des conditions socialement, techniquement et économiquement raisonnables. » Le Plan d'Adaptation doit aussi contenir la politique menée en matière d'efficacité énergétique. Le Plan d'Adaptation est cohérent avec le plan de développement fédéral. Il couvre une période de sept ans, et est adapté et mis à jour chaque année. Le Plan d'Adaptation 2022-2029 date du 31 janvier 2022.

Le Plan d'Adaptation est également conforme aux politiques énergétiques développées au niveau wallon, notamment définies dans l'Accord de Gouvernement wallon pour la période 2019-2024. Celui-ci met en exergue la nécessité de soutenir les efforts d'économies d'énergies, la production d'énergies renouvelables et l'accès à l'énergie aux ménages et aux entreprises à un prix compétitif grâce à un marché intérieur de l'énergie efficace.

Le Plan d'Adaptation identifie les infrastructures de transport d'électricité requises à long terme afin de répondre aux besoins liés aux objectifs de sécurité d'approvisionnement, de durabilité et de compétitivité au niveau national et européen.

Tous les projets gérés par Elia peuvent avoir un ou plusieurs motifs, répartis en 5 différents groupes :

1. Développement du marché européen et sécurité d'approvisionnement : facilitation de l'intégration du marché et augmentation de la sécurité, d'approvisionnement, accueil des productions centralisées ;

2. Intégration des énergies renouvelables et décentralisées : accueil des productions à base de sources d'énergie renouvelable et accueil des productions décentralisées ;

3. Clients et gestionnaires du réseau de distribution : besoins des utilisateurs directs du réseau ou renforcement/ajustement du couplage avec le réseau de distribution ;

4. Fiabilité de l'approvisionnement électrique local : évolution locale de la consommation d'électricité, renouvellement d'équipements obsolètes ;

5. Conformité fonctionnelle et technologique : rendre les installations conformes à la nouvelle législation et exploitation ou gestion plus efficace du réseau.

Le projet de révision du SDT tient compte directement du plan d'Adaptation d'Elia dans son objectif CC.6 visant à assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique en tenant compte des réseaux à renforcer ou à adapter.

Programme wallon de Développement rural 2014-2022 (PwDR)

Le programme wallon de Développement rural 2014-2022 (PwDR) a été approuvé par le Gouvernement wallon en juillet 2015. Le PwDR a pour objectifs d'améliorer la compétitivité des secteurs agricole et sylvicole, de renforcer la complémentarité entre ces secteurs et l'environnement, et de favoriser un monde rural dynamique, en améliorant la qualité de vie et en aidant à la création d'emplois.

Le projet de révision du SDT met en avant deux objectifs qui sont partiellement poursuivis par certaines mesures concrètes du PwDR :

- Le soutien aux modes de production économes en ressources (SA.1) est en partie mis en œuvre par les mesures du PwDR de soutien à l'agriculture biologique. Le principe de mise en œuvre illustrant cet objectif consiste à revoir les modes de production en améliorant tous les types d'agriculture, en développant des activités de production agricole durable.
- Les aides à l'investissement du PwDR pour certaines entreprises (exploitations agricoles pour des activités non agricoles comme la biométhanisation avec vente de l'énergie produite, ou pour de petites infrastructures touristiques) contribuent partiellement à faire des atouts du territoire un levier de développement touristique (AI.4). Un des principes de mise en œuvre soutenant cet objectif est d'élargir l'offre touristique, notamment en développant un tourisme durable qui crée des emplois et met en valeur la culture et les produits locaux.

Eléments de planification liés au logement

La Wallonie ne dispose pas d'outil de planification qui échelonnerait la politique du logement dans le temps. Ceci étant, le Contrat de Gestion de la Société Wallonne du Logement (SWL) est le texte précisant le mieux les objectifs en termes de construction de logements du principal opérateur de logement public wallon. Pour l'heure, il faut souligner son caractère partiellement obsolète. L'actuel contrat de gestion de la Société Wallonne du Logement date de 2014. Les objectifs chiffrés avancés ne sont donc pas nécessairement à jour.

6000 nouveaux logements sont prévus à l'horizon 2019, dont 4000 doivent être réalisés à partir des moyens propres de la SWL. Ces derniers s'élèvent à 65 millions d'euros sur la période 2014 – 2016 et montent à 100 millions pour la période 2017-2019. Ils couvrent à la fois les montants d'investissements nécessaires à la réalisation des logements, mais également les rénovations. Outre ces montants en investissement, la SWL peut compter sur 10,79 millions d'euros comme dotation de fonctionnement, indexés selon le contrat de gestion. De nombreuses références sont faites à l'intervention de la SWL en matière d'acquisition, de gestion et d'aménagement de foncier, mais aucun objectif précis, ni aucune implantation concrète ne ressort du Contrat de Gestion. Un objectif de 10% de logements publics dans chaque entité ou dans chaque bassin de vie est repris.

Par ailleurs, un Plan de rénovation de 1,2 milliard d'euros pour cette législature 2019/2024 a été mis en place. Ce Plan vise à assurer la salubrité, la sécurité et la performance énergétique de 25.0000

logements publics ainsi que l'accroissement de 12.000 logements publics, dont 3.000 nouveaux logements à l'horizon 2024. La déclaration de politique régionale prévoit la rénovation de 55.000 logements à l'horizon de 2030. En portant sur 25.000 logements, le plan présenté le 18 juin 2020 a pour ambition d'atteindre 45 % de cet objectif dès la fin de la législature. Il sera financé à 75 % par la Région et à 25 % par les sociétés de logement de service public, sur la base d'un prêt à taux zéro contracté par la Région qui assume la charge d'intérêt.

Le projet de révision du SDT a pour ambition de répondre aux besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques et aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques (SA.2) notamment en orientant les projets de promotion immobilière privée et les projets de logements publics de façon à répondre à la diversité des demandes, mais aussi en encourageant la production de logements publics pour tendre vers l'objectif de réaliser 10 % de logements publics en Wallonie. Ces logements seront prioritairement construits dans les centralités afin d'y garantir l'inclusion et la cohésion sociale.

Plan air, climat, énergie (PACE)

Le Plan air climat énergie (PACE) a été adopté en seconde lecture par le Gouvernement wallon le 21/04/2016. Ce plan contient 142 mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants atmosphériques, améliorer la qualité de l'air et prévenir les impacts changements climatiques. Les différents secteurs d'activité concernés sont : agriculture, industrie, transport, résidentiel, etc.

Dans la lignée de l'Union européenne, la Région wallonne s'est engagée à réduire ces émissions de GES de 55% en 2030 par rapport à 1990. Elle prépare son Plan Air Climat Énergie « -55% en 2030 ». Certaines mesures avaient déjà été fixées en 2019, visant de réduire les émissions de 39%. Il reste donc un grand chemin à parcourir. C'est l'objet des discussions en cours.

Le projet de révision du SDT intègre le changement climatique à travers l'adaptation des besoins actuels et futurs en logements (en particulier en visant l'efficacité énergétique) (SA.2) ainsi qu'en proposant des principes de mise en œuvre visant à améliorer la durabilité environnementale des modes de transports (SA.4). Les objectifs visant à améliorer l'efficacité énergétique et les émissions de gaz à effet de serre des activités économiques passent par ailleurs par le développement de l'économie de proximité et la formation de chaines de transformation génératrices d'emploi sur le territoire wallon (CC.6).

Stratégie Régional de Mobilité (SRM)

La Déclaration de politique régionale 2019-2024 défend la mobilité des personnes et des marchandises autour de trois grands axes : social, écologique et économique. Elle prévoit de réduire drastiquement la pauvreté et d'offrir à chaque citoyen(ne) wallon(ne) une vie décente, de faire de la Wallonie une région exemplaire en matière de lutte contre le réchauffement climatique, de permettre à la Région de se hisser parmi les régions en reconversion industrielle les plus performantes d'Europe. La mobilité douce et collective bénéficiera de 40 millions € supplémentaires. Du côté des transports en commun, 29 millions € seront dédiés à l'instauration progressive de la gratuité pour les jeunes de moins de 25 ans et pour les seniors sur le réseau TEC ; 320 millions € seront également affectés à l'augmentation de l'offre de bus sur tout le territoire.

Le Gouvernement wallon a adopté la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) qui définit comment les objectifs de la Vision FAST 2030 (vision de la mobilité wallonne) vont être atteints. La SRM va permettre d'orienter les décisions et plans d'actions jusqu'en 2030 pour rencontrer les objectifs de transfert modal prévus dans cette vision. La mise en œuvre de cette Stratégie permettra de réduire de plus de 35% les

émissions de GES d'ici 2030, et de concrétiser ainsi l'atteinte des objectifs attendus par l'Europe en matière de mobilité. A ce titre, la SRM constitue également l'un des piliers du plan air climat énergie.

Deux volets constituent cette Stratégie Régionale de Mobilité (SRM).

Le volet I « Mobilité des personnes » a été adopté le 9 septembre 2019. La mobilité wallonne se transformera grâce aux 10 orientations stratégiques suivantes qui sont déclinées dans le document en un total de 35 chantiers :

1. La mise en œuvre d'un pilotage stratégique de la mobilité unifié et responsabilisant,
2. L'amplification de la politique d'ouverture et de dialogue avec les parties prenantes,
3. Le développement du numérique comme levier de la mobilité,
4. L'accessibilité à l'entièreté du territoire par la mise en place d'un réseau hiérarchisé,
5. L'intermodalité pour optimiser la continuité des chaines de déplacement,
6. Le doublement et la diversification des solutions de mobilité,
7. Les transitions numérique et énergétique pour offrir un service cohérent, attractif,
8. L'aménagement de la Société pour limiter les besoins de mobilité,
9. L'accompagnement efficace de la transformation des comportements,
10. La mise en place d'une tarification intégrée et d'une fiscalité responsable.

Le projet de SDT ne propose pas d'objectifs quantitatifs à ce niveau, mais définit une série de principes de mise en œuvre qui contribuent à la réalisation de cette vision en connectant les territoires notamment via des solutions efficaces de transport ou des connexions transfrontalières (au sein de l'objectif AI.2), en connectant les pôles, via des infrastructures de communication performantes et le développement d'un transport collectif et/ou partagé efficace (CC.1), en améliorant et en valorisant les réseaux de transport (AI.5), en sécurisant les espaces publics pour les usagers faibles (CC.5), en développant des transports en commun performants et attractifs ainsi qu'en promouvant les transports durables et actifs (SA.4) ou encore en organisant le territoire et en la complémentarité des modes (AI.6).

Le Volet II « Marchandises » a été adopté le 29 octobre 2020. Ce volet poursuit l'objectif supplémentaire de réduire de 7% la part modale de la route pour le transport de marchandises au profit des transports fluvial et ferroviaire. La mobilité wallonne des marchandises se transformera grâce aux 9 orientations stratégiques suivantes qui sont déclinées dans le document en un total de 24 mesures :

1. assurer un pilotage orienté résultats,
2. développer un écosystème susceptible de générer l'expertise et l'innovation,
3. favoriser une politique d'ouverture et de collaboration,
4. guider les acteurs vers des transports plus durables,
5. œuvrer dans le temps et l'espace pour des transports efficaces et durables,
6. promouvoir, réguler et tarifer de manière responsable : les outils du changement,
7. garantir et améliorer les niveaux de services des infrastructures,
8. renforcer la position de la Wallonie au cœur des échanges,
9. favoriser des transports sûrs, propres et résilients.

Concernant le transport de marchandises, le projet de révision de SDT contribue à soutenir le transport de marchandises à travers principalement son objectif AI.6 qui vise à consolider et optimiser la continuité des chaînes de déplacements des marchandises et vise à l'organisation des voiries optimisées pour soutenir la logistique urbaine et favoriser la circulation des marchandises par des modes alternatifs à la voiture, dans une moindre mesure, l'objectif AI.1 en connectant les pôles majeurs, la capitale régionale au sein du réseau de communication de niveau européen en s'appuyant sur le mode ferroviaire, l'objectif AI.5 qui organise les réseaux en s'appuyant sur la structure territoriale pour assurer une desserte efficace du territoire.

Plan d'Actions Wallonie cyclable 2030

Le Plan d'action Wallonie cyclable englobe toute une série d'actions qui ont pour but d'améliorer les conditions de la pratique du vélo et augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2030. Le Plan d'Actions Wallonie cyclable est un ensemble cohérent de mesures offrant une approche plus structurée de la politique cyclable au sein de la Wallonie. Ce plan regroupe dans ses objectifs les différentes actions déjà entreprises par la Wallonie ces dernières années et permettra de fixer les priorités d'actions pour les prochaines années. Il s'articule autour de quatre thématiques et déclinés en 19 mesures.

Certaines de ces mesures sont en lien direct à ave l'objectif SA.4 du projet de révision du SDT notamment en ce qui concerne le développement d'un réseau de liaisons cyclables ambitieux (cyclostrades, consolidation du RAVeL, 1000 km de nouvelles pistes cyclables à l'horizon 2030). Aussi, l'objectif CC.5 entend développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs notamment en concrétisant le principe STOP.

La stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment

La stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment s'inscrit dans la mise en œuvre de la Directive (UE) 2018/844 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018. La stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment est un maillon clé des politiques de réduction des émissions de GES, dans laquelle la Wallonie s'est engagée en visant « la neutralité carbone au plus tard en 2050, avec une étape intermédiaire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de 55 % par rapport à 1990 d'ici 2030 »

La stratégie wallonne de rénovation énergétique à long terme du bâtiment vise à mobiliser les investissements dans la rénovation du parc de bâtiments publics et privés, à usage résidentiel et à usage tertiaire, et s'aligne sur les principes du Gouvernement wallon confirmés notamment dans la Déclaration de Politique régionale 2019-2024. Elle vise à constituer un parc immobilier à haute efficacité énergétique et décarboné d'ici à 2050, en assurant aux occupants des espaces sains, confortables et au service des activités qu'ils y mènent.

La rénovation du bâti est un point d'attention parmi les différents objectifs du projet de révision du SDT notamment dans les objectifs CC.6 visant à réduire la consommation d'énergie et SA.1 en évitant l'artificialisation des sols en réutilisant, rénovant, transformant ou en reconstruisant.

Schéma régional des ressources en eau (SRRE)

Le Schéma régional des ressources en eau est un outil de planification et de réglementation de l'exploitation des ressources en eau sur l'ensemble du territoire de la Région wallonne. Il a pour objectif d'anticiper notamment d'éventuelles difficultés d'approvisionnement en eau potable de la population suivant le principe de "sécurisation". La sécurisation implique en particulier : le renforcement des synergies entre les producteurs/distributeurs d'eau, aussi bien wallons que riverains de la Wallonie ; la réalisation de travaux d'adduction et de mise en réseau de canalisations existantes ; la garantie du maintien d'une eau distribuée de qualité.

L'une des mesures de gestion et de programmation proposées dans le SDT pour atteindre l'objectif CC.3 (*Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente*), est de réaliser les réseaux de transports d'eau tels que prévu dans le Schéma régional de ressource en eau (Sécurisation de La Louvière, bouclage de Charleroi, liaison Néblon-Durbuy, valorisation des eaux d'exhaure à Florennes vers Charleroi et Walcourt, liaison

Hollogne-Arbre à la Croix, liaison Arbre à la Croix-Andenne, liaison Andenne-Wellin, liaison Ghlin-Transhennuyère, sécurisation Brabant wallon Est, sécurisation Vielsalm, Arlon-Messancy, Houffalize).

Digital Wallonia

La stratégie Digital Wallonia se concrétise par une plateforme de la stratégie numérique pour la Wallonie qui fixe le cadre dans lequel s'inscrivent toutes les actions du Gouvernement wallon en matière de transformation numérique de la Wallonie. Cette stratégie marque l'ambition du Gouvernement wallon de tout mettre en œuvre pour faire de la Wallonie un territoire connecté et intelligent, où les entreprises technologiques sont des leaders reconnus au niveau mondial et les moteurs d'une mutation industrielle réussie, et où l'innovation numérique est au service de la qualité de l'éducation, de l'ouverture des services publics et du bien-être des citoyens.

Le projet de révision du SDT est cohérent avec la stratégie numérique « Digital Wallonia », à travers plusieurs principes de mise en œuvre et à travers la structure territoriale, sous l'objectif AI.8 visant à inscrire la Wallonie dans la transition numérique en faciliter la gestion du territoire par la numérisation des collectivités par le développement de territoires connectés et intelligents qui s'appuie sur la stratégie « Smart Région » de Digital Wallonia.

1.2.2.E. TABLEAU SYNTHÉTIQUE DE L'ADÉQUATION ENTRE LE PROJET DE RÉVISION DU SDT ET LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

		Echelle globale									National	Régions limitrophes					Echelle régionale																
Objectifs du SDT (Structurés en 3 axes :SA, AI, CC)		Protocole de Kyoto et accords de Paris	SDEC	Convention de Florence	Nouvelle charte de Leipzig	Agenda territorial 2030	RTE-T	PDD ONU	Coopérations transfrontalières ou interrégionales	Green Deal	Vision Rail 2040	SRADDET	Witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen, LEP NRW)	Plans directeurs sectoriels, Grand-Duché de Luxembourg	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Pays-Bas	SWDD	Plan Marshall et Plan wallon d'Investisssement	Plan de Relance de la Wallonie	Get up Wallonia!	Stratégie Circular Wallonia	Plan Horizon Proximité	Plan de sortie de la pauvreté	Plan WAPPS (plan-prévention santé)	Plan d' Adaptation 2022-2029 d' Elia	PwDR	Eléments de planification liés au logement	PACE	Stratégie Régionale de Mobilité	Plan d'Actions Wallonie cyclable	Stratégie wallonne de rénovation énergétique du bâtiment	Schéma régional ressources en eau	Digital Wallonia
SA	**Soutenabilité et Adaptabilité**																																
SA.1	Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources				v	v		v		v		v	v		v		v				v					v				v			
SA.2	Répondre aux besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques	v			v			v		v		v	v		v				v			v				v	v					
SA.3	Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol		v		v			v					v						v	v												
SA.4	Soutenir les modes de transport durable et adaptés aux diversités territoriales et au potentiel de demande	v	v		v	v	v	v			v	v			v	v		v	v	v							v	v	v			
SA.5	Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et l'exposition aux nuisances anthropiques							v												v			v									
SA.6	Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation			v	v			v						v	v					v												
AI	**Attractivité et Innovation**																																
AI.1	Accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen				v			v	v			v						v	v				v					v				
AI.2	Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers			v	v			v	v			v		v	v	v			v									v				
AI.3	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	v			v			v											v	v	v											
AI.4	Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique			v				v																	v								
AI.5	Faire des réseaux de transport et communication structurants un levier de création de richesses et de développement durable		v		v	v		v	v		v							v		v				v				v				
AI.6	Organiser la complémentarité des modes de transport		v		v	v					v							v	v	v								v				
AI.7	Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés			v	v			v											v	v		v										
AI.8	Inscrire la Wallonie dans la transition numérique																	v					v										v
CC	**Coopération et Cohésion**																																
CC.1	S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités		v		v			v	v		v																	v				
CC.2	Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne		v	v	v			v	v																							
CC.3	Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente		v		v			v													v		v							v		
CC.4	Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets		v		v			v									v			v												
CC.5	Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs			v	v			v											v				v					v	v			
CC.6	Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique	v			v			v					v	v		v	v	v						v			v			v			

1.3. Aspects pertinents de la situation socio-économique et environnementale de la Wallonie et évolution probable du territoire

1.3.1. INTRODUCTION

Conformément à l'article D.II.2 du CoDT, l'élaboration du SDT s'est basée sur une analyse contextuelle à l'échelle régionale. Cette analyse réalisée par la CPDT comporte les principaux enjeux territoriaux, les perspectives et les besoins en termes sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité ainsi que les potentialités et les contraintes du territoire.

La version du rapport la plus récente a été publiée en février 2022. Il n'y a pas lieu ici de reprendre intégralement cette analyse car les objectifs poursuivis par celle-ci ne sont pas les mêmes que ceux de ce présent chapitre relatif aux aspects pertinents de la situation socio-économique et environnementale.

En effet, l'analyse contextuelle est une approche essentiellement territoriale qui décrit l'organisation du territoire de la Wallonie et en extrait les enjeux dans le but de répondre aux questions suivantes : d'une part, quels sont les atouts, faiblesses, opportunités et menaces du territoire sur lesquels le SDT peut se baser ou doit tenir compte, et, d'autre part, quels sont les enjeux territoriaux auxquels le SDT doit répondre.

Dans le cadre de ce RIE et plus particulièrement de la partie relative aux aspects pertinents de la situation socio-économique et environnementale de la Wallonie, l'approche est plus large et ne couvre pas uniquement les aspects territoriaux. Le but est en effet de décrire les principaux éléments de la situation actuelle et de son évolution future probable qui peuvent être influencés par le SDT, qu'ils soient territoriaux ou non. Il s'agit donc de répondre à la question suivante : quel est l'état des éléments socio-économiques et environnementaux qui pourraient être influencés par le SDT et quels sont les perspectives et les enjeux futurs.

Par conséquent, la structure de la présente partie est différente de celle de l'analyse contextuelle et passe en revue les différentes thématiques environnementales de manière cohérente avec la structure traditionnelle des RIE (patrimoine biologique, ressources naturelles, déchets, etc.).

L'état initial (situation existante) de l'environnement pour chaque thématique est ainsi étudié sur la base de différents documents dont les fiches d'indicateurs de l'état de l'environnement wallon réalisées par le SPW (Direction de l'Etat Environnemental, Département de l'Etude du Milieu Naturel et Agricole) et régulièrement mises à jour.

Les enjeux principaux sont également déterminés sur la base des éléments de l'état initial et à la lumière des conclusions de l'analyse contextuelle menée par la CPDT. Les perspectives et enjeux identifient notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière probable par l'avant-projet de schéma de développement du territoire.

Pour plus de détails sur les aspects territoriaux qui ont sous-tendu l'élaboration du SDT, nous renvoyons le lecteur vers l'analyse contextuelle de la CPDT.

1.3.2. ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES

État initial

A. *Niveau socio-économique de la population*

A..1. Taux d'emploi et de chômage

L'emploi wallon a subi de nombreuses fluctuations depuis le début des années 2000 en raison d'une succession de crises financières internationales. La reprise de la croissance économique qui gagne en vigueur à partir de 2014 ne s'est pas accompagnée d'un rebond équivalent des embauches, les créations d'emploi enregistrant une hausse modérée avant 2020 (+0,6% en 2014, +0,9% en 2017 et -0,9% en 2020). L'emploi salarié wallon se caractérise par une forte turbulence, de nombreuses créations et destructions, de sorte que, même les années où l'emploi a globalement reculé, les employeurs wallons ont cependant créé beaucoup d'emplois et/ou l'emploi a augmenté dans beaucoup d'établissements en Wallonie. En 2019, la région totalisait 1,3 million d'emplois (emploi intérieur) selon l'analyse contextuelle de la CPDT.

La crise économique entrainée par la pandémie de Covid-19 a eu des effets lourds sur l'emploi wallon. Entre le 30 juin 2019 et le 30 juin 2020, la Wallonie a connu une diminution de 32 079 emplois. Cependant, l'impact global de la crise sur l'emploi wallon est encore difficilement définissable. Après une augmentation manifeste du taux de chômage et des problèmes financiers d'entreprises, la Wallonie profite d'une reprise économique entrainant une diminution du nombre de demandeurs d'emploi, le taux de chômage passant de 13,1 en 2020 à 12,6% en 2021.

Dans le cadre de la stratégie Europe 2030, c'est le taux d'emploi des 20-64 ans qui a été sélectionné comme indicateur cible. L'objectif européen est d'arriver à ce que 78% des habitants européens âgés de 20 à 64 ans travaillent en 2030. Au niveau belge, un objectif de 80% à cet horizon a été fixé par le gouvernement fédéral. Le taux d'emploi wallon des 20-64 ans était de 65,2% en 2021, et reste inférieur à la moyenne belge (70,6 %), aux moyennes européennes (73,1% pour l'Europe des 27) et au taux flamand (75,3%).

A..2. Pouvoir d'achat

En 2020, le PIB de la Wallonie était de 106 milliards d'euros, soit un PIB par habitant de 29 043 €. Si le PIB par habitant est 27% inférieur à la moyenne belge, les revenus primaires engrangés par les ménages wallons ne le sont que de 12%, et de 8% après transferts. Ces proportions varient peu dans le temps. Par ailleurs, le PIB/hab. wallon évolue depuis 2009 au même rythme que celui de la moyenne des économies de l'Union européenne en accusant un handicap de 13% par rapport au PIB/hab. européen moyen.

En 2020, les dépenses des ménages wallons s'élevaient à 34 096 €, soit 2 351 € de moins que les ménages flamands (36 447 €), mais 2 039 € de plus que la moyenne bruxelloise (32 057 €).[2] Ces différences s'expliquent par une moyenne de revenus par habitant plus faible en Wallonie qu'en Flandre (20 047 € contre 23 371 €) et une taille des ménages plus petite à Bruxelles qu'en Wallonie (2,17 contre 2,27).

[2] Budget des ménages | Statbel (fgov.be)

B. Économie wallonne

La Wallonie, région de tradition industrielle, a connu une forte mutation de sa structure économique au fil des années et est aujourd'hui, à l'instar de la Belgique, une économie de services. En effet, le secteur secondaire, originellement très présent, a tendance à s'affaiblir au fil des années (24% en 2019) au profit du secteur tertiaire (75%).[3]

En comparaison à la structure sectorielle nationale, la Wallonie est spécialisée dans l'industrie pharmaceutique, dans la fabrication de produits en caoutchouc et en plastique, dans les services d'enseignement, de santé, dans la production et la distribution d'eau, de gaz, d'électricité, dans l'administration publique et dans les activités immobilières.[4]

B..1. Ouverture sur l'extérieur

L'économie wallonne est une petite économie ouverte : elle se caractérise par une taille du marché domestique relativement limitée et donc une dépendance à la demande externe. Ainsi, 36% de la valeur ajoutée wallonne et 34% de son emploi dépendent de manière directe et indirecte du commerce extérieur. 21,9% de la valeur ajoutée (230 800 emplois) concernent les exportations vers d'autres pays.

En ce qui concerne les autres régions, 8,7% de la valeur ajoutée produite en Wallonie (117 000 emplois) sont destinés à la Flandre et à Bruxelles tandis que 5,3% de la valeur ajoutée (67 300 emplois) sont générés par les inputs que la Wallonie apporte aux exportations internationales des autres régions belges. A l'inverse, 6,8% de la valeur ajoutée produite en Flandre (178 700 emplois) sont destinés à la Wallonie et à Bruxelles alors que 3% de la valeur ajoutée (78 400 emplois) sont générés par les inputs que la Flandre apporte aux exportations internationales des autres régions belges.

Si le commerce de marchandises a toujours été plus important, la part des services dans le commerce extérieur a tendance à s'accroître et atteint 30% du total des exportations (en valeur) en 2013.

En 2020, la crise économique et sanitaire a eu pour effet une baisse de 2,5% des exportations internationales de la Wallonie. Cette décroissance est néanmoins plus faible que celle de la moyenne belge (-5,5%) ou européenne (-8,4%).

B..2. Investissement

En 2019, le total de l'investissement (la FBCF) en Wallonie valait près de 22,7% du PIB. Ce taux était supérieur à celui de Bruxelles (18,3%) et de l'UE (22,5%), mais restait inférieur à celui de la Flandre (26,6%) et de la moyenne belge (24,2%).

Le taux d'investissement des entreprises non financières a évolué moins rapidement en Wallonie que dans les autres régions entre 2014 et 2019. En effet, en 2014 la Wallonie possédait le plus haut taux d'investissement du pays (27,1%) devant Bruxelles (25,9%) et la Flandre (25,2%). Dans les années qui suivirent, l'écart s'est resserré jusqu'à disparaitre et en 2019, Bruxelles possédait le plus haut taux d'investissement (27,4%) suivi de près par la Flandre et la Wallonie (27,2%).

L'investissement des entreprises constitue la partie la plus importante de la FBCF wallonne, soit 63%. Les investissements résidentiels comptent pour 26% de l'ensemble et l'investissement public pour 11%.

---

[3] 2_WEB_FR_kerncijfers_2016.pdf (fgov.be)
Tissu sectoriel de l'économie wallonne - Iweps
[4] dt2_secteur_3.pdf (wallonie.be)
Analyse contextuelle 2021 du SDT, 2022.
Tissu sectoriel de l'économie wallonne - Iweps

B..3. Dynamique entrepreneuriale

En 2021, la population wallonne comptait 3 612 531 individus dont 2 328 335 personnes de 15 à 64 ans considérées « en âge de travailler » et 1 524 345 de population active. 7,4% des habitants wallons en âge de travailler et 12,3% des wallons ayant un emploi ont un statut d'indépendant à titre principal en 2021. En décembre 2020, la part des indépendants et aidants dans la population était plus petite que dans les deux autres régions du pays (8,8% en Wallonie, 10,9% en Flandre et 9,7% à Bruxelles).

La part des indépendants à titre principal a évolué lentement dans la population en âge de travailler en Wallonie, mais on observe une augmentation très importante du nombre d'indépendants complémentaires (+113,9% entre 1997 et 2020) et, à partir de 2004, des indépendants après la pension. Elle contribue à la croissance de l'emploi dans les secteurs des activités spécialisées, scientifiques et techniques et des activités de services administratifs et de soutien. On observe par ailleurs qu'une proportion importante d'indépendants a des revenus très faibles voire nuls.

Sur la période 2008-2015, pourtant marquée par un net ralentissement global de l'activité économique, le nombre de créations d'entreprise per capita est en moyenne supérieur au nombre de disparitions (4,04% contre 2,67%). La période suivante connait les plus bas taux de disparitions d'entreprises jusqu'en 2020, année où sont observées une baisse de créations d'entreprises et une augmentation des disparitions.

Parallèlement à ces créations et disparitions, on observe des flux d'entrées et de sorties d'employeurs relativement importants : moyenne sur la période 2005-2014, la Wallonie compte chaque année 7 720 employeurs entrants et elle en perd 7 430, soit un solde positif de 290 employeurs. La part des nouveaux employeurs dans les employeurs actifs est comparable à celle observée en moyenne belge (10%), mais leur part dans la création d'emploi, qui s'établit à près de 25% tout au long de la période 2005-2014, est nettement supérieure. De plus, si la part des employeurs entrants diminue légèrement au cours de la période, leur part dans la création d'emplois se maintient.

B..4. Recherche et développement (R&D)

Les dépenses de R&D en Wallonie ont connu une progression importante au cours des dix dernières années pour atteindre 2 634 millions € en 2020 contre 1 218 millions € en 2002. Ces dépenses représentent 2,7% du PIB wallon en 2020 ce qui est supérieur au taux observé pour l'Europe des 27 (2,32%), égalant quasiment l'objectif de 3% du PIB fixé par l'Union européenne dans le cadre du programme horizon 2020, mais inférieur aux taux d'investissement dans la R&D des deux autres régions. Les dépenses sont principalement exécutées dans les entreprises (passant de 71,7% en 2002 à 74% en 2019) puis dans l'enseignement supérieur.

Au cours de la période 2016-2018, 61% des entreprises wallonnes ont développé des activités d'innovation (taux inférieur à la moyenne belge, mais supérieur à la moyenne européenne). Un effet de taille est observé : 93% des grandes entreprises wallonnes (250 travailleurs au moins) ont été innovantes entre 2016 et 2018 alors que ce taux n'est que de 54,5% dans la catégorie des PME. Le pourcentage de grandes entreprises innovantes suit une tendance croissante en Wallonie au cours de la période 2014-2018. Les entreprises de l'industrie manufacturière sont plus innovantes que celles des services (67% contre 56%), mais l'écart entre ces deux secteurs tend à se réduire. Le processus d'innovation dans les entreprises wallonnes s'appuie de manière croissante sur des partenariats. Ainsi, 42% des firmes ayant réalisé des innovations technologiques pour la période 2016-2018 l'ont fait en coopération, contre 27% au cours de la période 2014-2016.

C. Un taux d'emploi wallon inférieur aux moyennes belge et européennes

Le taux d'emploi wallon des 20-64 ans était de 65,2% en 2021, et reste inférieur à la moyenne belge (70,6 %), aux moyennes européennes (73,1% pour l'Europe des 27) et au taux flamand (75,3%). Afin de parvenir à atteindre l'objectif de la stratégie Europe 2030, à savoir un taux d'emploi de 78% des 20-64 ans, pour ensuite le dépasser et atteindre l'objectif fédéral, 80%, la région doit miser sur le renforcement de son développement économique intérieur. Cela devra se faire notamment en soutenant des gains de productivité dans une perspective de long terme, en visant la complémentarité des activités économiques avec les régions voisines et en renforçant le développement des services marchands. Le Rapport sur l'économie Wallonne soulignait trois points particuliers d'attention : (1) le besoin de poursuivre un redéploiement économique inclusif capable de garantir un emploi au plus grand nombre de personnes d'âge actif, (2) la nécessité d'accroître les marges de manœuvre des acteurs économiques (les ressources des pouvoirs publics, les marges d'exploitation des entreprises et le pouvoir d'achat des ménages) et (3) l'incontournable diversification des activités. Le rapport fait siennes ces considérations en soulignant que la création d'activités requiert qu'une attention particulière soit portée (1) à l'adéquation à la demande extérieure, (2) à la création de nouvelles entreprises et à leur croissance et (3) à l'accumulation du capital productif. Il ressort en filigrane de ces différents éléments que les facteurs de compétitivité hors coût, dont l'innovation, revêtent une importance croissante.

En ce qui concerne le commerce extérieur, il importe à la fois d'augmenter la diversification géographique pour atteindre davantage les marchés émergents (là où se font les plus fortes croissances mondiales) et de réorienter l'industrie domestique vers les processus de production en aval des chaînes de valeur, moins soumis à la compétitivité-prix, au plus près de la demande finale et incorporant davantage de services, dans des segments où les marges sont plus élevées. Par ailleurs, il est primordial de compléter les efforts réalisés en vue de développer le commerce extérieur de la Wallonie avec des mesures favorisant le renforcement des relations commerciales d'abord avec les autres régions belges.

En conclusion des analyses menées sur l'investissement, il apparaît que pour retrouver une trajectoire de croissance économique plus soutenue, la demande et l'investissement devraient se renforcer davantage mutuellement. Il importe de soutenir les perspectives de débouchés pour les entreprises et les revenus des ménages qui apparaissent comme des facteurs décisifs de l'investissement privé en Wallonie.

En outre, dans un contexte de relations économiques interrégionales fortes, le découpage institutionnel des compétences et le partage de la responsabilité budgétaire entre entités plaident pour une coordination accrue des politiques d'investissement public en Belgique. Le bilan dressé met en évidence la nécessité d'un relèvement et d'une réallocation des investissements publics en faveur des actifs les plus susceptibles de renforcer le potentiel économique wallon.

Par ailleurs, selon le Panorama de l'entrepreneuriat 2016 de l'OCDE, un redémarrage de l'activité entrepreneuriale pourrait contribuer à la croissance économique et, sur le long terme, à la productivité qui est notamment stimulée par la création de start-ups. On note une dynamique positive à l'œuvre en termes de création d'entreprises et de développement de l'emploi indépendant, surtout à titre complémentaire, en Wallonie. Le développement de jeunes entreprises mérite d'être facilité pour renforcer la création d'emploi et la productivité. Une attention particulière doit néanmoins être apportée aux signes existants d'inégalités et de fragilité inhérents à ce processus d'entrepreneuriat, pénalisant davantage les entrepreneuses.

D. Une croissance faible et stable pour des dettes qui croissent

En 2021, la différence entre les recettes totales (2,77% du PIB national) et les dépenses primaires totales (3,53% du PIB national) de la Wallonie représentait 0,77% du PIB national. Selon les projections budgétaires du CERPE pour 2021-2026[5], cette différence conséquente sera minimalisée au cours des années futures car les recettes totales croîtront plus rapidement que les dépenses primaires totales. Ce taux de croissance plus élevé des recettes totales peut notamment s'expliquer par l'augmentation des recettes des additionnels à l'impôt des personnes physiques (IPP) et la diminution des dépenses liées au Covid-19. Cependant, les recettes totales ne dépasseront pas les dépenses totales sur la période considérée.

Les projections 2021-2026 prévoient une croissance moyenne de 2,20% pour le PIB réel et 1,63% pour l'IPC. Toutefois, si l'on tient compte des charges d'intérêt de la dette, le solde reste négatif. De ce fait, le CERPE prévoit une hausse de 77% de la dette propre à la Région wallonne entre 2021 et 2026. Les projections mettent en évidence qu'il n'y aura pas de retour à l'équilibre SEC dans ce laps de temps. L'endettement ne cesserait de croitre sur la période de projection.

E. Un territoire wallon représentant un maillon entre deux zones de développement métropolitain (Paris et l'axe nord-sud d'Europe de l'ouest)

C'est un environnement attractif et durable pour les entreprises et les citoyens. Il s'agit d'une dimension multifactorielle reposant sur la qualité des infrastructures, sur l'environnement institutionnel, sur la compétitivité économique (coût salarial unitaire) et sur la capacité d'innovation. Cette dernière dimension semble être largement soutenue à l'échelle wallonne si l'on considère la part du PIB consacrée à la R&D en Wallonie. En revanche, les recherches réalisées par le service d'étude sur les politiques régionales et urbaines de l'Union Européenne sont riches d'enseignements sur le plan du grand territoire. Ce travail pose avec beaucoup de lucidité une question cruciale pour le périmètre d'étude : « Les fortes performances [de l'axe nord-sud d'Europe de l'ouest] vont-elles aider à améliorer les performances des régions adjacentes ou le trou qui les sépare va-t-il se creuser. ».

Le territoire d'étude compte parmi les exceptions qui se situent entre deux bassins en forte croissance (la métropole parisienne et l'axe nord-sud d'Europe de l'ouest) sans bénéficier de ses effets de ruissellement et sans participer directement à leurs dynamiques. L'axe nord-sud d'Europe de l'ouest représente la limite fictive allant de Londres au sud de l'Autriche et séparant l'Europe de l'ouest entre le nord et le sud : au sud de cette limite, le territoire européen est moins densément bâti et possède un indice de compétitivité généralement plus bas. La Wallonie se situe à la frontière de cet axe, visualisable en rouge sur la Figure 9 ci-dessous.

Entre 2016 et 2019, l'indice régional de compétitivité au sein de l'UE de la Région wallonne a eu tendance à augmenter (voir figure ci-dessous). Les incidences du Brexit, effectif depuis le 1er janvier 2021, sur la compétitivité européenne ne sont pas encore précisément connues. Cependant, à l'échelle wallonne, les conséquences seraient plutôt limitées selon la CPDT[6], les exportations vers ce pays comptant pour 1,6% des exportations totales de la région.

[5] Publication du CERPE « Les perspectives budgétaires de la Wallonie de 2021 à 2026 » Mai 2021

[6] *Analyse contextuelle 2021 du SDT*, 2022.

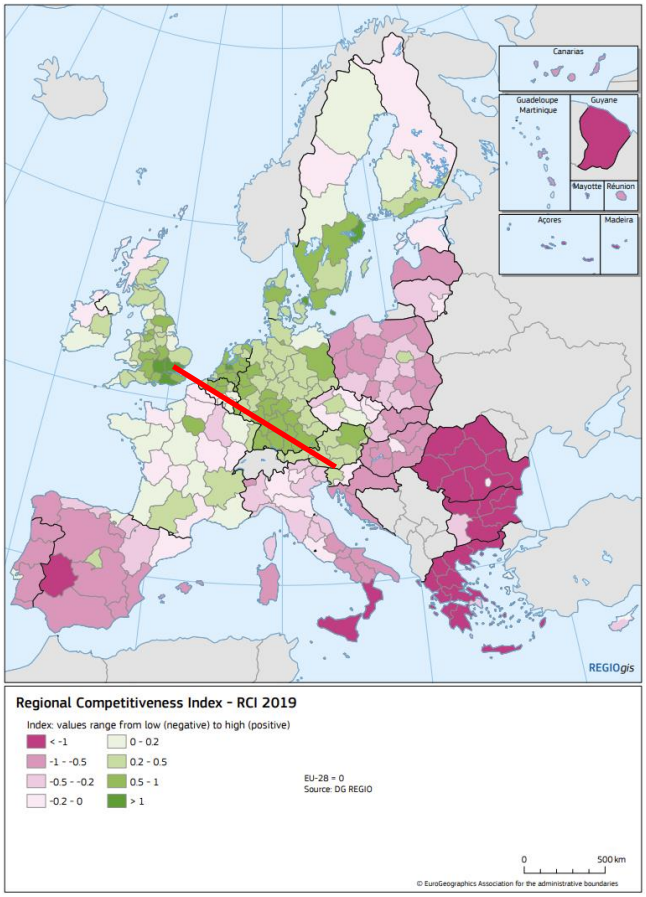


Figure 9 : Cartographie des index de compétitivité à l'échelle des nomenclatures d'unités territoriales statistiques de niveau 3 (équivalent globalement aux provinces) (ANNONI & al. (2019), The EU Regional Competitiveness. Index 2019, Regional Policy, p°6)

Le travail d'étude susmentionné met en avant l'enjeu qui consiste à repositionner la Région wallonne comme un maillon entre la métropole parisienne et la puissance de l'axe nord-sud d'Europe de l'ouest. Une série d'infrastructures de communication de premier plan, telle que la E420/N5, est alors plus que nécessaire. L'accès aux langues est le deuxième enseignement à tirer de ce travail. Comme l'Irlande a pu se profiler comme une région capable d'accueillir les grandes entreprises américaines en Europe en offrant un écosystème propice à leur implantation, la Wallonie doit évoluer et se montrer capable d'accueillir les entreprises de quelque lieu que ce soit. C'est à cette condition seulement qu'elle pourra valoriser son atout majeur consistant à présenter sur un même espace des niveaux de formation élevés, cadre de vie attractif et prix du foncier bas, densification des investissements et qualification des espaces proches des aires métropolitaines.

À l'échelle européenne, les pays ont tendance à égaliser leur niveau de développement socio-économique, quand ce sont les régions qui en leur sein prennent des orientations divergentes. Les inégalités se durcissent entre régions et s'amoindrissent entre pays.[7] La métropolisation concentre les richesses monétaires dans des lieux dont la qualité de vie et la qualité institutionnelle sont élevées. Pour renforcer leur qualité de vie, ces métropoles concentrent une partie significative des investissements stratégiques. Elles renforcent une offre d'espaces aléatoirement qualitatifs sans pour autant qu'ils répondent à une fonction économique directe. Elles améliorent par ailleurs leur qualité institutionnelle

[7] OECD (2016), OECD Regional Outlook 2016, Productive Regions for Inclusive Societies, OECD Publishing, Paris, pp 30-55.

en travaillant sur des dimensions organisationnelles telles que la diminution et la neutralité dans le traitement des dossiers ou clarté des trajectoires administratives. Suivant ces observations, il y a lieu de renforcer la dynamique métropolitaine à travers la concentration d'acteurs et d'équipements. L'enjeu consiste alors à atteindre une masse critique d'investissements qui renforcent les dimensions métropolitaines du territoire tout en maintenant une desserte de qualité aux zones rurales pour lesquelles l'accessibilité à ces aménités est trop mauvaise.

En parallèle de ces investissements recentrés, il y a lieu d'anticiper les besoins en fonciers des zones industrielles et des zones d'activités économiques (rationalisation de l'usage et création du stock nécessaire). De même, la mixité fonctionnelle des territoires est de nature à intensifier l'usage des espaces urbains.

Le renforcement des réseaux d'acteurs est également de nature à renforcer le positionnement du territoire (dynamique de clusters, réseau de centres de recherches privés et universitaires) [8].

1.3.3. DIVERSITÉ BIOLOGIQUE, FAUNE ET FLORE

État initial

Le territoire wallon se caractérise par sa diversité naturelle et paysagère. L'état général du milieu biotique est évalué à partir de l'état de conservation des habitats, l'état de santé des forêts, la protection des espèces et l'analyse des évolutions de populations d'espèces particulières telles que les abeilles, les oiseaux ou le gibier. Les interactions entre la faune et la flore sont importantes et mettent en exergue les enjeux futurs.

A. Habitats d'intérêt communautaire

Environ 70% du territoire wallon est constitué d'habitats de la région biogéographique continentale (HRBC) et 30% d'habitats de la région biogéographique atlantique (HRBA). D'après la dernière évaluation de l'état de conservation des habitats d'intérêt communautaire pour la période 2013-2018, leur état de conservation est mauvais pour 95% du nombre des HRBC et pour 96,4% des HRBA, en particulier du fait de la détérioration de leur structure et de leurs fonctions, mais aussi des perspectives futures. Pour la période précédente (2007-2012), ces chiffres étaient de 88% de HRBC et 96% de HRBA en mauvais état de conservation.

[8] *Analyse contextuelle 2021 du SDT*, 2022.

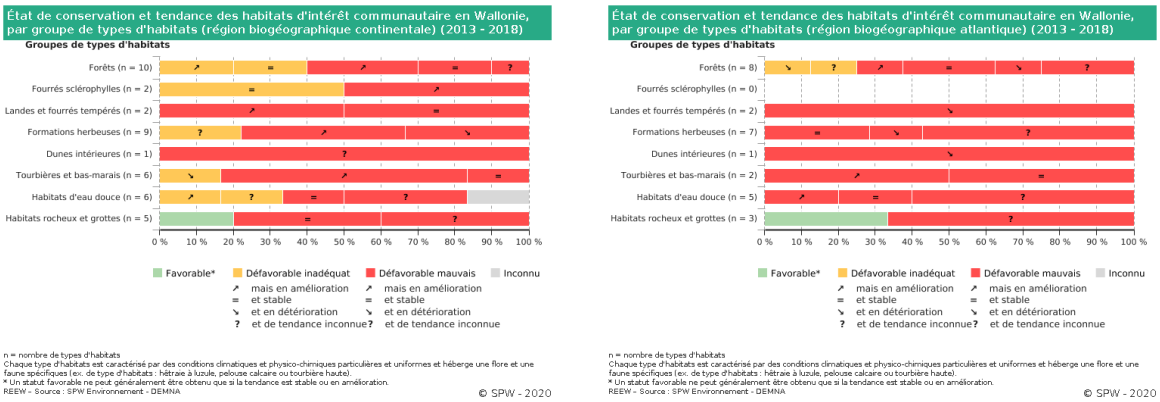


Figure 10 : Etat de conservation des habitats d'intérêt communautaire en Wallonie (région continentale (gauche) et atlantique (droite)) (2013-2018) (source : EEW, données SPW – DGO3)

B. Forêts

La santé des forêts se détériore également, avec une hausse du taux de défoliation depuis 2018, tant pour les feuillus que pour les conifères. En 2021, le pourcentage de feuillus inventoriés anormalement défoliés était de 41%. Le pourcentage de résineux anormalement défoliés a, quant à lui, montré un haut pic en 2019 (63%) suivi d'une baisse de ce taux en 2020 (60%) et 2021 (50%).

Les facteurs aggravant l'état des forêts sont multiples : conditions météorologiques défavorables et épisodes climatiques extrêmes (sécheresse/inondation), pollution atmosphérique, pauvreté chimique naturelle de certains sols, développement d'insectes déprédateurs et intensité de fructification.

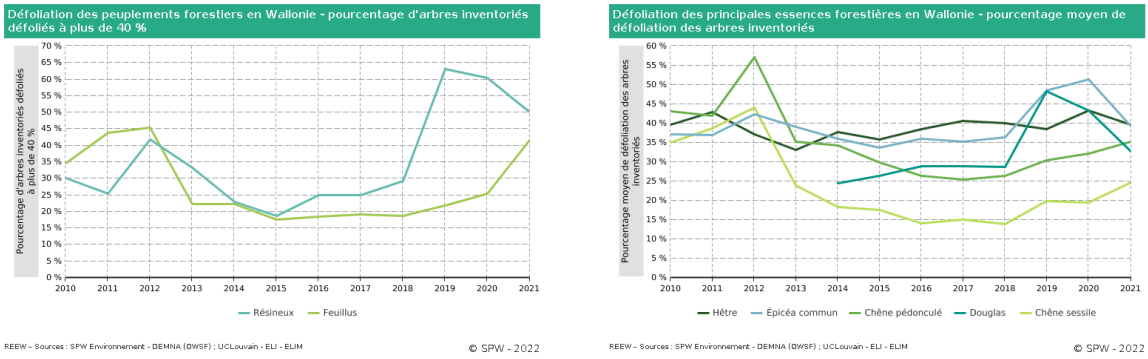


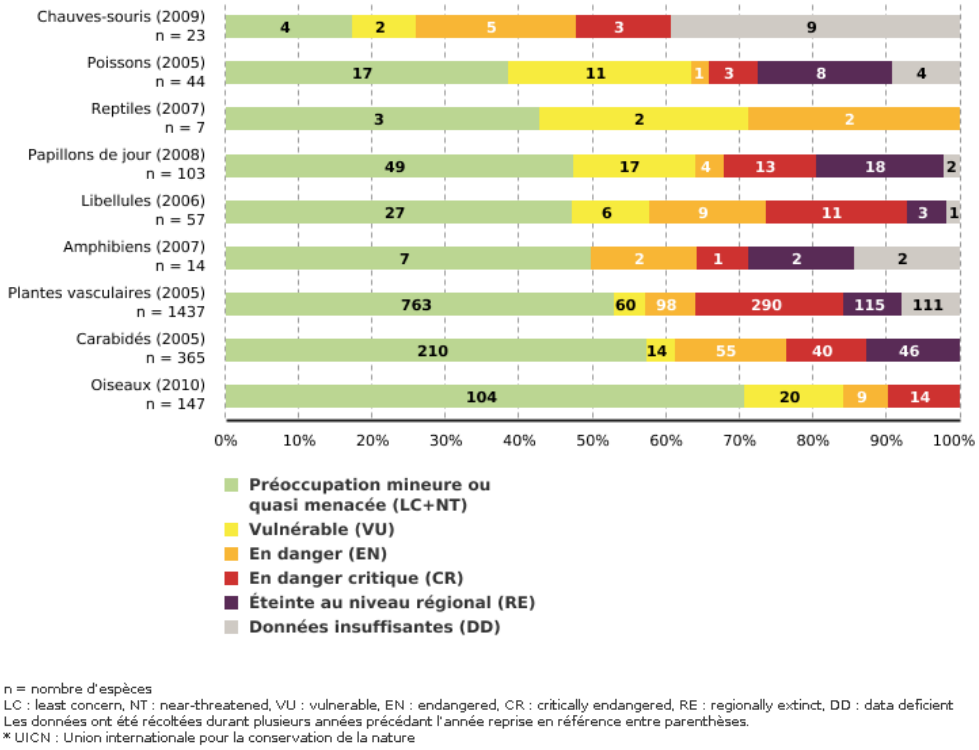
Figure 11 : Défoliation des peuplements forestiers (gauche) et des principales essences forestières en Wallonie (droite) (Source : réseau de l'inventaire phytosanitaire, données SPW – DGO3 - DNF)

Outre ces pressions externes, les forêts wallonnes ne remplissent pas suffisamment les critères de naturalité promus par la littérature européenne. En effet, en 2014, la quantité de bois mort (au sol et sur pied) s'élevait en moyenne à 10,1 m³/ha, ce qui est inférieur aux recommandations européennes (volume minimal de 30 m³/ha). À noter également que 78% des forêts feuillues inventoriées étaient dépourvues de gros bois (vivant).

La gestion sylvicole doit également considérer la diversité spécifique des peuplements ainsi que la présence de lisières étagées qui jouent un rôle de protection des peuplements contre les vents et les maladies, mais offrent aussi des habitats favorables et des couloirs de dispersion pour de nombreuses espèces.

C. *Conservation des espèces*

En Wallonie, près de 9 % des espèces animales et végétales étudiées ont disparu et environ 31% sont menacées de disparition (cf. Figure 12 ci-après). Les espèces, animales et végétales, sont menacées par différents facteurs anthropiques (fragmentation, artificialisation, disparition des habitats, pollutions) ou naturels (espèces exotiques envahissantes).



n = nombre d'espèces
LC : least concern, NT : near-threatened, VU : vulnerable, EN : endangered, CR : critically endangered, RE : regionally extinct, DD : data deficient
Les données ont été récoltées durant plusieurs années précédant l'année reprise en référence entre parenthèses.
* UICN : Union internationale pour la conservation de la nature

Figure 12 : Statut UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) de conservation des espèces en Wallonie (2005-2010) (source : EEW, données SPW-DGO3-DEMNA)

Lorsqu'ils sont en excès, les dépôts atmosphériques de polluants soufrés et azotés constituent une des causes majeures de la dégradation des écosystèmes (acidification, eutrophisation). Ils peuvent notamment induire des déséquilibres nutritionnels conduisant à la régression et à la disparition de certaines espèces végétales. Alors que les niveaux des dépôts atmosphériques observés pour les surfaces forestières ne dépassent quasiment plus la charge critique acceptable en composés acidifiants et eutrophisants (seulement 8% des surfaces concernées), les autres écosystèmes semi-naturels, principalement les milieux oligotrophes pauvres en nutriments, se portent moins bien, avec un dépassement de la charge critique en azote eutrophisant pour 93% des milieux ouverts (landes, marais, tourbières, etc.).

Environ 75% des plantes à fleurs wallonnes se reproduisent grâce aux pollinisateurs (essentiellement les abeilles sauvages, l'abeille domestique n'y contribuant qu'à seulement 15%). Depuis la fin des années 90, la population d'abeilles domestiques décline et ce, à cause de plusieurs facteurs qui agissent en synergie : maladies (parasites, virus, bactéries, champignons), agriculture intensive, perte de diversité florale, changements climatiques, etc. Depuis 2011, la Wallonie a mis en place le plan Maya qui vise à reconstituer des espaces riches en plantes mellifères. Fin 2016, 212 communes et 3 provinces y participaient.

Les populations d'oiseaux communs sont aussi en déclin avec une diminution de 38% entre 1990 et 2021. Les espèces des milieux agricoles présentent la diminution la plus flagrante (-59%) : cette

diminution généralisée au niveau européen (-36%) est encore plus importante en Wallonie. Les populations d'oiseaux forestiers montrent un déclin plus modéré, mais tout de même conséquent (-29%). Les espèces généralistes sont quant à elles retombées à un niveau inférieur de 33% à l'effectif moyen observé en 1990. L'avifaune agricole souffre particulièrement de l'agriculture intensive. Par ailleurs, presque toutes les espèces nicheuses menacées de disparition sont liées aux milieux ouverts. Cette situation s'explique notamment par le fait que la superficie des landes, fagnes ou pelouses est particulièrement restreinte en Wallonie.

Les populations de sangliers et de cerfs ont fortement augmenté jusqu'en 2012 en raison de plusieurs facteurs liés au climat et aux pratiques de nourrissage, ce qui exerce un déséquilibre des milieux dans lesquels ils évoluent. Cependant, une diminution des populations est observée depuis 2012. Les populations de chevreuils diminuent quant à elles depuis le milieu des années 2000. Un plan d'actions visant à rétablir un équilibre forêt-gibier a été adopté en 2012 par le Gouvernement wallon (élargissement des possibilités de chasse, adaptation des pratiques de nourrissage, etc.), mais depuis lors certaines mesures ont été annulées. Depuis 2016, un réseau d'enclos-exclos a été installé en forêt publique et privée afin d'y réaliser des relevés de végétation et de permettre à terme de mieux évaluer l'équilibre forêt-ongulés.

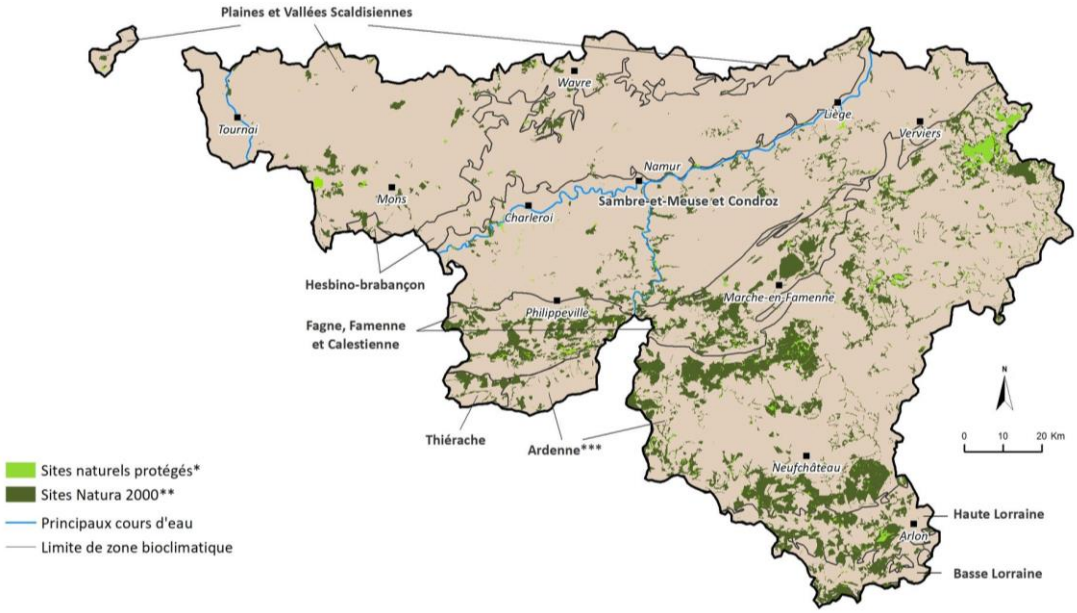
D. Espèces exotiques envahissantes

Les espèces exotiques sont étudiées par la Commission Européenne qui établit la liste des espèces jugées préoccupantes vis-à-vis de la préservation de l'environnement. Actuellement, 66 espèces se retrouvent dans cette liste et au moins 30 d'entre elles ont déjà pu être observées dans la nature en Wallonie.

E. Réseau Natura 2000 et sites naturels protégés

Les 240 sites Natura 2000 désignés couvrent environ 13 % du territoire régional (221 000 hectares), ce qui est relativement important dans une région densément peuplée comme la Wallonie. Ils sont constitués à près de 70 % par des forêts, soit 27 % des surfaces forestières wallonnes. Les prairies et les cultures occupent respectivement 15 % et 1 % de la superficie totale du réseau Natura 2000, soit environ 5,5 % de la superficie agricole utilisée.

Concernant le réseau de sites naturels protégés (réserves naturelles ou forestières, zones humides d'intérêt biologique et cavités souterraines d'intérêt scientifique), il est particulièrement présent dans la moitié sud de la Wallonie (voir figure suivante). Ce réseau continue de s'étoffer, mais reste peu étendu en Wallonie. En cause principalement, la diminution des budgets pour l'acquisition de parcelles privées. Parallèlement, plus de 5 000 ha de forêts feuillues publiques ont été inscrits en « réserves intégrales forestières » en application du Code forestier. Au sein de ces forêts où l'exploitation du bois est difficile, voire impossible, et/ou sans intérêt économique, aucune forme d'exploitation n'est pratiquée afin de permettre le vieillissement de la forêt et l'expression des dynamiques naturelles.



* État de la cartographie au 31/12/2018. Réserves naturelles domaniales (RND), réserves naturelles agréées (RNA), réserves forestières (RF), zones humides d'intérêt biologique (ZHIB) et réserves intégrales en forêt (RIF) [pas de superficie répertoriée pour les cavités souterraines d'intérêt scientifique (CSIS) en raison de leur caractère souterrain]. Les sites naturels protégés représentés sur cette carte sont inclus pour environ 88 % de leur superficie dans le réseau Natura 2000. Ils sont à l'avant-plan par rapport aux sites Natura 2000
** Situation au 28/01/2019. Périmètres des sites Natura 2000 dont les arrêtés de désignation ont été adoptés
*** Regroupement des zones bioclimatiques "Ardenne centro-orientale", "Basse et moyenne Ardenne" et "Haute Ardenne" dans un souci de lisibilité

Figure 13 : Sites naturels protégés et sites Natura 2000. Source : SPW – DGO3 – DEMNA ; SPW – DGO3 – DNF.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

Les activités humaines, l'urbanisation croissante et les infrastructures de transport participent à la fragmentation du territoire et à la dégradation des habitats. Cette pression croissante sur le patrimoine naturel se traduit par un déclin de la biodiversité à l'échelle mondiale et à l'échelle de la Wallonie. Sans régulation adéquate, ce déclin s'accentuera dans les années à venir.

Le principal enjeu futur est d'arriver à ralentir l'érosion de la biodiversité en préservant les habitats des pressions anthropiques et en les mettant en réseau. D'une part des corridors écologiques doivent ainsi être mis en œuvre pour restaurer les connexions perdues entre les habitats naturels et, d'autre part, la pression sur les habitats eux-mêmes doit être limitée en les préservant de l'urbanisation et des pressions anthropiques. La Wallonie développe en ce sens un projet de « Réseau Wallonie Nature » promouvant une série d'actions autour de plusieurs objectifs stratégiques. Il est essentiel que le SDT poursuive dans la même voie afin de ne pas entacher les actions déjà entamées.

Notons que les changements environnementaux qui impactent les milieux naturels sont de plus en plus systémiques et cumulatifs. Ils ne dépendent pas uniquement des conditions locales, mais d'un contexte plus large et se caractérisent par leur complexité (changements climatiques, retombées azotées ou sulfurées, etc.). Dès lors, la prise en compte des problèmes environnementaux doit se faire de manière globale et à différentes échelles. Les enjeux vis-à-vis du patrimoine naturel ne concernent donc pas uniquement les habitats et les connexions, mais également les émissions de gaz à effet de serre, les pollutions atmosphériques, les ressources naturelles, etc. dont les implications sont détaillées ci-après.

1.3.4. LA POPULATION ET LES LOGEMENTS

État initial[9]

A. Taux d'accroissement de la population

Au 1er janvier 2021, la Wallonie comptait 3 648 206 habitants, soit 31,7 % de la population de Belgique. La population wallonne a cru de +3,5 % au cours de ces 10 dernières années (+ de 122 666 personnes), avec un taux inférieur aux croissances belge et flamande (respectivement de +5,2 % et +5,5 %) et très largement inférieur à la croissance de la population bruxelloise (+9,0 %). La croissance de la décennie 2005-2015 avait été plus forte que celle de 2011-2021 pour l'ensemble des régions. Ce phénomène peut notamment être expliqué par la faible croissance de l'année 2020, due à l'épidémie de Covid-19 et à une diminution des naissances.

Entre 1971 et 2020, la croissance annuelle en Wallonie atteignait 0,29 %. Elle devrait ralentir à 0,11 % entre 2021 et 2071, en restant inférieure à la croissance belge. La population wallonne atteindra 3 863 561 habitants en 2071 soit une hausse de 2,9 % (ou +215 355 habitants) entre 2021 et 2071.

La croissance attendue de la population n'est pas uniforme, elle se concentre dans les zones touchées par la périurbanisation, en particulier au sud de Liège, autour de Namur et dans les zones sous influence de Bruxelles et du Luxembourg (Figure ci-dessous). Les communes affichant de faibles taux de croissance, voire des taux légèrement négatifs, se situent essentiellement dans le Hainaut, le long de la frontière française, mais aussi au sud-est de la province de Liège, dans des zones éloignées des grands centres pourvoyeurs d'emplois.

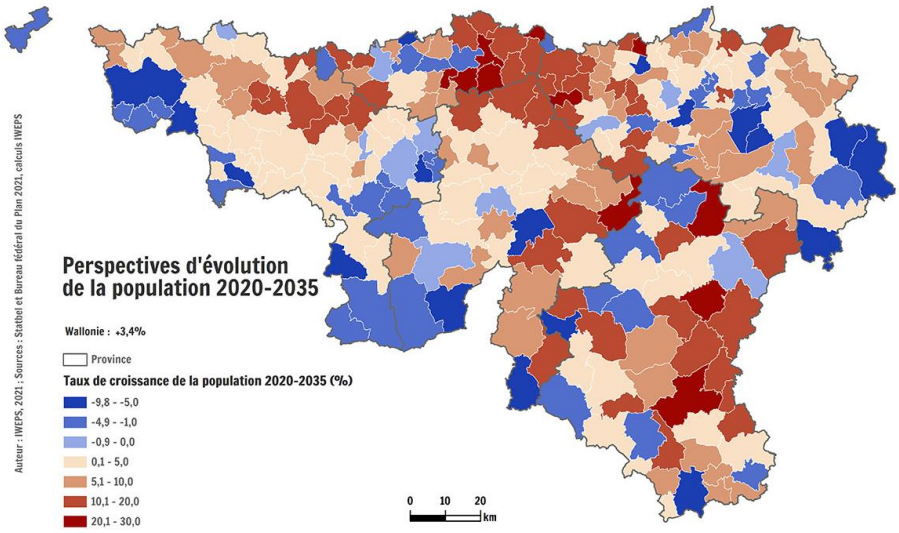


Figure 14 : Perspectives d'évolution de la population par commune 2020-2035 (source : IWEPS, 2021)

En Wallonie, selon les perspectives du Bureau Fédéral du Plan (BFP) en 2022, l'espérance de vie à la naissance devrait passer de 82,8 ans en 2019 à 88,1 ans en 2070 pour les femmes et de 77,7 ans à 86,6 ans pour les hommes. Le nombre d'enfants par femme serait de 1,71 à l'horizon 2070, pour 1,74 en 2017.

C'est essentiellement le mouvement migratoire qui soutient la croissance. Le solde extérieur de la Wallonie était de +10 662 personnes en 2016 et + 8 721 personnes en 2019. Il devrait retomber autour

[9] Sources : SPF-Economie / Direction générale Statistiques ; Calculs : IWEPS

de +5 000 personnes en 2040 et se maintenir au cours des décennies suivantes. Les flux migratoires en provenance des deux autres régions de Belgique avoisineront les +4 000 à 5 000 personnes chaque année jusqu'en 2071. La part de « non-belges » en Wallonie en 2021 est de 10,4 % (contre 12,6% au niveau national).

Le Bureau Fédéral du Plan a revu ses prévisions migratoires à la hausse pour l'année 2022 à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en février 2022[10]. En effet, le conflit russo-ukrainien ayant mené à une arrivée massive de réfugiés en Belgique, le BFP estime que 16 600 réfugiés ukrainiens arriveront en Wallonie durant l'année 2022, soit une augmentation de + de 50% de la migration internationale.

B. Vieillissement de la population

L'âge moyen de la population wallonne était de 41,7 ans en 2021 et devrait passer à 46,2 ans en 2071. La part des 65 ans et plus, quant à elle, passera de 19% en 2021 à 23,4 % en 2035 et 27,8% en 2071. L'indice de dépendance des plus de 65 ans pour la Wallonie, c'est-à-dire le rapport entre la population âgée de 65 ans et + et celle âgée entre 20 et 65 ans, était de 0,33 en 2021. Cela signifie que pour 100 personnes en âge de travailler, 33 personnes sont dépendantes des revenus de celles-ci.

C. Nombre et taille des ménages

Le ménage wallon moyen compte actuellement 2,3 individus. Au 1er janvier 2021, le nombre de ménages privés en Wallonie s'élevait à 1 601 700. Parmi ces ménages, on dénombre 36,7 % de personnes isolées, 22,3 % de couples sans enfant mariés ou non mariés, 27,0 % de couples avec enfant(s). Un pourcentage important des ménages wallons concerne des familles monoparentales. On en dénombrait 195 739 au 1er janvier 2021, soit 12,2 % de familles monoparentales.

Si on assiste d'une part à une diminution très progressive de la taille moyenne des ménages privés, on compte par ailleurs, au cours des dix dernières années (2016-2021), une augmentation de +16,5 % de ménages de couples non mariés, -6,4 % de couples mariés, +7 % de ménages d'isolés et +3,3 % de ménages monoparentaux. Parmi les ménages d'isolés et de monoparentaux, se retrouve une proportion importante de ménages socialement et financièrement fragilisés.

Le nombre total de ménages est en augmentation à la suite de la forte évolution à la hausse du nombre de ménages composés de personnes isolées et de deux personnes. En revanche, le nombre de ménages de plus de deux personnes est quasiment stable entre 1990 et 2021, quel que soit leur type (trois, quatre ou cinq personnes et plus).

D. Densité de population et consommation du territoire à destination de la résidence

La Wallonie a une densité de population de 215,9 habitants au km^2 très inégalement répartie sur le territoire autour de zones de forte densité, comme la dorsale wallonne qui va de Mouscron-Tournai en passant par Mons pour rejoindre le sillon Sambre-et-Meuse, Liège et Verviers, ou le centre et le nord du Brabant wallon. Le sud est beaucoup moins densément occupé avec de nombreuses communes de densité inférieure à 50 habitants/km^2.

[10] Bureau fédéral du Plan - Publication - Perspectives démographique 2021-2070 - Update : nette révision à la hausse de la croissance de la population en 2022 suite à la guerre en Ukraine

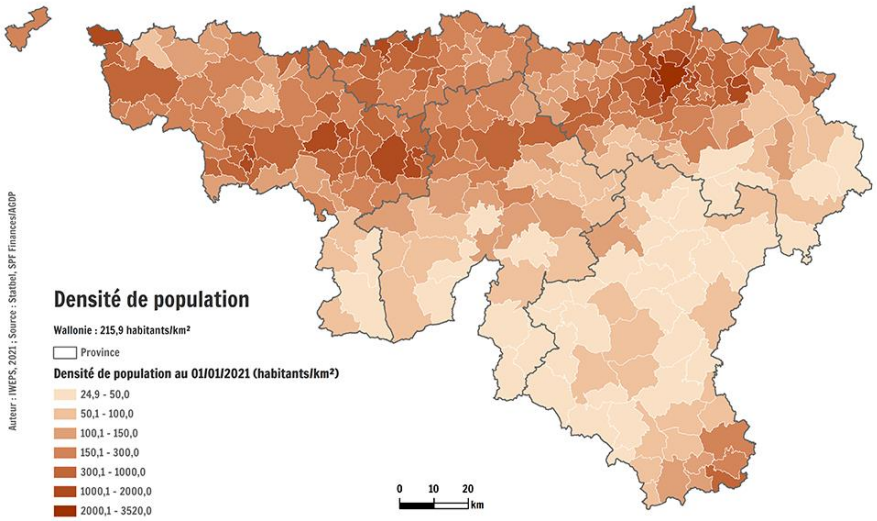


Figure 15 : densité de population (source : IWEPS 2021)

Par ailleurs, la superficie destinée à la résidence moyenne par habitant est passée de 225 m²/habitant en 1985 à 303 m²/habitant en 2021. Cette notion de superficie moyenne par habitant correspond au rapport entre l'espace pris au sol par les résidences wallonnes (en ce compris les jardins, cours, garages, etc.) et la population wallonne. Cette augmentation de superficie moyenne de résidence par habitant découle du fait que sur ces 35 dernières années, la croissance démographique wallonne a connu une hausse de 13,7 % pendant que l'espace urbanisé destiné à la résidence augmentait de 53 %. En outre, les disparités sur le territoire wallon sont également importantes : entre 2011 et 2021, seules 36 communes sur 262 ont connu une diminution de la superficie résidentielle par habitant, alors que la majorité du territoire wallon, surtout au sud et à l'est, montrait une tendance à une moindre densification de l'activité résidentielle. Les facteurs explicatifs sont des prix fonciers faibles, de larges disponibilités dans les zones d'habitat aux plans de secteur, une demande pour des parcelles destinées à la résidence de grande superficie et une réduction de la taille des ménages.

E. Types de logements et prix de l'immobilier

Dans l'ensemble de la Wallonie, 29,9% des logements sont des maisons de type 4 façades. Les 70% restants se partagent entre les maisons 2 façades (26,1%), les maisons 3 façades (22,1%) et enfin les buildings et immeubles à appartements (16,8%).

Cependant, cette répartition est très variable entre les différentes communes du territoire. En effet, sans surprise, le taux d'immeubles à appartement a tendance à être plus élevé dans les zones plus densément peuplées. Par conséquent, ces deux indicateurs ont des répartitions géographiques semblables.

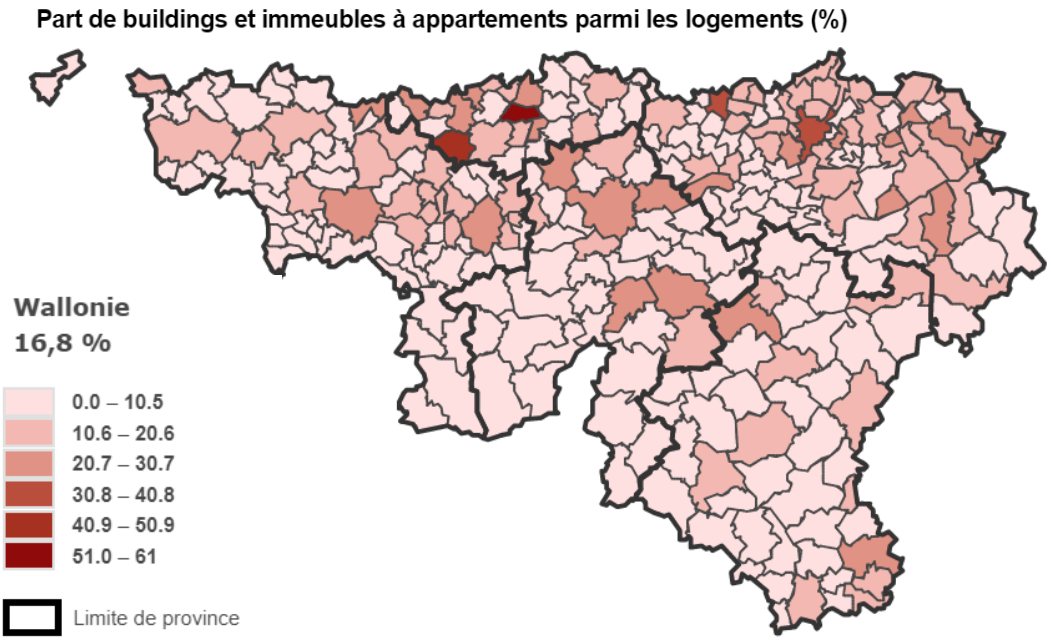


Figure 16 : Part des buildings et immeubles à appartements parmi les logements (source : Walstat 2021)

Les prix de l'immobilier wallon sont les plus faibles du territoire belge[11] : en 2022 en Région wallonne, une maison 4 façades coute en moyenne 285 000€ (Fl : 395 000€, Bxl : 1 225 000€) et une maison 2 ou 3 façades 169 000€ (Fl : 280 000€ Bxl : 495 000€). Cependant, ces prix cachent de grandes disparités interrégionales : dans le brabant wallon, le coût médian d'une maison 2 ou 3 façades est de 306 000€ contre 150 000€ dans la province du Hainaut, soit la moitié du prix.

F. Situation sociale fragile d'une grande partie de la population

Une grande partie de la population wallonne vit des difficultés économiques et de logements. Les quelques indicateurs repris ci-dessous montrent l'étendue de la question sociale qui se développe sur le territoire.

- En Wallonie, 30,5 % des locataires du marché privé ont un revenu net équivalent[12] inférieur au seuil de pauvreté en 2020 ;
- Le taux de risque de pauvreté des membres de ménages locataires sur le marché privé se situe entre 24,4 % et 36,7 % en 2020 ;
- La part des ménages vivant dans un logement public SLSP en 2020 était de 6,09 % et, alors que la part des logements publics SLSP inoccupés était de 5,49 %, le nombre de candidatures pour accéder à l'un de ces logements était de 39 992. Cela pourrait en partie s'expliquer par la géographie de l'offre et la demande : en effet, les demandes de logements SLSP sont majoritairement localisées dans les centres urbains, tandis que les plus hauts taux de logements inoccupés se situent dans les communes périphériques. Cette explication ne permet cependant pas totalement d'analyser ce phénomène : à Charleroi par exemple, beaucoup de demandes sont déposées pour un taux de 10,26% de logements inoccupés.

  Le nombre de logements loués via une agence immobilière sociale (AIS) en 2015 était de 5 182 contre 4 010 en 2012.

[11] Prix de l'immobilier | Statbel (fgov.be)

[12] Le revenu net équivalent est le revenu total d'un ménage, après impôt et autres déductions, disponible en vue d'être dépensé ou épargné, divisé par le nombre de membres du ménage converti en équivalents adultes.

- En 2021, entre 16,3 % et 21,3 % des wallons vivent dans un logement qui présente un problème d'humidité (chiffre en augmentation) ;
- En moyenne pour 2020, 3,93 % de la population wallonne majeure bénéficiait d'un Revenu d'Intégration (RIS) ou d'une aide financière équivalente (ERIS).

L'analyse des revenus est le principal indicateur d'attractivité urbaine résidentielle. C'est la variable qui explique le mieux la variation des autres dimensions de la qualité de vie. Le territoire est mieux appréhendé en observant les secteurs statistiques plutôt que les données agrégées aux échelles supérieures. La représentation territoriale est très fine et contraste avec les grands ensembles communaux.

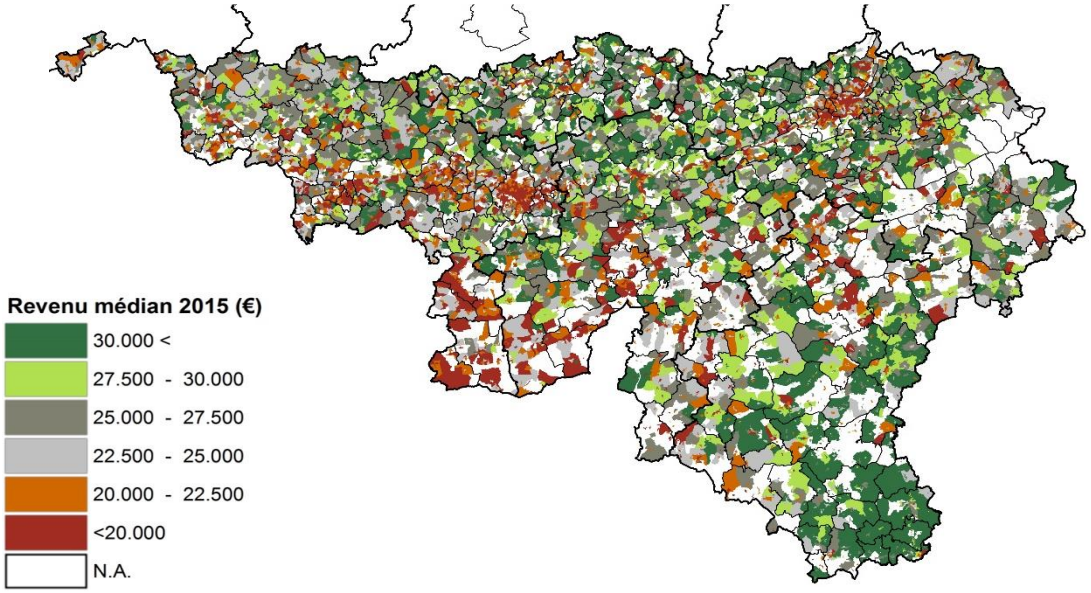


Figure 17 : Revenus des ménages 2015 (source : Statbel 2018 ; Carte réalisée par IDEA Consult)

La carte ci-dessus permet de relever les tendances suivantes :

- L'ancien sillon industriel présente encore des revenus très bas, exception faite de son segment namurois.
- L'axe de la E411 allant de Bruxelles au Luxembourg est entouré de la zone la plus aisée.
- Les centres urbains des villes importantes de Wallonie et des bourgs historiques concentrent généralement des revenus plus faibles.
- Le sud de la Botte du Hainaut est le territoire rural dont les revenus sont massivement les plus faibles. Les ménages du Sud de la Province de Namur du côté de la Botte sont également précarisés.
- Les secteurs statistiques à l'Est et à l'Ouest de la limite administrative entre la province de Namur et celle du Luxembourg présentent également une série de situations fragiles.
- Le Nord de la province du Luxembourg présente également des revenus relativement faibles (Durbuy, Erzée, Rendeux, la Roche-en-Ardennes).

G. Logements insalubres

L'enquête *Statistics on Income and Living Conditions* réalisée par l'Union européenne a permis de mettre en lumière les conditions d'habitation des européens. Il en est ressorti que 20,1% des wallons vivaient dans un logement inadéquat en 2019[13]. Ce taux est supérieur à la moyenne belge (16,7) ainsi

[13] L'inadéquation est définie ici comme un logement ayant des fuites dans la toiture ou les murs, ou de la pourriture dans le sol oules châssis ou des sols ou fondations humides. indicators.be - Logement inadéquat

qu'à la moyenne européenne (12,6%). La Région de Bruxelles-Capitale recense, quant à elle, 24,7% de sa population vivant des logements inadéquats.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

La Wallonie fait face à une augmentation importante de sa population, générant de multiples effets sur l'environnement (consommation, mobilité, étalement urbain, mise en danger des patrimoines naturels, culturels et paysagers).

Dans les zones les plus dynamiques, le parc de logements wallon est de moins en moins accessible en termes de coût et d'adaptabilité à la taille ou à la composition des ménages, ce qui dégrade la qualité de vie des habitants.

Le défi posé par la diminution de la taille des ménages et la faible disponibilité aux plans de secteur des zones d'habitat dans les régions où la demande est la plus importante appelle des mesures particulières pour encourager la densification de l'activité résidentielle et des mesures visant à réduire les disparités territoriales en termes de consommation de superficie artificialisée par habitant[14].

La superficie résidentielle par habitant doit se stabiliser pour ensuite diminuer avec le temps. Des mesures ciblées sur les secteurs statistiques les plus fragilisés méritent d'être poursuivies et intensifiées. Des mesures visant l'attractivité résidentielle des centres-villes méritent d'être poursuivies.

1.3.5. LA SANTÉ[15]

État initial

En 2018, l'espérance de vie moyenne wallonne était de 80 ans en 2018, soit 1,7 an de moins que la moyenne nationale et 1 an de moins que la moyenne européenne. Globalement, les indicateurs de santé sont moins bons en Région wallonne que dans le reste de la Belgique.

Les décès prématurés liés à des maladies chroniques s'élevaient en 2018 à 116,05 pour 100 000 habitants en Wallonie contre 81,16 en Flandre et 74,7 à Bruxelles. Les fumeurs quotidiens sont également plus nombreux en Wallonie, 18,8% de fumeurs parmi les 15 ans et + en Wallonie contre 15,4% de belges.

Par ailleurs, la santé mentale est également moins bonne en Wallonie où l'on recense un taux de dépression[16] de 8,4% en 2018, contre 7,4% de moyenne nationale. Les wallons sont aussi les plus gros consommateurs de médicaments psychotropes du pays selon les remboursements des assurés (116,8 doses par jour de médicaments pour 1 000 assurés contre une moyenne belge de 95,8 en 2018). En outre, le nombre de décès liés au suicide pour 100 000 wallons est de 19,5 contre 14,9 en Flandre et 10,7 à Bruxelles.

Une partie de l'explication de cette santé plus fragile en Wallonie que dans le reste de la Belgique peut se trouver dans la répartition géographique des médecins. En effet, avec un taux de 0,88 médecin généraliste pour 1 000 habitants en 2018, la Wallonie se retrouve en situation de pénurie de médecins généralistes (le seuil de pénurie étant défini à 0,9 par le SPF santé publique). Ce taux est plus bas que

[14] HALLEUX, J-M. (2016), *Etat du territoire wallon, partie 3 : structure territoriale de fait*, présentation réalisée lors du Colloque CPDT : Territoire(s) wallon(s), tendances et perspectives (Mons, le 8 décembre 2016), Université de Liège, LEPUR / Service de Géographie Économique, Territoire(s) wallons(s) : tendances et perspectives, IGEAT – ULB / CREAT – UCL / Lepur – ULg.

[15] Sauf indication explicite, l'ensemble des sources de ce volet proviennent du portail fédéral indicators.be -

[16] Calculé en divisant le nombre de personnes de +15 ans ayant souffert d'une dépression au cours des 12 derniers mois par la population de +15ans.

celui de la Région de Bruxelles-Capitale (1,23 pour mille) et d'autant plus que celui de la Région flamande (1,43 pour mille)[17].

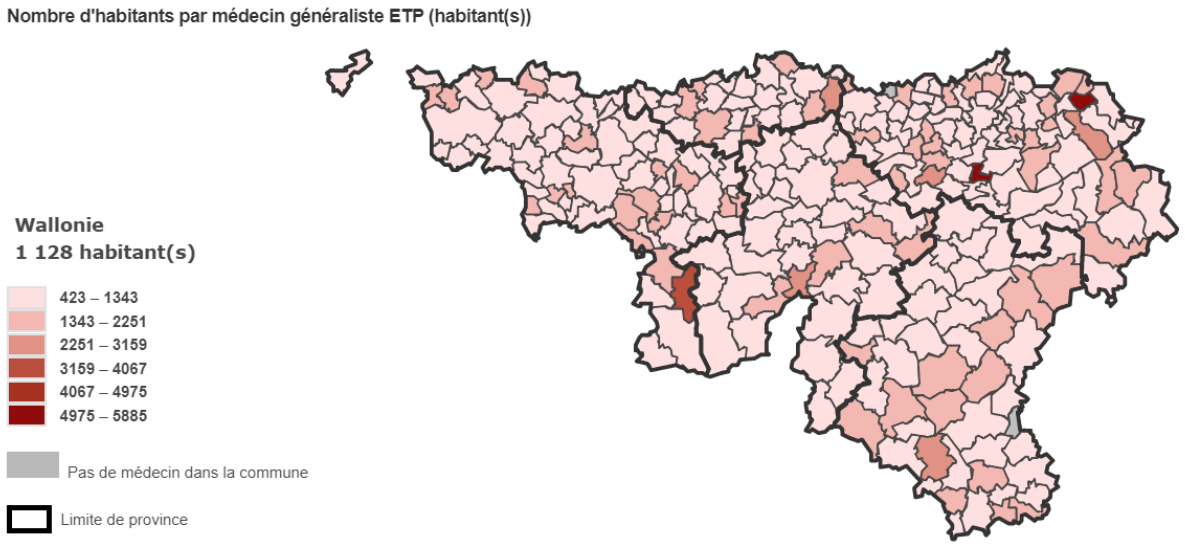


Figure 18 : Nombre d'habitants par médecin généraliste en Wallonie (ETP = équivalent temps plein) (Source : Walstat)

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

La santé, aussi bien physique que mentale, représente un véritable enjeu régional car ses indicateurs sont bien en-deçà de la moyenne nationale. Sans règlementation adaptée, la situation ne pourra s'améliorer.

Pour améliorer ces différents indicateurs, il est essentiel que la population ait une facilité d'accès aux soins et cela ne peut se faire sans réflexion sur la structure territoriale et intervention des autorités compétentes.

1.3.6. LA MOBILITÉ ET LES TRANSPORTS

État initial

A. Densité des infrastructures de communication et intégration dans les réseaux européens

Environ 5,6% du territoire wallon était recouvert par des infrastructures de communication en 2021, avec plus de 4 800 km/1000 km² de routes (y compris non asphaltées), près de 100 km/1000 km² de voies ferrées et 27 km/1000 km² de voies navigables exploitées. La densité des réseaux de transport est parmi les plus élevées d'Europe. Ces réseaux de transport sont reliés et intégrés au sein d'axes européens d'échanges de personnes et de marchandises, augmentant les flux de transit en Wallonie. Plusieurs axes européens traversent la Wallonie. Il s'agit principalement de l'axe routier Mer du Nord – Méditerranée (nord-sud), à l'est de l'axe ferroviaire via Montzen, et à l'ouest de la connexion fluviale au bassin Seine-Escaut. Le réseau transeuropéen de transports (RTE-T) a notamment pour ambition d'améliorer l'intermodalité (via des plateformes multimodales) et augmenter la part des modes doux.

[17] Sources : WALSTAT, Carte Statistiques - Nombre de médecins généralistes pour 1000 habitants en Région bruxelloise (monitoringdesquartiers.brussels), Geopunt Vlaanderen

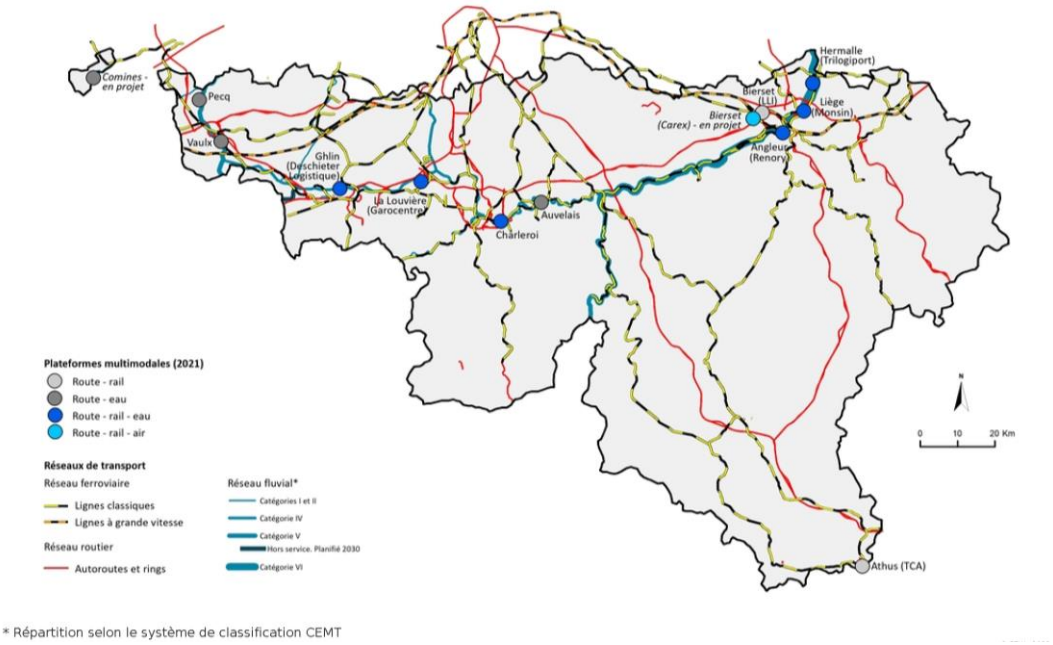


Figure 19 : Réseaux de transport et plateformes multimodales (source : EEW)

B. *Réseau routier*

La longueur du réseau routier n'a pas augmenté significativement au cours des dernières années, mais la fréquentation est en hausse, en particulier pour les autoroutes (+ 63% entre 1995 et 2017). En Wallonie, la majeure partie des déplacements est encore réalisée par la route, tant pour les personnes (94% au total, 87% en véhicule particulier, en 2019) que pour les marchandises (77,4% pour l'entièreté de la Belgique en 2019).

En 2013, le Parlement et le Conseil européen ont établi neuf corridors principaux de transport. La Wallonie est traversée par le corridor Mer du Nord – Méditerranée qui relie Bruxelles à Paris via Mons et Bruxelles à Lyon via Luxembourg et Dijon, ainsi que par les corridors Rhin – Alpes et Mer du Nord – Mer Batique entre Bruxelles et Liège, et depuis Liège vers Cologne. Chaque pays doit compléter ce nouveau réseau de transport par un réseau global au niveau régional et national. L'objectif est de garantir à la grande majorité des entreprises et des citoyens européens d'avoir accès à ce réseau en moins de 30 minutes. Les Etats membres se sont engagés à déployer tous les efforts possibles pour achever ce nouveau réseau au plus tard en 2050.

C. *Réseau ferroviaire*

Le réseau TGV européen ne cesse de s'étoffer. Entre 1985 et 2017, la longueur de réseau à grande vitesse est passée de moins de 1 000 km à plus de 9 000 kilomètres. La Wallonie dispose d'une gare TGV (Liège-Guillemins) qui assure des liaisons internationales (Paris, Luxembourg, Francfort, Cologne) à grande vitesse, mais offre également d'autres lignes vers les villes voisines frontalières. Les flux ferroviaires de voyageurs sont davantage concentrés vers Bruxelles plutôt que sur les autres lignes structurantes, la dorsale wallonne et l'axe Namur-Luxembourg.

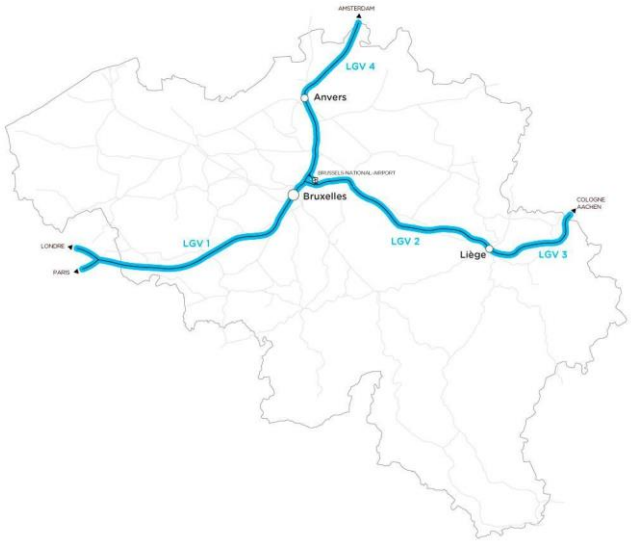


Figure 20 : Carte du réseau TGV en Belgique (source : Infrabel)

Trois principaux axes ferrés assurent le transport de fret : la route de Montzen (Anvers-Allemagne), le corridor entre Anvers et Luxembourg et la dorsale wallonne entre Lille et Montzen. La part modale du transport de marchandises par la voie ferrée passe cependant de 27% en 1990 à 11% en 2011 et 9% en 2016.

D. Réseau fluvial

Vers l'est et le nord, le réseau fluvial wallon se connecte à Anvers via Bruxelles (canal Charleroi-Bruxelles) ou Liège (canal Albert) et à Gand (et de là aux ports de Zeebrugge et des Pays-Bas) à partir de Tournai. Le port de Liège est accessible à des navires de mer. L'accès au port de Rotterdam et au Bassin rhénan se fait par Liège ou via la zone estuaire de l'Escaut. Vers l'ouest, le réseau fluvial est aussi connecté à Dunkerque et prochainement au bassin de la Seine et du Havre.

En 2016, 6,8% du transport de marchandises en Wallonie se faisait via les voies navigables.

E. Réseau aéroportuaire

La Wallonie dispose de deux infrastructures aéroportuaires majeures : l'aéroport de Charleroi (Brussels-South Charleroi Airport) principalement dédié au transport de personnes et l'aéroport de Liège (Liège Airport) principalement dédié au transport de marchandises.

Les mouvements de passagers sont en forte hausse pour l'aéroport de Charleroi où le nombre de passagers est passé de 255 000 en 2000 à plus de 8 millions en 2019.

Le fret aérien transitant par l'aéroport de Liège a augmenté d'environ 234% entre 2000 et 2019, année où la quantité de marchandises transportées a atteint 902 000 tonnes, plaçant Liège Airport en 1re position des aéroports cargos belges et en 6e position au niveau européen.

Aucune connexion par le rail n'existe actuellement entre ces deux aéroports. Un projet de plateforme rail-fer pour le fret est cependant à l'étude à l'aéroport de Liège (projet Liège Carex).

F. Plateformes multimodales

La Wallonie compte une douzaine de plateformes multimodales, principalement situées sur l'ancien axe industriel et au-delà, depuis Liège (Trilogiport) jusqu'à Mouscron, le long des infrastructures ferroviaires et fluviales. Les nœuds intermodaux du transport de personnes sont situés aux gares ferroviaires et aux gares de bus. Les principales plateformes multimodales sont illustrées sur la carte à la Figure 23.

G. *Réseau cyclable*

Selon le rapport de l'enquête du SPF mobilité[18], le vélo est principalement utilisé pour les courtes distances domicile-travail. À l'échelle nationale, il obtient dès lors une part modale élevée de 25% et concurrence essentiellement la voiture qui dispose d'une part modale dominante pour les déplacements sur toutes distances. Les déplacements à pied s'effectuent en majeure partie sur de courtes distances également.

En 2020 en Wallonie, 2 274 km de routes régionales étaient équipés d'aménagements cyclables et il y avait une totalité de 1 414 km de Réseau Autonome des Voies Lentes (RAVeL).

Le Gouvernement wallon a fait élaborer un outil d'orientation, nommé le schéma directeur cyclable pour la Wallonie (SDCW). L'objectif est d'aider les gestionnaires des voiries et les spécialistes à identifier les axes cyclables à aménager en priorité sur le territoire wallon. Ce schéma directeur n'a pas pour objectif de définir précisément les infrastructures de communication cyclables à prévoir, mais bien de relever les zones qui nécessitent une réelle prise en compte des besoins des cyclistes. Il a pour but de créer un réseau cyclable reliant des pôles c'est-à-dire les points d'intérêt wallons. Au total, ce réseau doit relier 75 pôles par 162 liaisons, soit approximativement 3 000 km. Aujourd'hui, ce schéma est quelque peu obsolète et doit être consulté conjointement avec les multiples plans communaux et urbains de mobilité réalisés sur le territoire wallon en collaboration avec le SPW.

H. *Parts modales et distances parcourues*

Transport de personnes

Le Tableau 1 reprend les données du SPF mobilité[19] et présente les parts modales pour l'ensemble des modes pour le transport de personnes en Wallonie entre 2005 et 2017.

Les données illustrent que les parts modales sont restées relativement stables. Les changements les plus notables sont la baisse d'utilisation des transports organisés par les entreprises, de la moto et du covoiturage ainsi que l'augmentation de l'utilisation du vélo.

Tableau 1 : Part modale des différents modes de transport en Wallonie pour les années 2005, 2014 et 2017 – Déplacements domicile-travail en fonction du lieu de travail (source : SPF)

	WALLONIE			
Mode	**2005**	**2014**	**2017**	**'05-'17**
Voiture (seul)	80,4%	81,7%	**83,3%**	3,6%
Covoiturage	5,2%	3,4%	**3,1%**	-40,3%
Moto	1,5%	1,0%	**0,9%**	-41,9%
TCE	0,5%	0,4%	**0,2%**	-49,6%
Train	4,4%	5,0%	**4,0%**	-9,1%
Metro, tram, bus	3,6%	4,0%	**4,1%**	+12,2%
Vélo	1,3%	1,5%	**1,6%**	+25,7%
Marche	3,2%	3,1%	**2,8%**	-11,7%

L'observation de l'évolution des parts modales vis-à-vis du nombre de voyageurs.kilomètres en Wallonie permet de constater qu'à partir de 2006 la part modale de l'utilisation des véhicules privés a baissé au

[18] SPF Mobilité, Enquête déplacements domicile-travail 2017-2019.
[19] Ibid.

profit du transport collectif routier (TEC et cars privés) et, dans une moindre mesure, du transport collectif ferroviaire. Il apparait également que les distances parcourues n'ont fait qu'augmenter jusqu'en 2014. Une baisse de la part modale du transport collectif routier est remarquée à partir de 2014. Cependant, la méthodologie de comptabilisation de cette donnée ayant été modifiée à partir de cette année-là, la comparaison avec les années antérieures n'est pas pertinente (Figure 21).

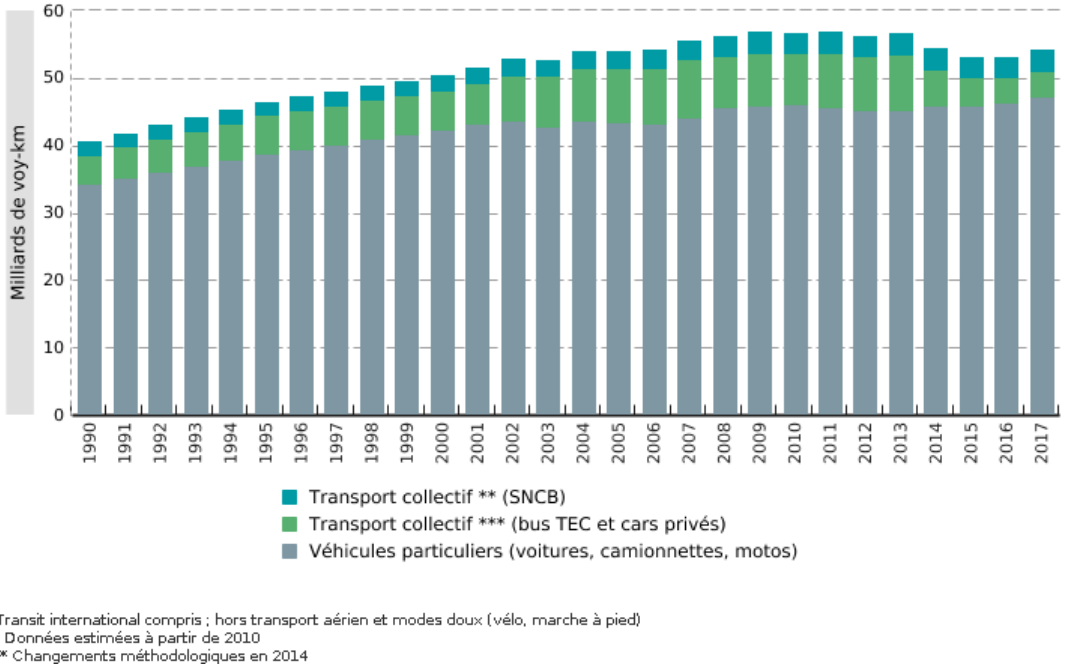


Figure 21 : Répartition modale du transport de personnes en Wallonie (source : EEW)

Entre 2000 et 2017 le trafic sur les routes wallonnes a augmenté de 15% (cf. Tableau 2). Cette augmentation n'est pas répartie uniformément sur le réseau et concerne plus particulièrement le réseau autoroutier qui enregistre une hausse de trafic de 34%. Avec environ 44,3 milliards d'evp-km (équivalent véhicule particulier – km) en 2017 sur l'ensemble du réseau de transport routier, la circulation routière en Wallonie est relativement dense et représente environ 2,62 millions de evp-km par km². En Belgique, le trafic en 2017 était de 116,6 milliards d'EVP.km avec une densité de trafic de 3,80 millions de evp-km par km².

Environ 38,0% des evp-km parcourus sur le réseau routier national sont absorbés par la Wallonie.

Tableau 2 : Evolution du trafic sur les routes wallonnes 2000 – 2017 en milliards de EVP-km (source : Bureau Fédéral du Plan, www.plan.be/databases/)

	2000	2005	2010	2015	2017	2000-2017
Autoroutes	13,3	15,1	16,6	16,4	17,7	+34%
Routes provinciales et régionales	16,8	17,8	17,5	17,5	17,8	+6%
Routes communales	8,3	8,7	8,6	8,6	8,7	+5%
Total	38,4	41,6	42,7	42,5	44,3	+15%

Transport de marchandises

Le transport de marchandises s'effectue aussi en grande majorité par la route. En 2017, les camions représentaient 7% des véh-km parcourus sur les routes belges et 19% si on y ajoute les camionnettes. La part de camionnettes sur les routes belges est en constante évolution depuis 2014, il s'agit

possiblement d'une conséquence de la mise en place de la taxe kilométrique pour les camions de plus de 3,5 tonnes.

Cette part importante s'explique par le fait que la Belgique est un pays de transit de première importance avec près de 54% des véh-km parcourus attribués à des camions étrangers. Ce type de trafic a fortement augmenté depuis les années 2000 suite à l'élargissement de l'Europe, à la mondialisation et à l'accessibilité des pôles intermodaux installés en Belgique. La Wallonie endosse un rôle de plaque tournante des marchandises qui arrivent des principaux ports maritimes (Rotterdam, Anvers, Le Havre).

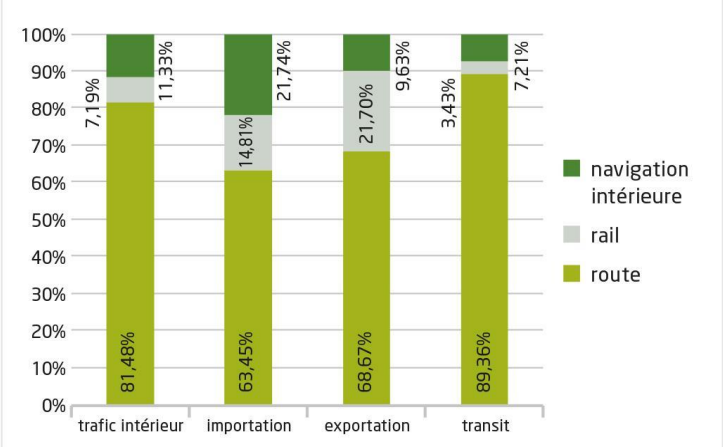


Figure 22 : Part modale du trafic de marchandises (en t.km) en fonction de la destination (source : SNCB, le moniteur de la mobilité 2012)

Vision FAST 2030

Adoptée en 2017 par le gouvernement wallon, la vision FAST (pour Fluidité, Accessibilité, Santé, Sécurité et Transfert modal) reprend les valeurs cibles de part modale à atteindre à l'horizon 2030 pour le transport des personnes et marchandises afin de permettre à la Région wallonne de diminuer ses émissions de GES de 40%.

Tableau 3 : Vision FAST 2030 pour la mobilité des personnes (source : SPW)

2017	2030
Marche 3%	**Marche 5%**
Vélo 1%	**Vélo 5%**
Bus 4%	**Bus 10 %**
Train 9 %	**Train 15 %**
Voiture 83 %	**Voiture 60 %**
Partage voiture : charge moyenne 1.3	**Partage voiture : charge moyenne 1.8**

Ces valeurs cibles sont prises en compte dans le cadre de tous les plans stratégiques élaborés sur le territoire wallon.

I. Coûts externes du transport

Le secteur du transport est responsable d'environ 22% des émissions de GES en 2020, de particules fines ainsi que de nuisances sonores, exerçant une pression environnementale non négligeable. Les émissions de CO_2 par km parcouru via le rail sont environ 2 à 10 fois inférieures à celles des camions (selon le tonnage transporté). Un prélèvement kilométrique des poids lourds a été instauré en avril 2016.

L'état de l'environnement wallon recense certains coûts externes unitaires pour la Wallonie. Les catégories d'effets externes prises en compte sont les accidents, le bruit, la pollution de l'air, les

changements climatiques, les effets de coupure liés aux infrastructures[20] , les effets en amont[21], ainsi que la congestion routière. La congestion routière peut être considérée comme étant un coût interne (dommages que les usagers s'occasionnent entre eux) ou externe au mode routier (effets affectant un autre mode et/ou la collectivité). Toutefois, une estimation des coûts socio-économiques qu'elle représente est prise en compte dans les coûts externes totaux.

Ces coûts externes sont représentés par mode de transport ci-dessous, soulignant le poids des voitures particulières dans ce total.

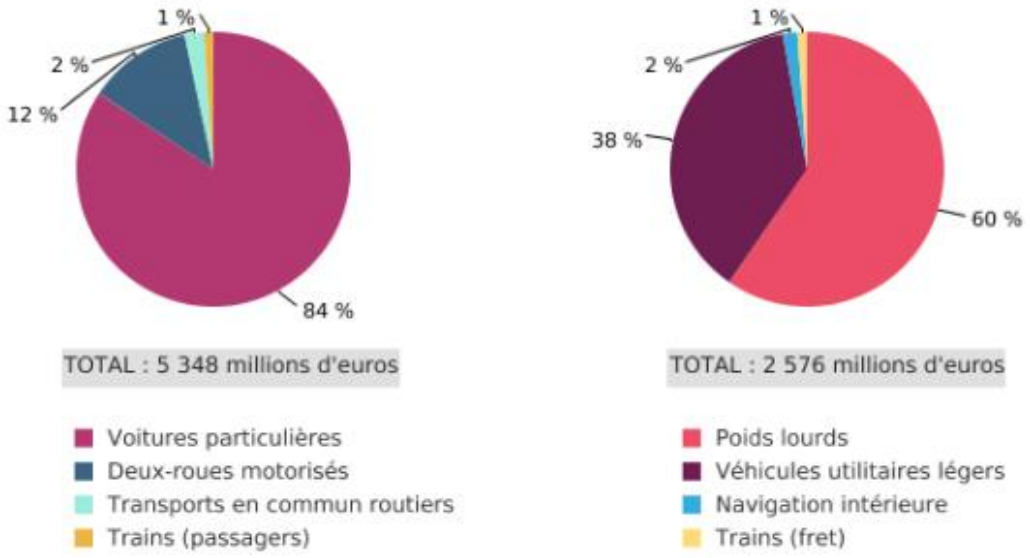
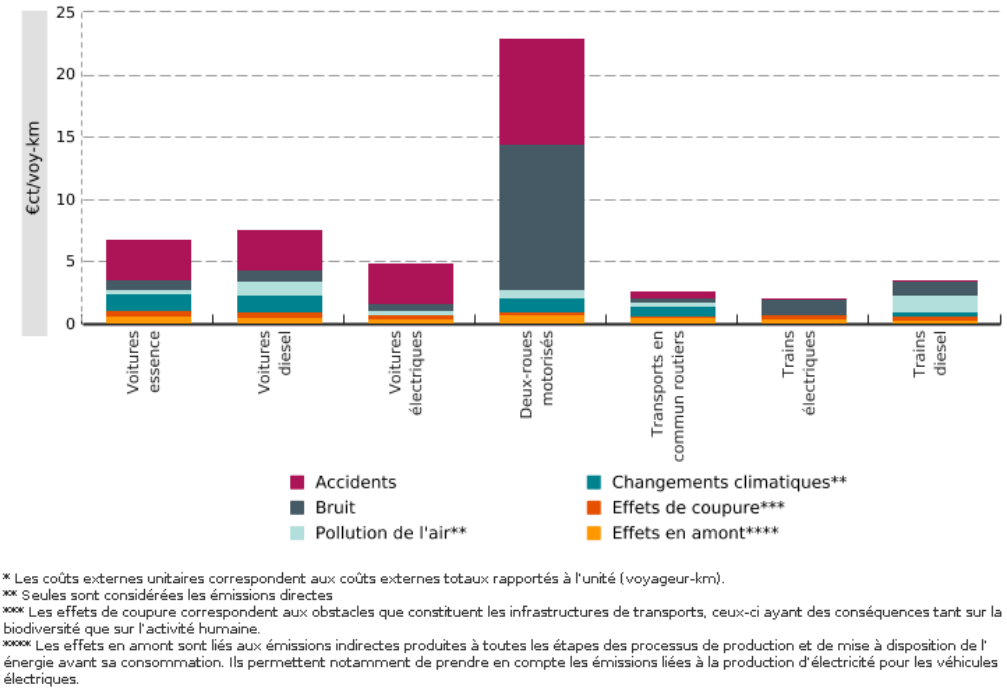


Figure 23 : Coûts externes totaux pour le transport de personnes et de marchandises par types de véhicules en Wallonie (2019) (Source : EEW, 2022)

Ces coûts externes unitaires sont relativement stables dans le temps de sorte que les coûts externes globaux varient en fonction de la demande de transport. La figure ci-dessous montre les différences importantes de coûts unitaires entre les différents modes de transport de personnes.

[20] Les effets de coupure correspondent aux obstacles que constituent les infrastructures de transports, ceux-ci entraînant des conséquences tant sur la biodiversité que sur l'activité humaine

[21] Les effets en amont sont liés aux émissions indirectes produites à toutes les étapes des processus de production et de mise à disposition de l'énergie avant sa consommation. Ils permettent notamment de prendre en compte les émissions liées à la production d'électricité pour les véhicules électriques



* Les coûts externes unitaires correspondent aux coûts externes totaux rapportés à l'unité (voyageur-km).
** Seules sont considérées les émissions directes
*** Les effets de coupure correspondent aux obstacles que constituent les infrastructures de transports, ceux-ci ayant des conséquences tant sur la biodiversité que sur l'activité humaine.
**** Les effets en amont sont liés aux émissions indirectes produites à toutes les étapes des processus de production et de mise à disposition de l'énergie avant sa consommation. Ils permettent notamment de prendre en compte les émissions liées à la production d'électricité pour les véhicules électriques.

Figure 24 : Coûts externes unitaires pour les différents modes de transport en Wallonie (estimations) (source : EEW 2022)*

Outre l'importance du bruit et des accidents, la pollution de l'air et les changements climatiques génèrent une part importante de coûts externes pour les véhicules à moteur thermique.

Selon une étude du BfP (2022[22]) pour la Belgique, une baisse significative des pressions sur l'environnement ne pourrait être atteinte que par une baisse sensible des trafics et un report de la demande vers les modes les moins impactants, car la réduction des coûts externes (avancées technologiques) est contrebalancée par la hausse de la demande de transport.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

D'après les prédictions du Bureau fédéral du Plan[23], entre 2019 et 2040 les tonnages de marchandises transportés sur le réseau belge augmenteront de plus de 20%. Le mode de transport routier restant majoritaire, cela renforcera dès lors la congestion et la tendance à la baisse de la vitesse sur les routes. Au sujet du nombre de kilomètres parcourus par personne à l'horizon 2040, le BfP prévoit une baisse de 1% par rapport à 2019. Les explications de cette décroissance sont essentiellement le télétravail, mais aussi la baisse des vitesses susmentionnée et la hausse des prix du transport, deux facteurs décourageant les déplacements.

Les besoins anticipés en termes de mobilité concernent principalement les points de connexion à l'échelle internationale et suprarégionale, ainsi que l'accessibilité multimodale des liaisons entre les principaux pôles wallons. La densité du réseau routier est un atout du territoire, offrant l'opportunité d'une intégration optimale au niveau européen.

Le transport de marchandises et de personnes est à l'origine de pressions diverses sur l'environnement (utilisation d'énergie, pollutions atmosphériques, consommation d'espaces, bruit, etc.) dont l'intensité dépend notamment du niveau d'activité économique, des modes de transport utilisés pour le transport

[22] Bureau fédéral du Plan & SPF Mobilité et Transports, 2022. « Perspective de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040 ». Publication BfP, Avril 2022.
[23] Ibid.

de marchandises, de la longueur et de la fréquence des trajets, ainsi que des modes de transport utilisés, pour le transport de personnes. La hausse du transport de marchandises, les pressions sur les réseaux en termes de demande des individus, l'intégration des progrès technologiques (contrôle du trafic en temps réel, véhicules autonomes, véhicules électriques, etc.), et le coût environnemental du secteur du transport sont les principaux défis en termes de mobilité.

Le transport ferroviaire manque d'efficacité sur plusieurs aspects : faible fréquence ou desserte hors des villes importantes, offre insuffisante sur les axes structurants et la zone suburbaine de Bruxelles, temps de parcours peu concurrentiels vis-à-vis de la route, coûts d'exploitation pesant sur le secteur ferroviaire. En outre, l'entretien insuffisant des infrastructures, la faiblesse des liaisons rapides vers les territoires voisins, le manque de terrains réservés aux activités économiques utilisant le rail et le report de la mise en service complète du RER bruxellois constituent des facteurs qui rendent le mode ferroviaire moins attractif que le mode routier.

L'offre actuelle en service de transports est relativement homogène et doit être adaptée aux spécificités du territoire, selon la répartition des populations et des activités économiques. Un processus d'ouverture à la concurrence est en cours et se poursuit pour l'ensemble des modes de transports, dans la dynamique d'un marché européen unique.

Les systèmes de transport manquent parfois de flexibilité et d'adaptabilité pour répondre à la croissance de la demande en mobilité des personnes (alternance et enchainement des modes, infrastructure plus complète, accessibilité, sécurité, confort et lisibilité des services, coût abordable, utilisation aisée des personnes âgées). Par ailleurs, les modes alternatifs au mode routier manquent en certains endroits d'une masse critique pour garantir leur viabilité.

En zone urbaine, le secteur du transport soulève de nombreux défis : approvisionnement durable et innovant, pollution sonore et olfactive, congestion, etc.

Globalement, ces défis nécessiteront d'articuler efficacement les politiques. Il est essentiel que le SDT soit conçu dans l'optique d'apporter des solutions à ces différentes problématiques.

1.3.7. L'EAU, L'AIR, LE SOL

État initial

A. *Qualité des eaux souterraines et de surface*

Selon les normes européennes en vigueur, sur la période 2014-2019, l'état chimique et quantitatif de la majorité (59%) des eaux souterraines est jugé bon. En revanche, les évaluations réalisées pour la période 2013-2018 sur les masses d'eau de surface indiquent que seulement 44% sont en bon état écologique, à noter que ce taux augmente depuis 2007 grâce à une série de mesures prises. L'état chimique de la majorité des eaux de surface wallonnes était qualifié de mauvais à moyen entre 2013 et 2018 et cela particulièrement dans l'ensemble du Hainaut et du Brabant Wallon, le nord de la province de Namur et le nord-ouest de la province de Liège. A l'inverse, l'état écologique des masses d'eau de surface dans le sud de la province de Namur et dans la province de Luxembourg est globalement bon.

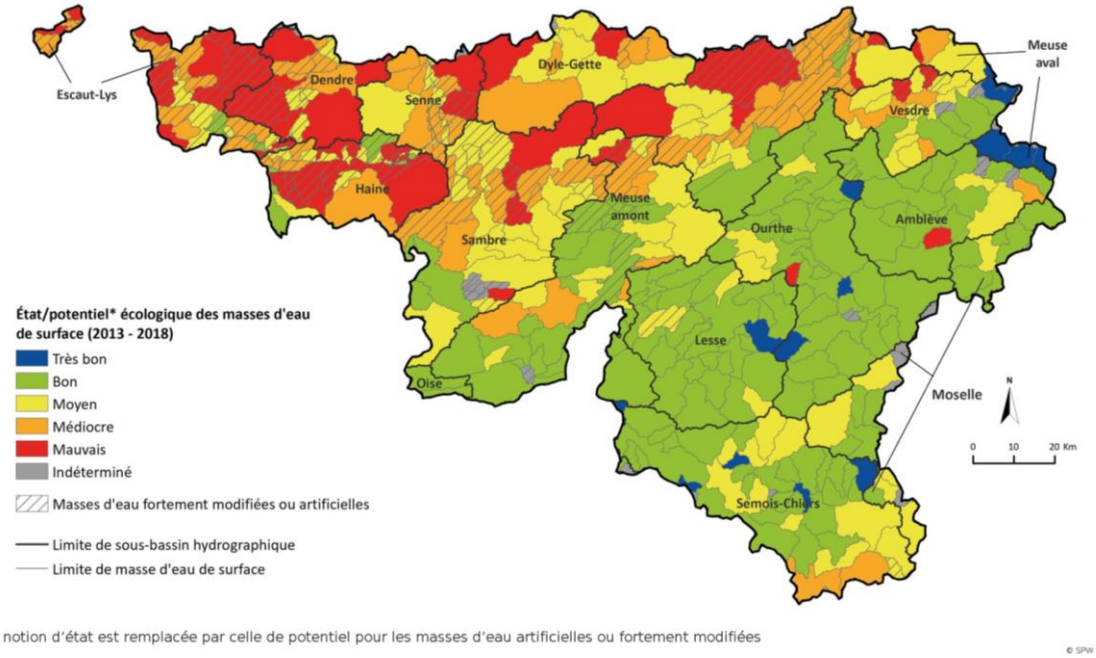


Figure 25 : Etat écologique des masses d'eau de surface en Wallonie en 2020. Source : EEW.

Le traitement des eaux urbaines – qui fait l'objet d'une directive européenne – est variable sur le territoire wallon : fin 2018, l'ensemble des agglomérations wallonnes de plus de 10 000 équivalents-habitant et 98,5% des agglomérations de plus de 2 000 équivalents-habitant ont atteint les objectifs ; par contre, seule 43% de la charge polluante est collectée et traitée dans les agglomérations de moins de 2 000 équivalents-habitant.

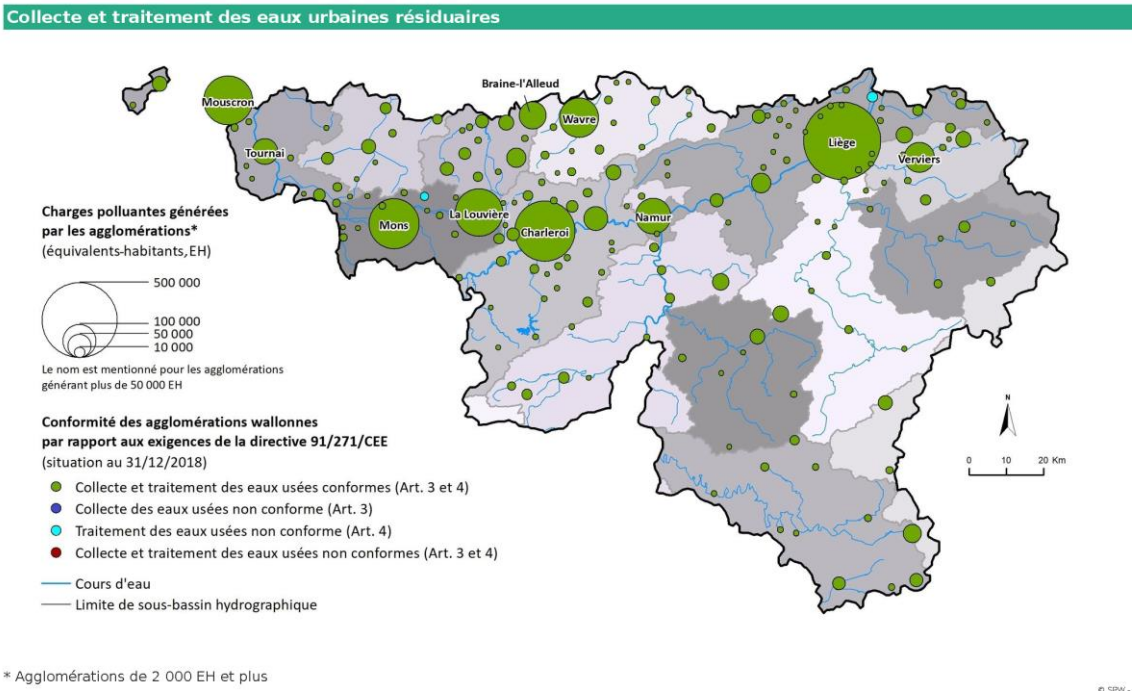


Figure 26 : Conformité des agglomérations wallonnes par rapport aux exigences de la directive 91/271/CEE. Situation en décembre 2018. Source : EEW.

B. Prélèvement en eau

En 2018, 86 % des volumes prélevés dans les cours d'eau et les nappes d'eau souterraine sur le territoire wallon sont utilisés pour le refroidissement des centrales électriques et restitués aux cours d'eau après usage. L'évolution des processus industriels et la fermeture de certaines industries entre 2000 et 2018 ont eu un impact positif sur la consommation d'eau, avec une baisse de 48% des prélèvements totaux. En 2018, le taux d'exploitation[24] en eau de la Wallonie était évalué à 5%, ce qui reste inférieur au seuil européen de stress hydrique fixé à 20%. Toutefois, des problèmes de surexploitation ou de pénuries peuvent survenir localement certaines années selon les aléas climatiques. Les pompages intensifs peuvent par ailleurs mener à des tassements du sol.

Pour limiter les effets des sécheresses sur les ressources en eau et les activités agricoles, une Stratégie intégrale sécheresse (SIS) a été approuvée par le gouvernement wallon en 2021. Basée sur le Dispositif Sécheresse pour la Wallonie (DSW) et sur le Schéma régional des ressources en eau (SRRE), cette stratégie comprend des mesures de gestion de la demande, de résilience, de sécurisation de l'alimentation en eau et de durabilité de l'exploitation des ressources.

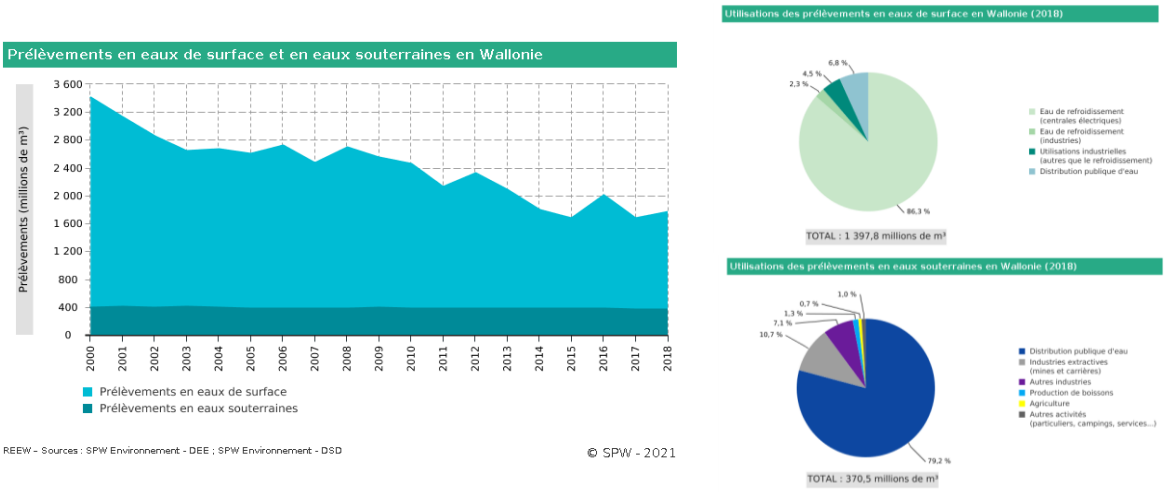


Figure 27 : Prélèvements en eaux de surface et en eaux souterraines en Wallonie et utilisation de ceux-ci. Source : SPW – DGO3 – DEE)

En ce qui concerne l'eau de distribution, la consommation tend à diminuer. Les prélèvements sont répartis à 62% vers les consommateurs wallons et 38% vers les consommateurs flamands et bruxellois. Le rendement global du réseau wallon de distribution était de 66% en 2016. Les 34% restant comprenaient les dysfonctionnements des compteurs d'eau, les volumes utilisés par les services incendie et pour le nettoyage des installations et les volumes perdus via des fuites dans le réseau. Ce rendement semble se maintenir malgré les investissements importants de renouvellement des conduites et des raccordements.

C. Qualité de l'air

Les particules en suspension (PM_{10}) sont des poussières de moins de 10 µm de diamètre, en suspension dans l'air. Elles comprennent non seulement les particules produites par l'activité humaine (production industrielle, transport, chauffage domestique...), mais aussi les particules d'origine naturelle. Ces particules fines sont dangereuses pour la santé car elles peuvent pénétrer dans le système

[24] Rapport entre le total des volumes prélevés et les ressources totales en eau.

respiratoire et les bronches. Des réglementations existent concernant les concentrations de PM_{10} dans l'air ambiant. Près de 80% des émissions de PM_{10} concernent des $PM_{2,5}$, les plus nuisibles pour la santé car atteignant plus aisément les alvéoles pulmonaires. Les concentrations moyennes pour l'année 2019 en PM_{10} et en $PM_{2,5}$ étaient inférieures aux normes européennes pour la protection de la santé humaine pour l'ensemble des stations de mesure de la qualité de l'air en Wallonie.

L'ozone troposphérique est un polluant nocif pour la santé. Il se forme dans l'air ambiant par temps chaud très ensoleillé via une série de réactions complexes dans lesquelles interviennent des polluants précurseurs tels que des oxydes d'azote (NOx) et des composés organiques volatils (COV). Depuis 1990, les émissions wallonnes de précurseurs d'ozone ont diminué de plus de 60 %, ce qui permet à la Wallonie de respecter globalement les plafonds d'émissions fixés sur base de la législation européenne. Cependant en 2018 et 2019, deux étés anormalement chauds ont provoqué de nouveaux records de concentrations moyennes annuelles. Malgré ça, le nombre de jours de dépassement (jours où la concentration d'ozone dépasse les concentrations réglementaires) en 2018 et 2019 est resté limité grâce à la diminution d'émissions de précurseurs d'ozone au cours des dernières décennies. Avec la crise climatique et la hausse généralisée des températures, les jours de dépassement de concentration d'ozone règlementaire vont gagner en fréquence.

En ce qui concerne les composés halogènes, responsables du « trou dans la couche d'ozone », les émissions wallonnes de ces substances ont été réduites de 91% entre 1995 et 2016. Les diminutions les plus importantes ont été observées dans le domaine des inhalateurs (-100%) et de la réfrigération (-99%), grâce entre autres, à la mise en place de différentes filières de récupération et d'élimination des gaz fluorés, dans le cadre notamment du programme RECUPEL.

Quant aux émissions de polluants acidifiants, susceptibles de retomber sur le sol avec les pluies acides et de perturber le développement des végétaux, d'altérer la qualité des sols et des eaux de surface et de dégrader le patrimoine architectural, en 2019, la Wallonie respectait les objectifs de réduction d'émissions définis pour 2020 par l'ONU. En effet, ses émissions de polluants acidifiants ont été réduites de 68% entre 1990 et 2020. Cependant, étant donné le rôle de ces gaz polluants dans la formation des particules fines, il est essentiel que la région continue d'œuvrer pour la diminution de ces émissions. Le Plan air climat énergie 2016-2022 comprend des mesures permettant de renforcer cette diminution.

D. Ressources forestières

Dans la période 2008-2016, 86% des forêts étaient occupées par des peuplements productifs. Le seuil d'équilibre évalué par le ratio entre le volume de bois exploité et le volume de bois produit a été dépassé entre 2008 et 2016 du fait de l'exploitation de 109% des volumes d'accroissement de bois, toutes essences confondues (liée à la hausse du taux d'exploitation de l'épicéa (résineux) qui a atteint 148%). Le Code forestier wallon a été révisé en 2008 afin d'assurer une utilisation plus durable des ressources forestières, qui équilibre les fonctions économique, écologique et sociale de la forêt.

E. Espaces, consommation d'engrais et pratiques agricoles

La surface agricole utile (SAU) s'étend en 2019 sur 733 715 ha (43,4% du territoire), soit une diminution de 2,5% depuis 1990. En 2019 (voir figure suivante), la SAU est plus élevée au nord du sillon Sambre-et-Meuse où se trouve la majorité des céréales et des cultures industrielles. Plus au sud, les prairies majoritairement permanentes dominent.

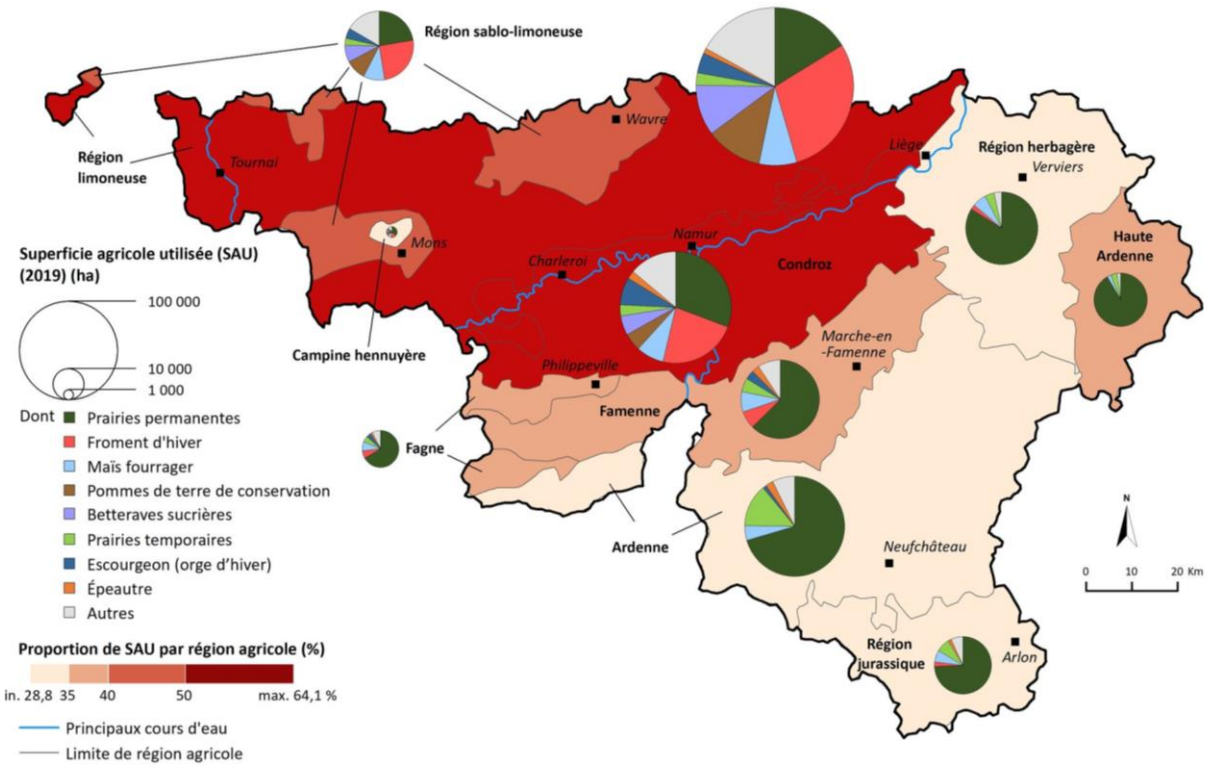


Figure 28 : Tendance de la production agricole : secteur végétal. Source : EEW - SPW – DGO3 – DMNA ; SPF Economie – DG Statistique

En 2019, les prairies permanentes et temporaires couvraient respectivement 309 180 ha et 36 636 ha, soit 42,1% et 5% de la SAU totale.

Entre 1990 et 2019, les superficies consacrées aux prairies permanentes ont enregistré au total une perte de 55 444 ha, soit une diminution de 15,2%, liée notamment à la progression de l'artificialisation et à la réduction de cheptels herbivores. Cette diminution des prairies est corrélée à une augmentation de spéculations plus impactante d'un point de vue environnemental (notamment pommes de terre : +30 000 ha donc +252,2% en 30 ans). La superficie des cultures de betteraves a quant à elle diminué en moyenne de 30 166 ha (soit -43,7% entre 1990 et 2019).

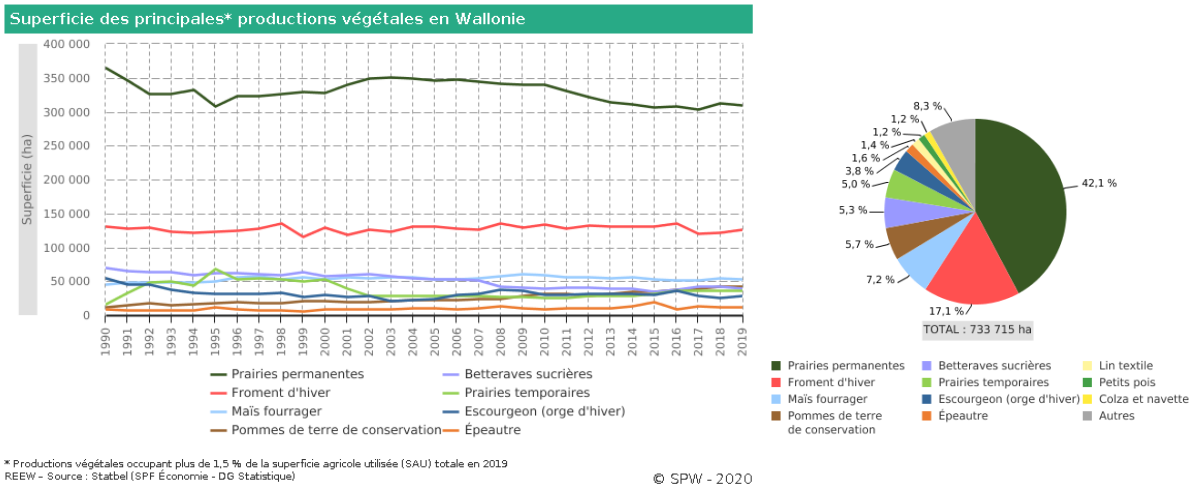


Figure 29 : Superficie agricole utilisée (SAU) pour les principales cultures agricoles en Wallonie. Source : EEW – SPW Economie – DG Statistique

Les apports d'engrais azotés et phosphorés ont diminué en Wallonie entre 1995 et 2020 (respectivement -22,32% et -70,7%). Toutefois, la quantité d'azote minéral appliquée sur les sols agricoles wallons reste trop élevée en 2020 : environ 94,2 kg/ha contre une moyenne européenne équivalente aux dieux tiers (61 kg/ha). Les tendances vont vraisemblablement évoluer favorablement à la baisse, avec un déstockage progressif du surplus d'azote encore présent dans les sols (du fait de la hausse du prix des engrais, de la réduction du cheptel, de pratiques raisonnées des fertilisants, etc.) et les nouvelles réglementations en faveur des engrais organiques.

Le niveau d'utilisation de produits phytopharmaceutiques (4,9 kg vendus par ha en 2018) se situe également au-dessus de la moyenne des pays de l'Union européenne. La situation évolue cependant favorablement, avec p.ex. une baisse très importante (-40%) entre 1995 et 2010 (retrait du marché du chlorate de soude, baisse des ventes de sulfate de fer et de glyphosate). Cette tendance devrait se maintenir aussi grâce aux mesures contenues dans le Programme wallon de réduction des pesticides élaboré en 2012.

Le nombre d'exploitations, de superficies agricoles et d'animaux du cheptel convertis au « bio » affiche une croissance très importante entre 1990 et 2019 (quasi exponentielle pour le cheptel : +645% entre 2003 et 2019), soutenue en partie au niveau régional par des primes à la reconversion ou des aides directes récurrentes ainsi que par un intérêt croissant des consommateurs.

F. L'occupation du sol

En 2021, la superficie du territoire wallon était occupée pour moitié à des fins agricoles et pour un tiers à des fins sylvicoles. Les superficies de terrains artificialisés augmentent, principalement au détriment de surfaces agricoles. Les terrains artificialisés représentaient environ 1 823 km² soit 10,8% du territoire en 2021 contre 1 260 km² en 1985. En 35 ans, les terrains artificialisés ont donc progressé de 44,7 %, ce qui correspond à une croissance moyenne de 16,1 km² par an.

La figure ci-dessous illustre l'évolution des terrains artificialisés au cours du temps. L'artificialisation a été maximale au cours des années '90 (en moyenne, 19,7 km²/an entre 1990 et 2000) et suit une tendance globalement décroissante depuis le début des années 2000 (en moyenne 15,9 km²/an entre 2000 et 2010, 12,7km²/an jusqu'en 2015 et 11,2 km²/an entre 2015 et 2019).

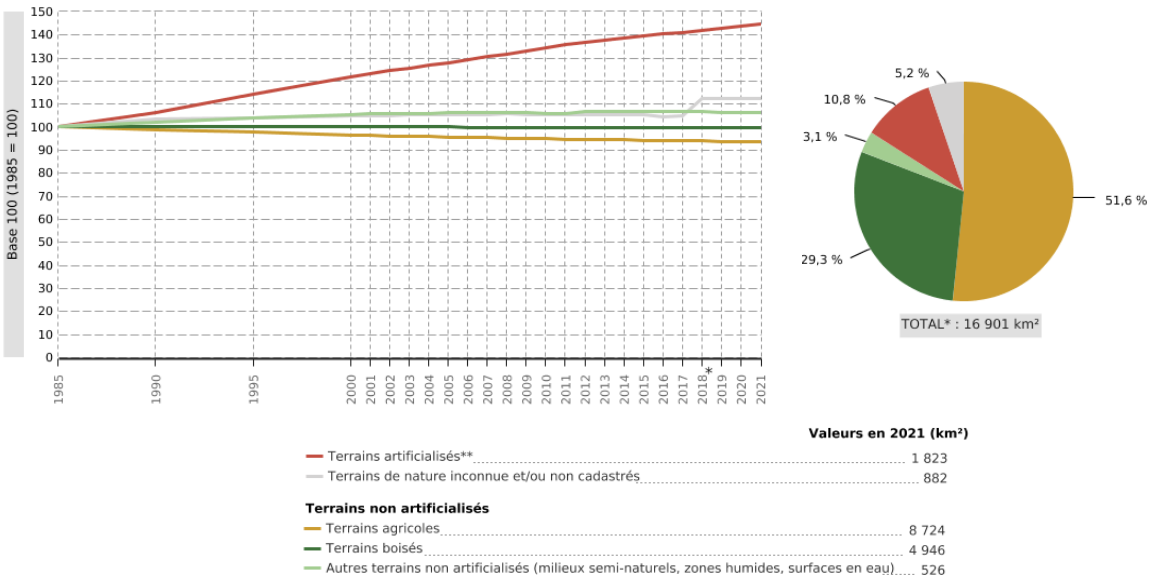


Figure 30 : Principales utilisations du territoire en Wallonie (source : EEW à partir des données du SPF Finance et du SPF Economie)

La figure ci-dessous illustre l'ampleur de l'augmentation de la superficie communale artificialisée entre 2011 et 2021. La hausse de l'artificialisation des terres est supérieure à 7,5% sur cette période pour la majorité du territoire, au nord et au sud de la dorsale wallonne. L'artificialisation la plus importante se concentre autour de Neufchâteau, à l'est de Liège, le long des frontières luxembourgeoise, française et allemande et sur certaines communes wallonnes au nord de Mons.

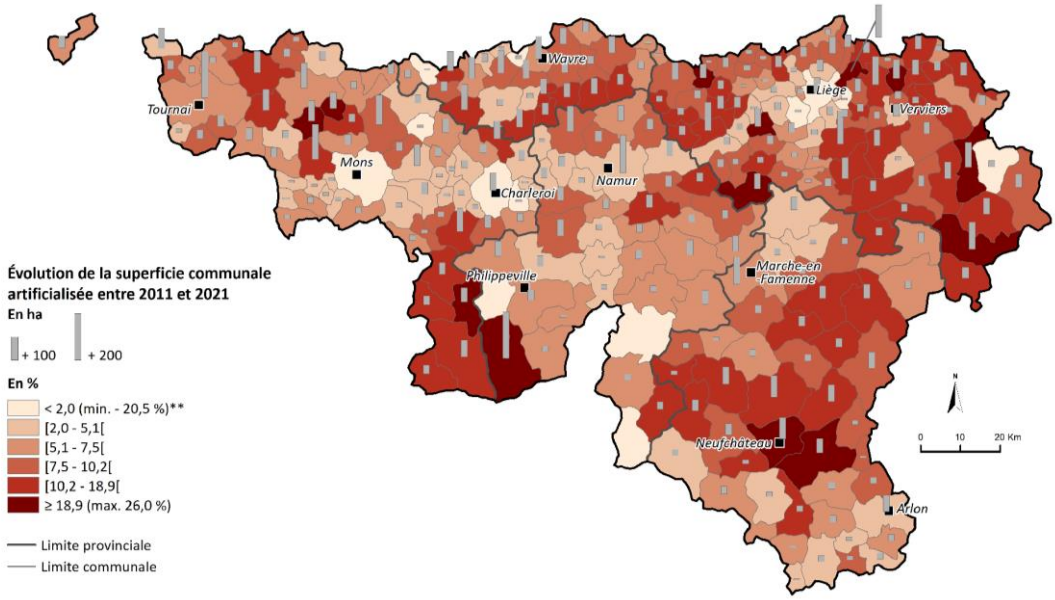


Figure 31 : Augmentation de la superficie communale artificialisée entre 2011 et 2021 (source : EEW à partir des données du SPF Finances - AGDP (base de données Bodem/Sol)

L'artificialisation des terrains est principalement attribuée à l'expansion de l'activité résidentielle (répondant à l'augmentation de la population et à la hausse du nombre de ménages), suivie de la hausse des superficies pour les activités industrielles ou artisanales, pour les services publics et les équipements communautaires (cf. Figure ci-dessous). La périurbanisation a ainsi pour corollaire l'extension territoriale des services et des équipements.

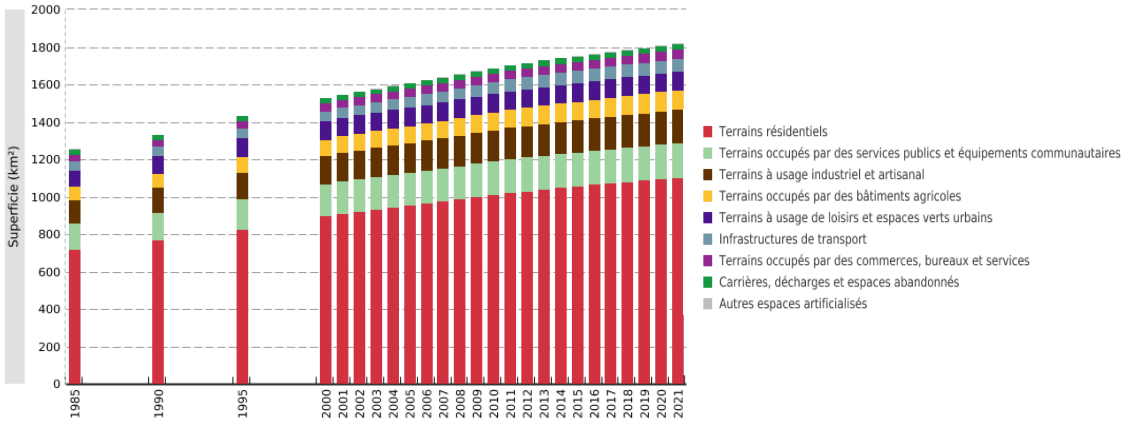


Figure 32 : Superficie des terrains artificialisés en Wallonie (source : EEW à partir des données du SPF Finance et du SPF Economie)

Cette augmentation de superficie des terres artificialisées s'accompagne d'une imperméabilisation grandissante des sols qui peut entraîner des conséquences environnementales dramatiques. La moyenne européenne étant de 1,85% de surface imperméable, la Wallonie est une zone fortement imperméable avec un taux de 7,2%. Les risques environnementaux liés à cette imperméabilisation ont pu être constatés de manière concrète au cours des inondations de juillet 2021 : les dégâts des eaux dus aux débordements des rivières ont été aggravés par le manque de perméabilité des sols des zones touchées.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

La gestion et l'utilisation des ressources naturelles, notamment de l'eau, du sol et de l'air doivent être revues de manière à réduire les incidences négatives actuelles et attendues (pollution, appauvrissement).

La production et la distribution d'eau potable constituent un enjeu majeur en termes de santé publique (alimentation, hygiène), mais également une problématique environnementale puisque cette eau, extraite des ressources naturelles, est rejetée dans le milieu après usage (avec ou sans traitement). Cette ressource en eau est toutefois un élément positif pour le territoire du point de vue économique étant donné que près de 38% des prélèvements sont destinés à des consommateurs flamands et bruxellois.

Le rendement global du réseau wallon de distribution d'eau, stagnant malgré les investissements réalisés, soulève des questionnements sur l'efficacité des mesures appliquées jusqu'à présent.

La pression exercée sur les espaces agricoles (pouvant générer d'importants problèmes environnementaux tels que l'érosion hydrique, le lessivage de nutriments et de pesticides vers les eaux, la perte de la biodiversité, etc.) est non négligeable, du fait de l'urbanisation, de la réduction du cheptel, de l'extension des superficies consacrées aux prairies temporaires, aux cultures fourragères (comme le maïs) et aux cultures plus lucratives (comme les pommes de terre).

Une utilisation plus rationnelle et une meilleure valorisation des ressources naturelles du territoire s'avèrent essentielles, en particulier en ce qui concerne les ressources forestières (les forêts wallonnes constituent une composante majeure des paysages de Wallonie et une ressource socio-économique de première importance) et agricoles étant donné les problématiques soulevées.

Le type d'affectations attribué à l'occupation du sol ainsi que leur répartition géographique influencent la qualité de l'ensemble des composantes environnementales (air, eau, sols, faune, flore, habitats). La construction de bâtiments, d'infrastructures et d'équipements entraîne une artificialisation du territoire. La fragmentation du territoire par les terres artificialisées entraine des conséquences

environnementales multiples : perte de ressources naturelles et agricoles, imperméabilisation des sols, perturbation du cycle naturel de l'eau, fragmentation et parfois disparition d'habitats naturels, etc. Les impacts environnementaux de l'artificialisation seront d'autant plus importants que les logements, industries, commerces et services publics sont fortement dispersés.

En effet, la fragmentation du territoire morcelle les habitats naturels par la présence de « barrières écologiques » (routes, chemins de fer, bâti, parcelles agricoles gérées intensivement, etc.). Elle conduit à la diminution de la superficie de cet habitat et à l'augmentation de l'isolement des espèces qui y vivent, ce qui contribue à l'érosion de la biodiversité. Parallèlement, la dispersion des logements, industries, commerces et services publics implique des incidences sur la mobilité et sur l'usage des différents modes de déplacement et réseaux de transport.

La pression liée à l'artificialisation des terres, encore présente dans les communes proches des agglomérations, s'accentue dans des communes plus rurales et parfois relativement éloignées de régions urbaines. Même si globalement le taux d'artificialisation diminue légèrement depuis quelques années, les superficies artificialisées continuent à progresser sur l'ensemble du territoire. Une règlementation claire et précise pour l'artificialisation des sols est devenue indispensable.

1.3.8. FLUX DE MATIÈRES ET DÉCHETS

A. Flux de matières

Les modes de production et de consommation des biens et services exercent des pressions importantes sur l'environnement. Ces pressions concernent entre autres l'extraction des matières (ressources naturelles internes et externes à la Wallonie).

La demande directe en matières (DMI[25]) est particulièrement élevée pour la Wallonie, tout comme la consommation intérieure de matières (DMC[26]) :

- En 2013, la demande directe en matières était estimée à 32,7 t/hab, soit 2,3 fois supérieures à la moyenne de l'Union européenne des 28. C'est-à-dire que les secteurs d'activités économiques ont besoin d'extraire 2,3 fois plus de matières que la moyenne de l'UE28 ;
- La consommation intérieure de matières était de 20,6 t/hab en 2013, ce qui est supérieur à la moyenne de l'UE28 (13,0 t/hab). Cela signifie que la consommation de matières des secteurs économiques wallons est parmi les plus élevées, lorsqu'elle est rapportée au niveau européen.

[25] DMI d'une économie : ensemble des matières entrant physiquement dans cette économie (extractions intérieures utilisées et importations).
[26] DMC : ensemble des matières physiquement consommées par la population d'un territoire (DMI – exportations).

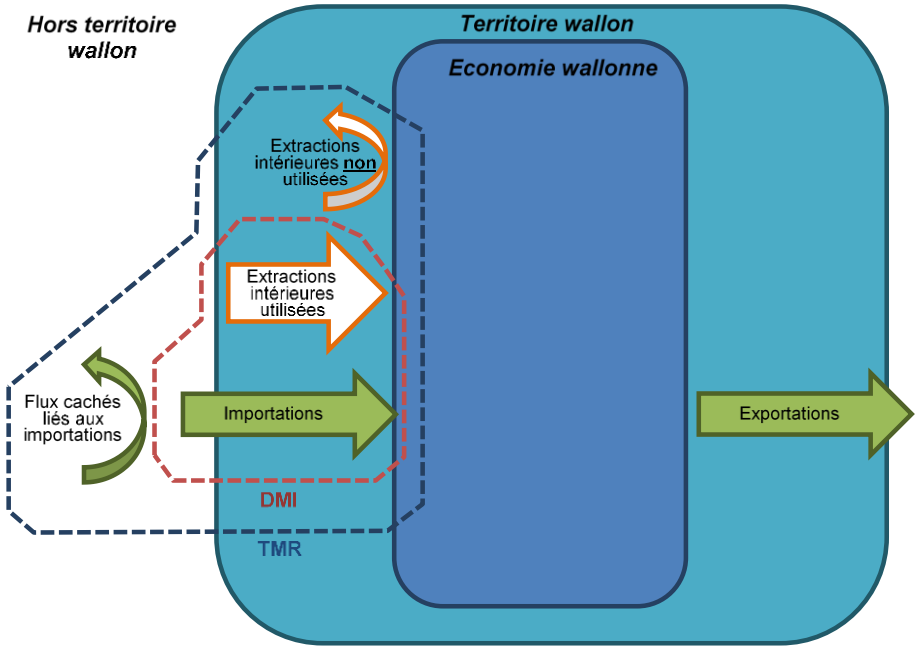


Figure 33 : Représentation synthétique de la demande directe en matière (DMI), de la demande totale en matières (TMR) et de la consommation intérieure de matière (DMC)

Ces évolutions de demande et de consommation de matières exercent des pressions sur l'extraction de matières (ressources naturelles), et donc sur l'environnement. Le découplage observé sur la période 2002 - 2013 entre la DMI et la DMC, d'une part, et le produit intérieur brut, d'autre part, témoigne de la croissance du secteur tertiaire et des productions industrielles à haute valeur ajoutée qui sont des activités moins consommatrices en matières et également de la crise de la filière sidérurgique suite à la crise économique de 2009.

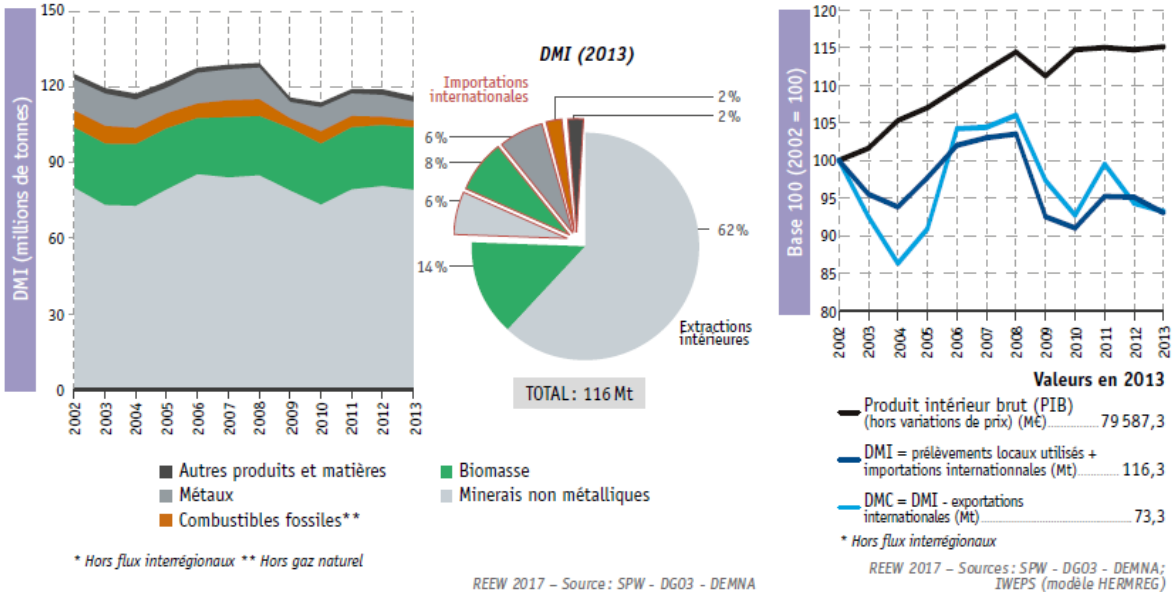


Figure 34 : Utilisation de matières et création de richesse en Wallonie et demande directe en matière (DMI) de l'économie wallonne (source : REEW 2017)

B. Déchets

Les gisements de déchets produits et collectés sont évalués via des enquêtes annuelles vu le manque de rapportage systématique de données de la part des entreprises.

D'après les estimations, pour l'année 2017 les activités industrielles ont engrangé 5766 kt de déchets. Les quantités de déchets industriels générées par les différentes activités sont de

- 37% pour le secteur de l'alimentaire ;
- 28% pour le travail du bois ;
- 16% pour la métallurgie ;
- 6% pour le papier et l'imprimerie ;
- 6% pour le secteur chimique ;
- 3% pour les produits minéraux non métalliques ;
- 1% pour la production d'énergie ;
- 3% pour les autres secteurs (industries extractives, plastiques et caoutchouc, blanchisseries...).

Les trois principaux secteurs industriels générateurs de déchets (l'industrie alimentaire, le travail du bois et la métallurgie) constituent ensemble 81% du gisement régional de déchets industriels.

Les quantités de déchets industriels étaient légèrement en baisse entre 2000 et 2013, mais augmentent progressivement depuis 2014.

Concernant les déchets ménagers, 1901 kt ont été accumulés pour l'année 2019 soit 523,1 kg/hab. La quantité de déchets par habitant a connu une baisse légère entre 2000 et 2019.

Plusieurs catégories de déchets sont soumises à une obligation de reprise par certains producteurs, importateurs ou commerçants. En 2016, les taux de valorisation obtenus pour les emballages à usage unique ménagers et industriels étaient supérieurs aux objectifs annuels définis dans l'Accord de coopération interrégional. Le taux de recyclage était de 100% pour le verre, 98% pour les métaux et de 97% pour les cartons à boissons.

Par ailleurs, en 2020, 52,6% des déchets ménagers et assimilés collectés en Wallonie étaient dirigés pour recyclage vers des centres de valorisation matières et de valorisation organique (compostage ou biométhanisation) et 45,1% vers des unités de valorisation énergétique.

Les taux de valorisation des déchets des quatre premières activités émettrices de déchets industriels étaient supérieurs ou égaux à 98% pour l'année 2017.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

La gestion et l'utilisation des ressources non-renouvelables (minéraux) doivent être revues de manière à réduire les incidences négatives actuelles et attendues (pollution, appauvrissement).

En ce qui concerne les déchets, bien qu'il y ait une augmentation constante des taux de collecte sélective des déchets communaux et, de manière encore plus marquée, des taux de valorisation, les quantités de déchets générées sont en hausse, témoignant d'une absence de résultat de la politique de réduction des déchets et donc d'une gestion encore insuffisante des différentes stratégies de gestion des déchets (collecte, recyclage et valorisation). Sans prise de mesure véritable, la quantité de déchets ne cessera d'augmenter.

1.3.9. LE PATRIMOINE BÂTI, ARCHÉOLOGIQUE ET CULTUREL

État initial

Avec plus de la moitié des bâtiments de plus de 70 ans, le parc de bâtiments wallons est ancien. Le patrimoine bâti présente ainsi une large gamme d'implantations, de gabarits et de matériaux qui sont le

reflet de la diversité des terroirs et de l'évolution des modes de vie à travers diverses formes architecturales.

Un classement des bâtiments leur reconnait une importance patrimoniale au niveau régional. Environ 4000 biens bâtis sont classés en Wallonie. 17 d'entre eux sont inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco : la cathédrale Notre-Dame de Tournai, les ascenseurs du Canal du Centre, sept beffrois (de Thuin, Charleroi, Namur, Gembloux, Mons, Binche et Tournai), les mines néolithiques de silex de Spiennes et quatre sites miniers majeurs de Wallonie le Grand-Hornu, Bois-du-Luc, le Bois du Cazier et Blégny-Mine.

La Wallonie désigne par ailleurs un ensemble de sites exceptionnels jugés comme les plus remarquables parmi les monuments et sites classés. Ces sites sont principalement concentrés le long de la dorsale wallonne, et plus dispersés dans le sud de la Wallonie.

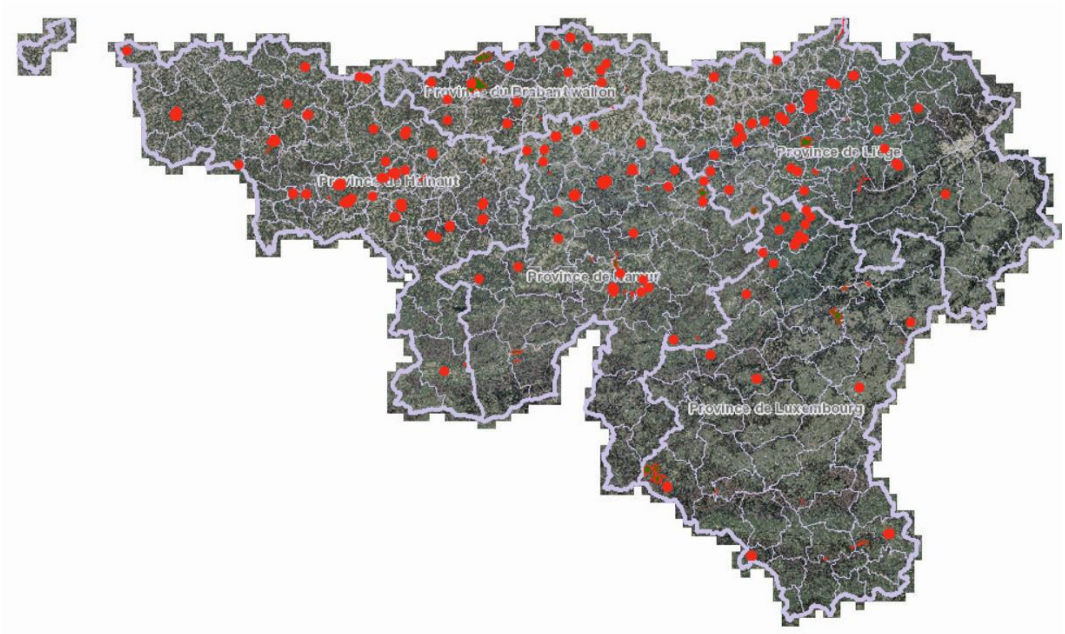


Figure 35 : Sites exceptionnels (sites les plus remarquables parmi les monuments et sites classés) (source : SPW - DGO4)

L'IPIC (Inventaire du patrimoine immobilier culturel) recense par ailleurs environ 51 500 biens en Wallonie. Ces monuments sont répartis en deux catégories, patrimoine monumental (1973 à 1997) et patrimoine architectural et territoires de Wallonie (1998 à 2011). La qualité patrimoniale de ces biens est reconnue au niveau local. Cet inventaire encourage la diffusion de la connaissance, la protection et la gestion de ces biens ainsi que la sensibilisation du public.

Le patrimoine archéologique comprend environ 22 000 sites archéologiques répertoriés et il est très probablement plus vaste, avec d'autres traces historiques se trouvant actuellement en sous-sol sous des couches de sédiments, d'humus ou de terre arable. Le patrimoine archéologique est globalement peu connu. La figure ci-dessous illustre le recensement tenu à jour par la DGO4 du SPW classifiant les zones en trois catégories : faible présomption d'existence de sites archéologiques (jaune), forte présomption d'existence de sites archéologiques (vert) et existence avérée de sites archéologiques (bleu).

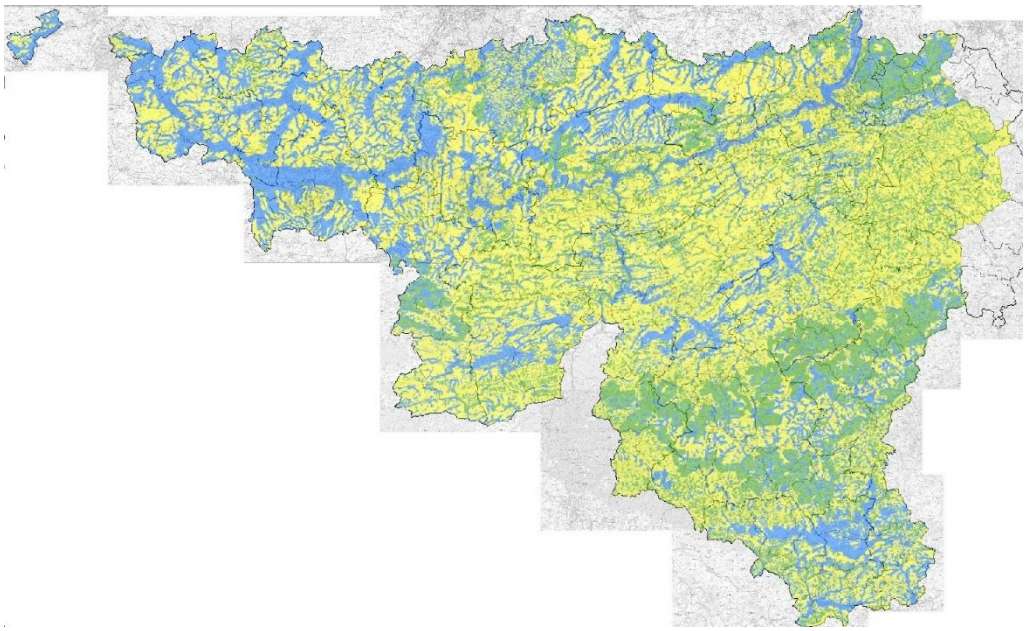


Figure 36 : Répartition territoriale des zones avec existence avérée de sites archéologiques (bleu), avec forte présomption d'existence de sites archéologiques (vert), et avec faible présomption d'existence de sites archéologiques (jaune) (source : SPW, DGO4)

Outre le patrimoine bâti et archéologique, la Région wallonne possède un patrimoine culturel solide porté par une histoire, une langue et des traditions communes. La cartographie ci-dessous reprend l'ensemble des lieux de culture wallonne répartis sur le territoire. Les points bleus, patrimoine immatériel, correspondent aux évènements traditionnels folkloriques comme le carnaval de Binche ou les Échasseurs namurois.

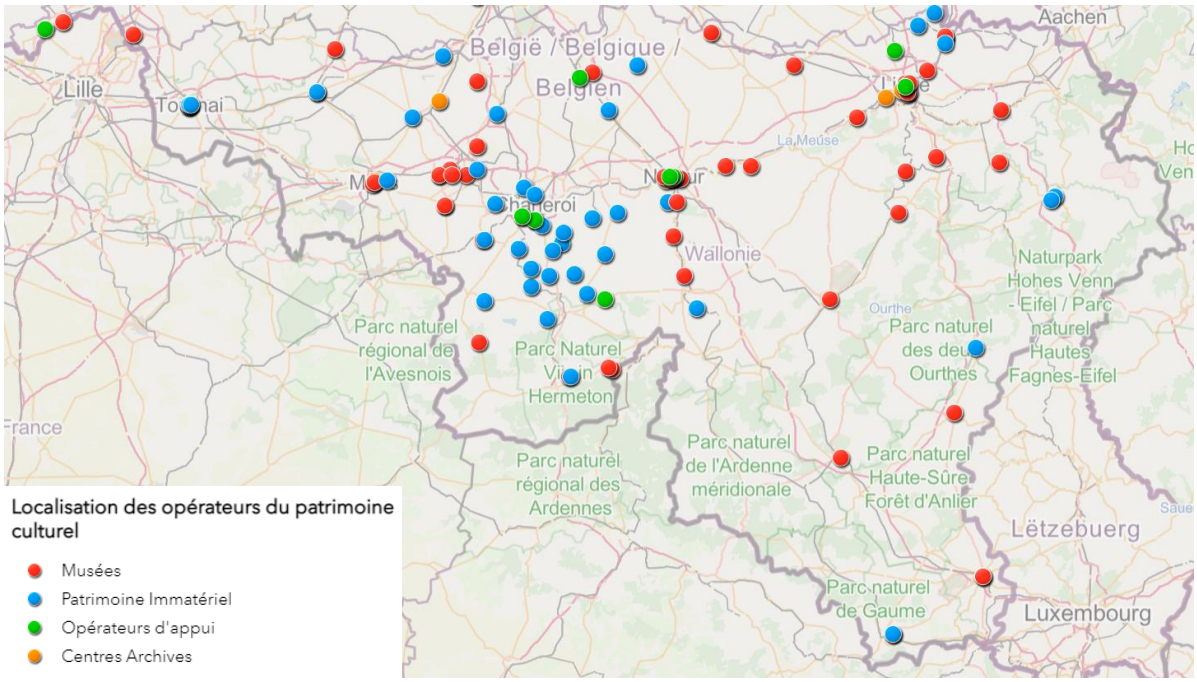


Figure 37 : Localisation des composantes du patrimoine culturel wallon (Source : Fédération Wallonie-Bruxelles)

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

Les enjeux liés au patrimoine bâti renvoient à la protection, l'entretien et la réaffectation du patrimoine bâti.

La conservation et la réaffectation des bâtiments (publics, économiques, agricoles, etc.) seront également un défi important pour les milieux urbains et ruraux. Les freins à leur reconversion sont généralement de nature financière, technique ou administrative.

Les politiques et les opérations d'aménagement du territoire manquent encore trop souvent de considération pour les patrimoines bâtis ou archéologiques et peuvent entrainer des incidences environnementales négatives (liés par exemple à la pression de l'activité résidentielle). La centralisation de l'ensemble des dispositions en matière de patrimoine bâti (diffusion des connaissances, des techniques et des tendances pour créer le patrimoine de demain) doit donc être renforcée. Ces aspects devraient être mieux appréhendés à l'avenir par l'Agence wallonne du Patrimoine à partir de 2018, et régulés par le code du patrimoine wallon (CoPat).

Les patrimoines architectural, archéologique et culturel représentent un enjeu touristique de taille. La mise en valeur du patrimoine wallon permettrait d'augmenter l'attractivité du territoire.

1.3.10. LE PAYSAGE WALLON

Le paysage de la Wallonie est marqué par de nombreux sites d'intérêt géologique, géographique, botanique et esthétique. La Wallonie est ainsi parcourue par des ensembles paysagers variés comme le montre la figure ci-dessous.

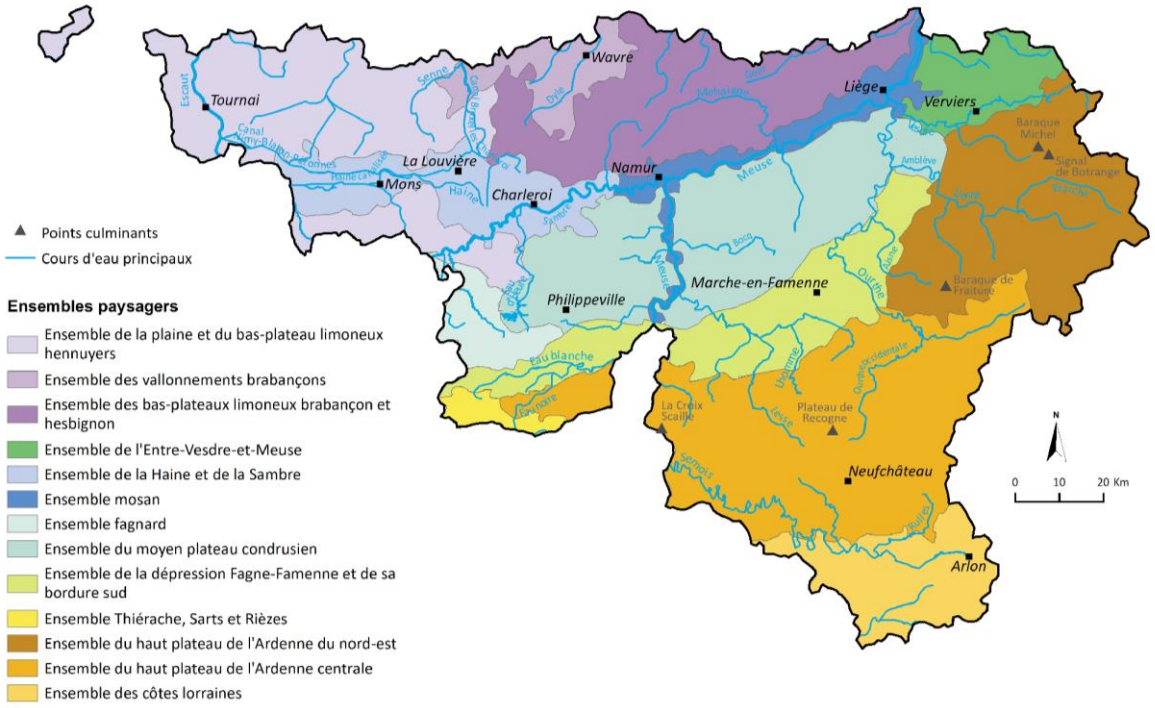


Figure 38 : Ensembles paysagers (source : EEW 2022)

Le paysage est généralement modifié par de nouveaux projets dans les secteurs agricole, économique ou immobilier qu'il convient d'encadrer. La Région wallonne a ratifié la Convention européenne du paysage, encourageant les politiques en matière de protection, de gestion et de rénovation des paysages. Les plans de secteur constituent un des moyens de protection des paysages face aux projets d'urbanisation. Le CoDT fixe par ailleurs des obligations en matière de prise en compte et d'intégration

paysagère qui doivent être appliquées tant pour les outils d'aménagement que pour les permis d'urbanisation et d'urbanisme.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

Il y a un véritable enjeu lié à la protection des paysages naturels et ruraux.

Les paysages ruraux ont subi de nombreuses altérations par l'habitat « en ruban », le long de voiries non protégées de l'urbanisation, et l'essor du secteur de la construction durant la seconde moitié du XXe siècle qui a nécessité davantage d'extraction de matériaux. De même, le développement nécessaire des réseaux de communication et d'énergie (construction de routes et d'autoroutes, établissement de nouvelles lignes de chemin de fer TGV, pose de lignes électriques, établissement d'éoliennes, etc.) a progressivement modifié les paysages.

À l'avenir, les perspectives de développement économique et d'évolution de la population et de ses besoins en termes de déplacements, de biens de consommation, d'activités de loisirs, etc. présagent d'une pression stable, voire croissante, sur les paysages naturels et ruraux. Le patrimoine paysager représente pourtant un atout important pour l'attractivité du territoire wallon.

La préservation de la qualité des paysages wallons nécessitera donc de considérer davantage la composante paysagère et de l'intégrer dans l'ensemble des politiques territoriales, à l'image de ce qui est recommandé par la Convention européenne du paysage. Cette intégration déjà entamée dans le CWATUP puis dans le CoDT (points de vue remarquables, périmètres d'intérêt paysager, intégration du paysage dans les schémas de développement communal, dans les schémas d'orientation locale, etc.) pourra s'appuyer sur les travaux d'identification et de caractérisation des paysages wallons réalisés par la CPDT.

1.3.11. L'ÉNERGIE ET LES FACTEURS CLIMATIQUES

État initial

A. Consommation et production d'énergie

Bien qu'elle ait diminué de manière importante depuis 2000 (-20%), l'intensité énergétique[27] de la Wallonie est particulièrement élevée par rapport à la Belgique et à la moyenne européenne. Cela est expliqué principalement par l'importance du secteur industriel en Wallonie ainsi que des transports.

La consommation finale d'énergie a diminué de près de 24% entre 2008 et 2015, suite à la hausse du prix de l'énergie et à la baisse des besoins industriels et bien que la demande du secteur tertiaire et celle des transports soient en hausse.

Hors production d'électricité, la consommation finale d'énergie provient principalement des produits pétroliers, suivis par le gaz naturel et ses dérivés.

[27] Consommation intérieure brute d'énergie (demande totale en énergie) / produit intérieur brut

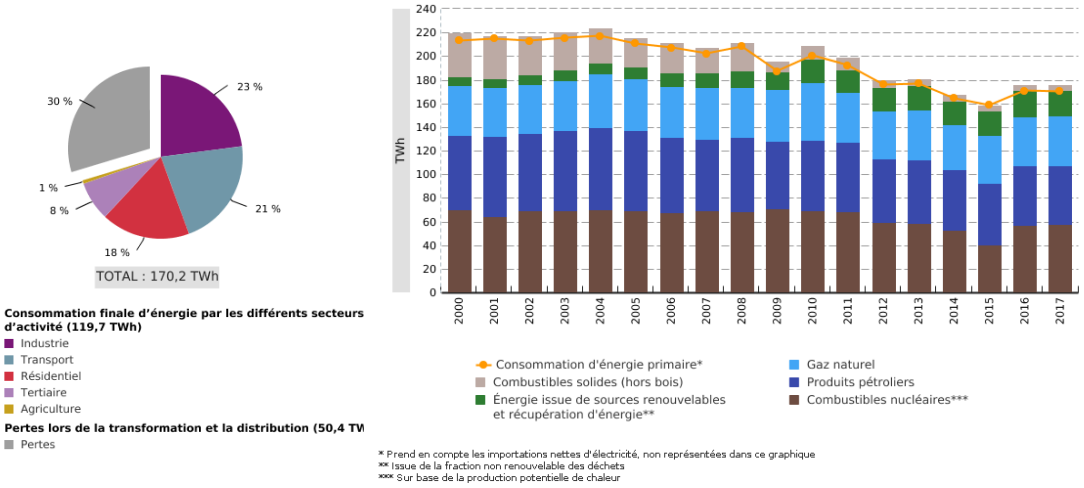


Figure 39 : Consommation d'énergie primaire par utilisation en Wallonie en 2017 (à gauche) et composition de la consommation d'énergie primaire en Wallonie (à droite) (source : EEW, SPW – DGO4 - DEBD)

En 2016, la part d'énergie renouvelable représentait 12,1% de la consommation finale brute d'énergie. Cette part a été multipliée par 3,5 entre 2000 et 2016, à la fois grâce à l'augmentation de la production d'énergie issue de sources renouvelables, mais également à cause d'une baisse des consommations d'énergie. Le Plan wallon énergie climat 2030 prévoit d'assurer 37% de la consommation d'électricité et 25% de la consommation de chaleur via les énergies renouvelables à l'horizon 2030.

L'augmentation de la production d'énergies renouvelables provient notamment de l'éolien et du photovoltaïque, quasi inexistants en 2000 (1,2 GWh), et qui se sont développés de manière importante à partir de 2005 et 2010. En 2016, ces deux énergies représentaient plus de la moitié des sources d'énergie renouvelable en Wallonie. L'augmentation de la cogénération à partir de biomasse est également responsable de l'augmentation de la part d'énergie renouvelable dans la consommation wallonne.

Plusieurs perspectives se dégagent pour la Wallonie en termes de transition énergétique pour pallier la fermeture des réacteurs nucléaires de Tihange entre 2023 et 2025 :

- Le développement d'une nouvelle ligne électrique haute tension transfrontalière entre la Belgique et l'Allemagne (projet Alegro entre Oupeye et Raeren), afin d'exporter les excédents de production générés par les pics d'activités du renouvelable ;
- L'émergence des batteries et l'utilisation d'autres moyens de stockage physiques ou chimiques contribuant, au travers des *smart grids*, aux adaptations des systèmes de production et de transport de l'électricité. Les *smart grid*s sont des systèmes électriques qui intègrent de manière intelligente les actions des différents utilisateurs, consommateurs et/ou producteurs afin de maintenir une fourniture d'électricité efficace, durable, économique et sécurisée[28] ;
- Le développement d'une interconnexion des réseaux haute tension entre la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg.

[28] Définition de la plateforme technologique européenne sur les *Smart Grids*.

B. Réchauffement climatique

La Wallonie a émis 37 070 kt éq CO_2 de gaz à effet de serre (GES) en 2019, ce qui équivaut à environ 10,2 t éq CO_2/hab, ce qui est supérieur à la moyenne européenne de 7,9 t éq CO_2/hab. Les émissions de GES ont baissé de 33,3% entre 1990 et 2019, et plus particulièrement entre 2011 et 2012 (-8,8%) suite à la fermeture de plusieurs implantations dans la sidérurgie ou l'industrie du verre et au ralentissement des centrales électriques et également entre 2013 et 2014 (-3,6%) suite à un hiver particulièrement doux. Les secteurs les plus émetteurs de GES sont l'industrie (29,5%), le transport routier (24,1%), le secteur résidentiel (16,2%) et l'agriculture (12,2%).

Les objectifs que s'était fixé la Wallonie en termes de réduction d'émissions de GES pour 2020 ont été atteints dès 2012, mais la situation s'est ensuite stabilisée. Les objectifs fixés pour 2030 et 2050 étant ambitieux et loin d'être atteints, des mesures plus importantes doivent à présentes être mises en place pour respecter ces derniers.

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

Le secteur résidentiel, troisième secteur wallon en termes de consommation énergétique après l'industrie et les transports, reste énergivore malgré une amélioration du niveau PEB des logements neufs depuis 2012, avec une diminution de la part des logements B au profit des logements A qui sont passés de 13,2% en 2012 à 37,2% en 2021. La part des logements neufs possédant un label A+ et A++ ont augmenté entre 2020 et 2021 pour atteindre respectivement 5,5% et 1,5% des logements neufs en 2021. Ces taux de bonne performance énergétique devraient être renforcés au fil du temps, notamment grâce au standard NZEB (*Nearly zero energy building)* ou Q-ZEN (bâtiment dont la consommation est quasi nulle ou bâtiment Quasi Zéro Energie), en application depuis le 01 janvier 2021 et qui force l'obtention d'un label A ou plus pour tous les nouveaux projets urbanistiques.

L'énergie n'est pas encore abordable pour tous les ménages comme pour les secteurs nécessitant une utilisation importante d'énergie, et son prix fluctuant ne permet pas une bonne anticipation des coûts. Cela pourrait en outre être accentué par les arrêts réguliers des réacteurs nucléaires ou par leur mise hors service définitive prévue par le Gouvernement fédéral dans les prochaines années.

La dispersion des logements liée à la périurbanisation nécessite un renforcement des équipements et entraine par conséquent une hausse des coûts de distribution et donc des factures des clients. L'amélioration de l'accessibilité aux équipements et la promotion des commerces de proximité sont des leviers intéressants pour limiter les dépenses énergétiques.

Le manque de développement des énergies renouvelables, les coûts de production du photovoltaïque et de l'éolien encore élevés induisent une production qui ne subvient pas suffisamment à la demande. Par conséquent, la dépendance énergétique par rapport à l'extérieur pour une partie de la production est encore trop importante. La hausse des prix de l'énergie entraînée par le conflit russo-ukrainien en est une preuve très concrète.

En termes de réchauffement climatique, les défis concernent principalement les dépenses énergétiques du bâti et de certains secteurs d'activités économiques dont le transport.

1.3.12. LE POSITIONNEMENT DE LA WALLONIE DANS SON ENVIRONNEMENT SUPRARÉGIONAL ET TRANSFRONTALIER

Cette partie analyse l'inscription actuelle de la Wallonie dans un contexte suprarégional et transfrontalier.

L'échelle suprarégionale est délimitée par les grandes aires métropolitaines mondiales qui entourent la Wallonie et qui agissent dans l'économie globale (l'Île de France, le bassin Londonien, la Randstad, la Ruhr, l'aire métropolitaine[1] Rhin-Main).

L'échelle transfrontalière correspond aux interdépendances de la Wallonie avec ses territoires voisins dans un rapport de proximité (Bruxelles, Lille, Luxembourg, Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle).

État initial

A. L'insertion de la Wallonie à l'échelle suprarégionale

L'Europe du Nord-Ouest concentre les principales portes d'entrée continentales de la mondialisation que sont les ports, les aéroports, les centres de commandements des entreprises, les centres administratifs et politiques. Elles sont les noyaux dans les échanges financiers, de marchandises, de personnes qui rayonnent sur de larges territoires. Ces portes d'entrée s'inscrivent dans la structure spatiale héritée de l'Europe du Nord-Ouest, que ce soit les villes (Paris, Londres), les axes (le Rhin, l'Escaut et la Meuse) ou les aires (la Randstad et la Ruhr).

La Wallonie est au cœur de cette structure, mais en étant sur une ligne de fracture. Le Brabant wallon, au nord du territoire, se rattache à l'aire métropolitaine bruxelloise et, par-delà, à la grande zone de développement reprenant le diamant flamand et s'étendant à la Randstad. La fracture de cette large aire est matérialisée par l'axe sambro-mosan et ses anciennes vallées industrielles qui sont toujours en reconversion. Au-delà de ces vallées qui marquent le début du plateau fagnard, du Condroz, de la Famenne, du plateau ardennais, se déploie une aire rurale de faible densité. Cette zone rurale s'insère dans un large espace peu peuplé et largement ouvert qui débute à l'ouest avec la Champagne-Ardenne et qui s'étire jusqu'à la vallée du Rhin en englobant le nord du Grand-Duché de Luxembourg.

Du point de vue démographique et social, on observe, dans l'Europe du Nord-Ouest, une croissance démographique plus forte dans les aires métropolitaines, notamment due à la migration internationale. Des ségrégations socio-spatiales se renforcent au bénéfice des aires métropolitaines.

L'économie des pôles métropolitains s'appuie sur les réseaux qui sont denses dans l'Europe du Nord. Les aires métropolitaines, dont les plus dynamiques sont notamment Paris, Londres, la Randstad, Bruxelles, ont des impacts directs sur le développement territorial de la Wallonie. La Wallonie possède peu d'aires métropolitaines et dans leurs développements, elle devra considérer la forte concurrence de ces aires.

Patrimonialement et environnementalement, la Wallonie bénéficie déjà d'un réseau culturel avec le reste de l'Europe et fait l'objet de projets à large échelle.

La mobilité et le transport sont des facteurs importants dans le positionnement de la Wallonie à l'échelle suprarégionale. On note la présence de deux aéroports, d'un réseau routier et ferroviaire bien maillé, mais la Wallonie souffre de l'absence de hubs multimodaux sur son territoire et de réseaux de capacité et de performance limitées.

B. La Wallonie dans son contexte transfrontalier et transrégional

La Wallonie est entourée de sept régions (la Flandre et la Région Bruxelles-Capitale pour la Belgique, le Limbourg pour les Pays-Bas, la Rhénanie du Nord Westphalie et la Rhénanie Palatinat pour l'Allemagne, le Grand-Est et les Hauts-de-France pour la France) et du Grand-Duché de Luxembourg. Chacun de ces territoires est caractérisé par des dynamiques qui leur sont propres.

Du point de vue démographique et social :

- Aujourd'hui, les mouvements entre la Wallonie et les autres régions sont significatifs (habitants travaillant dans les autres régions et travailleurs venus d'autres régions).
- La Flandre, la Région de Bruxelles-Capitale, le Grand-Duché de Luxembourg et le Nord-Pas-de-Calais bénéficient d'une croissance démographique dynamique qui a des répercussions en

termes de mouvements de population entre la Wallonie et ses régions limitrophes. Inversement, les territoires frontaliers allemands et néerlandais se caractérisent pour leur part par un déclin démographique impliquant une réduction des flux avec la Wallonie.

- Des flux migratoires sont à prévoir de la Wallonie vers les autres régions (vieillissement de la population), mais aussi en sens inverse (vers le Brabant wallon notamment). La concurrence urbain/rural est aussi à prendre en compte.

Économiquement, l'écart entre la compétitivité flamande et wallonne a tendance à augmenter au détriment de la Wallonie, et ce plus largement par rapport aux autres territoires voisins. Cet écart est significatif dans le secteur logistique, technologique et commercial. De plus, ces territoires voisins (France, Allemagne, Pays-Bas, Région Bruxelloise, Luxembourg), ont pour objectif de renforcer les métropoles, notamment en termes de connaissances, d'innovation et de recherche (parcs scientifiques, universités, clusters technologiques).

La Région bruxelloise reste un bassin d'emploi important pour la Wallonie (131 843 résidents wallons travaillent à Bruxelles en 2019, soit plus de la moitié du total des travailleurs wallons dont le lieu de travail est externe à la Wallonie) bien que le nombre de postes de travail occupés par les Wallons soit en diminution. A l'inverse, un nombre croissant de bruxellois travaillent en Wallonie, principalement dans le Brabant wallon. Les flux d'employés wallons vers la Flandre étaient en 2019 de 57 257 contre 32 449 flamands travaillant en Wallonie[29].

Le territoire wallon dispose de plusieurs atouts économiques, notamment la disponibilité de ses ressources primaires (granulats, agriculture) ou son positionnement dans le secteur des services, et notamment des soins de santé.

Au niveau énergétique, la Wallonie bénéficie d'une bonne interconnexion du réseau électrique haute tension, de grande capacité, avec la Flandre, Bruxelles et la France. Une bonne interconnexion de moindre capacité est effective avec le Grand-Duché de Luxembourg, et une interconnexion a récemment été mise en place avec l'Allemagne (projet Alegro).

Patrimonialement et environnementalement, les territoires voisins visent une limitation, voire un arrêt de l'artificialisation du sol. Plus de pression sur le patrimoine naturel wallon pourrait alors être exercée de la part des investisseurs étrangers.

Par ailleurs, la Wallonie est soumise à une concurrence touristique importante. Les coopérations sont des leviers d'actions pour renforcer ce secteur.

La mobilité en Wallonie souffre d'une pression routière importante en différents points de son réseau, tant interne que frontalier[30] (p.ex. les entrées de travailleurs dans l'aire métropolitaine bruxelloise à l'heure de pointe du matin génèrent une congestion automobile supplémentaire, sur des voiries déjà saturées à plus de 85%). Parmi les contraintes principales liées à l'infrastructure routière, il faut noter :

- la saturation ponctuelle des axes routiers wallons et des pôles voisins (p.ex. Bruxelles, Anvers, Grand-Duché du Luxembourg) ;
- les goulots d'étranglement réduisant le niveau de service (E19 au niveau de Nivelles, E42 au niveau de Mons, contournement de Liège) ;
- le mauvais entretien des infrastructures de transport wallonnes qui nécessitent d'importants investissements.

[29] *Analyse contextuelle 2021 du SDT*, 2022.

[30] Ibid.

La Wallonie jouit, par contre d'une couverture ferroviaire étendue avec de nombreuses connexions aux métropoles et régions voisines.

Plusieurs projets de développements routiers et ferroviaires (avec ou sans connexion avec la Wallonie) visent à réduire cette pression, mais avec la croissance démographique à venir, ce problème existera toujours. Les externalités négatives liées à l'usage de la voiture obligent à mettre en place des politiques de mobilité très ambitieuses (transports alternatifs à la voiture, voitures électriques, etc.).

Évolution probable sans plan et enjeux du SDT

Au niveau suprarégional, la Wallonie dispose d'une bonne connexion aux grands ports maritimes via les réseaux fluvial et routier et via deux corridors fret ferroviaire mais ne se positionne pas suffisamment comme un arrière-port optimal face à la concurrence des régions voisines. Par ailleurs, les liaisons ferroviaires internationales manquent d'attractivité alors qu'elles constituent des atouts importants pour renforcer l'attractivité économique et résidentielle des grandes villes wallonnes. La Wallonie est en outre traversée par de nombreux flux qu'il y a lieu de capter au bénéfice du tourisme régional et de l'attractivité des villes wallonnes, notamment Charleroi et Liège dont l'hinterland profite peu des retombées des infrastructures aéroportuaires. De même qu'il y a lieu de s'inscrire dans les dynamiques métropolitaines engagées sur les territoires voisins. La Wallonie se positionne peu au sein de l'économie de la connaissance, malgré les nombreux parcs scientifiques, centres et de recherche et universités situés sur son territoire.

La pression immobilière dans les aires métropolitaines transfrontalières et transrégionales accentue les migrations résidentielles vers la Wallonie. Plusieurs mesures se mettent en place, notamment en France, pour restreindre l'accès aux secteurs des services wallons, p.ex. les dépenses en soins de santé effectués par les résidents français sur le territoire belge pourraient ne plus être couvertes par le système mutuelliste français. Les territoires ruraux du sud-ouest de la Wallonie pourraient se développer davantage, en coopération avec les départements français. Enfin, la Wallonie doit consolider ses secteurs d'activités fortement concurrentiels avec les territoires transfrontaliers (commerce, secteur de la logistique, etc.).

1.3.13. SYNTHÈSE DES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

La situation **économique** de la Wallonie est stable. L'emploi n'a pas repris son taux de croissance d'avant la crise de 2008, mais suit globalement la croissance du PIB depuis 2014 jusqu'en 2020 et la crise sanitaire. La Wallonie maintient son positionnement de petite économie ouverte avec une part conséquente de la valeur ajoutée générée par le commerce extérieur national et international. En termes d'investissement, le taux brut d'investissement est assez favorable (25,1%), au-dessus de la moyenne nationale (24,7%) et de la zone Euro (21,8%). La part du PIB dédiée à la Recherche et au Développement, garantie de croissance qualitative future, est de 2,5%, proportion significative qui atteint presque les préconisations européennes à l'horizon 2020, fixant cette part à 3% du PIB.

La Wallonie occupe une position centrale pour s'ouvrir à des collaborations commerciales aux pays où la valeur ajoutée croit plus vite que dans les économies matures, à savoir les pays émergents, de la même manière qu'elle pourrait densifier ses échanges avec la Région de Bruxelles-Capitale et la Région Flamande, notamment pour faire face à un taux d'emploi particulièrement faible.

En ce qui concerne le **patrimoine biologique**, les habitats communautaires, les forêts et les espèces animales ou végétales sont soumis à de nombreuses pressions, notamment liées aux activités humaines, à l'urbanisation croissante et aux infrastructures de transport. Ces pressions anthropiques sur la faune et la flore sont davantage marquées dans les territoires soumis à une plus forte pression de l'activité résidentielle. 240 sites Natura 2000 sont désignés et recouvrent environ 13% du territoire régional. Plusieurs sites naturels protégés sont également identifiés. Ceux-ci se situent majoritairement au sud de la dorsale wallonne.

Pour les **aspects démographiques et de logement**, la population wallonne atteindra 3 863 561 en 2071 soit une hausse de 2,9 % (ou +215 355 habitants) entre 2021 et 2071. La part des 65 ans et plus progressera de 19 % en 2021 à 27,8 % en 2071. La taille et la précarité des ménages sont en hausse, 1 wallon sur 5 vit dans une habitation dite « insalubre ». La mutation des types de ménage et la demande en logement à loyers modestes génèrent de nouveaux modes de cohabitation et d'accès à la propriété encore peu encadrés.

L'aspect **sanitaire** possède des indicateurs assez faibles : en effet, la santé wallonne, aussi bien mentale que physique, est globalement moins bonne que la santé bruxelloise ou flamande.

En termes de **mobilité**, les points de connexion à l'échelle internationale et suprarégionale ont besoin d'être développés afin de renforcer l'attractivité du territoire. La hausse du transport de marchandises, les pressions sur les réseaux en termes de demande des individus, l'intégration des progrès technologiques (contrôle du trafic en temps réel, véhicules autonomes, véhicules électriques, etc.), et le coût environnemental du secteur du transport sont les principaux défis en termes de mobilité. Les plateformes multimodales se développent principalement le long de la dorsale wallonne.

Les **ressources naturelles** sont aussi soumises à une pression anthropique importante menant à leur pollution et à leur appauvrissement. Certaines disparités territoriales se marquent : l'état écologique des masses d'eau de surface est par exemple jugé relativement bon au sud du territoire, alors qu'il est globalement médiocre, voire mauvais, au nord de la dorsale wallonne, sur les territoires plus urbanisés. La charge polluante collectée et traitée dans les agglomérations de moins de 2 000 habitants est encore en deçà des objectifs européens. Les sols sont soumis à une artificialisation et à une fragmentation croissante, de telle sorte qu'il est difficile de garantir la continuité des habitats naturels et qu'il est nécessaire d'encadrer les projets résidentiels. La hausse de l'artificialisation des sols est la plus importante autour de Verviers, Couvin, Neufchâteau, le long des frontières luxembourgeoise et allemande et sur certaines communes wallonnes au sud-ouest de la Région bruxelloise. La pression à

l'artificialisation des terres, bien qu'en baisse par rapport aux années précédentes, s'accentue dans des communes plus rurales et parfois relativement éloignées de régions urbaines.

La collecte sélective des **déchets** communaux et le recours à la valorisation s'améliorent, tandis que les quantités de déchets générées sont en hausse.

Le **patrimoine** bâti du territoire wallon est particulièrement ancien et peu aux normes énergétiques. Les sites exceptionnels jugés les plus remarquables parmi les monuments et sites classés se situent en particulier le long de la dorsale wallonne ou dispersés au sud de celle-ci. Le patrimoine archéologique est globalement dispersé par zone sur l'ensemble du territoire wallon. Le patrimoine culturel wallon est, lui aussi, réparti sur l'ensemble du territoire. Ces trois éléments représentent un moyen efficace pour améliorer l'attractivité de la région.

En outre, le **paysage** wallon est très varié et les ensembles paysagers constituent des spécificités de la Wallonie qu'il y a lieu de préserver et de valoriser.

Les enjeux énergétiques wallons concernent le secteur résidentiel (périurbanisation nécessitant un renforcement des équipements et impliquant dès lors une hausse des coûts de distribution), l'accès à l'énergie et sa bonne distribution, le développement des énergies renouvelables sur les territoires au plus haut potentiel, la dépendance énergétique par rapport aux régions voisines pour une partie de la production et les besoins surfaciques destinés à la production d'électricité.

En termes de **positionnement** de la Wallonie dans un contexte suprarégional comme transfrontalier et transrégional, les enjeux territoriaux les plus importants sont le positionnement de la Wallonie au sein des corridors européens, en particulier fluviaux et ferroviaires pour le transport de marchandises, ainsi qu'un positionnement des territoires ruraux du sud-ouest de la Wallonie où il existe un potentiel de collaboration important avec les départements frontaliers français.

2. PARTIE 2 – EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

2.1. Prise en considération de l'environnement dans l'élaboration du projet de révision du SDT

Comme prévu dans le CoDT, l'élaboration du projet de révision du SDT a commencé par une analyse contextuelle réalisée dès 2016 par la CPDT et la définition sur cette base d'une série d'objectifs dont le Gouvernement wallon a pris acte le 8 juin 2017.

Ces objectifs constituent le socle du projet de révision du SDT et ont donc été directement basés sur l'analyse contextuelle qui identifie les enjeux pour le territoire dont notamment les enjeux environnementaux. Dans ce sens, les fondements du projet de révision du SDT intègrent déjà les considérations environnementales.

La proposition d'objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement du territoire ont été soumis à la consultation de différentes instances (Pôles « Aménagement du territoire » et « Environnement » du Conseil économique et social de Wallonie, Conseil économique et social de Wallonie (CESW), cellule autonome d'avis en développement durable) qui ont émis des avis et recommandations pour les corriger ou les améliorer, conformément à la procédure prévue dans le Code du Développement Territorial (CoDT). Ces avis commentent la cohérence interne des objectifs du projet de révision du SDT et formulent certaines attentes et des recommandations et renforcent l'intégration des considérations environnementales dans l'élaboration du projet de révision du SDT.

Par la suite, l'analyse contextuelle a été mise à jour en février 2022 toujours par la CPDT. A nouveau, cette mise à jour a permis d'ajuster les enjeux territoriaux dont les enjeux environnementaux qui ont ensuite été utilisés comme base de discussion lors de la déclinaison des objectifs en principes de mise en œuvre, mesures de gestion et programmation et mesures guidant l'urbanisation.

Cette déclinaison des objectifs constitue le cœur de l'élaboration du projet de révision du SDT qui a été confiée à un consortium coordonné par le CREAT. Parallèlement à cela, l'élaboration du rapport sur les incidences environnementales et confiée au bureau Stratec. L'élaboration du projet de révision du SDT et l'élaboration du rapport sur les incidences environnementales ont ainsi pu être réalisées côte à côte dans un processus itératif qui s'est déroulé de mars à novembre 2022. Ce processus d'allers-retours entre l'élaboration du texte et l'analyse des incidences possibles des dispositions retenues assure également une prise en compte des aspects environnementaux tout au long de l'élaboration du projet de révision du SDT.

Le projet de révision du SDT accompagné de son RIE sera ensuite soumis à l'enquête publique de manière à informer les décideurs, les acteurs concernés et plus généralement le public sur la démarche et à récolter leurs avis sur le projet. Cette concertation publique est également une démarche permettant d'intégrer les considérations environnementales qui pourront être mises en avant par les intervenants. Le projet pourra alors être adapté pour tenir compte de ces avis avant adoption définitive par le Gouvernement.

Dans ce sens, la démarche d'élaboration assure une prise en compte des enjeux environnementaux et sociétaux tout au long de l'élaboration.

2.2. Adéquation du SDT avec les enjeux auxquels devra faire face le développement du territoire wallon

2.2.1. INTRODUCTION

Comme détaillé au point précédent, l'élaboration du projet de révision du SDT s'est basée sur une analyse contextuelle dont l'objectif était notamment d'identifier les principaux enjeux territoriaux. De ce travail fouillé ressort donc toute une série d'enjeux territoriaux auxquels le SDT devra répondre. L'analyse contextuelle est organisée en six parties que nous reprenons ci-dessous : enjeux liés à l'échelle suprarégionale, enjeux démographiques et sociaux, enjeux économiques, enjeux patrimoniaux et environnementaux, enjeux de mobilité et des transports et enjeux liés à la structuration interne du territoire wallon.

Pour chacune des parties l'analyse ci-dessous évalue dans l'ensemble si le projet de révision du SDT dans sa forme et son ambition semble adéquat pour répondre aux grands enjeux concernés.

Par ailleurs, pour chacune de ces parties, un tableau reprend, d'une part la liste des enjeux territoriaux issus de l'analyse contextuelle, et d'autre part, une analyse des objectifs qui ont été prévus dans le projet de révision du SDT pour répondre à ces enjeux. Cet exercice permet de vérifier si le projet de révision du SDT traite de manière exhaustive tous les enjeux identifiés et de mettre en exergue les lacunes éventuelles.

2.2.2. ENJEUX LIÉS À L'ÉCHELLE SUPRARÉGIONALE

L'analyse contextuelle a montré les spécificités et les atouts de la Wallonie sur lesquels devra se reposer le développement territorial et économique de la région à l'échelle suprarégionale.

Les enjeux principaux pour affirmer la position de la Wallonie dans l'échiquier suprarégional seront d'arriver à activer ces spécificités du territoire et de trouver les complémentarités avec l'extérieur.

En ce qui concerne l'exhaustivité dans la prise en compte des enjeux territoriaux, le tableau suivant montre qu'un ou plusieurs objectifs du projet de révision du SDT répond à chacun des enjeux identifiés dans l'analyse contextuelle. La plupart de ces objectifs proviennent de l'axe « Attractivité et Innovation ».

1. Enjeux territoriaux à l'échelle suprarégionale	Objectifs
1.1 La nécessité des transitions des territoires s'est fortement accentuée ces dix dernières années. Les objectifs mondiaux et européens se sont précisés. Les deux balises européennes à l'horizon 2050, neutralité carbone et neutralité de l'artificialisation du sol, guident l'ensemble des politiques. Le Gouvernement wallon a repris l'objectif de mettre fin à l'étalement urbain dans sa déclaration de politique régionale 2019-2024 en réduisant la consommation des terres non artificialisées. En ce qui concerne la neutralité carbone, la trajectoire suivie par la Wallonie permet jusqu'ici de rencontrer les objectifs initialement fixés même si l'évolution globale est le résultat de tendances très contrastées selon les secteurs (awac.be). Cette transition doit également inclure un développement plus égalitaire entre les territoires et prendre en compte la perte de la biodiversité et intégrer ces éléments dans les projets de territoire.	**SA.1, SA.2, SA.3, AI.5**
1.2 Dans un contexte de forte concurrence avec les régions voisines, mieux profiter de la position d'arrière-port vis-à-vis des grands ports maritimes de la mer du Nord et de la bonne connexion de la Wallonie à ceux-ci via les réseaux fluvial et routier et via deux corridors fret ferroviaire tout en sachant que les sites de grande surface disponibles bénéficiant d'une desserte multimodale optimale sont des ressources rares.	**AI.1, AI.5**
1.3 Une meilleure attractivité économique et résidentielle des grandes villes wallonnes afin d'y favoriser l'installation des acteurs de la classe créative, de la société de la connaissance et d'activités économiques à vocation métropolitaine, ce qui implique une amélioration de la mobilité dont les connexions aux liaisons ferroviaires internationales.	**AI.2, AI.3, AI.5, AI.7**
1.4 Dans un contexte concurrentiel fort au sein de l'Europe du Nord-Ouest, il est important de bénéficier du rôle de portes d'entrée des deux aéroports wallons et de la gare TGV de Liège-Guillemins ainsi que des gares TGV proches de la Wallonie comme	**AI.1**

Bruxelles, Lille ou Aix-la-Chapelle. Les retombées sur les hinterlands wallons devraient se concrétiser par une sélection d'activités permettant de développer le tissu productif en lien avec les approvisionnements logistiques potentiels de ces portes d'entrée. L'irrigation de l'ensemble du territoire wallon au départ de ces portes d'entrée doit également être renforcée pour que l'attractivité des villes wallonnes dont Charleroi et Liège et les aires rurales puissent en capter les effets positifs.	
1.5 Une meilleure insertion de la Wallonie dans l'économie de la connaissance dans un certain nombre de secteurs de pointe nécessitant une masse critique d'acteurs concentrés sur des espaces limités regroupant parcs scientifiques, centres de recherche et universités.	**AI.1, AI.3**
1.6 L'établissement de stratégies métropolitaines en s'appuyant sur les aires métropolitaines voisines pour bénéficier des effets positifs et pallier l'absence de réelle métropole au sein du territoire wallon.	**AI.1, AI.2**
1.7 Le renforcement de l'attractivité des pôles économiques, culturels et touristiques wallons tant urbains que ruraux afin de profiter de la position centrale de la Wallonie au sein de la zone de chalandise de l'Europe du Nord-Ouest.	**AI.2**

2.2.3. ENJEUX LIÉS À L'ÉCHELLE TRANSFRONTALIÈRE ET TRANSRÉGIONALE

L'analyse contextuelle a montré les spécificités et les atouts de la Wallonie sur lesquels devra se reposer le développement territorial et économique de la région à l'échelle transfrontalière et transrégionale.

Les enjeux principaux pour affirmer la position de la Wallonie dans l'échiquier suprarégional seront d'arriver à activer ces spécificités du territoire et de trouver les complémentarités avec l'extérieur.

Le projet de révision du SDT répond à ces enjeux au niveau des objectifs, notamment en proposant d'insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers (AI.2) et de s'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités (CC.1).

En ce qui concerne l'exhaustivité dans la prise en compte des enjeux territoriaux, le tableau suivant montre qu'un ou plusieurs objectifs du projet de révision du SDT répond à chacun des enjeux identifiés dans l'analyse contextuelle. La plupart de ces objectifs proviennent de l'axe « Attractivité et Innovation ».

2. Enjeux territoriaux à l'échelle transfrontalière et transrégionale	Objectifs
2.1 L'inscription et l'affirmation de la Wallonie dans les dynamiques et les réseaux des métropoles et territoires voisins qu'ils soient économiques, culturels, de recherches, d'enseignement et d'infrastructures.	**AI.1, AI.2**
2.2 L'accentuation prévisible de la pression immobilière dans les aires métropolitaines suite aux objectifs de limitation de l'artificialisation du sol entraînant une croissance des migrations résidentielles vers la Wallonie.	**SA.2**
2.3 Le maintien de l'accessibilité des bassins d'emplois métropolitains de Bruxelles, de Luxembourg, de Lille, de la Flandre, de l'Eurégio pour les Wallons alors que des mesures limitant les accès à ces pôles déjà d'application dès aujourd'hui sont appelées prochainement à se renforcer progressivement.	**AI.1, AI.2**
2.4 La maximalisation des atouts qui positionnent la Wallonie favorablement dans le secteur des services (soins de santé, culture, enseignement) tout en tenant compte des risquent liés à des mesures de restrictions qui se mettent en place notamment en France et qui freinent l'accès à certains de ces services.	**AI.2**
2.5 Le renforcement des complémentarités entre fonctions dans une vision intelligente de la Wallonie connectée au monde et sans exacerber les concurrences infrarégionales tout en confortant sa position dans les réseaux de la société de la connaissance.	**CC.1, CC.2**
2.6 Le développement des territoires ruraux du sud-ouest de la Wallonie en s'appuyant sur la coopération avec les départements français et en mobilisant ou créant des outils de développement territorial (parcs naturels, contrats de rivière, schéma de développement territorial transfrontalier).	**AI.2**
2.7 La gestion des secteurs fortement concurrentiels (commerces, logistiques…) dans un contexte de compétition exacerbée au sein des territoires transfrontaliers.	**AI.2**

2.2.4. ENJEUX DÉMOGRAPHIQUES ET SOCIAUX

Les enjeux principaux pour la Wallonie sont d'arriver à répondre aux besoins en logements du point de vue du nombre, mais également de leur localisation, de leurs typologies en fonction de l'évolution des besoins et de leur efficacité énergétique. Une attention particulière doit être portée aux mouvements de population entre la Wallonie et la Région de Bruxelles-Capitale, caractérisés par un afflux annuel d'environ 4600 nouveaux résidents en Wallonie venant de Bruxelles, dont un peu plus de la moitié, aux revenus élevés d'origine bruxelloise ou internationale, s'installent au sein de l'aire métropolitaine bruxelloise, principalement en Brabant wallon, tandis que l'autre moitié, représentant davantage des ménages à faibles revenus en grande partie issus de l'immigration internationale, s'installent dans les anciennes villes industrielles wallonnes[31]. Les migrations résidentielles en Wallonie suivent donc deux tendances ayant des répercussions sur la répartition géographique des ménages selon leur origines socio-économiques.

Le projet de révision du SDT répond globalement à ces enjeux au niveau des objectifs notamment en proposant de répondre aux besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques et aux défis énergétique et climatique (SA.2).

Bien que l'analyse contextuelle identifie les disparités régionales en ce qui concerne la rencontre entre l'offre et les besoins en logements, c'est essentiellement la nécessité de densifier les centralités plutôt que d'étaler l'urbanisation qui est visée par les principes de mise en œuvre. Les principes de mise en œuvre de l'objectif SA.2 n'apportent pas d'indications sur la répartition souhaitable des nouveaux logements à travers le territoire wallon. Différencier les objectifs de création de logements par zone dans la structure territoriale apporterait pourtant des éléments plus tangibles et vérifiables au cours du temps qui permettraient certainement de rapprocher davantage l'offre et la demande en logements.

Par ailleurs, le projet de révision du SDT ne présente pas de structure territoriale des infrastructures médicales, qui constituent des points d'appui de territoire essentiels aux enjeux propres (p.ex. offre de services médicaux adaptés à la demande, emplois).

Enfin, le projet de révision du SDT omet de mentionner les migrations qui, même si elles ne sont peut-être pas proéminentes en nombre de nouveaux habitants, occupent actuellement une place importante dans les esprits. Cette thématique rejoint la vision sous l'ambition d'une Wallonie accueillante, solidaire, rassemblée et intégratrice, mais la thématique des migrations mériterait d'être abordée de manière plus explicite.

A nouveau, le tableau suivant montre qu'un ou plusieurs objectifs du projet de révision du SDT répond à chacun des enjeux identifiés dans l'analyse contextuelle. Dans ce cas-ci, ce sont les objectifs de l'axe « Soutenabilité et Adaptabilité » qui sont majoritaires.

3. Enjeux territoriaux de la dimension démographique et sociale	Objectifs
3.1 Le développement d'un parc de logements accessibles, diversifiés, modulables et adaptés aux besoins de populations vieillissantes et précarisées, en minimisant les coûts collectifs.	**SA.2**
3.2 La prise en compte des tendances émergentes pour répondre à la diversité des besoins en logements, que ce soit en termes d'habitat, de mode d'habiter, de gestion du foncier et de facilitation des migrations résidentielles	**SA.2**

[31] CPDT, 2017. « Analyse contextuelle : Document préliminaire à l'établissement du schéma de développement du territoire ». Annexe à la décision du Gouvernement wallon du 8 juin 2017.

3.3 La restructuration du parc de logements existants et des tissus bâtis résidentiels afin de les adapter aux besoins actuels et futurs, notamment en termes de dimensionnement, de qualité environnementale, de consommation d'énergie et d'accessibilité financière.	**SA.2**
3.4 Le développement de services, d'équipements et d'espaces publics ou communautaires rencontrant les besoins actuels et prévisibles de la population en fonction de ses spécificités sous-régionales et contribuant à une mobilité plus durable.	**CC.3**
3.5 Face au phénomène de l'étalement urbain qui se produit dans une grande partie du territoire wallon, plusieurs enjeux peuvent être posés : - le renforcement de l'attractivité résidentielle des centres urbains et ruraux, - la limitation de l'artificialisation des sols, - l'augmentation du renouvellement urbain.	**AI.7, SA.1, SA.2, SA.3**
3.6 la prise en compte de la prévention et de la gestion des risques dans les outils stratégiques et opérationnels de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.	**SA.5**

2.2.5. ENJEUX ÉCONOMIQUES

Le développement territorial de la Wallonie doit permettre des gains d'efficience des différents secteurs d'activités.

La Wallonie pourrait davantage profiter d'une spécialisation des activités économiques implantées dans les aires de développement métropolitain. La densité des activités économiques à vocation métropolitaine, faible, se concentre principalement aux abords de Bruxelles et de Luxembourg-ville. Les activités économiques à vocation métropolitaine ont été identifiées par la CPDT dans le cadre de l'analyse contextuelle[32].

Outre les aspects liés à l'accessibilité et aux réseaux de transports traités ci-après, l'enjeu principal est de s'appuyer sur les atouts pour développer une spécialisation des différents pôles et de renforcer les complémentarités entre eux.

La Wallonie doit attirer les travailleurs dans les communes où il existe un réel potentiel d'emploi, et dans les secteurs en croissance (p.ex. services à la personne)[33].

Le projet de révision du SDT répond à cet enjeu au niveau des objectifs, en proposant de s'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et de favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités (CC.1), en inscrivant l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et en (re)formant sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi (AI.3), ainsi qu'en faisant des atouts du territoire un levier de développement touristique (AI.4).

Néanmoins, le projet de révision du SDT prend le parti de ne pas poser de premiers jalons de différenciation en se gardant, par exemple, de spécifier les spécialisations des différents pôles dans la structure territoriale. Ces jalons pourraient pourtant rendre ces objectifs généraux plus concrets et opérationnels en s'appuyant sur les études des transferts de valeurs ajoutées (flux des biens et

[32] Les activités économiques à vocation métropolitaine qui ont été sélectionnées sont : activités des sièges sociaux; conseil de gestion ; recherche-développement scientifique ; télécommunications ; programmation, conseil et autres activités informatiques ; services d'information ; activités des services financiers, hors assurance et caisses de retraite ; assurance, réassurance et caisses de retraite, à l'exclusion des assurances sociales obligatoires ; activités auxiliaires de services financiers et d'assurance ; activités des organisations et organismes extraterritoriaux.
[33] CPDT, 2017. *Op. Cit.*

services) et sur les clusters wallons. Des critères scientifiques pourraient être utilisés pour étayer les différentes catégorisations de l'espace.

En comparant les enjeux de l'analyse contextuelle et les objectifs du projet de révision du SDT, l'analyse révèle également que les objectifs répondent à tous les enjeux identifiés.

4. Enjeux économiques	Objectifs
4.1 La capitalisation au sein du territoire wallon des dynamiques économiques des aires métropolitaines voisines afin d'accentuer les effets d'entrainement positifs sur le développement régional, à l'instar du processus observé au niveau du Brabant wallon vis-à-vis de Bruxelles.	**AI.2**
4.2 Le nécessaire renforcement des dynamiques métropolitaines, mises à mal par la crise sanitaire, à travers la concentration d'acteurs et d'équipements oui favorise les interactions nécessaires aux processus d'innovation et de création d'entreprises en vue de poursuivre positivement la mutation des tissus économiques.	**AI.1**
4.3 Le renforcement des dynamiques de valorisation des ressources locales et potentialités endogènes afin d'inscrire la Wallonie dans une logique de développement durable et d'économie de proximité et circulaire, de consolider sa résilience économique face aux fluctuations de l'économie mondiale et de capitaliser sur la mise en œuvre de la stratégie de spécialisation intelligente.	**AI.3**
4.4 L'amplification des besoins en matière de foncier et d'immobilier à vocation économique couplée à la gestion et au recyclage du stock existant et des friches, tout en tenant compte des changements observés dans le comportement des entreprises des différents secteurs de l'économie en matière de structures d'accueil.	**SA.3**
4.5 L'amplification de la mixité des fonctions et, non seulement le maintien, mais aussi le développement d'activités économiques en milieu urbain et de l'attractivité des anciens tissus économiques en reconversion, notamment à travers la requalification de l'immobilier et du foncier à caractère économique dans les villes et les quartiers de gare et le développement de plateformes d'innovation territoriale.	**CC.3**
4.6 La favorisation de la mutation et la recomposition des tissus économiques ainsi que de la base productive, l'inscription des entreprises wallonnes dans la société de la connaissance et l'assurance d'une desserte optimale par les technologies numériques.	**AI.3**
4.7 La conciliation entre développement économique, mutation de la base productive déjà en cours et respect des contraintes et engagements environnementaux, à commencer par ceux relatifs aux émissions de GES.	**SA.5**
4.8 La promotion de l'économie circulaire.	**AI.3**
4.9 Le renforcement des réseaux d'acteurs, initiés à travers les pôles de compétitivité et autres réseaux d'acteurs, favorisant le développement de l'économie de la connaissance génératrice d'innovation au sein de l'ensemble du territoire wallon.	**AI.3**
4.10 La maîtrise des coûts et de l'indépendance énergétique en faveur des acteurs économiques tout en s'insérant dans la transition énergétique.	**CC.6**
4.11 La mise en œuvre d'une stratégie à moyen/long terme pour le redressement économique de certaines parties du territoire wallon dont la reconversion s'étalerait sur plus d'une décennie.	**AI.3**

2.2.6. ENJEUX PATRIMONIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux patrimoniaux et environnementaux principaux sont la lutte contre la fragmentation du territoire et le déclin de la biodiversité ainsi que la protection du paysage.

Le projet de révision du SDT répond aux enjeux patrimoniaux et environnementaux de multiples manières, notamment au travers des objectifs suivants : anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol (SA.3), valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver de l'urbanisation (SA.6) et soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources (SA.1).

La structure territoriale reprend également des liaisons écologiques principales.

De la même manière que pour les aspects démographiques et sociaux, le projet de révision du SDT ne parvient pourtant pas à hiérarchiser les territoires en fonction de leur potentiel écologique ou de leur intérêt pour la création de nouveaux logements et la densification.

L'importance de l'utilisation parcimonieuse du sol, en particulier dans les régions dont le paysage rural est une richesse ou qui constituent des maillons essentiels dans le réseau écologique mériterait d'être traitée de manière explicite dans le projet de révision du SDT en définissant des objectifs de conservation territorialisés.

Par ailleurs, des outils efficaces, comme la tarification des coûts de l'étalement urbain pour les nouveaux développements immobiliers (logements, bureaux) qui se localisent ailleurs que dans les zones urbanisées (internalisation de coûts externes), pourraient être prescrits.

Le tableau ci-dessous montre cependant que tous les enjeux sont couverts par un ou plusieurs objectifs du projet de révision du SDT en particulier sous l'axe « Soutenabilité et Adaptabilité ».

5. Enjeux territoriaux de la dimension patrimoniale et environnementale	Objectifs
5.1 Une diversification nécessaire des usages des espaces urbanisés et non urbanisés dans une optique de multifonctionnalité environnementale et sociale qui ne menace pas la fonction première de la zone.	**CC.4**
5.2 La préservation et la restauration des patrimoines menacés, naturels et paysagers, bâtis ou non bâtis, y compris en limitant les pressions d'origine anthropique qu'ils subissent.	**SA.6, AI.4**
5.3 La (re)mobilisation/valorisation des patrimoines de qualité naturels et paysagers, bâtis et non bâtis afin de renforcer l'attractivité (y compris économique) aux différentes échelles territoriales et ainsi que la qualité du cadre de vie.	**SA.6, AI.4**
5.4 La restauration et la préservation de la biodiversité animale et végétale à travers un maillage écologique suffisamment étendu et fin du territoire.	**SA.6**
5.5 L'intégration urgente des risques et nuisances au sein des politiques d'aménagement du territoire dans le contexte du changement climatique en cours et des transitions énergétique et technologique, en tenant compte du principe de précaution et de la diversité des espaces wallons.	**SA.5**
5.6 L'utilisation plus rationnelle et la meilleure valorisation des ressources naturelles du territoire en prenant en compte les risques de façon raisonnée pour permettre leur renouvellement ou éviter leur épuisement, et sans pénaliser d'autres potentialités.	**SA.1, SA.5**
5.7 La limitation très forte du phénomène de périurbanisation pour répondre aux défis environnementaux (tels que la préservation de la ressource « sol », la transition énergétique, la fragmentation du territoire...) dans un contexte territorial qui est à la raréfaction du foncier à proximité des infrastructures de transport public.	**SA.2, SA.3, SA.1**
5.8 Une meilleure valorisation des déchets-ressources et l'implémentation territoriale des filières qui y sont associées.	**SA.3, SA.5, AI.3, AI.2, AI.8, CC.6**

2.2.7. ENJEUX DE MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

Les enjeux principaux sont de garantir la compétitivité par l'accessibilité, de développer les réseaux afin qu'ils puissent répondre aux évolutions futures et de limiter la demande de déplacements.

Pour garantir la compétitivité par l'accessibilité, le projet de révision du SDT prévoit de faire des réseaux de transport et communication structurants un levier de création de richesses et de développement durable (AI.5). Il liste de manière exhaustive les principes de mises en œuvre majeurs que sont le développement du réseau RTE-T et le développement des portes d'entrée du territoire (aéroports, gares, plateformes multimodales).

En ce qui concerne la réponse aux évolutions futures, le SDT ne se projette pas à long terme et oublie quelque peu de définir une véritable vision pour la mobilité et les transports. Le développement actuel des véhicules électriques, des véhicules autonomes et des nouveaux usages partagés de la voiture laisse en effet percevoir des évolutions drastiques des transports dans le futur avec notamment une augmentation de la compétitivité socio-économique du transport routier. Le développement de l'e-commerce et des nouveaux modes de transports (notamment les conteneurs terrestres PW45) sont également ignorés.

Le projet de révision du SDT met en lien les aspects économiques et ceux des transports, notamment à travers une organisation de la complémentarité des modes de transport (AI.6) et à travers le renforcement de l'attractivité des espaces urbanisés (AI.7). Davantage d'importance pourrait être donnée au développement des activités auprès des nœuds intermodaux des grands itinéraires en se reposant en outre sur l'élaboration de schémas de développement stratégique par itinéraire. Il en va de même pour les réseaux de transports de fluides et d'énergie qui conditionnent le développement de secteurs d'activités tels que celui de l'industrie chimique.

Concernant la réduction des déplacements, le projet de révision du SDT prévoit judicieusement de créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets (CC.4). Il oublie cependant quelque peu les déplacements de marchandises qui doivent être limités en rapprochant les centres d'approvisionnement, de production et de distribution (formation de clusters) et en localisant les zones d'activités économiques par rapport aux réseaux de transport (right business at the right place).

Le tableau ci-dessous montre que la plupart des enjeux identifiés dans l'analyse contextuelle sont couverts par un ou plusieurs objectifs avec une attention particulière sur l'amélioration de l'accessibilité du territoire (enjeu 6.1 dans le tableau) et l'atténuation des externalités des transports (enjeu 6.6 dans le tableau). Le tableau révèle également un point d'attention : l'enjeu 6.5 qui concerne 'le financement de l'entretien, de l'amélioration et de la sécurisation des systèmes de transport' et qui n'est que traité indirectement dans l'objectif SA.4 (soutenir les modes de transport plus durables et adaptés aux diversités territoriales). Cet enjeu pourrait être davantage couvert dans le projet de révision du SDT bien qu'il soit plus financier que territorial.

Les enjeux 6.2 (complémentarité des réseaux) et 6.3 (développement des systèmes de mobilité adaptés aux spécificités de la structure spatiale) sont principalement traités dans un seul objectif (respectivement les objectifs AI.6 et SA.4) mais de manière assez spécifique. Par contre, l'enjeu 6.8 (anticipation des conséquences des changements climatiques sur les réseaux routier, ferroviaire et fluvial) n'est traité que de manière assez rapide dans l'objectif SA.5. Il pourrait donc également être davantage couvert dans le projet de révision du SDT.

Ces deux enjeux mériteraient d'être davantage couverts dans le SDT.

6. Enjeux territoriaux de la dimension mobilité	Objectifs
6.1 La préservation, le renforcement et l'amélioration de l'accessibilité du territoire principalement par les modes de transport efficace au niveau de leur consommation énergétique et à faible emprunte environnementale. Cet enjeu d'accessibilité du territoire se décline à deux échelles : - La préservation, le renforcement et l'amélioration des points de connexion de la Wallonie depuis et vers l'international à l'échelle internationale et suprarégionale ; - La préservation, le renforcement et l'amélioration des liaisons entre les principaux pôles wallons à l'échelle régionale.	**CC.1, AI.5, SA.4, AI.6**
6.2 La préservation, le renforcement et l'amélioration de la complémentarité des réseaux.	**AI.6**
6.3 Le développement des systèmes de mobilité adaptés aux types, aux rythmes et à l'intensité des flux en fonction des spécificités de la structure spatiale (aires métropolitaines, zones urbaines et rurales) et à tous. Cet enjeu découle de la nécessité d'accroitre l'efficacité des systèmes de mobilité en termes d'utilisation des infrastructures et du matériel roulant, de financement public, de pressions environnementales et de cohésion sociale ;	**SA.4**
6.4 Le développement d'un urbanisme et d'une structure territoriale favorable au report de mode, aux modes à émissions faibles ou à zéro émission et à la maitrise de la demande en mobilité.	**CC.3, SA.4, AI.4**
6.5 Le financement de l'entretien, de l'amélioration et de la sécurisation des systèmes de transport.	**(SA.4)**
6.6 L'atténuation des externalités négatives des systèmes de mobilité. Cet enjeu se décline par : - La transition énergétique des systèmes de transport ; - La valorisation des modes actifs ; - La préservation et l'amélioration du cadre de vie.	**CC.6, CC.3, CC.5, CC.4, SA.4, AI.6**
6.7 L'intégration des technologies et outils de l'information dans la (gestion de la) mobilité, notamment pour accompagner le développement des moyens de transport partagés (voiture, vélo, trottinette, …), faciliter les intermodalité (horaires en temps réels, MaaS, ticket unique, …) ou mettre à profit le temps de déplacement en transport en commun (utilisation d'internet par exemple).	**CC.5, SA.4**
6.8 L'anticipation des conséquences des changements climatiques à moyen et long terme : poursuivre l'analyse des faiblesses et mettre en place des mesures pour réduire les perturbations, liées notamment aux sécheresses et inondations, sur les réseaux routier, ferroviaire et fluvial.	**SA.5**

2.2.8. ENJEUX TERRITORIAUX DE LA STRUCTURATION INTERNE DU TERRITOIRE WALLON

Les enjeux principaux de la structuration interne du territoire sont d'une part de renforcer l'attractivité des centralités pour y concentrer les logements et les activités économiques et préserver ainsi les espaces naturels de l'artificialisation des terres et d'autre part d'assurer une répartition suffisamment dense et homogène des services et des équipements pour les rendre disponibles à l'ensemble du territoire.

Ces enjeux constituent finalement le cœur du projet de révision du SDT et sont abondamment couverts par la plupart des objectifs (notamment SA.1 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources, SA.2 Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques, SA.3 anticiper les besoins économiques des une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol,CC.1

s'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie pour favoriser la complémentarité entre les territoires en préservant leurs spécificités, CC.2 articuler les dynamiques territoriales supra-locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne, etc., CC.3 Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente).

Le tableau ci-dessous illustre d'ailleurs que les enjeux issus de l'analyse contextuelle sont systématiquement couverts par plusieurs objectifs du projet de SDT.

7. Enjeux territoriaux de la structuration interne du territoire wallon	Objectifs
7.1 Le passage nécessaire à brève échéance d'une dynamique dominante de desserrement et d'éparpillement de l'habitat et de la séparation des fonctions qui sont compatibles entre elles vers une concentration de cet habitat sous une forme plus parcimonieuse dans les perspectives de la lutte contre l'étalement urbain et du « No net land take by 2050 » (ou objectif ZAN), d'une part, et vers une plus forte mixité des fonctions tant en milieu urbain qu'en milieu rural dans la logique du concept de la « ville du quart d'heure » ou de « villes des courtes distances », d'autre part.	**SA.1, SA.2, SA.3, CC.3 (AI.5, CC.2)**
7.2 L'intégration, vu la propagation des modes de vie et comportements contemporains, de la diversité socio-économique des espaces wallons tant urbains que ruraux, dans une structure territoriale régionale multipolaire suffisamment dense que pour desservir le territoire en services et équipements.	**CC.1, SA.3, CC.4, AI.4**
7.3 Le renforcement de la cohésion sociale, tant en zone urbaine que rurale, vu la croissance des disparités et clivages, que ce soit entre régions ou quartiers, et la lutte contre l'émergence d'îlots de précarité où se conjuguent dégradation du cadre de vie, marginalisation sociale et déclin économique.	**CC.2, AI.3, CC.3, CC.4**
7.4 L'accroissement de l'attractivité des pôles urbains vis-à-vis de l'accueil tant des activités économiques que des habitants à travers une amélioration du cadre de vie et une régénération accrue du bâti afin de répondre aux attentes des entreprises et des citoyens d'aujourd'hui et que l'urbain soit davantage un espace choisi plutôt qu'un espace subi.	**SA.3, CC.4, AI.7**
7.5 Une couverture territoriale optimale des réseaux et des services afférents (mobilité, énergie, numérique …) tenant compte de la diversité des espaces wallons et des interconnexions frontalières afin de renforcer l'accessibilité, tant physique que virtuelle, aux lieux d'échanges et de flux, matériels et immatériels.	**AI.2, AI.5, AI.8, CC.6, SA.4, AI.6**

2.2.9. EXHAUSTIVITÉ DE LA RÉPONSE AUX ENJEUX TERRITORIAUX

Le tableau récapitulatif présenté ci-dessous reprend la liste de tous les enjeux territoriaux issus de l'analyse contextuelle et rappelés ci-dessus et reprend les différents objectifs du projet de SDT qui permettent d'y répondre.

Il illustre que, de manière générale, le projet de révision du SDT couvre au travers de ses objectifs tous les enjeux territoriaux identifiés.

Tableau 4 : Exhaustivité de la réponse des objectifs de l'avant-projet de SDT aux enjeux territoriaux issus de l'analyse contextuelle.

	SA.1	SA.2	SA.3	SA.4	SA.5	SA.6	AI.1	AI.2	AI.3	AI.4	AI.5	AI.6	AI.7	AI.8	CC.1	CC.2	CC.3	CC.4	CC.5	CC.6
1.1	X	X	X								X									
1.2							X				X									
1.3								X	X		X		X							
1.4							X													
1.5							X		X											
1.6							X	X												
1.7								X												
2.1							X	X												
2.2		X																		
2.3							X	X												
2.4								X												
2.5															X	X				
2.6								X												
2.7								X												
3.1		X																		
3.2		X																		
3.3		X																		
3.4																	X			
3.5	X	X	X										X							
3.6					X															
4.1								X												
4.2							X													
4.3									X											
4.4			X																	
4.5																	X			
4.6									X											
4.7					X															
4.8									X											
4.9									X											
4.10																				X
4.11									X											
5.1																		X		
5.2						X				X										
5.3						X				X										
5.4						X														
5.5					X															
5.6	X				X															
5.7	X	X	X																	
5.8			X		X			X	X					X						X
6.1				X							X	X			X					
6.2												X								
6.3				X																
6.4				X						X							X			

	SA.1	SA.2	SA.3	SA.4	SA.5	SA.6	AI.1	AI.2	AI.3	AI.4	AI.5	AI.6	AI.7	AI.8	CC.1	CC.2	CC.3	CC.4	CC.5	CC.6
6.5				(X)																
6.6				X								X					X	X	X	X
6.7				X															X	
6.8					X															
7.1	X	X	X								(X)					(X)	X			
7.2			X							X					X			X		
7.3									X							X	X	X		
7.4			X										X					X		
7.5				X				X			X	X		X						X

2.3. Incidences des dispositions du projet de révision du SDT

2.3.1. APPROCHE MÉTHODOLOGIQUE

Les principes de mise en œuvre, leur déclinaison éventuelle en mesures de gestion et de programmation et en mesures guidant l'urbanisation ainsi que la structure territoriale ont été évaluées en termes d'incidences générées sur l'environnement.

Dans le but de structurer l'exercice analytique, ces dispositions ont été regroupées selon les thématiques abordées et les incidences engendrées.

L'analyse des incidences a ainsi été réalisée et synthétisée dans une série de fiches qui traitent de ces incidences. Les fiches 1 à 27 concernent les incidences des principes de mise en œuvre, mesures de gestion et programmation et mesures guidant l'urbanisation, tandis que les fiches 28 à 33 concernent les éléments de la structure territoriale.

Chaque fiche aborde le contexte dans lequel s'insèrent les dispositions et en rappelle les enjeux. Les dispositions concernées sont ensuite décrites avant de passer à l'analyse des incidences positives et négatives. Généralement, les incidences positives directes sont celles qui sont visées directement par la mesure et sont donc décrite dans la partie descriptive. Afin d'éviter les redondances, l'analyse des incidences ne reprend généralement pas ces incidences, mais s'attache à identifier les incidences indirectes qualifié d'incidences secondaires positives et opportunités ou d'incidences négatives et facteurs limitants.

Finalement, lorsque des incidences négatives ou des lacunes sont identifiées, que ce soit en ce qui concerne les principes de mise en œuvre ou la structure territoriale, des mesures correctrices ou complémentaires sont proposées. Les mesures correctrices (commençant par (SDT)) concernent des modifications ou des ajouts qui devraient être envisagés pour améliorer le contenu du SDT lui-même. Les mesures complémentaires (commençant par (compl)) sont quant-à-elles des mesures qui permettent d'atténuer les incidences négatives éventuelles ou d'amplifier les incidences positives du SDT, mais qui ne concernent pas directement le contenu même du projet de révision du SDT.

2.3.2. ANALYSE DES INCIDENCES DES PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE

Le regroupement des principes de mise en œuvre a donné lieu à une structuration des fiches analytiques autour de neuf thématiques qui reprennent ces différents types d'incidences. Le tableau ci-après reprend la liste des groupements de principes de mise en œuvre en fonction des thématiques auxquelles ils se rapportent.

Aspects internationaux et interrégionaux.	
Fiche 1.	Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen
Fiche 2.	Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers
Aspects démographiques et sociaux	
Fiche 3.	Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements
Fiche 4.	Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés
Fiche 5.	Développer des espaces publics de qualité
Fiche 6.	Améliorer l'accessibilité aux services, commerces et équipements pour la population
Fiche 7.	Diversité des activités et cohésion
Aspects économiques	
Fiche 8.	Favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes
Fiche 9.	Transformation locale et proximité

Fiche 10.	Renforcer les initiatives en matière d'économie circulaire
Fiche 11.	Optimiser l'offre touristique
Fiche 12.	Inscrire la Wallonie dans la transition numérique
Fiche 13.	Anticiper les besoins économiques
Fiche 14.	Anticiper les besoins en commerces
Aspects patrimoniaux et environnementaux	
Fiche 15.	Urbanisme économe en ressource du sol
Fiche 16.	Economiser les ressources
Fiche 17.	Valoriser et préserver les patrimoines bâtis, culturels et paysager
Fiche 18.	Valoriser réserver le patrimoine naturel
Mobilité et transports	
Fiche 19.	Soutenir les modes de transport plus durables
Fiche 20.	Améliorer et valoriser les réseaux de transport
Fiche 21.	Localiser les activités, les services et les équipements en fonction des réseaux de transport
Fiche 22.	Organiser la complémentarité des modes de transport des personnes
Fiche 23.	Assurer la continuité des chaînes de déplacements pour le transport de marchandises
Structuration interne du territoire	
Fiche 24.	S'appuyer sur la structure multipolaire et favoriser la complémentarité entre les territoires et leurs spécificités
Fiche 25.	Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne
Aspects énergétiques	
Fiche 26.	S'inscrire dans la transition énergétique
Risques naturels et technologiques	
Fiche 27.	Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risque naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques
Concepts territoriaux et éléments de la structure territoriale	
Fiche 28	Distinction des espaces urbanisés et de leur structure
Fiche 29	Pôles
Fiche 30	Axes et réseaux de communication
Fiche 31	Réseaux de transport de fluides et d'énergie
Fiche 32	Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale
Fiche 33	Aires de coopération transrégionale et transfrontalière

Le niveau de détail retenu pour les différents domaines environnementaux et socio-économiques est fonction des enjeux identifiés dans l'analyse de leur état initial.

Les fiches étant structurées de manière à rendre les incidences du projet de révision du SDT claires et lisibles, cette méthodologie permet de présenter une vision globale des incidences en un nombre restreint de groupements. Cela permet d'analyser les incidences avec cohérence.

L'analyse de la pertinence des principes de mise en œuvre est analysée au regard des buts poursuivis par les objectifs régionaux, auxquels ils se rapportent.

Aspects internationaux et interrégionaux

Fiche 1 : Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et Innovation : AI1 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P8, P9

CONTEXTE ET ENJEUX

La dynamique de métropolisation et la mondialisation s'appuient sur un réseau de villes au rayonnement international facilitant les rencontres et les interactions entre les acteurs et l'échange de connaissances. Les métropoles sont le lieu de concentration de la main d'œuvre qualifiée, d'entreprises internationales, d'institutions et des centres de décision. Elles concentrent les principales activités et populations dans une économie globalisée et sont connectées aux marchés internationaux via les ports, aéroports et les grands axes ferroviaires et autoroutiers. Elles se développent ainsi en permettant des interactions entre activités et services qui les renforcent mutuellement, au bénéfice d'une large aire d'influence, tout en étant de plus en plus concurrentes les unes avec les autres.

La Wallonie ne dispose pas de réelle métropole, mais sa position centrale en Europe et les dynamiques métropolitaines voisines à son territoire (Bruxelles/Anvers, Lille, Luxembourg, Maastricht – Liège – Aix-la-Chapelle) sont des atouts pour son développement. La Wallonie dispose par ailleurs de plusieurs portes d'entrée (aéroports, gare LGV et plateformes multimodales établis sur les corridors multimodaux de niveau européen) qui participent à sa connexion, avec Bruxelles et avec la Flandre d'une part, et avec les pays voisins d'autre part. Ces portes d'entrée assurent l'irrigation du territoire wallon, directement ou indirectement, à l'échelle internationale et suprarégionale.

Des niveaux de formation élevés, un cadre de vie attractif et des prix du foncier comparativement bas sont des atouts qui permettent à l'économie wallonne de s'intégrer à l'économie mondialisée, en particulier pour ce qui est de l'économie de la connaissance.

L'intégration de la Wallonie dans ce réseau de métropoles est donc primordiale pour maintenir et renforcer son attractivité internationale. La Wallonie doit aussi tirer profit de ses atouts et les renforcer de manière à affirmer sa place et à se différencier de la concurrence des autres villes.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Afin de renforcer l'intégration de la Wallonie dans le réseau des métropoles européennes, il est intéressant de tirer parti du caractère attractif de Liège, Charleroi et du bipôle Mons-La Louvière pour y consolider les activités métropolitaines et y attirer de nouvelles. Namur, par sa position centrale, son statut de capitale et ses pôles touristiques, constitue également un bel atout pour la région. Les aires de développement métropolitain jouissent également d'une position rapprochée avec les métropoles voisines et disposent d'espaces pour y développer des activités au rayonnement métropolitain.

Ainsi le projet de révision du SDT prévoit que la Wallonie renforce sa position dans les dynamiques métropolitaines en développant les services économiques, productifs, culturels et académiques de rayonnement international dans les aires de développement métropolitain, dans les pôles majeurs et dans la capitale régionale. Les activités à haute valeur ajoutée y seront aussi développées grâce à des plateformes technologiques d'excellence. Les pôles majeurs et la capitale régionale s'affirmeront ainsi comme les lieux principaux d'échanges et d'interactions liés aux dynamiques métropolitaines.

Le développement des activités métropolitaines sera par ailleurs organisé de manière à renforcer les synergies et d'éviter les concurrences.

En parallèle à la concentration d'activités métropolitaines dans ces villes, il sera essentiel d'y repenser la mobilité et la qualité de vie. Les interconnexions entre les pôles majeurs, la capitale régionale et les métropoles voisines seront notamment renforcées en particulier via la desserte ferroviaire.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT prévoit de contribuer à l'adoption de stratégies et de mesures inscrites dans l'Agenda Territorial européen. Au niveau communal, les mesures de gestion et programmation prévoient que les pôles majeurs et la capitale régionale identifient les espaces à développer permettant d'accroître leur vocation métropolitaine.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent principalement à l'objectif n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' en développant les dynamiques métropolitaines et en veillant à leurs retombées au niveau régional et suprarégional. En améliorant l'attractivité des villes ils permettent de manière secondaire de contrer l'artificialisation des terres dans les zones rurales (objectif n°1 : lutte contre l'étalement urbain) et en assurant de bonnes connexions vers les métropoles voisines ils contribuent également à l'objectif n°4 : maîtrise de la mobilité.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- L'attractivité des métropoles voisines repose sur la concentration des services de support pour garantir leur position au niveau international. Une meilleure intégration dans les dynamiques métropolitaines permet d'une part d'augmenter les opportunités de marchés pour l'exportation de biens et de services wallons (services financiers juridiques, de marketing, technique, logistique, production ou production technologique, culture[34]) et d'autre part de pouvoir aussi profiter de toutes une série de services que les métropoles peuvent offrir et qui ne sont pas nécessairement disponibles sur le territoire wallon.
- Cette intégration renforce aussi la position géostratégique de la Wallonie et augmente son pouvoir d'influence dans les décisions prises à des échelles plus larges (Belgique, Europe, etc.).
- La concentration des acteurs et équipements favorisant l'innovation pourra contribuer à l'amélioration de la productivité du territoire.
- Les opportunités économiques de cette intégration dans les dynamiques métropolitaines permettront également de financer l'amélioration du cadre de vie et de la mobilité dans les territoires concernés, comme prévu également dans les principes de mise en œuvre.

INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Une meilleure intégration dans les dynamiques métropolitaines ouvre une série d'opportunité, mais à contrario le rapprochement avec les métropoles voisines représente également un risque de concurrence accrue pour toute une série de services non spécialisés. Il sera donc primordial, comme précisé dans les principes de mise en œuvre, d'organiser le développement des activités métropolitaines de manière à renforcer les synergies et d'éviter les concurrences.
- Le développement de l'activité économique de soutien aux dynamiques métropolitaines contribue à améliorer l'emploi et l'offre de services pour les habitants des territoires situés au sein des aires métropolitaines, mais pourrait impacter les territoires plus éloignés et souvent moins développés. Il faut donc également organiser le rôle des territoires plus isolés des dynamiques métropolitains pour éviter le délaissement des villes et villages (c'est pour cela que le projet de révision du SDT prévoit également les aires de développement de proximité et relai).

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	0	**Le paysage**	+
Mobilité et transports	+	**L'énergie et les facteurs climatiques**	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	++

[34] Vandermotten C. (2014), Structures et armatures urbaines, EchoGéo, 27 | 2014. En ligne : http://echogeo.revues.org/13793.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Commerce vers les métropoles européennes	Exportations wallonnes de biens et services (IWEPS/AWEX) vers les métropoles européennes.
Emploi transrégional et transfrontalier	Nombre de résidents en Wallonie et travaillant dans les métropoles voisines et nombre de travailleurs dans les pôles wallons résidant à l'étranger.
Offre en formation par pôle	Nombre et diversité des formations proposées par pôle
Innovation des entreprises de Liège, Charleroi, Mons-La Louvière et Namur	Ratio des entreprises innovantes (IWEPS) par ville
Offre en services à Liège, Charleroi, Mons-La Louvière et Namur	Nombre et types de services proposés par pôle

Fiche 2 : Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et Innovation : AI.2 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7

CONTEXTE

La Wallonie se situe au centre de multiples réseaux socioéconomique transrégionaux et transfrontaliers qui s'organisent autour des villes, villages et ressources des territoires voisins.

La Wallonie fait déjà partie d'une série de réseaux transfrontaliers dont elle tire parti comme l'union économique du Benelux, les coopérations transrégionales et transfrontalières telles que les programmes INTERREG, la communauté métropolitaine de Bruxelles, la Grande Région, L'Eurométropole, etc. Les interdépendances entre la Wallonie et les territoires qui l'entourent sont d'ailleurs de plus en plus fortes. Elles se marquent, notamment, par des flux de travailleurs et de marchandises avec la Région de Bruxelles-Capitale, le Grand-Duché du Luxembourg, et la Flandre. Les flux de travailleurs sont moins intenses et plus équilibrés entre la France et la Wallonie avec une prédominance des mouvements vers la Wallonie. Ces flux entraînent des pressions sur le territoire et l'environnement en termes de mobilité, de choix de lieu de résidence et d'implantation des entreprises.

Les secteurs relevant de l'économie présentielle, notamment la silver économie, la construction durable et le tourisme sont particulièrement propices à un travail collaboratif avec les régions voisines.

Les politiques publiques sont de plus en plus intégrées à l'échelle européenne. Certains territoires transfrontaliers éloignés des réseaux socio-économiques présentent des difficultés à maintenir leurs services et leurs équipements. A contrario, certains territoires pallient ce constat en coopérant et en mutualisant leurs services et leurs équipements de part et d'autre de la frontière.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Pour positionner la Wallonie dans les réseaux socio-économiques et institutionnels, il est nécessaire de développer les coopérations transfrontalières socio-économiques et institutionnelles en mobilisant les fonds européens. La Wallonie est déjà bien présente dans les structures auxquelles elle participe, mais certaines villes wallonnes doivent avoir plus d'influence et se positionner dans d'autres coopérations et communautés transfrontalières de manière à augmenter leur rayonnement.

Il est nécessaire que la mobilisation des ressources territoriales wallonnes et la localisation des activités stratégiques place la Wallonie au centre des coopérations territoriales en confortant sa compétitivité et son développement économique.

La Wallonie doit assurer le maintien des services et des équipements dans une variété de domaines au sein des territoires ruraux, dès lors il est nécessaire de les mutualiser afin de maximiser leur rentabilité et, dans cette même perspective, de développer les transports en commun mutualisés avec les opérateurs des régions voisines dans les espaces urbanisés transrégionaux et transfrontaliers.

La Wallonie doit se connecter aux territoires frontaliers en développant et améliorant les liaisons en transport en commun qui connectent les pôles régionaux aux villes extérieures à la Wallonie. Les réseaux de communication doivent aussi évoluer pour faciliter les échanges entre les centralités et les villes extérieures à la Wallonie.

Outre ce qui précède, le réseau écologique peut être développé au-delà des frontières en s'appuyant sur les infrastructures vertes et sur le réseau écologique wallon dans le cadre de coopération transfrontalières.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT demande de concrétiser les coopérations transfrontalières à l'aide de schémas inter-régionaux ou transfrontaliers, des groupements européens de coopération territoriale (GECT), des plans de mobilité transfrontaliers, des parcs naturels, des parcs nationaux, des réseaux du patrimoine, des contrats de rivière, de la gestion des bassins hydrographiques, etc. Il recommande également de poursuivre les dynamiques transfrontalières existantes (l'Eurométropole et de l'Eurégio), de concrétiser les opportunités supplémentaires et de poursuivre les collaborations initiées et les actions prévues dans le schéma de la Grande Région. Aussi, le projet de révision du SDT souhaite que la Wallonie renforce les coopérations au niveau fédéral, transnational au niveau du Benelux et dans celles assignées dans cadre notamment des processus européens de l'Agenda territorial.

Au niveau communal, le projet de révision du SDT recommande que les communes frontalières coordonnent leur développement territorial avec le développement des territoires transfrontaliers.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre présentés contribuent principalement au but n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' en inscrivant la Wallonie dans son environnement économique transrégional et transfrontalier, ainsi 'qu'au but n°4 'maîtrise de la mobilité' pour la partie des principes de mise en œuvre qui concerne la connections des territoires frontaliers aux Régions et aux États voisins.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Insérer le développement de la Wallonie dans les dynamiques économiques des territoires voisins, en s'appuyant sur les secteurs économiques porteurs, contribuera au développement de l'emploi wallon.
- Des connexions de transport plus performantes entre régions urbaines transrégionales ou transfrontalières sont des vecteurs d'échanges entre les entreprises et institutions wallonnes et celles des régions voisines, dès lors susceptibles de participer à l'amélioration des compétences et de la productivité sur le territoire wallon.
- La coopération et les partenariats transfrontaliers permettent de combler les déficits en équipements (hôpitaux, universités, etc.) de certaines régions wallonnes, ce qui améliore la qualité de vie des habitants.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Un renforcement des échanges entre territoires transfrontaliers ouvre une série d'opportunité, mais peut aussi représenter certains risques de concurrence accrue. Il est donc important de bien cadrer ces dynamiques de manière à renforcer les synergies et d'éviter les concurrences.
- Les partenariats transfrontaliers pourraient être difficiles à mettre en place concrètement notamment dans le domaine hospitalier car le fonctionnement du remboursement des soins de santé est différent selon les pays.

Aspects socio-économiques	++
Diversité biologique, faune et flore	+
Population et logements	0
Santé	0
Mobilité et transports	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0/+

Occupation du sol	+
Flux de matières et déchets	0
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	0
Le paysage	+
L'énergie et les facteurs climatiques	+
Positionnement suprarégional	++

MESURES CORRECTRICES (SDT) COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Pour optimiser les retombées des partenariats transfrontaliers pour la Wallonie : développer chaque collaboration transfrontalière en regard des atouts de la Wallonie dans une logique de complémentarité avec les régions voisines, définie au sein d'une charte d'échange précisant les types de flux spécifiquement échangés, leur volume approximatif et leur fréquence, afin de garantir un échange gagnant entre les régions.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Commerce extérieur (international) en Wallonie	Evolution annuelle moyenne des exportations wallonnes de biens et services (IWEPS/AWEX)
Innovation des entreprises	Ratio des entreprises innovantes (IWEPS)
Déplacements transrégionaux (personnes et marchandises)	Nombre de passages aux limites régionales (données SNCB, comptages routiers SPW DGO Routes, données ViaPass, etc.)
Réalisation des chantiers de la stratégie régionale de mobilité (SRM) pour la mobilité des personnes et des marchandises.	Nombre et type (personnes, marchandises) de chantier réalisés

Aspects démographiques et sociaux

Fiche 3 : Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements

PRINCIPE DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉ

Soutenabilité et adaptabilité SA.2 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15

CONTEXTE ET ENJEUX

La Wallonie doit faire face à d'importantes évolutions sociodémographiques, principalement en termes de vieillissement de la population, du ralentissement de la croissance du nombre d'habitants et du maintien du flux migratoire. Sur la période 2005-2020, la Wallonie a connu une croissance de population de 249 301 habitants et de 143 260 ménages privés, soit une moyenne de 9 551 ménages par an. Le Bureau fédéral du Plan a estimé en mars 2021 une croissance de population beaucoup plus faible pour la période 2020-2035 (124 961 habitants). De même, il estime que le nombre de ménages privés augmenterait d'environ 124 650 unités sur cette même période, soit une moyenne de 8 310 ménages par an[35]. La création annuelle actuelle (environ 11 000 logements par an[36]) est suffisante pour couvrir ces besoins. Toutefois, des disparités territoriales subsistent tant au niveau de la qualité des logements, de la dynamique immobilière que du coût de l'immobilier. Le parc de logement doit par ailleurs évoluer pour rester en adéquation avec les besoins changeants (diminution de la taille des ménages, émergence de nouveaux modes d'habiter, etc.). L'augmentation du nombre de personnes âgées et les niveaux de revenu bas doivent inciter à la production de logements abordables. L'évolution des coûts énergétiques et la croissance de l'inflation augmentent la précarisation d'une partie de la population. La vétusté du parc de logement est significative (40% des logements ont été construits avant 1919). La décentralisation et l'étalement des constructions de logements augmentent les déplacements individuels (dépense d'énergie fossile), les coûts de viabilité des constructions (coût de raccordements et gestion des réseaux, …) et provoquent la désertification des centres.

Malgré l'augmentation des coûts de travaux de rénovation et de construction, il semble nécessaire de continuer à rénover les logements existants afin d'améliorer la qualité de ces derniers, notamment du point de vue environnemental, ainsi que les conditions de vie des habitants. Mais cela doit se faire de façon à garder l'accès aux logements à des prix abordables.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Pour rencontrer les besoins actuels et futurs en logements, le projet de révision du SDT propose plusieurs principes de mise en œuvre selon quatre axes, à savoir la valorisation des terrains et la réutilisation des bâtiments situés dans les centralités, l'évolution de la conception et de la rénovation des logements, l'accès aux logements et le soutient à l'habitat alternatif et innovant ainsi que l'accès à un cadre de vie épanouissant.

La valorisation des terrains et la réutilisation des bâtiments situés dans les centralités se traduit par des mesures visant à réduire l'artificialisation du sol lors de remplacement d'un bâtiment existant ou le réaménagement d'une friche par exemple, ainsi qu'une consolidation des centralités afin que celles-ci accueillent trois-quarts des nouveaux logements d'ici 2050 et que l'accès aux services et équipements soit facilité. Dans les espaces excentrés, les principes de mise en œuvre prévoient que les nouveaux logements consolident les cœurs d'espaces urbanisés à condition qu'ils disposent de services et d'équipements de proximité ou qu'ils soient prévus avec une densité faible. Les projets d'urbanisations nécessitant une artificialisation et se situant dans les espaces excentrés doivent par ailleurs se localiser en continuité du bâti existant.

Le second axe est une évolution de la conception et de la rénovation du bâti existant. Les nouveaux logements ou ceux rénovés devront respecter les conditions de salubrité, sécurité et performance énergétique, tout en intégrant les exigences

[35] Source : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2021/11/Fiche-7_Perspectives_vNov2021.pdf
[36] Source : http://etat.environnement.wallonie.be/contents/indicatorsheets/MEN%202.eewGeneratePdf.do

de développement durable et en prenant en compte les risques naturels et anthropiques. A travers ces mesures, le projet de révision du SDT cherche à augmenter la qualité de vie des habitants et à réduire leur facture énergétique. Pour renforcer la cohésion sociale, les principes prévoient également de favoriser la mixité sociale et générationnelle dans les projets de logements multiples.

Pour garantir l'accès aux logements, les principes prévoient d'une part que les autorités publiques orientent les projets (publics et privés) pour répondre à la diversité des demandes et d'autre part fixent un objectif de réaliser 10% de logement public en Wallonie. Ces logements publics seront prioritairement construits dans les centralités afin de garantir l'inclusion et la cohésion sociale. De plus, de nouveaux leviers seront utilisés pour faciliter l'accès à la propriété dans les zones à forte pression foncière. Enfin, le projet de révision du SDT cherche à soutenir l'habitat alternatif et innovant en accueillant de nouvelles formes de logements améliorant la cadre de vie et en orientant les projets immobiliers de manières à ce qu'ils répondent à la diversité des logements.

Le quatrième principe consiste à la mise en place des mesures et aménagements permettant aux habitants des centralités d'avoir accès à des infrastructures vertes (espaces verts ou naturels, cours d'eau, etc.). Il encourage la conception des espaces publics attrayants qui permettent les activités en commun, l'accessibilité aux transports publics et offrent un cadre verdoyant limitant l'effet d'îlot de chaleur.

Mesures de gestion et programmation

Les mesures de gestions et programmation se déclinent en deux niveaux.

Les mesures au niveau régional visent à suivre l'évolution de l'étalement urbain résidentiel pour ensuite mener des révisions de plan de secteur, qui auront préalablement été examinées, en fonction de cette évolution. Une autre mesure vise à réaffecter en logements les friches en prioritisant celles situées dans les centralités. Ensuite, des référentiels seront établis pour traiter de l'intensification des quartiers d'habitats et pour encadrer la division de logements. Enfin, la dernière mesure vise à répartir sur le territoire les infrastructures permettant l'accueil des gens du voyage.

Au niveau communal, le projet de révision du SDT prévoit que les communes auront à charge d'inscrire la trajectoire d'urbanisation et de réduction de l'étalement urbain, notamment en adoptant ou révisant un schéma de développement communal ou pluricommunal qui identifie les centralités et les espaces excentrés et prévoit des mesures guidant l'urbanisation dans et en dehors des centralités (définition des densités de logements dans les zones destinées à l'habitat et identification des espaces agricoles, forestiers, verts ou naturels à préserver, etc.) et définit l'ordre de priorité de mise en œuvre des ZACC. Les communes devront aussi adopter ou réviser les guides communaux d'urbanisme afin de gérer les modalités d'intensification de l'urbanisation et de division des logements et des parcelles. Dans les centralités, les mesures de gestion et programmation prévoient également que les communes mènent des opérations de rénovation et de revitalisation urbaine et renforcent la fonction résidentielle en prévoyant la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté (ZACC) en les destinant à un développement résidentiel et en inscrivant des zones d'habitat et/ou de zones d'enjeu communal (ZEC) par révision du plan de secteur.

Les mesures de gestion et programmation prévoient par ailleurs que les communes fixent des objectifs de création de logements publics.

Mesures guidant l'urbanisation

Les mesures guidant l'urbanisation fixent les objectifs de densités de logements des projets comportant du logement selon qu'ils soient situés dans les espaces excentrés, en bordure de centralité ou dans les centralités. Ainsi, ces mesures prévoient une densité en logement supérieure dans les centralités que dans les espaces excentrés.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent aux buts n°1 'lutte contre l'étalement urbain et utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et n°3 'maitrise qualitative du cadre de vie'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- La localisation judicieuse des logements autour de certains espaces offre une opportunité de densification et l'augmentation de la fréquentation de ces espaces permettra de les redynamiser (petites gares, de noyaux commerciaux historiques peu rentables, etc.), et d'améliorer le cadre de vie et l'attractivité de ces territoires.
- La concentration des logements en centralités, combinée à une augmentation de la mixité fonctionnelle permet également de limiter la longueur des déplacements.
- La rénovation et l'adaptation du parc de logements permettra d'en améliorer la qualité globale (efficacité énergétique, isolation acoustique, etc.). L'amélioration de la qualité du bâti aura une incidence positive sur la santé des habitants.
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments allègera la facture énergétique des habitants.
- La conception de nouvelles formes de logements permettra d'avoir des habitats adaptés pour tous.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Prévoir que les nouveaux logements puisent se localiser dans des espaces excentrés qui ne disposent pas d'un accès aisé aux services et équipements en modes actifs ou en transports en commun, même avec une densité faible, ne contribue pas à rendre l'urbanisation nouvelle plus durable et à réduire la dépendance à la voiture. Il serait plus judicieux de décourager la création de logements dans ces zones.
- Ces principes de mise en œuvre et la Stratégie de Rénovation Durable de la Région Wallonne sont ambitieux et requerront des moyens financiers considérables pour la rénovation des logements.
- Bien qu'elle soit profitable pour la société dans son ensemble, la densification des espaces bâtis génère une série de désavantages pour les riverains présents (nuisances sonores, augmentation de la proximité entre voisins, augmentation du trafic, etc.) qui peuvent induire des contestations et ralentir le processus.
- Les chantiers de démolition-reconstruction ou de rénovation dans des zones urbanisées génèrent temporairement des nuisances pour le voisinage (bruit, poussières, etc.) ainsi que des déchets de construction.
- Le soutien à la valorisation des terrains bien situés et à la reconstruction et rénovation du bâti ne suffira pas pour maîtriser le prix de l'immobilier et pour répondre aux besoins futurs en logements accessibles aux bas revenus.
- Les principes de mise en œuvre prévoient que la production de logements publics soit encouragée pour tendre vers l'objectif de réaliser 10 % de logements publics en Wallonie et que les autorités orientent les projets privés pour qu'ils répondent à la diversité des demandes, mais il n'y a pas d'objectif clair d'intégration de logements sociaux dans les projets privés ce qui limitera la portée de ces dispositions.

Aspects socio-économiques	+
Diversité biologique, faune et flore	+
Population et logements	++
Santé	+
Mobilité et transports	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0

Occupation du sol	++
Flux de matières et déchets	0
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	0
Le paysage	+
L'énergie et les facteurs climatiques	++
Positionnement suprarégional	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Plutôt que de prévoir explicitement la possibilité de créer des nouveaux logements (en faible densité) dans des espaces excentrés qui ne disposent pas d'un accès aisé aux services et équipements en modes actifs ou en transports en commun, décourager ce type de projets ou les conditionner à une amélioration de l'accessibilité.
- (compl) Pour assurer le financement de la rénovation du parc de logement : Mobiliser les outils de financement européen pour améliorer la rénovation sur le bâti (BEI, etc.). Dans la mesure où ces rénovations impliquent des réductions de charges (électricité et gaz), ces gains peuvent être utilisés pour rembourser et alimenter le mécanisme de financement.
- (compl) Pour favoriser l'acceptation citoyenne de la densification du bâti : Améliorer la qualité architecturale et urbanistique des projets proposés. Mettre l'accent sur la qualité des espaces communautaires au sein des projets urbanistiques de densification et améliorer l'accessibilité du quartier.
- (SDT) Prévoir un pourcentage minimum de logements accessibles aux faibles revenus dans les futurs projets de logements d'une certaine taille (mesures de gestion et programmation).

MESURES DE SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Etalement urbain	Proportion des logements créés en dehors des centralités par rapport ceux créés dans les centralités.
Efficacité énergétique du parc de logement	Performance énergétique moyenne (sur base des certificats PEB et des demandes de permis)
Accessibilité financière du logement	Comparaison entre les salaires et les loyers (moyennes et distribution)

Fiche 4 : Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et Innovation AI.7, P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12

CONTEXTE ET ENJEUX

Les centres des villes et des villages étaient historiquement les points de concentration de la plupart des activités économiques, des équipements et des services administratifs et étaient fortement fréquentés par les habitants, les travailleurs et les chalands. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, de nouvelles formes d'urbanisation peu dense sont apparues en extension des villes et villages à proximité des axes de circulation routière, entraînant un déplacement de certaines activités et d'une partie de la population en périphérie des centres qui ont dès lors perdu en attractivité.

La plupart des quartiers commerçants des centres urbains et villageois souffrent de la concurrence avec les commerces de la périphérie et présentent un taux de vacance commerciale élevé.

Les cœurs des villes et villages sont pourtant généralement bien desservis par les transports en commun et la concentration d'activités de tout type (économique, commerciale, culturelle ou administrative) en leur centre participerait à la réduction des coûts collectifs, notamment en limitant les besoins en déplacements individuels.

Par ailleurs, de nombreux sites bien situés dans les centres urbanisés, mais actuellement délaissés pourraient être revalorisés pour dynamiser les villes et villages et renforcer leur attractivité.

Il est donc important de renforcer l'attractivité des centres urbains et villageois en mettant en valeur les bâtiments et les espaces publics et en y dynamisant le commerce.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Afin de renforcer l'attractivité des espaces urbanisés, le projet de révision du SDT propose plusieurs principes de mise en œuvre selon deux axes : reconquérir les espaces urbanisés et consolider et revaloriser les espaces urbanisés.

La reconquête des espaces urbanisés consiste à identifier les ilots en friche, délaissés ou abandonnés pour les réhabiliter et les revaloriser. Cette reconquête passe par la revalorisation, la réhabilitation de sites abandonnés ou délaissés tels que des bâtiments de logements ou des commerces dans une optique d'amélioration du cadre et de qualité de vie. De plus, le projet de révision du SDT vise un maintien et renforcement des services, équipements et autres activités commerciales ou économiques dans les centralités urbaines et villageoises afin d'améliorer leur attractivité et d'éviter la création d'espaces monofonctionnels.

Afin de consolider et revaloriser les espaces urbanisés, le projet de révision du SDT propose d'améliorer l'attractivité commerciale des centres en rénovant les bâtiments, les façades et les vitrines ainsi qu'en remembrement les cellules et en proposant de nouvelles formes de points de vente. Cela représente d'ailleurs un levier permettant de faire face à la croissance de l'e-commerce ou pour promouvoir la complémentarité entre celui-ci et le commerce physique.

Pour garantir une certaine qualité de vie, le projet de révision du SDT souhaite aménager des espaces verts publics dans les centralités urbaines et villageoises à proximité des lieux de vie, particulièrement pour les lieux les plus denses ainsi que les quartiers marqués par la précarité. De plus, dans un objectif de facilitation de la lecture du territoire, le projet de révision du SDT propose de marquer la limite des espaces urbanisés par des aménagements paysagers.

Enfin, le projet de révision du SDT recommande de pacifier la circulation des centralité urbaines et villageoises en effectuant des aménagements favorisant les modes actifs et les transports en commun au détriment de la voiture. Les centralités sont ainsi aménagées pour devenir des villes ou village des 10 minutes, c'est-à-dire où les habitants peuvent accéder à la plupart des services et équipements en moins de 10 minutes à pied ou à vélo.

Mesures de gestion et programmation

Les mesures de gestions et programmation se déclinent en deux niveaux.

Les mesures au niveau régional visent la réhabilitation des sites à réaménager à hauteur de 100 ha par an. Elles visent également à renforcer les politiques de revitalisation et de rénovation urbaine notamment en ce qui concerne les activités commerciales dans les cœurs des centralités.

Les mesures au niveau communal visent à dynamiser les commerces des cœurs de centralité en encourageant l'accueil de nouveaux porteurs de projet et la digitalisation des commerces de proximité. Les mesures prévoient également que les schémas de développement communaux et pluricommunaux identifient les périmètres dans lesquels le tissu urbain est à consolider, protéger, restructurer ou à développer.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre présentés ici participent aux buts n°1 du point de vue de la 'lutte contre l'étalement urbain', n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' et n°3 'gestion qualitative du cadre de vie' par la revalorisation des espaces urbanisés.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- La rénovation du bâti dégradé et la reconquête des friches améliorera l'image de certains quartiers ou villages, contribuant positivement à leur image et à leur attractivité, tout comme la valorisation du patrimoine urbain.
- La valorisation des sites à l'abandon ou fortement dégradés permettra d'utiliser l'espace disponible au profit de l'implantation de nouvelles fonctions. Ceci permettra d'induire une plus grande densité fonctionnelle des espaces urbains et freinera par conséquent la périurbanisation.
- La requalification de l'immobilier et du foncier à caractère économique dans les centralités contribuera à orienter les politiques communales en matière d'aménagement du territoire, et dès lors, incitera ces autorités à développer en amont une vision globale de l'aménagement de leur territoire. L'attractivité des centres urbains a des conséquences directes sur l'attractivité de l'environnement pour l'activité économique ainsi que sur le cadre de vie des habitants.
- L'amélioration de l'attractivité des centres urbains et ruraux permet d'éviter les surcoûts de l'extension périphérique, de réaffecter les logements vides abandonnés, et d'éviter des impacts négatifs en termes d'inégalités sociales ou écologiques.
- L'aménagement d'espaces verts publics de qualité à proximité des lieux de vies offre aux habitants et travailleurs une meilleure qualité de vie. Ces lieux

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Les politiques œuvrant pour le développement de l'activité économique dans les centres des villes et villages contribueront à augmenter la mixité fonctionnelle du bâti, avec des impacts potentiellement négatifs pour les habitants si un contrôle en termes de compatibilité n'est pas suffisamment opéré.
- L'assainissement des sols pollués de certains sites à l'abandon peut s'avérer très coûteux, surtout lorsque l'objectif est de réaliser, au droit de ces zones, des équipements publics ou des logements (normes plus sévères).
- La démolition ou la réaffectation d'anciens bâtiments industriels peuvent impliquer également des opérations de désamiantage définies par un cadre réglementaire précis[37] et pouvant s'avérer onéreuses.
- La réhabilitation et la réaffectation ne seront pas suffisantes pour accroitre l'offre de sorte à répondre aux besoins générés par les pressions économiques et démographiques [38].
- La redynamisation des espaces urbains dépend de nombreux acteurs et politiques (aménagement du territoire, politique sociale, politique de développement économique, etc.) qu'il n'est pas toujours facile de coordonner ce qui peut entrainer un manque de cohérence.

[37] Arrêté du Gouvernement wallon du 17 juillet 2003 relatif aux chantiers d'enlèvement et de décontamination de bâtiments ou d'ouvrages d'art contenant de l'amiante (M.B. 17.10.2003 - err. 11.05.2004).
[38] J-M Halleux et J-M. Lambotte (2008). « Reconstruire la ville sur la ville. Le recyclage et le renouvellement des espaces dégradés ». Territoire(s) wallon(s), 2.

peuvent aussi favoriser le développement de la biodiversité dans des espaces urbanisés. • La volonté de favoriser les modes actifs et les transports en commun au détriment de la voiture dans les centralités urbaines et villageoises conduiront à un apaisement des villes et villages.	

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	++
Diversité biologique, faune et flore	+	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	+	**Le paysage**	+
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Rassembler les multiples acteurs du développement des quartiers, villages et villes autour d'un projet commun et cohérent et diversifier les modes d'actions et les leviers mobilisés pour soutenir conjointement le renforcement de l'attractivité des centres urbains et ruraux. [39]

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Friches industrielles ou dents creuses en milieu urbain	Superficie au sol (en m²) de friches industrielles ou de dents creuses non assainies en zones urbaines
Bâti non occupé	Superficie de plancher (en m²) du bâti non occupé par commune

[39] Voir CPDT, juillet 2017. Ibidem Voir CPDT, juillet 2017. « Vers une politique de la ville en Wallonie », notes de recherche, n°71. Auteurs : C. Mercenier, C. Ruelle, D. Claeys, J. Descamps, P.-F. Wilmotte, B. Blanchet.

Fiche 5 : Développer des espaces publics de qualité

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Coopération et cohésion CC5 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15, P16, P17, P18, P19, P20, P21, P22, P23, P24, P25, P26, P27, P28.

CONTEXTE ET ENJEUX

Les espaces publics (places, centres-villes, parcs, etc.) participent à l'attractivité des villes et villages. Ils permettent des usages variés par les habitants et participent à l'amélioration du cadre de vie et plus généralement au bien être des riverains (santé, détente, loisirs, etc.). Ce besoin en espaces publics s'est accru avec la densification de l'habitat et s'est avéré fondamental lors des périodes de confinement dues à la crise de Covid-19.

Le dynamisme des espaces de vie et leur appropriation par les riverains dépend de la qualité des aménagements. En Wallonie cette qualité est variable et les espaces publics sont majoritairement inadaptés aux modes actifs et PMR.

Les espaces verts sont des éléments importants à préserver et développer aussi bien dans les milieux urbains, périurbains et ruraux car ils permettent, entre autres bienfaits, de limiter la pollution de l'air, réguler les inondations et faire de l'ombre. De plus, il s'agit d'une composante agréable du paysage.

Les (ré)aménagements d'espaces publics doivent être conçus de manière créative et viser le développement d'espaces multifonctionnels en intégrant les enjeux socio-économiques, de mobilité et environnementaux. L'offre et la qualité des espaces verts doivent être augmentées dans les centralités.

La gestion et l'entretien des espaces publics doivent être pris en compte lors de leurs conceptions. Ces modalités s'inscrivent dans une perspective de sobriété et de durabilité.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Afin d'aménager les espaces publics en espaces de vie de qualité, les principes de mise en œuvre préconisent de concevoir des ensembles de logements s'articulant autour d'espaces favorisant la convivialité entre habitants notamment en invitant la nature au cœur de la ville (espaces verts de proximité dans les quartiers, jardins partagés, squares pour enfants, espaces de jeux et d'activités sportives, etc.). Les principes de mises en œuvre prévoient également de permettre l'accès aux services et aux équipements à distance de marche (concept de « *villes et villages à 10 minutes* ») et de développer les services et les équipements de proximité contribuant ainsi à l'appropriation des espaces publics par les riverains.

Le confort des espaces publics est au cœur du projet de révision du SDT qui recommande de tenir compte de la diversité des usagers dans leur aménagement ainsi que des différentes saisons et des temporalités de la journée : en résumé, l'aspect multifonctionnel de l'espace public est encouragé. Il est également nécessaire d'assurer l'accès des riverains aux nouvelles technologies en intégrant des bornes de recharges électriques et les voitures et trottinettes partagées dans la conception de l'espace public. Dans les espaces excentrés, les espaces publics seront également renforcés et protégés.

Par ailleurs, pour rendre ces espaces publics plus agréables, l'utilisation des matériaux locaux de qualité seront privilégiés et la mise en valeur des immeubles et édifices repères sera au cœur de la création des espaces. Dans cette logique d'augmentation de l'agréabilité des espaces publics, mais également pour anticiper les effets du changement climatique, l'imperméabilisation des sols sera limitée et le milieu naturel (relief, nature et eau) valorisé, le but étant aussi de permettre à chacun d'accéder à un espace vert en moins de 10 minutes de chez soi.

La sécurité au sein des espaces publics contribue aussi à leur qualité. Pour les usagers faibles, il s'agit ainsi de prendre systématiquement en compte les modes actifs dans le réaménagement et/ou la création d'espaces publics et mettre le piéton au centre des préoccupations lors de ces réaménagements (organiser les cheminements, prévoir les temps de

pause, de rencontre, penser aux différents usagers, etc.). Il s'agit également d'assurer l'accès de tous, en particulier des enfants et des PMR, à des espaces verts et des espaces publics sûrs. En outre, les traversées d'agglomération et les lieux urbanisés seront aménagés et sécurisés notamment pour lutter contre les nuisances du trafic intense, pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes et supprimer les barrières physiques liées aux infrastructures de communication.

Enfin, tous ces principes seront appliqués dans un esprit de collaboration entre les autorités et la population à travers la multiplication des processus participatifs dans l'élaboration des projets.

Mesures de gestion et programmation

À l'échelle régionale, le projet de révision du SDT préconise d'établir une stratégie globale de gestion et conception de l'espace public lors de l'élaboration des plans et programmes. Suite à l'élaboration de cette stratégie, un référentiel d'aménagement et de conception des espaces publics mis à jour continuellement devrait être mis à disposition ainsi qu'une plateforme d'échanges collaborative sur ce thème.

A l'attention des communes, le projet de révision du SDT prévoit que les espaces publics structurants soient identifiés afin de les préserver, de les valoriser et au besoin de les complémenter pour que chacun puisse y avoir accès à pied en moins de 10 minutes dans les centralités. En outre, les mesures prévoient de soutenir les opérations de rénovation et revitalisation urbaines dans les centralités urbaines ainsi que de promouvoir l'aménagement d'espaces verts de qualité et d'espaces publics pour les piétons, cyclistes et PMR.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent aux buts n°3 'gestion qualitative du cadre de vie' et n°1 'lutte contre l'étalement urbain et utilisation rationnelle des territoires et des ressources'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Les espaces publics verdurisés contribuent au maillage écologique. Les aspects préconisés par les principes de mise en œuvre (valorisation du milieu naturel, invitation de la nature en ville, etc.) renforcent la qualité écologique des espaces créés. • Les espaces publics améliorent le cadre de vie et permettent une série d'atténuation des nuisances environnementales (écran contre le bruit, absorption des polluants atmosphériques, régulation thermique, etc.) qui contribuent à la qualité de vie et la santé des riverains. • Des accès aux services et aux équipements à une distance de marche des lieux de vie permettront de limiter l'usage de la voiture. • L'aménagement et la sécurisation des espaces publics pour les usagers faibles encourageront les citoyens à délaisser leur voiture lors de trajets de courte distance.	• La présence d'espace public attractif dans un quartier pourrait avoir comme effet le développement de la gentrification accompagnée d'une hausse des loyers et d'un rejet des populations précarisées.

Aspects socio-économiques	0	Occupation du sol	+
Diversité biologique, faune et flore	+	Flux de matières et déchets	0
Population et logements	++	Patrimoine bâti, archéologique et culturel	+
Santé	+	Le paysage	++
Mobilité et transports	+	L'énergie et les facteurs climatiques	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	Positionnement suprarégional	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (Compl) Pour garantir la mixité sociale autour des espaces publics, imposer un pourcentage minimum de logements accessibles à de faibles revenus dans les projets d'urbanisation d'une certaine taille.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Sécurisation et priorité du/au mode piéton	Nombre d'accidents piéton – automobiliste en agglomération
Verdurisation des espaces publics	Superficies de parc et espaces verts en agglomération

Fiche 6 : Améliorer l'accessibilité aux services, commerces et équipements pour la population

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Coopération et cohésion CC3 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11

CONTEXTE ET ENJEUX

Les évolutions de la structure de la population (augmentation et vieillissement) et de la société induisent de nouveaux besoins en services, commerces et équipements. Le pouvoir d'achat a baissé pour une partie de la population wallonne à cause de la crise du Covid-19, du conflit russo-ukrainien et du vieillissement de la population, entrainant un besoin accru de services, commerces et équipements à prix abordables. Le développement commercial doit répondre aux nouveaux besoins de la population.

Bien que la Wallonie possède l'un des taux les plus élevés d'Europe d'équipement commercial par habitant, cette répartition est inégale : certaines régions possèdent des taux faibles par isolement (manque de demande pour justifier leur implantation) ou au contraire par pression démographique et foncière (demande trop importante par rapport à l'offre disponible). Les équipements ne sont pas toujours accessibles par des modes alternatifs à la route, notamment à cause de la forte dispersion de l'habitat wallon, maintenant la prépondérance du mode routier.

Certains équipements techniques concernant les réseaux d'adduction et d'épuration des eaux sont en nombre insuffisant, compliquant la gestion conforme aux normes européennes des eaux.

Le développement des surfaces commerciales de plus de 400m² a entraîné une désertion des cœurs de villes et villages dans lesquels la vacance commerciale est importante. Cependant, de nouveaux comportements d'achat inversent la tendance depuis quelques années et les commerces de proximité, surtout dans le domaine de l'alimentaire, se ré-établissent dans les centres. Le retour de ces commerces entraine celui des commerces de « shopping plaisir », essentiellement dans les centralités urbaines. Ce phénomène de retour aux commerces de proximité doit être renforcé afin de limiter l'étalement urbain.

L'ère numérique permet aussi une nouvelle forme de services accessibles à tous en ligne qui se généralise dans la vie quotidienne. Cette innovation doit être menée avec un accompagnement des personnes numériquement défavorisées afin d'assurer un accès équitable à cette technologie.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Le projet de SDT préconise différents principes de localisation des commerces, services et équipements afin d'améliorer l'accessibilité de tous en structurant le territoire de manière cohérente. Cela passe par le fait de localiser les équipements et services possédant un large rayonnement (type école, hôpital, centre culturel) dans les centralités urbaines de pôles tandis que les services de base, à destination d'usagers plus proches, devraient être concentrés dans les centralités urbaines et villageoises.

Le projet de SDT insiste sur le principe de « nouvelle proximité » qui implique d'avoir des équipements collectifs partagés, multifonctionnels et flexibles situés dans les centralités et rassemblés en une zone compacte, mixte et accessible. Afin d'optimiser l'accès à l'eau, il est essentiel d'améliorer les réseaux de distribution et d'assainissement.

L'ensemble des services, équipements et commerces doivent être implantés dans des zones desservies par les transports en communs et facilement accessibles pour les modes actifs et les personnes à mobilité réduite (PMR). Inversement, les modifications futures des réseaux doivent prendre en compte la localisation des équipements, services et commerces et être adaptées aux PMR.

En outre, les services, équipements et commerces doivent être fournis en moyens logistiques et financiers pour proposer leurs services en ligne et se développer.

En ce qui concerne les surfaces commerciales, elles doivent être développées au sein des centralités ainsi que dans les cœurs des espaces excentrés afin de les renforcer et non de manière isolée le long des voiries régionales. Selon le type de commerce, différentes règles s'appliquent :

- Les commerces répondant à des besoins fondamentaux de la population se retrouveront principalement dans les centralités, de tous types.
- Les commerces dit « polarisants » se retrouveront principalement dans les centralités urbaines et idéalement dans les cœurs de ces centralités.

L'accessibilité aux services, équipements et commerces de proximité sera soutenue par le renforcement aux centralités en transports en commun, le développement de parkings relais, de mobipoints et de mobipôles ainsi que par une amélioration du confort, de la continuité et de la sécurité des modes actifs notamment par l'application du principe STOP dans l'aménagement des espaces publics.

Mesures de gestion et programmation

À l'échelle régionale, des mesures plus spécifiques viennent soutenir et préciser les principes de mise en œuvre :

- Encourager les implantations de commerces dans les cœurs de centralités renforcer l'offre de transports en commun dans et vers les centralités urbaines de pôles, en ce compris en soirée ;
- Soutenir le développement des commerces de proximité et encadrer le secteur de l'HoReCa dans les centralités ;
- Mettre en place des instruments en matière de revitalisation commerciale et promouvoir leur utilisation dans les villes et communes afin de les rendre davantage actrices du développement commercial de leur territoire ;
- Améliorer l'accès à l'eau et son utilisation en suivant le schéma régional d'exploitation des ressources en eau (SRERE) pour les travaux des réseaux de transports d'eau suivants : Sécurisation de La Louvière, bouclage de Charleroi, liaison Néblon-Durbuy, valorisation des eaux d'exhaure à Florennes vers Charleroi et Walcourt, liaison Hollogne-Arbre à la Croix, liaison Arbre à la Croix-Andenne, liaison Andenne-Wellin, liaison Ghlin-Transhennuyère, sécurisation Brabant wallon Est, sécurisation Vielsalm, Arlon-Messancy, Houffalize.

À l'échelle communale, le projet de révision du SDT recommande de traiter dans les schémas de développement communaux et pluricommunaux de l'implantation des petites surfaces commerciales.

Mesures guidant l'urbanisation

Les mesures guidant l'urbanisation permettent d'amener des précisions concernant les principes de mise en œuvre traitant des commerces spécifiquement (P2, P3, P5, P6, P7). Elles dressent les différentes conditions pour l'implantation des cellules commerciales de moins de 400m² selon le type d'achats (légers, alimentaires, lourds) et la localisation (espaces excentrés, cœurs des espaces excentrés, centralités, cœurs de centralités).

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent aux buts n°3 'La gestion qualitative du cadre de vie' en mettant l'accent sur l'accessibilité aux services, équipements et commerces et l'accès à l'eau pour tous et n°4 'maîtrise de la mobilité' avec les principes limitant les déplacements automobiles et promouvant les transports en commun et modes actifs. Ces éléments contribuent également à l'attractivité territoriale et répondent par conséquent au but n°2. De plus, le but n°1 'lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' est également rencontré à travers les règles régissant l'implantation des services, équipements et commerces à l'intérieur des centralités et l'amélioration des réseaux d'assainissement et de distribution de l'eau.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	**INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS**
• La limitation de l'implantation des commerces en périphérie freinera la diminution de l'attractivité commerciale des centres-villes.	• Pas d'incidence négative identifiée

• La localisation des activités générant des flux à proximité des points de connexion aux réseaux de communication tous modes limitera les distances parcourues et encouragera l'usage des modes alternatifs à la route, diminuant ainsi les externalités du trafic routier. • L'augmentation de l'offre en transport en communs dans les zones à forte concentration commerciale et de services permettra aussi d'assurer un report modal efficace. • Une offre en équipements adaptées aux besoins de la population améliorera la qualité de vie des wallons, avec des prix plus faibles et des temps d'attente plus courts. • La mise en conformité des réseaux d'épuration permettra de respecter les exigences européennes en la matière tant au niveau juridique qu'au niveau environnemental.	

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	+
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	++	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	0	**Le paysage**	+
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- Néant.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Distribution des équipements sur le territoire	Nombre d'équipements (scolaire, santé, sportif, etc.) par habitant à l'échelle communale ; Part des élèves du primaire et du secondaire fréquentant une école de leur commune
Localisation des activités (services, équipements, commerces, emplois, etc.) en fonction de leur accessibilité	Distances moyennes parcourues par motif de déplacement.
Vacance des commerces en centre-ville	Nombre de cellules commerciales vides par centre-ville

Fiche 7 : Diversité des activités et cohésion

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Coopération et cohésion CC4 P1 ; P2 ; P3 ; P4 ; P5 ; P6

CONTEXTE ET ENJEUX

Le tissu urbain de la Wallonie est très dispersé. Cela s'explique par la bonne mobilité routière et le prix haut du foncier dans les centres de villes et de villages. Cette dispersion a mené à une grande consommation de terrains, surtout agricoles, à une répartition monofonctionnelle des activités, à un appauvrissement des centralités et à une multiplication des déplacements, principalement en voiture individuelle.

Depuis quelques années, on assiste au réinvestissement des territoires centralisés à travers des projets diversifiés. Ce phénomène est accentué lorsque certaines conditions sont remplies : une proximité avec les commerces alimentaires, services et équipements et une qualité des espaces publics et de l'offre de logements.

Cependant, les nouveaux projets ne sont pas aisés à mettre en œuvre, ils se heurtent à l'opposition des riverains qui craignent l'arrivée de nuisances diverses. Afin d'apaiser ces résistances, il est essentiel de sensibiliser et informer la population. En outre, l'information permet aussi aux riverains d'être impliqués dès le début du projet et de ne pas se retrouver devant le fait accompli.

La participation citoyenne permettrait aux autorités d'éviter les conflits d'utilisation du sol et d'augmenter l'attrait pour les centralités. Les autorités doivent soutenir le développement des projets mixtes et denses dans les centres pour répondre à la demande des habitants et entreprises.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre étudiés ici visent à promouvoir la densification des espaces urbanisés ainsi qu'une augmentation de la mixité des activités en prenant soin de favoriser l'acceptabilité sociale des projets en renforçant les démarches participatives.
Cette densification du bâti et cette mixité de fonctions est à envisager dans les centralités urbaines et villageoises dans des lieux desservis par les transports en commun. Les niveaux de densité et types de mixité sont déterminés en amont en fonction de différents facteurs et fixés par des outils d'aménagement du territoire. Afin d'encourager la densité et la mixité d'activités, la sensibilisation, l'information et l'association de la population au projet est essentielle.
Le projet de révision du SDT propose également d'encourager le recours aux processus participatifs lors de l'élaboration des orientation des projets de développement ou de restructuration dans les centralités.

Mesures de gestion et programmation

Le projet de révision du SDT préconise de mobiliser les Maisons de l'urbanisme, la Conférence permanent du développement territorial et l'administration de l'aménagement du territoire pour créer une plateforme d'échanges (diffusion d'informations et d'outils de sensibilisation, formation, mise en réseau et soutien aux acteurs) pour promouvoir la politique d'optimisation spatiale. Il prévoit également de développer et de tenir à jour un référentiel sur l'acceptabilité sociale des projets.

À leur échelle, les communes doivent mettre en place des consultations citoyennes pour l'élaboration des projets concrets et des plans comme les schémas d'orientation local ou les schémas de développement communaux. En outre, à cette échelle plus petite, il est possible de recourir à des processus participatifs innovants souvent plus ludiques et concrets donc plus attrayants comme les balades urbaines ou les occupations temporaires.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

110

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX GÉNÉRAUX

Les principes de mise en œuvre contribuent au but n°1 'lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et au but n°3 'gestion qualitative du cadre de vie'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Les démarches participatives devraient permettre de favoriser l'acceptabilité des projets visant l'augmentation de la mixité fonctionnelle et la densification et induire ainsi une diminution des déplacements et de leurs externalités et une préservation des surfaces de l'artificialisation.
- Le fait d'identifier les intérêts communs entre les différents partenaires en présence permettra une meilleure cohésion de la population avec les projets de logements ou de réaménagement de l'espace public et in fine une meilleure appréciation de ceux-ci (amélioration de la perception du cadre de vie).

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- La participation citoyenne peut allonger le temps d'élaboration des projets bien que les délais et modalités des procédures aient été précisées et généralement raccourcis au travers du CoDT.

Aspects socio-économiques	**0**	**Occupation du sol**	**+**
Diversité biologique, faune et flore	**0**	**Flux de matières et déchets**	**0**
Population et logements	**++**	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	**+**
Santé	**0**	**Le paysage**	**+**
Mobilité et transports	**+**	**L'énergie et les facteurs climatiques**	**0**
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	**0**	**Positionnement suprarégional**	**0**

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Réaliser une étude sur les freins à la mixité horizontale et verticale en milieu urbain et rural.
- (compl) Favoriser un urbanisme par projet c'est-à-dire qui ne considère pas l'affectation comme un fait imposé automatiquement par le législateur (qui ressort d'une nécessité d'encadrer le développement du territoire par la loi), mais questionne l'affectation des lieux concernés par rapport à ce qui est pertinent.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Sensibilisation et acceptation de la mixité des fonctions et de la densification	Enquêtes de perception
Participation citoyenne aux projets d'urbanisme	Importance de la participation dans le développement des projets (nombre de réunions d'information ou participatives, etc.)

Aspects économiques

Fiche 8 : Favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.3 P1, P2, P3, P4

CONTEXTE ET ENJEUX

L'économie wallonne évolue actuellement entre d'une part la mondialisation, le métropolisation et la mise en réseau de la connaissance et des activités innovantes et, d'autre part un retour vers des processus de proximité et de développement endogène. L'ouverture nécessaire de l'économie wallonne aux nouvelles technologies et à l'internationalisation implique une mutation du tissu économique et des profils de main-d'œuvre. Une part de la population et du territoire ne bénéficient pourtant pas de ces changements par manque de qualification adéquate. Le soutien de la formation, de la recherche et de l'innovation est ainsi nécessaire pour ancrer territorialement le développement économique.

La Stratégie de Spécialisation Intelligente de la Wallonie (S3) doit être soutenue. Les activités et l'innovation entrepreneuriale doivent être orientées adéquatement dans les parcs et les pôles de connaissance et d'innovation pour renforcer les collaborations et développer des synergies.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principe de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre préconisent d'aménager le territoire dans une optique de renforcement de la recherche et des interactions entre entrepreneuriat et formation. L'un des moyens sera de développer des lieux d'accueil pour entreprises innovantes à proximité des universités ou des centres concernant le domaine de l'entreprise innovante.

Faisant suite à l'adoption de la stratégie S3, la Wallonie doit mobiliser des ressources territoriales afin de développer les 5 domaines d'innovation stratégiques qui y ont été identifiés, à savoir, les matériaux circulaires, l'innovation pour la santé renforcée, l'innovation pour des modes de conception et de production agiles et sûrs, les systèmes énergétiques et habitats durables, les chaines agroalimentaires du futur et la gestion innovante de l'environnement.

Dans une optique d'accessibilité à tous et de diminution de l'impact environnemental, les parcs d'activité scientifique et centre de formation doivent être efficacement desservis par le réseau de transport en commun et pourvus de réseaux de modes actifs optimaux.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, la Région soutient le développement de parcs d'activités scientifiques et y maintien des disponibilités foncières à destination de l'économie de la connaissance.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

INTINE

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ce principe de mise en œuvre participe au but n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' – à travers une politique de formation intégrée à l'entrepreneuriat ainsi qu'une localisation des activités innovantes propice à l'ouverture internationale. Le renforcement de l'accessibilité de lieux de connaissances contribue par ailleurs au but n°4 'La maitrise de la mobilité'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Les entreprises s'implantant à proximité les unes des autres dans des parcs scientifiques ou près des	• L'implantation des activités innovantes dans des clusters rapprochés renforce l'attractivité de ces zones

universités sont plus enclines à développer des partenariats de recherche entre elles, avec des laboratoires ou des instituts de recherche induisant une recherche de l'excellence du processus d'innovation.

- Des interactions accrues entre formation et entrepreneuriat permettront d'améliorer les dispositifs d'accompagnement à la création d'entreprises afin d'augmenter le taux de stabilité financière de nouvelles entreprises.
- La formation de clusters scientifiques devrait permettre de favoriser leur renommée internationale profitant ainsi aux différentes entités les constituant.
- Les alentours des universités wallonnes constituent des localisations attractives pour les entreprises et habitants par le grand nombre d'équipements d'intérêt collectif qui y sont concentrés, garantissant la qualité du cadre de vie des employés (p. ex. parcs, écoles, équipements sportifs, etc.).
- La priorité à la mise en place d'une offre de mobilité collective, active et partagée, contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

et induit une pression foncière plus forte sur les terres non urbanisées aux alentours.

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	-
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	0	**Le paysage**	0
Mobilité et transports	+	**L'énergie et les facteurs climatiques**	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	++

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Planifier le développement territorial à proximité des universités, centres de formation et parcs d'activité scientifiques de manière à favoriser la densification et limiter la pression sur les terres non urbanisées.
- (compl) Organiser des groupes de travail par sous-région, en regroupant l'ensemble des acteurs de ce territoire en lien avec l'économie de la connaissance et l'innovation (clusters technologiques, centres de recherches, universités, hautes écoles importantes et pôles de compétitivité) pour permettre à ces acteurs de développer une vision coordonnée et intégrée de l'économie wallonne innovante et de son ouverture à l'international.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Partenariats formation - entreprises	Nombre de partenariats centres de formation – entreprises par cluster technologique
Innovation	Ratio des entreprises innovantes (IWEPS)

Fiche 9 : Transformation locale et de proximité

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.3 P4, P5, P6, P7, P8, P9

CONTEXTE ET ENJEUX

De nombreuses ressources sont disponibles sur le territoire (terres agricoles, forêt, sous-sol, eau et déchets). Bien que non délocalisables, ces ressources sont souvent transformées et valorisées hors de la Wallonie.

Les conséquences de la pandémie et du conflit russo-ukrainien ont permis de mettre en évidence la vulnérabilité de l'économie wallonne. Il apparait aujourd'hui que la relocalisation des activités de production en Wallonie permettrait d'améliorer sa résilience vis-à-vis des futures crises. Cette relocalisation implique des activités en lien avec le territoire et une proximité des différents acteurs. Le circuit court est également favorisé par une main-d'œuvre possédant une formation adaptée, cet aspect est étudié dans la fiche n°10.

La valorisation du territoire et de ses ressources doit être soutenue en renforçant la compétitivité de l'économie wallonne et sa résilience aux fluctuations de l'économie mondiale ainsi qu'aux effets du dérèglement climatique.

Dans un contexte de dépendance de la Wallonie aux énergies fossiles et aux biens primaires et secondaires, la dépendance des entreprises doit être réduite, la valeur ajoutée doit être relocalisée et les logiques de mutualisation et de circularité doivent être favorisées dans la gestion des investissements et des implantations.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principe de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre préconisent de préserver et valoriser les espaces agricoles et forestiers et de favoriser une utilisation durable assurant la coexistence harmonieuse des fonctions économiques, écologiques et sociales.

Ils prévoient également de développer les infrastructures de transformation des ressources primaires wallonnes à proximité de la ressource, d'encourager la mise en place de circuits courts au sein des chaines de transformation ainsi que par la mise en place de comptoirs de vente directe entre les agriculteurs et les consommateurs.

Ces dynamiques économiques de proximité sont intégrées aux projets supracommunaux comme moteurs de développement et de redynamisation à l'échelle supracommunale ou communale.

Mesures de gestion et programmation

La Région soutien le développement d'infrastructures d'accueil d'entreprises qui valorisent et transforment les ressources naturelles locales. Elle soutient le développement d'aménagements et d'infrastructures à destination des filières courtes agricoles notamment concernées par le réseau des « Halls relais agricoles » et « Diversiferm ».

Les communes soutiennent le développement de Halls relais agricoles au sein des centralités urbaines et villageoises.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre participent à la réalisation des buts n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' en encourageant le développement des tissus économiques locaux et n°1 'lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' en encourageant les modes de production plus économes en ressources.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Les nouveaux processus économiques généreront de nouveaux emplois.
- A travers l'intégration des activités économiques de proximité, le dynamisme local, rural ou urbain, se développera, induisant un effet d'entrainement pour de nouvelles activités économiques de proximité.
- Le développement de processus de transformation à proximité des ressources entrainera des retombées positives sur l'économie wallonne en freinant la fuite de matières dédiées à une valorisation à l'étranger.
- L'expérimentation liée à ces nouveaux processus économiques est propice au développement de nouveaux modèles économiques innovants.
- Le circuit court contribuera à des économies de consommation des ressources, à des économies d'énergie ainsi qu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.
- Les filières courtes agricoles peuvent contribuer à reconnecter les citoyens à leur alimentation et par extension à leur environnement.
- La relocalisation de certaines activités sur le territoire régional contribue à limiter la dépendance de la Wallonie aux circuits globaux, vulnérables à différents types de crises.

INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Les possibilités de localiser les activités transformatrices de la ressource au plus proche de celle-ci sont souvent limitées par l'espace disponible ou par les nuisances qu'elles peuvent générer. Par ailleurs, le regroupement des activités d'extraction et de transformation est déjà effectif pour certains secteurs (par exemple pour les carrières) et les marges d'amélioration sont donc limitées.
- Les nouveaux emplois générés par les processus économiques de proximité pourraient ne pas correspondre directement aux qualifications existantes ou disponibles sur le marché, ralentissant ainsi le processus de transition.
- Les projets d'économie circulaire ou de recyclage peuvent générer des besoins en main-d'œuvre difficiles à combler par manque de qualification adéquate. À noter que les formations sont abordées dans la fiche n°10.
- Certains aspects réglementaires peuvent rendre peu rapides, voire coûteux le transfert de déchets, même destinés à la valorisation (Directive 2008/98/CE et Règlement (CE) No 1013/2006).
- La mise en place de processus de transformation locale et de proximité repose souvent sur une organisation des producteurs de la ressource sous forme de coopératives qui pourraient être davantage mentionnées dans le SDT et encouragées dans les principes de mise en œuvre.

Aspects socio-économiques	++
Diversité biologique, faune et flore	0
Population et logements	0
Santé	0
Mobilité et transports	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0

Occupation du sol	-
Flux de matières et déchets	++
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	0
Le paysage	0
L'énergie et les facteurs climatiques	+
Positionnement suprarégional	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Mentionner les coopératives comme un des moyens de développement des processus de transformation locale des ressources

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Economie de proximité	Enquêtes auprès des consommateurs (achats en vrac, achats de productions wallonnes, etc.) Part des ressources locales transformées sur le territoire régional.
Economie circulaire	Quantités de déchets générés et proportion des déchets recyclés.
Circuits courts - coopératives	Nombre de points de vente, enquête auprès des consommateurs (achats chez le producteur, achats au marché, etc.)

Fiche 10 : Renforcer les initiatives en matière d'économie circulaire

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.3 P10, P11, P12, P13, P14

CONTEXTE ET ENJEUX

La création de nouvelles filières économiques créatrices de richesse et pourvoyeuses d'emplois nécessite un développement d'activités en lien avec le territoire, une mise en réseau des acteurs et un redéploiement de la formation adaptée aux enjeux actuels.

La Wallonie dispose de nombreuses ressources naturelles et primaires : les terres agricoles, la forêt, le sous-sol, les eaux souterraines, dont une bonne part de la production est transformée et valorisée hors de ses frontières. Le traitement et la transformation des déchets constituent également une nouvelle filière porteuse que la Wallonie doit pouvoir investir. Des marges d'amélioration existent, notamment grâce au développement et à la maîtrise de solutions innovantes.

Une économie dont les activités de production sont relocalisées permettra à la Wallonie d'améliorer sa résilience face aux futures crises, en intégrant le changement de cap imposé par le dérèglement climatique et en s'assurant une plus grande indépendance en termes de ressources et par rapport à des chaînes logistiques globales.

L'exploitation raisonnée des ressources est une condition pour garantir le bien-être des générations futures. La Wallonie doit diminuer sa production de déchets et privilégier les modes d'organisation de l'économie qui intègrent le recyclage et la valorisation des déchets dans une logique de circularité.

Cette transition vers une économie circulaire est l'occasion de renforcer l'économie locale en favorisant les circuits courts.

Les quantités de déchets générées en Wallonie sont en hausse. La mise en décharge ou l'incinération induisent des incidences fortes sur l'environnement alors que ces déchets constituent une ressource pouvant dans certains cas être valorisée. La Wallonie voit ainsi émerger de plus en plus de nouveaux processus d'économie circulaire qui permettent de valoriser ces déchets et qu'il y a lieu de renforcer. Par ailleurs, les bénéfices générés pour la population pourraient être améliorés si le niveau de qualification était plus adéquat aux nouveaux besoins de main-d'œuvre.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principe de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre visent le soutien aux initiatives en matière d'économie circulaire. Cette dernière, plus sobre en carbone et compatible avec la conservation de la biodiversité, est en outre efficace, optimalisée et régénérative dans l'utilisation des ressources. Le développement des filières d'écoconstruction et de recyclage est soutenu par des formations et la logique territoriale. Dans les centralités et pôles, c'est la mise en place d'équipements collectifs qui contribuent à l'économie circulaire.

Les principes prévoient également d'encourager la valorisation et le recyclage des déchets sur le territoire.

Globalement, les nouvelles activités sont implantées dans une logique de synergie et de coopération avec les entreprises existantes.

Mesures de gestion et programmation

Néant

Mesures guidant l'urbanisation

Néant

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre participent au but n°1 'lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' ainsi qu'au but n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' – en veillant à une logique territoriale encourageant les modes de production plus économes en ressources.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Les lieux d'échanges et plateformes collaboratives en économie circulaire et de proximité auront un effet d'entrainement positif favorisant l'émergence de ce type de projet. Selon les cas, ils peuvent renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens à leur territoire.
- Les filières de l'écoconstruction et du recyclage généreront de nouveaux emplois et favoriseront l'économie des ressources.
- Soutenir la territorialisation des projets d'économie circulaire et d'écologie industrielle renforcera la cohérence de la démarche en l'intégrant au sein de l'économie wallonne.
- La valorisation des espaces résiduels dans le cadre de fonctions sociales ou environnementales peut contribuer à améliorer le cadre de vie des riverains, et selon les cas, présenter des opportunités environnementales (sol, eau, air, biodiversité)
- L'expérimentation liée à ces nouveaux processus économiques est propice au développement de nouveaux modèles économiques innovants.
- L'économie circulaire et l'écoconstruction contribueront à des économies de consommation des ressources, à des économies d'énergie ainsi qu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- Les formations relatives à l'économie circulaire pourraient générer un effet d'entrainement positif sur le développement de nouveaux modèles économiques.

INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Les projets d'économie circulaire, d'écoconstruction ou de recyclage peuvent générer des besoins en main-d'œuvre difficiles à combler par manque de qualification adéquate.
- Certains aspects réglementaires peuvent rendre peu rapides, voire coûteux le transfert de déchets, même destinés à la valorisation (Directive 2008/98/CE et Règlement (CE) No 1013/2006).

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	+	**Flux de matières et déchets**	++
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	0	**Le paysage**	0
Mobilité et transports	0	**L'énergie et les facteurs climatiques**	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Déchets	Quantités de déchets générés et proportion des déchets recyclés.

Eco-construction	Quantités de déchets générés par le secteur de la construction et empreinte écologique des nouvelles constructions.

Fiche 11 : Optimiser l'offre touristique

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI4 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13

CONTEXTE ET ENJEUX

La Wallonie dispose de nombreux sites, urbains comme ruraux, présentant un intérêt touristique qui peuvent être valorisés. La valorisation des sites patrimoniaux et touristiques, ou le renouvellement des infrastructures de loisirs vétustes contribuent à la multifonctionnalité des espaces, au renforcement de l'économie présentielle et au développement des territoires avec des retombées aux échelles régionale, supracommunale et communale, favorisant également l'attractivité des territoires. Les sites touristiques entretiennent par ailleurs généralement des liens étroits avec leur environnement proche, permettant par exemple la création d'emplois. Ces synergies peuvent parfois être plus complexes à développer, notamment dans le cas des attractions fonctionnant davantage en autarcie en vue de conserver leur clientèle sur site. La position centrale de la Wallonie en Europe, ainsi que la présence d'un réseau de communication dense participent à son développement touristique, bien qu'à l'échelle locale des faiblesses en matière d'accessibilité et de couverture numérique haut débit sont identifiées.

Le poids économique du secteur touristique est conséquent pour la Wallonie, avec une valeur ajoutée brute de 3,6 milliards € en 2016 (dernière année de référence ante-COVID), équivalent à 4,1% de la valeur ajoutée brute totale de la Région[40]. Les secteurs de la restauration, du transport et de l'immobilier de loisirs sont les principaux émetteurs de cette valeur ajoutée. Compte tenu de son poids dans l'économie wallonne, le secteur touristique doit être soutenu afin de limiter sa vulnérabilité aux crises (sanitaire, financière, sécuritaire ou climatique) tout en limitant son impact sur l'environnement.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principe de mise en œuvre

Le secteur touristique est considéré comme un levier permettant de valoriser les atouts de la Wallonie. Dans ce contexte, les éléments d'intérêt touristique existant sont valorisés et les synergies avec le patrimoine existant sont développées. Dans une perspective d'élargissement de l'offre, il s'agit par ailleurs de soutenir le tourisme lié aux grands événements (festivals, sport …), d'amplifier la vocation touristique et culturelle des villes, des villages et des sites touristiques ou encore d'encourager l'offre touristique de qualité dans les zones agricoles et forestières du plan de secteur. Ce déploiement de l'offre touristique, réalisé à l'échelle infrarégionale, doit permettre de créer des emplois et de mettre en valeur la culture et les produits locaux.

Dans l'optique d'optimiser l'offre touristique, et de renforcer son ancrage, les principes de mise en œuvre veillent à l'accessibilité des sites, en transports en commun ou en mobilité active, lors du développement ou de la restructuration de grandes installations touristiques ou de loisirs. Cette accessibilité est également à développer depuis les aéroports de Charleroi et de Liège et depuis les gares ferroviaires afin d'attirer la clientèle européenne. Les sites touristiques sont structurés par des aménagements de qualité de façon améliorer leur image et à être aisément exploitables et contribue à l'économie locale afin de renforcer son ancrage.

La pérennité des sites touristiques doit être assurée par le développement d'activités et d'infrastructures plus résilientes en anticipation des changements climatiques. L'urbanisation est encadrée le long des parcours touristiques, et, a fortiori,

[40] SPF Economie 2019

dans les sites inscrits sur la liste du patrimoine mondial arrêtée par l'UNESCO ou sur la liste du patrimoine exceptionnel arrêtée par le Gouvernement wallon.

Mesures de gestion et programmation

À l'échelon régional, cela se traduit par le développement d'une stratégie touristique dans les filières présentant les plus hauts potentiels. La Région vise par ailleurs à renforcer son intégration dans des parcours transrégionaux et transnationaux (Eurovélo, GR…) en développant une offre de services associée. En matière d'accessibilité, il s'agit de poursuivre le développement des réseaux cyclables en lien avec l'offre touristique existante et les nouveaux projets d'infrastructures. La gestion des sites touristiques nécessite enfin de faire un état des lieux des zones de loisirs existantes et potentielles, de monitorer les résidences secondaires et les hébergements touristiques à l'échelle wallonne et de veiller à une réaffectation des infrastructures touristiques (hébergements et attractions) en déshérence ou mal localisées.

Au niveau local, les communes disposant d'activités ou de potentiel touristique articulent le développement touristique avec le développement territorial et elles veillent à gérer avec cohérence les espaces accueillants des infrastructures touristiques, notamment en matière de stationnement. Globalement, les communes veillent à la préservation du cadre de vie et à la cohérence entre le bâti nouveau et le site touristique lorsque le bâti constitue un des facteurs d'attraction d'un site touristique.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent principalement à la réalisation du but n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' à travers la valorisation des lieux touristiques et patrimoniaux, susceptible d'attirer de nouveaux chalands, wallons, belges ou étrangers, en ces endroits.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- La valorisation et la diversification des lieux touristiques amélioreront l'attractivité et la visibilité de l'offre touristique dans son ensemble, attirant ainsi de nouveaux chalands et supportant le développement du tourisme et des emplois liés (attractions touristiques, guides, horeca, etc.).
- Les activités touristiques peuvent générer des nuisances sur le patrimoine concerné (voir colonne de droite), mais les rentrées financières résultant du tourisme permettent aussi souvent de préserver, voire restaurer, ce patrimoine.
- Une bonne desserte en transports en commun des sites touristiques principaux permet de favoriser l'utilisation de ceux-ci par rapport à la voiture particulière et de limiter les incidences locales sur le trafic et le stationnement qui peuvent provoquer des nuisances pour les riverains.
- L'accessibilité renforcée aux portes d'entrée de la Wallonie en faveur du tourisme peut contribuer à renforcer le positionnement suprarégional dans d'autres domaines d'activités.
- Le développement d'activités touristiques en lien avec les activités agricoles peut conduire les agriculteurs à se diversifier dans leur activité et engranger des compléments de revenu.

INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Le tourisme génère souvent des pressions supplémentaires sur le patrimoine et l'environnement (construction de nouvelles installations d'accueil, déchets, perturbation de la faune liée au bruit et à la fréquentation, vandalisme, etc.). C'est le cas, entre autres, du kayak ou du rafting, du pédalo, des aéronefs motorisés et ULM, du VTT, du quad.

Aspects socio-économiques	++	Occupation du sol	0
Diversité biologique, faune et flore	-	Flux de matières et déchets	0
Population et logements	0	Patrimoine bâti, archéologique et culturel	+
Santé	0	Le paysage	-
Mobilité et transports	+	L'énergie et les facteurs climatiques	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	Positionnement suprarégional	+

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Limiter les incidences du tourisme sur les patrimoines et l'environnement en développant une approche durable, en anticipant les incidences du tourisme sur l'environnement à travers un encadrement suffisant ou des mesures compensatoires.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Offre touristique	Nombre de sites et diversité de l'offre
Dynamisme du secteur touristique	Nombre de visiteurs ou revenus du secteur touristique
Accessibilité des sites touristiques	Parts modales des visiteurs

Fiche 12 : Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI8 P1, P2, P3, P4, P5, P6.

CONTEXTE ET ENJEUX

L'attractivité d'un territoire et la compétitivité de ses entreprises sont liées à sa couverture numérique. La Wallonie souffre d'un retard à ce niveau-là, particulièrement en dehors des zones les plus densément peuplées, qui s'est accentué depuis le début de la crise du Covid-19 et l'avènement du télétravail. La couverture numérique doit devenir une priorité pour la région.

L'Agenda numérique européen et la stratégie « Digital Wallonia » fixent des objectifs en termes de couverture numérique du territoire wallon, au bénéfice des ménages comme des entreprises. La Wallonie doit respecter ces objectifs.

L'emploi, la formation et la recherche dans le secteur du numérique doivent par ailleurs être développés afin de renforcer la compétitivité des entreprises et l'attractivité du territoire. La position géographique de la Wallonie et son potentiel de formation et recherche constituent des atouts pour la transition numérique wallonne.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Afin que la Wallonie dispose d'une couverture numérique fonctionnelle et suffisante, il s'agit de mettre en œuvre les nouvelles évolutions de la technologie numérique en milieu urbain et rural tout en respectant les normes de l'OMS et de l'UE. Le réseau ultra haut débit sera installé dans les centralités, prioritairement dans les pôles et les aires d'influence, et dans les zones d'activité économique, afin d'augmenter l'attractivité entrepreneuriale du territoire.

À l'échelle régionale, les politiques doivent œuvrer pour le développement de la *Smart Région* induisant une gestion du territoire plus efficace. A l'échelle des communes, d'autres initiatives *Smart* adaptées aux potentialités du territoire concerné doivent être mises en place.

Pour renforcer la compétitivité des entreprises wallonnes dans le secteur du numérique, il faut veiller à répondre aux besoins des entreprises actives dans le domaine (data center, etc.) et développer dans les pôles et centralités urbaines et villageoises des espaces favorisant le recours aux nouvelles technologies et formes de travail (E-santé, structures de coworking, etc.). Attirer en Wallonie des acteurs mondiaux du numérique contribuera à l'émergence des activités innovantes.

Mesures de gestion et programmation

Les mesures de gestion et programmation sont majoritairement à établir à l'échelle régionale. Le projet de SDT préconise d'élargir la couverture numérique avec des installations de qualité tout en continuant à développer la connaissance et les infrastructures permettant d'accueillir les technologies futures, comme la 5G, en anticipant les futurs besoins afin de ne pas accuser de retard numérique. Dans cette logique, les centres de recherche et d'activité économique doivent être particulièrement bien dotés. Les infrastructures préexistantes doivent être mutualisées et le projet de révision du SDT recommande de mettre en place une structure collaborative de traitement de données issues des satellites SENTiNEL.

Le développement de la télémédecine conduit conjointement avec celui de l'interconnexion des infrastructures sanitaires est recommandé, de même que la gestion dématérialisée des permis d'urbanisme.

À l'échelle communale ou pluri communale, le projet de révision du SDT préconise d'utiliser les plateformes numériques cartographiques de la Région.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre évoqués ici contribuent au but n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' – en soutenant activement le secteur innovant que constitue le numérique, et en veillant à ce que les retombées positives profitent aux ménages comme aux entreprises.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Le développement de la couverture numérique permettra de nouvelles formes de travail (télétravail, coworking, etc.) et de collaborations et dans certains cas de limiter les déplacements (incidence positive sur la mobilité et les externalités liées au trafic routier).
- Cette limitation de déplacements sera également incomblable à la démocratisation de la télémédecine, permettant de se faire diagnostiquer sans bouger de son domicile. La télémédecine permet également de résoudre partiellement la problématique du faible nombre de médecins généralistes par habitant en Wallonie : les habitants de régions désertées par les médecins peuvent consulter ceux d'autres régions.
- Le développement de la couverture numérique devrait également profiter au secteur du commerce (meilleure accessibilité pour les clients) et aux entreprises (personnalisation de l'offre, amélioration et accélération de la prise de décisions, amplification des innovations émergeant de partenaires extérieurs).
- Les principes de mise en œuvre étant formulés à l'échelle territoriale, tant urbaine que rurale, la transition numérique s'opérera de manière relativement continue sur le territoire. Ceci devrait permettre de désenclaver certains territoires n'ayant pas encore accès aux réseaux de communication à haut débit.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Malgré les nombreuses études existantes à propos des risques éventuels de l'exposition aux champs électro-magnétiques, le Conseil Supérieur de la Santé n'a pas pu apporter de réponse univoque à ce jour sur les risques induits par la 4G[41]. La question est également d'actualité en ce qui concerne le déploiement éventuel de la 5G. Les principes de précaution sont donc toujours de mises et peuvent ralentir le déploiement de ces technologies.
- L'élargissement de la couverture et la systématisation du recours aux ressources numériques (notamment la télémédecine) risquent d'accentuer la fracture numérique. Il est important de prendre des mesures (formation ou autre) afin d'informer et d'éduquer les populations numériquement défavorisées afin qu'elles ne souffrent pas de cette ère numérique.
- La télémédecine pourrait également augmenter la fracture numérique sur un sujet particulièrement important : la santé. De plus, il persiste un risque de perte de qualité de suivi médical lors de consultations effectuées à distance.

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+/-	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	0	**Le paysage**	0
Mobilité et transports	+	**L'énergie et les facteurs climatiques**	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	++

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Préconiser l'installation de wifi dans les transports publics de manière à faciliter le travail pendant les trajets et améliorer l'attractivité des transports en communs.
- (compl) Initier des formations accessibles à tous sur les outils numériques de base afin de limiter la fracture numérique.

[41] Avis du Conseil Supérieur de la Santé n°8927, téléphonie mobile et santé ; avec en point d'attention la 4G, 2014

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Couverture numérique du territoire wallon	Pourcentage du territoire couvert par la 4G-5G et pourcentage des ménages et des entreprises ayant accès à une connexion câblée à haut débit.
Secteur numérique	PIB, nombre d'emplois et nombre d'entreprises dans le secteur numérique

Fiche 13 : Anticiper les besoins économiques

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA.3éco P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12, P13, P14, P15, P16

CONTEXTE

La Wallonie totalisait environ 1.300.000 emplois (salariés et indépendants à titre principal) en moyenne pour 2019, soit juste avant la crise sanitaire. Ceux-ci sont principalement concentrés dans les secteurs publics (administration, défense, enseignement...), le commerce, le transport, l'HoReCa et les activités spécialisées (scientifiques, services...). D'ancienne tradition industrielle, la Wallonie connait une transformation progressive de sa structure économique, avec un affaiblissement des secteurs primaire et secondaire (notamment l'industrie lourde) et une tertiarisation accrue ; l'industrie manufacturière et extractive ne représentait plus que 11 % de l'emploi total, ce qui est conforme à la moyenne nationale. Toutefois, l'industrie wallonne de pointe s'est renforcée en ayant réussi à maintenir sa compétitivité face à la concurrence de l'étranger, notamment dans les secteurs des biotechnologies, de la pharmaceutique, du spatial, de l'aciérie de pointe et de l'aéronautique, secteur cependant mis à mal par la crise sanitaire.

La pandémie de la COVID19 et le conflit russo-ukrainien révèlent une forte dépendance à certains produits manufacturés hors de Wallonie et d'Europe. Ces crises ouvrent une perspective de création en Wallonie de nouveaux modèles industriels, circulaires, durables et respectueux des caractéristiques du territoire wallon.

Pour autant, les tendances, dynamiques et études récentes montrent que le système économique mondialisé est remis en question, a fortiori à la suite de la crise sanitaire. En réponse à la mondialisation, il existe un retour vers des processus de proximité, de développement endogène et d'économie circulaire. Face aux fluctuations et dérégulation de l'économie internationale, au changement climatique et au besoin de cohésion sociale, l'intérêt de la résilience économique des territoires est de plus en plus prise en compte dans les programmes de soutien à l'activité économique. Le développement local, le recentrage et la mobilisation des ressources du territoire s'inscrivent notamment dans cette démarche, à l'instar de la stratégie de spécialisation intelligente S3 promue par l'Union européenne.

La dynamique de renouvellement industriel en type « High tech » est observée en Wallonie, avec une intensité variable en fonction des lieux. L'évolution suscitée provoque cependant des mutations en regard des besoins en main d'œuvre car nécessitant des profils généralement qualifiés ce qui ne profite pas à une partie de la population active non occupée.

En 2021, la Wallonie dispose de 28.323 ha de zones d'activités économiques (ZAEI, ZAEM, ZACCE, ZAES) au plan de secteur, soit 11 % de la surface urbanisable totale et 1,7 % du territoire wallon. Les intercommunales de développement économique gèrent pour leur part environ 16.120 ha, dont 13.432 sont en ZAE au sens large et la disponibilité à la commercialisation est inférieure à 10 %. Pour leur part, les ports autonomes gèrent 1.054 na de ZAE. La SOWAER dispose avec la SPI d'un total de 466 ha autour de Liège Airport. Les parcs communaux et les parcs d'initiative privée couvrent 635 ha et 84 ha de ZAE. Le solde, soit 12.600 ha environ, n'est géré collectivement par aucun opérateur. Derrière ces derniers se cachent de nombreux sites déjà occupés par des entreprises, des réserves foncières appartenant à certaines d'entre elles et des terrains non encore mis en œuvre, qu'ils soient concernés par de fortes contraintes à l'urbanisation ou aptes à être urbanisés. Il est observé une diminution de la superficie des terrains vendus par les intercommunales de développement économique due par des causes tant conjoncturelles (la crise et, localement, une raréfaction temporaire relative aux terrains de grandes dimensions disponibles dans certaines sous-régions) que structurelles (changement dans la nature des activités, croissance du rôle du marché de seconde main, renchérissement des prix de vente, nouvelles pratiques des opérateurs pour densifier les parcs d'activités...). Il peut donc en résulter des incompatibilités locales entre les activités économiques et les autres affectations du territoire wallon en raison de la dangerosité et des nuisances engendrées par ces activités.

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE

Principes de mise en œuvre concernés

Pour anticiper les besoins économiques dans une perspectives gestion parcimonieuse du sol, le projet de révision du SDT veut répondre aux besoins des entreprises en intensifiant le nombre d'emplois à l'hectare et en privilégiant des modes d'urbanisation compacts, en réutilisant les bâtiments inoccupés, les friches et terrains artificialisés. En ce qui concerne les terrains artificialisés, le SDT entend aménager à l'horizon 2030, 30% des nouveaux terrains à vocation économique sur des terres déjà artificialisées. Ce taux est porté à 100 % à l'horizon 2050 (sauf en cas de désartificialisation).

Pour anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable, le projet de révision du SDT soutient la mutualisation des services et des équipements et la localisation des entreprises de manière à maximiser les synergies dans les filières de production. Aussi, les entreprises doivent se positionner stratégiquement par rapport aux réseaux de mobilité (ferroviaire et fluviale). Pour anticiper les besoins en espace destinés à l'activité économique, l'offre en terrain est diversifiée pour répondre aux besoins des entreprises et se base sur la structure territoriale (pôles et aires de développement).

Le projet de révision du SDT prévoit d'établir un stock de terrains voués aux différents types d'économies et présentant des avantages en termes de mobilité (aéroports, réseaux ferré et fluvial), de connexions transrégionale et transfrontalière ou encore de proximité des ressources du territoire qu'elles valorisent.

Pour renforcer l'attractivité et la mixité des centralités urbaines et villageoise, des activités économiques compatibles avec la fonction résidentielle peuvent y être autorisées et peuvent être couplée avec des équipements collectifs adaptés aux nouveaux types d'organisation du travail (coworking, etc.).

Pour enforcer l'attractivité des pôles, les friches et l'immobilier de seconde main doivent y être prioritairement mobilisés en tenant compte de l'offre et des besoins des territoires voisins. Les principes de mise en œuvre prévoient par ailleurs que les pôles et les zones d'activités économiques d'échelle régionale concentrent les activités économiques autres que celles exploitants les ressources du territoire.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT prévoit une réserver un stock suffisant de terrains pour accueillir les entreprises de grandes dimensions et les projets de réindustrialisation et de mettre à disposition des terrains à vocation économique équipés en quantités suffisantes donnant la priorité à la réhabilitation de friches, aux opérations de remobilisation des espaces inoccupés dans les parcs existants et à la démolition/reconstruction de bâtiments existants.
Poursuivre et actualiser l'inventaire des sites à réaménager et établir un référentiel sur l'implantation des activités économiques dans les centralités urbaines et villageoises et le mettre à jour de manière continue.

Au niveau communal, le projet de révision du SDT demande de prévoir dans les schémas de développement pluri-communaux et communaux une optimisation de l'occupation des espaces destinés à l'activité économique par l'indication d'un coefficient d'occupation du sol compris entre 50 et 70 % en tenant compte des espaces non valorisables tels que les périmètres et les dispositifs d'isolement.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucunes mesures spécifiques.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre contribuent aux buts n°1 'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale', dans une moindre mesure au but n°4 'maitrise de la mobilité'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- La concentration des activités économiques dans les pôles et les lieux bien connectés augmentera leur attractivité et leur dynamisme.
- La localisation des activités en tenant compte des profils d'accessibilité et de mobilité et la favorisation des sites bien desservis encourageront une utilisation plus intensive des transports collectifs ou modes actifs et des réseaux de transports de marchandises par voies ferrées ou fluviale.
- L'occupation en priorité des terres déjà artificialisées pour les entreprises permet d'économiser les ressources et ouvre la porte à d'éventuelles mutualisations des services et équipements.
- Établir une réserve continue de terrains à destination des entreprises permettra de répondre plus rapidement aux besoins des entreprises désireuses de trouver une implantation.
- Établir un pourcentage d'occupation des terrains qui accueille de nouvelles entreprises permet de densifier et de diversifier l'offre, mais aussi de mutualiser les besoins en impétrants (énergie, eau, etc.).
- La localisation des entreprises en centralités compatible avec la fonction résidentielle permet une densification et donc une utilisation parcimonieuse des sols.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- De nombreux parcs d'activités économiques se sont développés et continuent leur extension dans des zones difficilement accessibles par d'autres modes que la voiture particulière. Cela limite les possibilités de localisation des activités économiques dans les centres et dans les zones bien desservies par les transports en commun.
- Toutes les villes et villages risquent de revendiquer un accès égal à des zones de développement économique limitant le potentiel de densification et de meilleure localisation des activités économiques.
- Les démolitions/reconstructions de bâtiments existants auxquelles une priorité est donnée dans les mesures de gestion et programmation sont moins économes en ressources que les transformations et rénovations. C'est davantage la réutilisation de terrains déjà bâtis (que ce soit en démolissant/reconstruisant ou en rénovant) qui devrait être prioritisé.

Aspects socio-économiques	++
Diversité biologique, faune et flore	0
Population et logements	0
Santé	0
Mobilité et transports	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0

Occupation du sol	++
Flux de matières et déchets	0
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	+
Le paysage	0
L'énergie et les facteurs climatiques	0
Positionnement suprarégional	+

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Pour assurer une concentration de l'activité économique aux endroits pertinents définir les critères de bonne accessibilité par les modes actifs et les transports en commun (cartographie ou distance maximale par rapport à l'arrêt de bus et la gare les plus proches, etc.) pour leur implantation.
- (COMPL) Etablir une liste des zones présentant un risque de déficit ou un déficit avéré en termes de disponibilité de zone d'activité économique[42], identifier 400 à 600 hectares nets dans l'ensemble de la région destinés à accueillir des industries sur une superficie d'un seul tenant adéquate et mener des recherches sur les typologies de zonings urbains mixtes et de zone d'activité économique adéquate au territoire rural.
- (SDT) Conditionner le développement de ZAE existantes souffrant d'un déficit d'accessibilité en modes actifs ou en transport en commun à l'amélioration de cette accessibilité (développement du réseau cyclable, augmentation de la desserte en transports en commun, mise en place d'un service de navette vers les pôles multimodaux les plus proches, etc.).

[42] HALLEUX, J-M. & al, LEPUR (CPDT), *Recherche 1, Expertise complémentaire: Evaluation des besoins en ZAE,* Liège, 2017

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Accessibilité multimodale des ZAE	Indicateur d'accessibilité des ZAE et part des travailleurs se rendant en transports en commun ou par des modes doux sur leurs lieux de travail
Accessibilité de l'emploi wallon	Distance en espace-temps des lieux de provenance majoritaire des travailleurs vers les nouvelles ZAE de moins de 45 minutes.

Fiche 14 : Anticiper les besoins en commerces

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA.3^{com} P1, P2, P3, P4.

CONTEXTE ET ENJEUX

La Wallonie est saturée en équipements commerciaux, dont une part importante de grandes surfaces commerciales (> 1 500 m²) localisées dans des espaces excentrés. Le développement de ce type de commerce provient des opportunités plus fréquentes d'implantation au vu des coûts plus faibles et des meilleures disponibilités foncières que dans les centralités. Ils diminuent la vitalité des cœurs de centralité, contribuent à l'étalement urbain et à l'artificialisation des sols et renforcent la dépendance à la voiture individuelle.

Afin de réduire ces externalités négatives, les commerces de grande taille doivent être renforcés dans les centralités et évités dans les espaces excentrés. L'offre en commerces doit être adaptée à la demande wallonne en prenant en compte les particularités des consommateurs (densité de population, profil socio-économique, pouvoir d'achat, âge de la population, besoins, etc.) et les spécificités des lieux dans lesquels ils s'implantent (configuration, accessibilité, etc.). Les types d'achats considérés (alimentaires/légers/lourds) et le développement de l'e-commerce doivent également orienter le choix de localisation des commerces pour correspondre à la future demande.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre prévoient d'orienter le développement de l'immobilier commercial en favorisant son maintien ou son retour dans les centralités et préférentiellement dans les centralités urbaines et urbaines de pôles, à proximité de commerces existants et de lieux intermodaux et présentant une accessibilité en modes de transport plus durables. Ils devront respecter les besoins du secteur en adaptant l'offre à la demande des résidents et des clients de passage (travailleurs, touristes, etc.). Les disponibilités foncières dans les centralités seront conservées et renforcées pour anticiper les besoins en espaces commerciaux. Afin d'encadrer l'implantation de grandes surfaces commerciales (> 400 m²) dans les centralités, le projet de révision du SDT propose différentes mesures reposant sur l'intensification des activités commerciales, la favorisation de la mixité des fonctions (services, bureaux, loisirs, etc.) et leur accessibilité et l'utilisation plus raisonnée des espaces (pratique de l'utilisation temporaire, réutilisation des espaces inutilisés, compacité des bâtiments, etc.).

Mesures de gestion et programmation

Les mesures de gestion et programmation à l'échelle régionale et communale préconisent de favoriser la restructuration des surfaces ou ensembles commerciaux existants et l'implantation de nouvelles surfaces dans les centralités urbaines et urbaines de pôles.

Ainsi, elles prévoient d'éviter l'implantation de nouveaux sites commerciaux dont la superficie commerciale dépasse 400 m² dans les espaces excentrés. Les petites et moyennes surfaces (<400 m² et entre 400 et 1500 m²) sont renforcées principalement dans les quartiers avec une forte concentration commerciale des centralités urbaines et urbaines de pôles. Dans les centralités villageoises, l'implantation de nouvelles surfaces ou ensemble commerciaux compris entre 400 et 1500 m² est admise uniquement pour certains types d'achats (alimentaires, légers si commerce centralisant et lourds).

Au niveau communal, les mesures prévoient d'inclure un volet commercial dans les schémas de développement communaux et pluricommunaux pour y inclure une évaluation des commerces disponibles selon leurs caractéristiques (types d'achats, taille, vacance, etc.), une évaluation du développement commercial attendu et une identification des périmètres de densification commerciale et des sites commerciaux stratégiques à réhabiliter. Les mesures prévoient également d'y traiter des implantations commerciales de moyennes (400 à 1.500 m²) et grandes (> 1.500 m²) surfaces.

Mesures guidant l'urbanisation

Les mesures guidant l'urbanisation amènent des précisions concernant l'implantation de surfaces ou ensembles commerciaux de moyenne (400 à 1 500 m²) et de grande taille (>1 500 m²). Ces mesures dressent les différentes conditions pour qu'un tel commerce puisse s'implanter dans un espace excentré ou dans une centralité selon le type d'achats (alimentaires, légers ou lourds) qu'elle propose.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre contribuent aux buts n°1 'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- L'implantation des activités commerciales dans les centralités permet de dynamiser et de revitaliser les cœurs des centralités et le cadre de vie des habitants.
- La concentration de commerces bien desservis les rend plus attractifs et participe au développement socio-économique des centralités. Une meilleure accessibilité aux commerces permet également de faciliter le report modal de la voiture individuelle vers des modes de transport plus durables.
- L'implantation des commerces dans les centralités au détriment des espaces excentrés permet de lutter contre l'étalement urbain et l'artificialisation des sols.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Le prix du foncier et le manque d'espace disponible dans certaines centralités peut limiter l'implantation d'une surface commerciale dans les quartiers préférentiels (denses en activités commerciales et bien desservis).

Aspects socio-économiques	**++**
Diversité biologique, faune et flore	**0**
Population et logements	**+**
Santé	**0**
Mobilité et transports	**+**
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	**0/+**

Occupation du sol	**+**
Flux de matières et déchets	**0**
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	**0**
Le paysage	**0/+**
L'énergie et les facteurs climatiques	**0/+**
Positionnement suprarégional	**0**

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- Néant.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Etalement urbain	Taux d'équipement commerciaux par habitant
Attractivité des commerces dans les centralités	Nombre de surfaces commerciales de plus de 1 500 m² implantées dans les centralités
Prix et surfaces des disponibilités foncières biens situées dans les centralités	Nombre d'espaces commerciaux existants restructurés

Aspects patrimoniaux et environnementaux

Fiche 15 : Urbanisme économe en ressource du sol

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA1 P1, P2 et P5, P6, P7, P8, P9

CONTEXTE

La construction de bâtiments, d'infrastructures et d'équipements entraîne une artificialisation du territoire wallon. En 2021, les terrains artificialisés couvraient entre 1823 et 2705 km², soit 11 à 16 % du territoire. Entre 1985 et 2021, les terrains artificialisés (sans les espaces non cadastrés) ont connu une croissance d'environ 562 km², ce qui correspond à une artificialisation moyenne de 15,6 km²/an. Cette artificialisation s'est faite principalement au détriment des terres agricoles, avec, d'après des chiffres issus du cadastre, une perte de superficie de 605 km² entre 1985 et 2021 (soit -6,5 % en 36 ans).

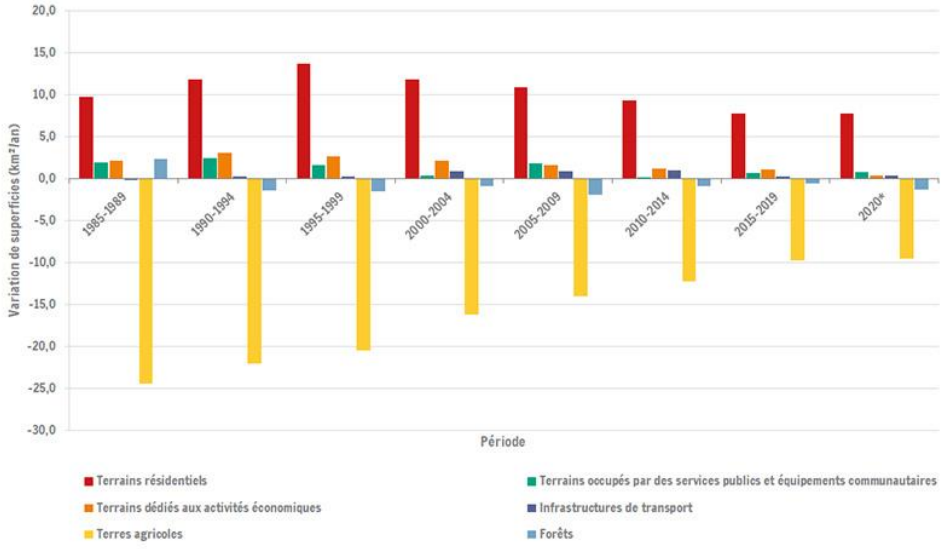


Figure 40 : Gain/perte de superficies (annuelles) des principales utilisations du sol par période (source : IWEPS 2021)

Durant cette période de 1985 à 2021, la croissance des terrains artificialisés a été la plus intense entre la fin des années 1980 et la fin des années 1990, avec une artificialisation moyenne de plus de 18 km²/an. Durant les années 2000, l'artificialisation est tombée à 16 km²/an et elle baisse encore sur la période 2010-2014 à 12,7 km²/an et pour la dernière période de 5 ans (2015-2019) à 11,2 km²/an. L'année 2020 a vu le rythme d'artificialisation baisser à 10,7 km²/an selon les chiffres du cadastre. Cette année 2020 a été particulière avec la crise sanitaire liée à la crise de la Covid-19.

Catégorie principale	Superficie 2021 (km²)	Part de la superficie wallonne 2021 (%)	Evolution 1985-2021 (km²)	Evolution 1985-2021 (%)	Evolution 1985-2021 (km²/an)
Terrains résidentiels	1 106,0	6,5	383,1	53,0	10,9
Terrains occupés par des commerces, bureaux et services	47,7	0,3	17,0	55,3	0,5
Terrains occupés par des services publics et équipements communautaires	185,6	1,1	45,8	32,7	1,3
Terrains à usage de loisirs et espaces verts urbains	99,0	0,6	12,3	14,2	0,4
Terrains occupés par des bâtiments agricoles	105,8	0,6	33,8	46,9	1,0
Terrains à usage industriel et artisanal	176,6	1,0	53,2	43,1	1,5
Carrières, décharges et espaces abandonnés	29,3	0,2	-2,0	-6,4	-0,1
Infrastructures de transport	69,3	0,4	17,5	33,9	0,5
Autres espaces artificialisés	3,3	0,0	1,8	114,6	0,1
Terrains de nature inconnue (y compris non cadastré)	881,8	5,2	95,8	12,2	2,7
Total superficies artificialisées	**1823 à 2705**	**10,8 à 16,0**	**562 à 658**	**44,6 à 32,2**	**16,1 à 18,8**

Figure 41 : Evolution des principales catégories artificialisées d'utilisation du sol entre 1985 et 2021(sources : SPF-Finances/AGDP-Base de données Bodem/Sol aux 1er janvier ; Nomenclature CPDT-SPW ARNE-IWEPS ; Calculs : IWEPS, 2021)

En 2021, les terrains résidentiels sont les terrains artificialisés les plus étendus avec 1 106 km² (6,5 % du territoire wallon). Depuis 1985, l'artificialisation du territoire est essentiellement due à l'expansion du résidentiel, dont la superficie est passée de 723 km² à 1 106 km² et qui représente environ 68% de la croissance des terrains artificialisés. L'accroissement de la superficie dédiée aux terrains à usage industriel et artisanal, aux terrains occupés par des services publics et équipements communautaires, mais également aux bâtiments agricoles a également contribué à la progression de l'artificialisation, mais dans une moindre mesure.

Le sol de la Wallonie est une ressource non renouvelable dont les usages sont nombreux et doit donc être considéré comme un bien précieux. En tant que ressource non renouvelable, le sol doit faire l'objet d'une utilisation régulée.

L'artificialisation des sols, bien qu'en baisse par rapport aux décennies précédentes, s'accentue dans les territoires ayant de grandes disponibilités foncières dans les aires de forte pression foncière et parfois à distance des régions urbaines. Elle induit une imperméabilisation des sols. L'urbanisation doit être optimisée en vue de réduire l'artificialisation des sols, renforcer l'attractivité du territoire, limiter les besoins en déplacement et améliorer le cadre de vie.

L'usage rationnel des ressources fait l'objet de plusieurs stratégies et politiques transposée à différents niveaux (fédéral et régional) qui concourent aux objectifs du Green Deal européen : zéro artificialisation nette d'ici 2050.

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE

Principe de mise en œuvre concerné

Pour réduire progressivement l'artificialisation nette des sols à 0 km²/an, le projet de révision du SDT prévoit des trajectoires à suivre qui permettent sans compromettre développement du territoire d'identifier les seuils intermédiaires, pour chacun des bassins d'optimisation spatiale. Ces trajectoires se fondent sur l'évolution de l'artificialisation des sols de ces territoires lors des 10 dernières années. Ce principe nécessite que le niveau régional et communal converge ensemble de manière à atteindre l'objectif de réduction.

Pour maîtriser la consommation des sols, le projet de révision du SDT veut :

- Réduire les impacts de l'artificialisation des sols en recentrant, consolidant ou en restructurant : développer en priorité les centralités pour réduire l'étalement urbain et préserver les terres agricoles, les forêts et les espaces naturels, encourager la mixité de fonction et mutualisation équipements collectifs, minimiser les impacts sur l'environnement, réguler le taux d'imperméabilisation.
- Compenser l'artificialisation des sols en désartificialisant : toute nouvelle artificialisation sera compensée en vue de tendre vers zéro km² d'artificialisation nette par an au plus tard en 2050, à l'échelle régionale.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT prévoit de mettre en place un monitoring de suivi de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des terres tous ans, dès son entrée en vigueur. Le projet de révision du SDT demande que le niveau régional mène des révisions de plan de secteur en tenant compte de l'évolution de l'artificialisation et des besoins du territoire et d'établir un référentiel traitant de l'imperméabilisation.

Au niveau communal, le projet de révision du SDT demande d'adopter ou réviser les schémas de développement communal ou pluri-communal. Le projet de révision du SDT demande également de fixer dans ces schémas les modalités et principes mettant en œuvre l'optimisation spatiale en inscrivant une trajectoire de réduction de l'artificialisation en vue de tendre vers 0 km² d'artificialisation nette par an au plus tard à l'horizon 2050, en identifiant les centralités, en définissant des mesures guidant l'urbanisation notamment pour stimuler la rénovation du bâti, en définissant l'ordre de priorité de mise en œuvre des disponibilités foncières et en proposant le cas échéant des révisions de plan de secteur de manière à respecter la trajectoire d'artificialisation.

Mesures guidant l'urbanisation

Les mesures guidant l'urbanisation permettent d'amener des précisions concernant les principes de mise en œuvre traitant de l'imperméabilisation des sols spécifiquement (P8). Ces mesures dressent les différents taux d'imperméabilisation à respecter en fonction de la situation du projet de plus de 0,5 ha (centralités).

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Le principe de mise en œuvre contribue avant tout au but n°1 'lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation rationnelle des territoires et des ressources'. Dans un deuxième plan, la limitation de l'étalement urbain contribue également transversalement aux trois autres buts, à savoir 2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale', 3 'gestion qualitative du cadre de vie', 4 'maîtrise de la mobilité'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- L'enrayement de l'artificialisation des terres est essentiel pour la préservation de la qualité paysagère de la Wallonie et le maintien de son attractivité patrimoniale et touristique.
- La diminution de la périurbanisation permettra également de limiter la destruction des habitats naturels et leur fragmentation, élément essentiel pour atténuer le déclin continu de la biodiversité.
- La préservation des surfaces agricoles (principales surfaces concernées par l'artificialisation) représente également un avantage important pour la pérennisation des activités agricoles et une diminution de la pression foncière sur ce secteur d'activité.
- La réduction de l'impact de l'artificialisation en centralités combinée à une augmentation de la mixité fonctionnelle permet également de limiter la longueur des déplacements et d'augmenter la compétitivité des transports publics par rapport à la voiture particulière.
- La réutilisation de bâtiments inoccupés, l'utilisation de dents creuses et la valorisation des terrains inoccupés à proximité des centres et des transports en commun permettent par ailleurs de dynamiser les centres-ville et d'améliorer le cadre de vie et de tenir compte de l'imperméabilisation des sols.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- La limitation de l'artificialisation des terres et la nécessaire densification qui en découle peuvent également paraître pour certains comme une entrave à la qualité de leur habitat. L'intimité ou la distance par rapport à ses voisins se positionne en effet comme le premier facteur de choix de localisation des personnes avant même l'accessibilité. Dans une société wallonne encore fortement structurée autour de l'utilisation de la voiture individuelle et plébiscitant la maison 4 façades, une limitation importante des nouvelles constructions peut donc paraître comme un désavantage pour certains.
- Les taux d'imperméabilisation est liée à la surface du terrain et non au projet, le risque est que des terrains plus grands soient nécessaires pour les propriétaires voulant plus de surfaces habitables ce qui seraient contraire à l'objectif de vouloir réduire l'artificialisation des sols.

Aspects socio-économiques	-	**Occupation du sol**	++
Diversité biologique, faune et flore	++	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	+
Santé	0	**Le paysage**	++
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0/+	**Positionnement suprarégional**	++

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Pour atteindre les objectifs énoncés, il semble nécessaire d'assurer une coordination du développement territorial et de définir les mesures de programmation et de gestion qui pourront être utilisées. Les schémas de développement pluricommunaux et communaux apparaissent actuellement comme le seul biais par lequel le projet de révision du SDT pourra avoir une emprise sur le développement spatial des communes. Par conséquent, il semblerait judicieux d'envisager un cadre favorisant voire obligeant la réalisation de schémas de développement communaux pour les territoires qui ne se sont pas encore dotés de tels outils et d'actualisation pour ceux qui en sont dotés.
- (compl) Une réflexion sur les incitants fiscaux pour l'achat d'un logement dans les centres urbains pourrait également être menée.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Artificialisation du territoire	Taux annuel d'artificialisation des terres (IWEPS/REEW)
Densification du territoire	Coefficient d'occupation du sol moyen ou surface de plancher par habitant
Coordination du développement territorial	Nombre de communes dotées de schémas de développement communaux

Fiche 16 : Economiser les ressources

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA1 P3, P4 et P10, P11, P12, P13, P14

CONTEXTE

Les croissances démographiques et économiques observées ces dernières décennies entrainent un important prélèvement de ressources non-renouvelables ainsi que le rejet de déchets dans l'environnement. Les modes de production et de consommation actuels contribuent à ces prélèvements et rejets et donc à la raréfaction des ressources naturelles. Les ressources sont exploitées de manière non durable afin de produire des matériaux qui seront souvent jetés en fin de vie ce qui génère des incidences négatives environnementales et financières.

Le territoire wallon est pourtant riche en ressources primaires (agriculture, sylviculture, carrières, etc.) et ressources naturelles (eau souterraine) qu'il convient de valoriser et de préserver pour permettre leur renouvellement ou éviter leur épuisement. Mais l'air, l'eau et le sol - des ressources altérables - perdent généralement de leur qualité (même si des améliorations sont observées dans certains domaines). Ces ressources doivent être davantage protégées et/ou réservées pour assurer leur pérennité ainsi que celle des secteurs économiques associés.

En ce qui concerne le secteur de la construction, le volume total des déchets (construction et démolition) en Wallonie est de 6 millions de tonnes par an, volume auquel il faut ajouter les 10 millions de tonnes de terres excavées annuellement. Face à ce constat, le recyclage des matériaux et la valorisation des déchets tendent à prendre une part de plus en plus importante dans les cycles de production économique. Cette transition vers une économie circulaire est l'occasion de renforcer l'économie locale en favorisant les circuits courts.

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE

Principes de mise en œuvre concernés

Pour utiliser les ressources du territoire de manière raisonnée, le projet de révision du SDT préconise de réutiliser, rénover et ou transformer le bâti existant dans les centralités. La démolition-reconstruction n'est soutenue que si le bâti ne présente pas de valeur patrimoniale. Le choix de la rénovation/transformation ou de de la démolition/reconstruction sera guidé par l'évaluation comparée du coût de l'opération, de son bilan énergétique et de son impact environnemental global.

Le projet de révision du SDT privilégie la localisation des entreprises sur des terrains réaffectés à proximité des infrastructures de transports durables. Il encourage l'utilisation de matériaux à faible empreinte environnementale, dont les matériaux issus du recyclage et par une exploitation raisonnée des matériaux locaux.

Pour réduire la consommation en eau, le projet de révision du SDT préconise de favoriser la perméabilité des sols et la récolte des eaux de pluies. Les zones de captage et les zones vulnérables pour les eaux souterraines sont protégées comme actuellement.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT prévoit de mettre en place un monitoring de suivi de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des terres tous les ans, dès son entrée en vigueur. Il demande que le niveau régional mène des révisions de plan de secteur en tenant compte de l'évolution de l'artificialisation et des besoins du territoire et d'établir un référentiel traitant de l'imperméabilisation des quartiers d'habitat.

Au niveau communal, le projet de révision du SDT demande d'adopter ou réviser les schémas de développement communaux ou pluri-communaux d'y définir des mesures guidant l'urbanisation dans et en dehors des centralités notamment des mesures stimulant la rénovation du bâti.

Mesures guidant l'urbanisation

Pas de mesures particulières.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes contribuent directement au but n°1 dans son aspect 'utilisation rationnelle des territoires et des ressources'. Et dans une moindre mesure au but n°4 «'maîtrise de la mobilité'

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- La réutilisation du bâti existant dans les centralités, généralement plus compact que le bâti hors des centralités, permettra une organisation du bâti plus efficace du point de vue énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (diminution des surfaces par ménage ou entreprise et donc des volumes à chauffer et augmentation de la compacité).
- Une diminution de l'artificialisation des terres permettra également de limiter la consommation de matériaux que ce soit au niveau des bâtiments (diminution des surfaces et des volumes à construire par logement ou entreprise et augmentation de la mitoyenneté) ou des voiries et réseaux (diminution de la longueur moyenne de voirie et réseau à créer par logement ou entreprise).
- Une utilisation plus rationnelle des matériaux et des ressources et tournée davantage vers le durable permet de réduire l'énergie 'grise' consommée, c'est-à-dire l'énergie nécessaire à la production et au transport des matériaux avec des incidences positives sur les émissions de gaz à effet de serre qui y sont liées.
- L'utilisation parcimonieuse et durable des ressources et des matériaux induira également une réduction des quantités de déchets générées et les incidences négatives qu'ils génèrent (pollutions atmosphériques si incinération, détérioration du paysage et pollution du sol si mise en décharge, etc.).
- La promotion des matériaux durables et facilement recyclables peut encourager le développement d'entreprises spécialisées dans la requalification et le réemploi de matériaux, générant par ce biais de nouveaux emplois.
- Le développement des activités de production agricole durable permettra de réduire la pression sur les ressources, en particulier les eaux de surfaces, les eaux souterraines et les sols. En limitant l'utilisation de produits chimiques de synthèse, l'agriculture durable améliore également la santé humaine.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Le SDT étant un document de stratégie territoriale, il n'aura que peu d'emprise sur les politiques de production, de consommation, de gestion des déchets ou sur les politiques agricoles.
- En ce qui concerne la protection des nappes phréatiques, les dispositions visant à la protection des captages et des zones vulnérables pour les eaux souterraines sont déjà en place, mais ce sont avérées insuffisantes puisque 45 % des masses d'eau n'ont toujours pas atteint le bon état chimique. Le projet de révision du SDT ne prévoyant pas de mesure complémentaire spécifique, il n'aura donc qu'une incidence limitée sur ces aspects.
- L'état de l'environnement montre également que les objectifs de bon état écologique des eaux de surface définit par la directive-cadre sur l'eau ne sont pas atteints. Les problèmes se situent principalement dans le district hydrographique de l'Escaut et dans quelques sous-bassins mosans (Sambre, Meuse amont, Meuse aval et Vesdre) où les pressions anthropiques sont plus fortes. Les facteurs qui expliquent le mauvais état des masses d'eau sont essentiellement liés aux activités domestiques et de services (assainissement insuffisant des eaux usées), aux activités agricoles (nitrate, pesticides) et aux activités industrielles. Or le projet de révision du SDT ne prévoit pas de dispositions spécifiques à ce sujet et aura donc une incidence très limitée sur la préservation de la ressource en eau.

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	++
Diversité biologique, faune et flore	++	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	+
Santé	0	**Le paysage**	++
Mobilité et transports	+	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Limiter les activités pouvant générer une altération des eaux de surface à proximité des cours d'eau et prévoir des mesures de protection particulières pour tous les terrains non situés à une distance minimale des cours d'eau.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Utilisation des ressources	Consommation intérieure de matière (CIM), consommations en eau, quantités de déchets produites, etc.
Protection des captages et des eaux souterraines	Proportion des masses d'eau souterraines en bon état chimique et quantitatif
Protection des eaux de surface	Proportion des masses d'eau en bon état écologique
Préservation des ressources du sol et de l'eau	Quantités de fertilisants et de produits phytosanitaires utilisées.
Suivi de l'état de l'eau	Cadastre du réseau d'assainissement

Fiche 17 : Valoriser et préserver les patrimoines bâtis, culturels et paysagers

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA6 P1, P2, P3, P10, P11, P12, P13, P14

CONTEXTE ET ENJEUX

La Wallonie est dotée d'une diversité d'atouts patrimoniaux, qu'ils soient naturels, culturels ou paysagers. Les sites d'intérêt patrimonial ont non seulement une valeur intrinsèque à préserver, mais ils participent également à la multifonctionnalité des espaces urbanisés comme ruraux et à leur prospérité.

Le développement du territoire doit profiter de ces patrimoines naturels et paysagers en les valorisant et en contribuant à leur développement notamment par une mise en réseau efficace et cohérente des sites reconnus et/ou d'intérêt.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre proposent globalement d'encourager l'aménagement des espaces et des lieux à partir de leur(s) patrimoine(s) plutôt que de considérer le patrimoine comme une contrainte. Cela consiste notamment en l'aménagement des villages et hameaux dans le respect de leur identité architecturale et paysagère, et à replacer le patrimoine culturel et naturel au cœur des projets d'aménagement. Les principes de mise en œuvre concernent également le patrimoine bâti lui-même : faciliter la rénovation et/ou la réaffectation des biens d'intérêt patrimonial, en tenant compte de leurs caractéristiques et leurs spécificités, veiller à la qualité architecturale de la production contemporaine, soutenir les initiatives de restauration du patrimoine de manière durable et fonctionnelle.

Les principes prévoient également que les équipements et infrastructures nécessaires au territoire (parcs éoliens, châteaux d'eau, stations d'épuration, lignes et postes électriques, antennes GSM, canalisations, routes, etc.) soient développées de manière à limiter leur incidence paysagère, en privilégiant le regroupement des infrastructures et en proposant des solutions d'atténuation adaptées.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT prévoit que les demandes de création ou de renouvellement d'une ligne à haute tension inférieure ou égale à 150kV analysent l'opportunité et la faisabilité de l'enfouissement. Les lignes à haute tension supérieure à 150kV sont implantées autant que possible dans les couloirs existants d'infrastructures de transport et d'énergie.

Au niveau communal, le projet de révision du SDT prévoit que les schémas de développement communaux et pluricommunaux prévoient des mesures de prévention et de valorisation des patrimoines bâtis et paysagers ainsi que du réseau de chemins et sentiers.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Le principe de mise en œuvre participe essentiellement aux buts n°3 'gestion qualitative du cadre de vie' et n°4 'développement de l'attractivité territoriale' par la valorisation des patrimoines à travers leur restauration et leur maintien, ce qui contribue à la qualité de vie des citoyens.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Les patrimoines bâtis et culturels sont des atouts importants du territoire wallon qui contribuent à la renommée internationale du territoire. L'intégration de ces patrimoines au cœur des projets d'aménagement du territoire ou d'urbanisme fera de ceux-ci des éléments centraux dans la zone aménagée, améliorant leur visibilité et renforçant ainsi la renommée et l'attractivité touristique du territoire. • La valorisation d'éléments patrimoniaux contribuera à construire l'identité des villes et villages autour de leurs spécificités patrimoniales et d'augmenter le sentiment d'appartenance et la cohésion sociale. • Les patrimoines culturels et paysagers jouent de nombreuses fonctions dans la vie des habitants (loisirs, détente, activités sociales, etc.). Leur valorisation devrait leur permettre d'amplifier leurs rôles positifs et participera ainsi à l'amélioration générale du cadre de vie. • La coopération prévue entre la Région et la Fédération Wallonie-Bruxelles contribue à instaurer de la cohérence dans la gestion du patrimoine régional.	• La rénovation et l'entretien des biens bâtis d'intérêt patrimonial sont souvent coûteux alors que les moyens alloués sont généralement limités. • La préservation du patrimoine génère en certains endroits des contraintes urbanistiques qui peuvent entrer en conflit avec d'autres objectifs d'aménagement (p.ex. densification, durabilité des bâtiments, aménagement du stationnement, etc.).

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	++	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	++
Santé	+	**Le paysage**	++
Mobilité et transports	0	**L'énergie et les facteurs climatiques**	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Réserver un budget pour la rénovation et l'entretien du patrimoine à hauteur des ambitions du projet de révision du SDT.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Attractivité touristique et renommée internationale du territoire	Nombre de visiteurs ou revenus totaux dans le secteur touristique, enquête internationale sur la connaissance de la Wallonie et de ses éléments patrimoniaux
Etendue du patrimoine reconnu	Nombre d'éléments patrimoniaux classés
Rénovation et entretien du patrimoine	Budget consacré à la rénovation et à l'entretien du patrimoine

Fiche 18 : Valoriser et protéger le patrimoine naturel

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA6 P4, P5, P6, P7, P8, P9.

CONTEXTE ET ENJEUX

La Wallonie est dotée d'une diversité d'atouts patrimoniaux, qu'ils soient naturels, culturels ou paysagers. Les sites d'intérêt patrimonial ont non seulement une valeur intrinsèque à préserver, mais ils participent également à la multifonctionnalité des espaces urbanisés comme ruraux et à leur prospérité.

Pourtant, le développement de l'urbanisation et l'uniformisation des espaces agricoles peuvent induire une destruction des biotopes, une fragmentation des milieux naturels ainsi qu'une altération durable des paysages. Les perspectives de croissances démographiques supposent une augmentation de la pression, notamment foncière, sur ces patrimoines. Dans ce contexte, il s'agit de protéger les patrimoines naturels et paysagers des incidences potentielles des projets d'aménagement du territoire.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principe de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre visent à préserver les sites du réseau écologiques reconnus, à augmenter le potentiel d'accueil de la biodiversité sur l'ensemble du territoire et surtout à mettre en place d'un réseau écologique cohérent à l'échelle régionale et structuré autour des zones protégées.

Outre la biodiversité, les ensembles paysagers doivent également être appréhendés dans tous les projets d'aménagement afin de préserver leur qualité.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional, le projet de révision du SDT prévoit que divers outils de planification régionaux intègrent les enjeux de conservation tels le plan de secteur, dont les révisions devront tenir compte du réseau écologique, ou les cartographies des zones d'accueil des énergies renouvelables. Les référentiels traitant de l'urbanisation aborderont la protection, la valorisation et la régénération de la biodiversité, et ce dans une perspective plus large de lutte contre le réchauffement climatique.

Au niveau communal, les schémas de développement communaux et pluricommunaux intègreront les éléments de patrimoines naturels et paysagers afin de les mettre en valeur et de bénéficier des services qu'ils rendent. Les guides d'urbanisme soutiendront une urbanisation soucieuse de la biodiversité.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre participent au but n°1 'lutte contre l'étalement urbain et utilisation rationnelle des territoires et des ressources' ainsi qu'au but n°3 'gestion qualitative du cadre de vie', en protégeant les patrimoines et sites touristiques de l'urbanisation, et en valorisant leurs qualités culturelles, architecturales, paysagères ou récréatives.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• L'augmentation du potentiel d'accueil de la biodiversité, la préservation des sites reconnus et la mise en réseau de tous ces espaces contribueront à favoriser la biodiversité ainsi que les services écosystémiques associés. • La préservation voire le développement des espaces verts contribue également à l'amélioration de la gestion de l'eau, des sols et du climat que ce soit en améliorant le stockage du carbone ou en réduisant les effets d'ilots de chaleur. • Le rassemblement des équipements et autres infrastructures fonctionnelles régionales permet de limiter la fragmentation du territoire et le taux d'occupation des sols.	• La protection du patrimoine peut impliquer des contraintes supplémentaires pour la mise en œuvre des projets urbanistiques situés dans les périmètres de protection.

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	+
Diversité biologique, faune et flore	++	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	++
Santé	0	**Le paysage**	++
Mobilité et transports	0	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Protection du patrimoine	Surfaces couvertes par un périmètre de protection du patrimoine.
Maillage écologique	Surfaces des zones contribuant au maillage écologique et indice de connectivité

Mobilité et transports

Fiche 19 : Soutenir les modes de transport plus durables

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA4 P1 à P23.

CONTEXTE ET ENJEUX

La structure territoriale wallonne influence les modes de déplacements. La dispersion des activités et des personnes, ainsi que la densité en infrastructures routières induit un usage prédominant de la voiture individuelle dans les déplacements journaliers. La voiture représente 83 % de la part modale des déplacements des personnes en Wallonie[43].

Le transport routier (de marchandises et de personnes) contribue à hauteur de 24,1 % des émissions de gaz à effet de serre wallonnes. Le trafic routier impacte également le cadre de vie, la santé humaine et le milieu naturel car il est notamment responsable de la fragmentation des paysages et des habitats naturels, de la pollution de l'eau et de l'air et de l'émission de nuisances sonores. Combiné à la hausse des prix de l'énergie, l'usage des véhicules motorisés influence la compétitive des entreprises et la précarité des ménages, dont la part du budget alloué à leurs déplacements augmente considérablement.

Au vu des fortes pressions exercées par les modes de transport motorisés, la Wallonie vise un report modal vers des modes de transport plus durables, dont notamment la pratique de la marche et du vélo, les déplacements collectifs (bus-tram-métro), le covoiturage et les transports de marchandises par voie d'eau et d'air. Le développement des modes alternatifs devra respecter les spécificités des territoires, et aller de pair avec une réduction de la demande en mobilité via le développement des centralités comprenant les logements, les activités économiques et les services.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Afin de développer des mobilités flexibles, durables et décarbonées, le projet de révision du SDT vise à structurer le territoire wallon en fonction des centralités ou « villes ou villages des 10 minutes », implantées à proximité des lieux intermodaux (gares ferroviaires, mobipôles, etc.), et des pôles. Les infrastructures de transports existantes ou anciennes seront optimisées et réinvesties. Lorsque cela n'est pas possible, la création de nouvelles infrastructures sera guidée par l'évaluation comparée de son coût/bénéfice et de son impact environnemental (limitation de l'artificialisation des sols). Les activités économiques (transport de marchandises) devront être localisées en priorité à proximité des plateformes multimodales connectées au réseaux ferroviaire ou navigable. Les centralités intègreront les activités logistiques et d'e-commerce en développant les livraisons vélo/vélo-cargo, ainsi qu'en aménageant des points de retraits (distributeurs de colis).

En ce qui concerne les modes actifs, le projet de révision du SDT recommande de mettre en application le principe « STOP » donnant l'ordre de priorité à la marche, aux vélos, aux transports en commun, et puis aux voitures. L'application de ce principe passe donc par l'aménagement d'espaces publics accessibles à tous (PMR, piétons, cyclistes, etc.), attractifs, confortables, et sécurisés, qui tient compte de la fonction de séjour et de circulation. Des espaces couverts de stationnement pour vélos sont aménagés à proximité des services et équipements collectifs, ainsi que des nœuds de transports collectifs.

Par ailleurs, le projet de révision du SDT entend soutenir les déplacements à vélo par des incitants financiers et par la création d'un réseau cyclable adapté à l'usage quotidien du vélo. Ce réseau est composé de cyclostrades et du RAVeL, qui permettent de desservir les quartiers, villages, grands équipements, pôles d'activités économiques ou commerciales

[43] Données 2017

et de relier les centralités entre elles. Au sein des centralités, le réseau est de préférence composé de rues cyclables et de pistes en voirie. La consolidation du RAVeL participe au développement socio-économique wallon (vélo-tourisme).

En ce qui concerne les transports en commun, le projet de révision du SDT promeut une accessibilité optimale des centralités, des pôles, des zones commerciales, etc. Cette dernière est facilitée par la mise en place d'aménagements (couloirs réservés) dédiés au transport collectif et partagé sur les infrastructures congestionnées. Afin de renforcer leur utilisation, les arrêts de transport et les nœuds intermodaux sont confortables, sécurisés et permettent d'assurer les connexions. Le renforcement de l'attractivité des gares ferroviaires est prévu en y assurant un transfert modal et en y renforçant une urbanisation dense et mixte en adéquation avec le rôle de la gare dans le réseau ferroviaire. Le réseau de transport en commun permet de relier les pôles internes et externes au territoire. Un réseau ferroviaire suburbain est aménagé au niveau des pôles régionaux.

Le projet de révision du SDT vise à développer des plateformes de covoiturage, à rationaliser et mutualiser les parkings (limitation de l'espace dédié au stationnement) et à encourager les transports intelligents (smart-mobility) afin de renforcer le réseau express de covoiturage et les solutions de mobilité à la demande. Des bandes de circulation dédiées au covoiturage (et également aux taxis et aux bus) sur les axes permettant de desservir les pôles seront aménagées à cet effet.

Le projet de révision du SDT soutient la transition énergétique des transports par la mise en place de bornes de recharge et le développement des réseaux de distribution d'énergie, des parkings adaptés, etc.

Mesures de gestion et programmation

À l'échelle régionale, les mesures de gestion et de programmation concernent la mise en place des transports en commun suburbains au sud de Bruxelles et autour des pôles régionaux majeurs de Charleroi et Liège et le renforcement des connexions en modes alternatifs à la voiture entre les pôles et vers les pôles métropolitains voisins. Les liaisons ferroviaires transfrontalières manquantes seront créées ou restaurées (principalement vers Paris, Lille, Maubeuge et Charleville-Mézières).

La thématique de « villes ou village des 10 minutes » sera développée dans le référentiel d'aménagement des centralités.

Les mesures protéger aussi de préserver les tracés désaffectés de voiries, voies ferrées ou chemins notamment pour préserver les opportunités de conforter le maillage du territoire (sentiers, réseau cyclable, RAVel, etc.)

À l'échelle communale, les mesures s'appliquent principalement aux Schémas de Développement Communaux (SDC) et Pluricommunaux (SDPC). Ces derniers doivent structurer le territoire sur base des centralités, des lieux intermodaux, et des réseaux hiérarchisés de mobilité. Les différentes entités de la commune doivent être reliées entre elles en privilégiant les modes alternatifs. Des mesures doivent être prises afin d'apaiser l'espace public et les voiries dans les centralités via l'application du principe « STOP » et le respect de l'accessibilité des zones d'intérêt (équipements, services et commerces).

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent principalement au but n°4 'maitrise de la mobilité'. La mise en œuvre de ces principes aura également des retombées qui contribueront aux trois autres buts (n°1 'la lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources', n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' et n°3 'gestion qualitative du cadre de vie').

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• L'amélioration des aménagements destinés aux modes de transport plus durables (modes actifs, transports en	• Le choix modal est fréquemment ancré sociologiquement dans les habitudes des usagers, et

commun, covoiturage, smart-mobility et véhicules électriques) ainsi que l'amélioration de la desserte en transports en commun encourageront l'usage de transports alternatifs, atténuant ainsi les externalités environnementales (bruit, pollutions de l'air et de l'eau, fragmentation des habitats, etc.) du trafic routier.

- L'encouragement au report modal vers des modes de transport plus durables permet d'améliorer le cadre de vie, ainsi que de diminuer les effets néfastes sur la santé humaine des wallons.
- Une meilleure accessibilité des centralités via un renforcement des aménagements (lieux intermodaux, pistes cyclables, etc.) augmente l'attractivité des activités, services, commerces, du vélo-tourisme, et participe ainsi au développement socio-économique de la Région.
- La favorisation de l'usage de transports alternatifs aux véhicules motorisés permet de réduire les effets collatéraux observés sur les ménages et les entreprises liés à l'augmentation des prix des carburants (crise énergétique), et d'ainsi diminuer la précarité au sein des ménages et la concurrence accrue des entreprises.
- Le respect de la structure territoriale, la relocalisation de certaines activités dans les centralités et les pôles et le développement des infrastructures de transport plus durables se renforceront mutuellement pour diminuer le nombre de déplacements et les externalités négatives liés à l'usage des véhicules motorisés individuels.
- Une meilleure accessibilité au réseau de distribution d'énergie via l'augmentation de l'offre en bornes de recharge pour véhicules électriques, renforcera l'attractivité de ceux-ci, et participe à l'atteinte de l'objectif wallon de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

l'unique amélioration de l'offre alternative à la voiture individuelle peut être insuffisante pour induire un changement.

- Sans objectifs localisés, les aménagements destinés aux modes actifs pourraient se concentrer dans les zones où la demande est déjà observable, au détriment des zones où les besoins d'améliorer l'offre sont les plus importants.
- La consommation liée aux bornes de recharge électriques s'ajoutera au réseau électrique global déjà sous pression.
- Un manque de continuité des cheminements pour modes actifs peut subvenir si le développement de ces infrastructures de transport se réalise à l'échelle locale (communale).

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	+
Diversité biologique, faune et flore	+	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	+	**Le paysage**	+
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	+

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Pour renforcer l'offre en mobilité plus durable sur l'ensemble des territoires, encourager le développement d'infrastructures non seulement aux endroits où la demande pour celles-ci est observable, mais également dans les zones où leur utilisation est encore marginale.
- (compl) Pour inciter au report modal de la voiture individuelle vers les modes alternatifs, mettre en place, en plus de l'amélioration de l'offre, des mesures de promotion et des actions de sensibilisations des modes plus durables.
- (compl) Pour éviter la surcharge du réseau électrique due à l'augmentation de l'utilisation des véhicules électriques, développer les énergies renouvelables en même temps que les réseaux de bornes de recharge électriques.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Utilisation des modes de transports plus durables	Parts modales des déplacements
Attractivité de l'espace public pour les piétons et les PMR	Nombre de centralités développant les livraisons en vélo/vélo-cargo
Attractivité du réseau cyclable	Nombre de points de retraits (distributeurs de colis) aménagés dans les centralités
Attractivité des transports collectifs	Nombre d'espaces couverts de stationnement pour vélos créés
Efficacité des transports collectifs	Nombre d'incitants financiers alloués aux déplacements à vélo
Attractivité du covoiturage	Nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées
Attractivité des transports intelligents (smart-mobility)	Satisfaction des usagers des modes de transports collectifs (enquêtes SNCB et TEC)
Attractivité des solutions de mobilité à la demande	Evolution du temps de parcours des lignes de transports pour des combinaisons fréquentes (domicile/travail)
Développement du réseau de distribution d'énergie	Nombre d'aires de covoiturage implantées
Disponibilité en énergie	Nombre de nouveaux services de mobilité à la demande développés dans les centralités
Développement des réseaux ferroviaires suburbains dans les pôles majeurs	Parc de véhicules électriques
Déploiement des bornes de recharge	Nombre de bornes de recharge électrique aménagées

Fiche 20 : Améliorer et valoriser les réseaux de transport

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.5 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P13.

CONTEXTE ET ENJEUX

D'une part, l'accessibilité aux biens et aux services pour tous est une nécessité économique et sociale et d'autre part un réseau de transport performant et une bonne accessibilité des territoires est un facteur d'attractivité et un levier de création de richesses.

La Wallonie bénéficie à cet effet d'un bon réseau interne de transport multimodal (route, rail, eau) et est traversée par de nombreux flux de transport, avec une position centrale au sein du Réseau Trans-Européen de transport (RTE-T). Les besoins en déplacement des personnes et des marchandises tendent néanmoins à se multiplier et restent majoritairement liés à la route ce qui induit des nuisances sur le bruit, la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, etc.

Par conséquent, il est essentiel de maintenir un bon niveau d'accessibilité des territoires tout en adaptant les réseaux aux besoins futurs en favorisant le report modal vers les modes de transport à moindre impact environnemental.

La localisation des activités et des résidences doit également être mise en adéquation avec les moyens de déplacements offerts de manière à favoriser l'usage des transports collectifs.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Le projet de révision du SDT préconise d'optimiser les réseaux plutôt que de les étendre afin de réduire l'artificialisation et l'étalement urbain. Ces réseaux doivent connecter les différents pôles et centralités de manière efficace et logique et soutenir les réseaux internationaux en s'appuyant sur la structure territoriale. L'aménagement des différents réseaux doit se faire dans la perspective de création de richesse et du développement durable et dans une logique de régulation du trafic afin d'éviter toutes les sortes de nuisances (pollution, dangerosité, nuisances sonores).

Les points de départ de ces réseaux doivent être aménagés de façon stratégique : les gares routières devraient être placées le long du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et les aéroports devraient développer leur accessibilité et leur attractivité en tenant compte des avancées technologiques.

Mesures de gestion et programmation

Afin de tenir ces principes, la région doit participer de manière proactive à la définition de la politique européenne en matière de transport et de réseau. De plus, différentes actions concrètes doivent être organisées :

- Réseau aérien : les connexions des deux aéropôles avec le reste de la région doivent être améliorées. Les réseaux fret et ferroviaire doivent être optimisés pour le transport de marchandises vers l'aéroport de Liège et les liaisons de transports en commun pour le transport de personnes depuis l'aéroport de Charleroi vers la ville de Charleroi doivent être optimisées/établies.
- Réseau fluvial : il est préconisé de garantir un tirant d'eau de 3,4 mètres sur la Meuse à partir de Namur, de rouvrir le canal Condé-Pommeroeul au gabarit Va, et d'aménager la liaison Meuse-Escaut au gabarit Va par l'adaptation des écluses d'Obourg, Viesville, Gosselies, Marchiennes et Sambreville.
- Réseau ferroviaire : le projet de révision du SDT prévoit de poursuivre les efforts pour rétablir les liaisons transfrontalières ferroviaires entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet et de développer la liaison entre Bruxelles, Namur et Luxembourg. Il prévoit également d'envisager le rétablissement de la liaison entre Libramont et Bastogne. En ce qui concerne la grande vitesse, le projet de révision de SDT prévoit d'envisager la dorsale wallonne à grande vitesse et d'analyser la création d'une gare LGV à Charleroi.

- Réseau routier : le projet de révision du SDT prévoit de poursuivre les améliorations à la connexion entre Charleroi et Couvin (N5-E420) et entre Arlon et Longwy (N81) ainsi que d'examiner la pertinence des liaisons entre l'E40 et la E25 à l'Est de Liège (Cerexhe-Heuseux Beaufays) et entre Charleroi et Maubeuge (RN54).
- Transport de marchandises : le projet de révision du SDT prévoit de renforcer les plateformes multimodales en lien avec la voie d'eau du réseau RTE-T et les plateformes logistiques situées sur les corridors ferroviaires de fret.
- Dans une optique d'optimisation du réseau et non d'extension, le projet de révision du SDT recommande aussi de supprimer les périmètres de réservation destinés aux infrastructures routières obsolètes lors des révisions du plan de secteur.

A l'échelle communale, le projet de révision du SDT préconise de coordonner les schémas de développement communaux ou pluri-communaux avec les plans (inter)communaux de mobilité afin de les élaborer dans une même logique et les appliquer conjointement.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent directement aux buts n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' et n°4 'maîtrise de la mobilité'. En dirigeant les flux de transport vers les infrastructures adaptées, les principes de mise en œuvre contribuent également à préserver les zones urbanisées du trafic de transit et de ses externalités (but n°3 : gestion qualitative du cadre de vie).

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Une meilleure lisibilité du RTE-T et une connectivité renforcée aux réseaux de communication inférieurs amélioreront les temps de parcours des usagers et de ce fait, l'attractivité du territoire au niveau transrégional et transfrontalier. • Des réseaux de communication efficaces et adaptés aux flux qui y passent permettront d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter le trafic de fuite sur les itinéraires alternatifs, ce qui contribuera à la limitation des externalités du trafic (bruit, qualité de l'air) et donc à la qualité de vie des habitants. • Une meilleure accessibilité multimodale de la Wallonie améliorera l'attractivité économique de son territoire pour l'implantation de nouvelles entreprises.	• Le développement d'infrastructures de transport génère généralement des nuisances (fragmentation du territoire, nuisances sonores, pollutions atmosphériques, consommation d'espace, etc.) pouvant avoir un impact sur la diversité biologique, les paysages ainsi que sur la santé des populations. Le projet de révision du SDT réduit néanmoins ce risque en préconisant davantage d'optimiser les réseaux existants que de développer de nouveaux axes, • L'implantation de nouvelles entreprises attirées par l'amélioration du réseau structurant peut engendrer une augmentation du trafic et de la saturation sur les routes de liaison entre l'axe principal et le site de l'entreprise. Ce phénomène sera plus probablement observé pour les nouveaux parcs d'activités économiques ou dans le cas d'implantation d'entreprises d'une certaine taille. • L'amélioration des réseaux de transport et communication structurants n'est qu'un des multiples facteurs qui influencent le choix d'implantation des entreprises et le dynamisme économique.

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	-	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+/-	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	+	**Le paysage**	-
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	++

MESURES CORRECTRICES OU COMPLÉMENTAIRES

- (compl) Le développement de nouvelles infrastructures et les augmentations éventuelles de trafic sur certains axes seront assortis de mesures visant à en limiter au maximum les incidences environnementales (éco-ducs, murs anti-bruit, etc.)
- (compl) Pour éviter la dégradation de la santé et du cadre de vie des habitants situés le long des axes de transport secondaires, il faut anticiper les augmentations de trafic, prévoir des aménagements adéquats et veiller à la localisation d'entreprises génératrices de nuisances à proximité des axes structurants (voir fiche 21). Certaines interdictions aux flux de transit liés au transport de marchandises pourraient être, si nécessaire, décidées localement.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Attractivité du RTE-T en Wallonie	Evolution des véhicules-kilomètres sur le RTE-T en Wallonie, hors évolution tendancielle
Attractivité du réseau structurant wallon	Evolution des véhicules-kilomètres sur le réseau structurant wallon, hors évolution tendancielle
Saturation du réseau structurant wallon	Taux de saturation du réseau structurant wallon
Multimodalité du transport de marchandises	Tonne-kilomètres de marchandises par mode de transport
Fréquentation des axes de transport secondaires	Evolution du trafic sur les axes de transport secondaires

Fiche 21 : Localiser les activités, les services et les équipements en fonction des réseaux de transport

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.5 P10 ; P11 ; P12

CONTEXTE ET ENJEUX

En Wallonie, les réseaux de transport se sont développés pour répondre à la spécialisation, la concentration et la délocalisation des activités économiques productives. Cependant, la crise de Covid-19 et le conflit russo-ukrainien ont montré les failles des systèmes de production à grande échelle géographique et entraîné une hausse du prix de l'énergie, ce qui pourrait induire une relocalisation d'activités et une promotion des circuits de plus courtes distances.

Dans une optique d'économie des ressources, la Commission européenne préconise d'établir des modes d'urbanisation tirant parti du contexte dans lequel elle s'intègre en favorisant l'urbanisation à proximité de services et de nœuds de connexions aux réseaux de transports.

Selon le Bureau fédéral du Plan, les déplacements routiers devraient rester majoritaires à l'horizon 2040 tant pour les personnes (voitures) que pour les marchandises (camions), entraînant une augmentation de la congestion et une diminution des vitesses moyennes sur le réseau routier en heure de pointe. Le transport des marchandises par voie fluviale et ferroviaire pourrait s'accroitre, mais nécessite pour cela des terrains situés à proximité du rail et des voies de navigation à destination des entreprises des secteurs économiques primaire et secondaire.
La Wallonie doit réglementer la localisation des activités économiques, services et équipements afin de tirer parti des différents réseaux de transport et limiter les consommations de ressources naturelles dans une optique de durabilité.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Le projet de révision du SDT préconise de localiser les entreprises sur des terrains situés à proximité des infrastructures de transport durable ou des lieux intermodaux. De même, la localisation des services, du logement, des équipements et du commerce doit être établie de manière à limiter les besoins en mobilité et promouvoir les modes de transport décarbonés.

Le projet de révision du SDT souligne également que l'urbanisation dans les espaces excentrés ne doit pas compromettre la hiérarchie des réseaux afin de ne pas engranger des risques d'accidents et des conflits d'usage.

Mesures de gestion et programmation

Le projet de révision du SDT propose, pour soutenir ces différents principes, de modifier les affectations pour permettre une urbanisation à proximité des gares ferroviaires lors des révisions du plan de secteur.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent principalement aux buts n°1 'lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et n°4 'maîtrise de la mobilité' en localisant les activités, services, commerces et équipements de manière réfléchie par rapport aux réseaux de transports. Cette structuration du territoire a pour effet de renforcer l'attractivité de la région et contribue donc aussi au but n°2.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- En tirant parti de la structure des réseaux de transports durables existants pour localiser les activités, les ruptures de charges seront moins fréquentes et les transports de marchandises plus rapides, ce qui augmentera la compétitivité des entreprises wallonnes. De plus, cela permettra le report modal du réseau routier vers les réseaux fluvial et ferroviaire.
- La localisation des services, équipements, commerces et logements à proximité de réseaux de transport permettant l'utilisation des modes décarbonés accentuera le report modal et permet à la Wallonie de se rapprocher des objectifs de FAST 2030.
- Ces éléments combinés participent à la baisse de consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- La relocalisation des activités économiques le long des réseaux ferroviaires et fluviaux risque d'avoir une incidence négative sur les paysages ruraux.

Aspects socio-économiques	++
Diversité biologique, faune et flore	0
Population et logements	+
Santé	0
Mobilité et transports	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0

Occupation du sol	+
Flux de matières et déchets	0
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	0
Le paysage	-
L'énergie et les facteurs climatiques	++
Positionnement suprarégional	+

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Report modal des personnes et des marchandises	Tonne-kilomètres de marchandises par mode de transport

Fiche 22 : Organiser la complémentarité des modes de transport des personnes

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.6 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9.

CONTEXTE ET ENJEUX

La densité du réseau routier wallon a favorisé la dispersion de l'urbanisation sur le territoire, impliquant un recours aux modes de déplacements motorisés individuels et un nombre de kilomètres parcourus importants. De plus, les spécificités du territoire impliquent que les besoins d'un habitant en termes de déplacements ne peuvent généralement pas être satisfaits sans avoir au moins partiellement recours à la voiture individuelle.

Les gares ferroviaires et les gares routières constituent les principaux lieux d'intermodalité pour les personnes.

Les objectifs de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) à l'horizon 2030 prévoient un report modal important de la voiture (de 83% en 2017 à 60%) vers la marche (3 à 5%), le vélo (1 à 5%), le bus (4 à 10%) et le train (9 à 15%).

La Wallonie doit tirer parti de la performance de ses différents réseaux et de leurs interconnexions pour réaliser un report modal efficace. Il est nécessaire de structurer le développement des gares, mobipôles et mobipoints afin d'assurer l'attractivité des centres urbains et villageois et des lieux à haute concentration d'emploi.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Le développement et le renforcement des nœuds de connexion intermodaux doivent concourir au respect des objectifs de transfert modal de la SRM et répondre à l'objectif SA.4 en respectant ses principes de mise en œuvre (étudiés dans la fiche 19).

Le projet de révision du SDT préconise de renforcer les nœuds de connexion existants dans les centralités et de localiser ceux qu'il faudrait créer en s'appuyant sur la structure territoriale et le réseau de transports en commun, ils sont placés à des endroits stratégiques en fonction de leur type :

- Les mobipoints se localisent dans les centralités urbaines ;
- Les mobipôles sont placés le long des axes structurants de transports en commun, dans les centralités et à proximité des zones à haute concentration d'emploi. Les ZAE d'échelle régionale et aéroports possèdent également un mobipôle à proximité.

Les nœuds de connexion sont organisés pour coordonner au mieux l'offre de service et faciliter le développement, la combinaison et l'organisation entre les différents modes. La visibilité des nœuds dans l'espace public doit être assurée.

Des parkings-relais sont implantés dans les pôles majeurs, à proximité des nœuds de connexion aux différents réseaux. Leur aménagement assure la sécurité et le confort des usagers et des bornes électriques y sont installées.

La sécurité, le confort et la continuité de cheminement des piétons, PMR et cyclistes sont renforcés à partir et vers les nœuds de connexion.

Mesures de gestion et programmation

Outre la traduction de la Stratégie régionale de Mobilité sur le territoire wallon, les mesures de gestion et programmation prévoient de créer une centaine de plateformes multimodales à l'horizon 2030 et d'avoir couvert le territoire pour 2050.

Pour cela, les mesures prévoient aussi d'identifier les terrains disposant des caractéristiques adéquates pour l'intermodalité et le transfert modal.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent au but n°4 'maîtrise de la mobilité' en travaillant les connexions entre les différents modes et l'attractivité du transport multimodal. Indirectement, l'amélioration de la multimodalité participe au but n°3e 'la gestion qualitative du cadre de vie'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Une gestion multimodale des transports permettra de redonner un niveau suffisant d'accessibilité aux centres urbains, tout en y conservant une qualité de vie pour leurs habitants.
- Le développement de parkings relais et une meilleure efficacité des connexions intermodales encourageront l'usage des transports alternatifs à la voiture individuelle et générant moins d'externalités environnementales (bruit, pollutions atmosphériques, gaz à effet de serre, etc.).
- L'implantation de nouveaux points de connexion multimodaux favorisera le transport de voyageurs en transport public ou via des systèmes de voitures/taxis partagés, ce qui diminuera le nombre de véhicules particuliers sur la route, et par conséquent les externalités liées au trafic routier. Il en est de même pour l'intermodalité entre les modes actifs et les transports en commun qui sera facilitée par les itinéraires pour les modes actifs vers les nœuds de connexions.
- Une meilleure coordination de l'offre de service des nœuds de connexion contribuera à l'amélioration de l'accessibilité (gains de temps) et de l'attractivité du territoire pour les habitants.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Le manque de concertation entre les multiples acteurs de la mobilité encore souvent observé ne permet pas toujours d'aboutir à des résultats cohérents et efficaces entre tous les modes. Par ailleurs, les options de mobilité sont de plus en plus diversifiées, mais ne sont pas adaptées à tous les usages. Un consensus au sein d'un groupe de personnes dont les besoins sont hétérogènes est parfois difficile à trouver.
- Le développement de parking-relais à proximité des points d'accès au réseau ferroviaire IC peut entrainer en certains endroits une consommation d'espace et une déstructuration de l'espace urbain existant autour de la gare si ces parkings ne peuvent être réalisés en souterrain (contrebalancé globalement par la diminution de l'espace nécessaire pour les voiries induite par la diminution de trafic).
- Le mode de transport du covoiturage n'est pas abordé dans les principes de mise en œuvre et représente pourtant une opportunité importante.
- Un problème régulièrement rencontré dans la mobilité est une population pas ou mal informée sur les alternatives qui s'offrent à elle. Pour parvenir à une diminution significative de la part modale de la voiture individuelle à l'aide des pôles intermodaux, il est essentiel de miser sur l'information et la sensibilisation de la population.

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	+	**Le paysage**	0
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Pour favoriser la mise en place d'une mobilité multimodale efficace, inciter et favoriser le dialogue entre les différents acteurs de la mobilité et rechercher le juste équilibre pour les principaux utilisateurs concernés.
- (compl) Pour limiter les consommations de terrains situés autour des gares et éviter de déstructurer les espaces urbains, étudier la localisation des futurs parkings relais ou l'extension des parkings existants à partir des montées-descentes observées sur les axes ciblés, afin de proposer une offre la plus adaptée possible à la demande. Si les

spécificités locales le permettent et que le quartier de la gare offre un cadre urbain agréable, favoriser les parkings en souterrain, sur plusieurs étages, ou à plus grande distance de la gare mais bien connectés au réseau urbain de bus ou de tramways.

- (compl) Outre les nœuds de connexion physique, développer les plateformes de covoiturage et d'autopartage afin de créer des nœuds de connexions ponctuels entre usagers.
- (compl) Pour maximiser les chances de changer le comportement des usagers, miser sur la sensibilisation citoyenne au travers des conseillers communaux et des entreprises pour promouvoir les possibilités d'intermodalité des nœuds de connexion.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture	Parts modales des déplacements
Mise en pratique des principes stratégiques de multimodalité	Nombre de pôles intermodaux aménagés
Intégration de la multimodalité dans les projets d'urbanisation	Indicateur de l'accessibilité moyenne des nouveaux projets d'urbanisation par les réseaux de transport en commun
Desserte de l'aéroport de Charleroi en transports en commun	Nombres de lignes (bus et train si liaison ferroviaire créée) y transitant
Connectivité des réseaux de transport de personnes	Nombre de points de connexions entre les modes de transports
Multimodalité vélo-transports en commun	Nombre de parkings vélos aux arrêts de bus et gares et qualité de ces derniers (sécurisé, couvert,..)
Multimodalité voiture-fer	Nombre de parkings relais et taux d'occupation
Co-voiturage	Taux moyen de remplissage des véhicules particuliers

Fiche 23 : Assurer la continuité des chaînes de déplacements pour le transport de marchandises

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Attractivité et innovation AI.6 P10, P11, P12, P13, P14

CONTEXTE ET ENJEUX

Le réseau routier wallon est un réseau très élargi qui a accentué la dispersion de l'habitat et des activités économiques. Cette dispersion complexifie la gestion des chaînes de déplacements, entrainant par conséquent une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en camion.

Pour le trafic de marchandises, il existe en Wallonie des plateformes multimodales et de nombreuses plateformes logistiques permettant de gérer le transport de marchandises, mais dont les connexions avec d'autres modes pourraient être optimisées.

Les objectifs de la Stratégie Régionale de Mobilité (SRM) à l'horizon 2030 prévoient un report modal important du transport routier (de 82% en 2017 à 75%) vers le transport fluvial (14 à 18%) et le transport ferroviaire (4 à 7%). Dans la perspective d'atteindre ces objectifs et de réduire les impacts du transport de marchandises sur l'environnement, il est essentiel que la Wallonie assure l'interconnexion des différents réseaux (route, rail, eau). Cette interconnexion passera également par le regroupement d'activités au sein des plateformes multimodales. Ces plateformes doivent être valorisées en assurant leur capacité de développement. Il est nécessaire que des activités de transformation produisant de la valeur ajoutée s'installent au sein de ces plateformes afin de limiter les coûts, environnementaux et pécuniers, des déplacements.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre concernés

Le projet de révision du SDT recommande que la connexion entre les différents réseaux soit assurée en multipliant et facilitant l'accès aux plateformes multimodales afin de limiter les ruptures de charges. En outre, les formations de clusters autour des plateformes multimodales sont encouragées dans le but de rapprocher les centres d'approvisionnement, de production et de distribution.

Les activités à profil de mobilité élevé sont encouragées à s'implanter à proximité des nœuds de connexion aux réseaux ferroviaire et fluvial. Dans cette optique, les terrains qui conviendraient à ces implantations sont protégés et réservés à ces activités.

Au sein des centralités urbaines, l'aménagement des voiries est repensé pour soutenir la logistique urbaine et favoriser la circulation des marchandises (cfr. objectif SA.4).

Mesures de gestion et programmation

Les mesures de gestion et de programmation préconisent :

- Le renforcement des infrastructures en lien avec les voies d'eau suivantes : Comines, Tournai, Ghlin-Baudour (Mons), Garocentre (La Louvière), Tubize, Charleroi, les plateformes portuaires sur la Sambre, Seilles-Sclaigneaux (Andenne), Monsin (Liège) et le Trilogiport (Liège) ;
- Le renforcement des infrastructures des plateformes suivantes : Montzen (partie en activité), liège Logistics, Ronet (Namur), Mouscron, Athus, Kinkempois et Monceau-sur-Sambre.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Le principe de mise en œuvre touche aux buts n°4 : 'maîtrise de la mobilité' et n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- La localisation des activités génératrices de déplacements de biens à proximité des réseaux de transport permettra de limiter les distances parcourues et de limiter les externalités (bruit, pollutions atmosphériques, émissions de GES, etc.) du transport.
- Une meilleure continuité dans les chaines de transports contribuera à l'amélioration de la productivité (gains de temps) et de l'attractivité du territoire pour les entreprises.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- La localisation des activités génératrices de déplacements de biens à proximité des points de connexion aux réseaux de transport n'assure pas à elle seule une réduction optimale des externalités des transports. Le choix du mode de transport est également important. La priorité aux localisations connectées directement aux réseaux de transports de marchandises plus durables (chemin de fer et réseau fluvial) permet donc également de réduire les externalités.
- La localisation des activités sur des terrains réservés à proximité de nœuds de connexion aux réseaux ferroviaire et fluvial risque d'avoir un impact négatif sur les paysages ruraux entourant ces réseaux.

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	0
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	+	**Le paysage**	-
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Localisation des activités génératrices d'un nombre important de déplacements de biens	Transport intérieur de marchandises en tonnes-kilomètres
Connectivité des réseaux de transport de marchandises	Nombre de points de connexions entre les modes de transports
Utilisation des réseaux fluvial et ferroviaire en alternative au routier	Parts modales du transport de marchandises
Clusters d'activités économiques	Nombre d'implantations de centres de transformation et de distribution autour des plateformes multimodales

Structuration interne du territoire

Fiche 24 : S'appuyer sur la structure multipolaire et favoriser la complémentarité entre les territoires et leurs spécificités

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Cohésion et coopération CC1 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11, P12

CONTEXTE ET ENJEUX

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de villes petites, moyennes ou grandes. Elle s'organise ainsi autour d'une structure multipolaire composée des territoires urbains qui proposent des équipements, services et emplois en quantités diverses. Si la diversité et les spécificités des territoires (économique, patrimoniale, etc.) sont une source de richesse, des disparités existent entre les territoires et peuvent être discriminantes au niveau de l'économie, de la dimension sociale, voire de l'environnement. Ces discriminations s'expriment en particulier dans des territoires très faiblement peuplés ou anciennement industrialisés qui sont en cours de redéveloppement. La concurrence territoriale, la dissémination de certaines activités économiques et l'urbanisation excessive de réserves foncières mal localisées peuvent par ailleurs induire de nouveaux besoins en mobilité et affaiblir les synergies entre activités.

Afin de garantir la prospérité et la cohésion sociale, aucun territoire ne doit être mis de côté et les territoires doivent être développés de manière complémentaire, à partir de leurs spécificités. Ce développement doit s'appuyer sur la structure multipolaire globale et le maillage régional.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre visent d'une part à optimiser le développement du territoire en s'appuyant sur les pôles et les centralités villageoises et urbaines. Dans ces centralités, il s'agit de développer une offre de proximité diversifiée (activités économiques, équipements, services, etc.), mais aussi d'y concentrer le développement de l'urbanisation, dont la fonction résidentielle. En ce qui concerne les pôles, ils sont destinés à accueillir les fonctions et équipements qui rayonnent sur leur territoire d'influence, ils valorisent les spécificités de ce territoire, tout en concourant à l'essor socio-économique de l'ensemble du territoire régional. Les équipements et services structurants des pôles sont coordonnés et mutualisés lorsque cela est possible.

Les spécificités des territoires sont considérées comme un facteur de résilience, et le développement, en s'appuyant sur les aires de développement, est optimisé en fonction de ces spécificités. Dans et entre les aires de développement, les complémentarités entre territoires sont valorisées.

Les pôles et les centralités sont connectés, en priorité via une offre de mobilité collective, active et partagée performante entre les pôles. Le réseau ferroviaire constitue le 1er moyen de liaison entre les pôles.

Mesures de gestion et programmation

La région encourage les collaborations à l'échelle supracommunal lors des révisions du plan de secteur et de l'élaboration de schémas de développement (pluri)communaux.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces principes de mise en œuvre contribuent au but n°1 'lutte contre l'étalement urbain et utilisation rationnelle des territoires et des ressources' en favorisant les complémentarités des territoires et en évitant ainsi une occupation par des équipements non nécessaires. Le but n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' est aussi

renforcé à travers une meilleure distinction des territoires (centre vs. périphérie, ville et villages) faisant ressortir leurs spécificités. Enfin, l'amélioration des connexions entre pôles participe à la réalisation du but n°4 'maitrise de la mobilité' et dans une moindre mesure au but n°3 'gestion qualitative du cadre de vie' en canalisant le trafic international et protégeant les villes et villages du trafic de transit.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Une meilleure complémentarité des villes, et la concentration de l'offre de services, d'activités et de la fonction résidentielle dans les centralités induiront une occupation du sol plus parcimonieuse.
- La mise en place d'une collaboration au niveau supra-communal contribue à instaurer une logique en réseau limitant le développement d'équipements structurants redondants entre communes wallonnes, et permettant de profiter des différentes spécificités des territoires de la manière la plus cohérente.
- Le développement de chaque ville en fonction de ses spécificités renforcera son identité, ce qui contribuera positivement à son attractivité selon les fonctions privilégiées. Un tel développement peut par ailleurs contribuer à valoriser le patrimoine.
- Les principes de mise en œuvre devraient favoriser un renforcement de l'offre en service et en équipements dans tous les territoires, y compris les moins peuplés.
- L'amélioration des connexions de transport entre pôles facilitera les échanges de personnes (travailleurs, touristes, chalands) et de marchandises (p. ex. entre fournisseurs et clients). L'amélioration des connexions peut contribuer à limiter le trafic de transit, et ses externalités, dans les localités non adaptées à un flux de véhicules importants.
- La priorité à la mise en place d'une offre de mobilité collective, active et partagée, contribue à limiter les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.

INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Aucun facteur limitant identifié pour ces principes de mise en œuvre.

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	++
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	+
Santé	0	**Le paysage**	+
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant.

SUIVI

Évolution à suivre	Indicateur
Répartition territoriale des activités et des équipements	Cartographie des activités et des équipements afin de visualiser la disponibilité ou le déficit en équipements spécifiques. Enquête de satisfaction par rapport à la disponibilité en équipements et services, en particulier dans les territoires le moins peuplés.

Fiche 25 : Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Cohésion et coopération CC.2 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9, P10, P11

CONTEXTE ET ENJEUX

Certains territoires partagent des enjeux communs et ont tout intérêt à se concerter et mettre en place des dynamiques territoriales supralocales pour gérer ces enjeux. Les thématiques sont variées, elles concernent notamment la préservation de la nature, le tourisme, la mobilité et les transports, les services, l'économie, l'environnement, la police, etc.. Les périmètres sont d'ailleurs variables selon les thématiques et le contexte géographique (vallée, agglomération urbaine, etc.). Les risques naturels, sanitaires, technologiques nécessitent aussi une gestion globale et systémique au sein du territoire selon des échelles variables tandis que les différentes directives et stratégies européennes (neutralité carbone, qualité de l'air, artificialisation des sols, protection de l'environnement, lutte contre le réchauffement climatique) nécessitent une coordination à l'échelle supracommunale, pour être efficaces.

Les projets de territoires doivent donc se coordonner pour assurer un développement efficace qui permette d'affirmer l'identité wallonne, de mettre en valeur les terroirs et le patrimoine de toute la région, de lutter globalement contre l'étalement urbain, de garantir la cohésion territoriale et de répondre à la demande en logement. Les communes doivent se coordonner et coopérer dans un objectif d'efficience des actions publiques, de rationalisation des moyens, et de gestion globale des risques (cf. objectif SA.5). Ces stratégies supra-communales doivent renforcer la complémentarité des territoires et mettre en valeur leurs spécificités.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Le projet de révision du SDT vise à soutenir la coopération entre communes, notamment en encourageant les échanges entre les acteurs du développement territorial de différents territoires ainsi que la mutualisation de leurs compétences. Au niveau infrarégional, les projets de territoire et les stratégies territoriales s'appuient sur les éléments porteurs d'une valeur identitaire forte et s'appuient sur les processus de participation pour renforcer l'attractivité, améliorer le cadre de vie des habitants et renforcer l'adhésion.

Il s'agit également de développer des stratégies territoriales transversales et thématiques à l'échelle supracommunale. Ces dernières permettent de faire face aux risques naturels, technologiques ou sanitaires, et de répartir les efforts à fournir face à d'autres enjeux transversaux de développement (mobilité, environnement, logement, activités économiques …), tout en contribuant aux objectifs européens. Cette coordination s'appuie sur la structure territoriale et la complémentarité des territoires.

Les communes mutualisent les services et équipements pour garantir leur maintien et leur attrait et facilitent l'accessibilité des services et équipements mutualisés à l'échelle supra-communale pour le plus grand nombre et par des modes décarbonés et collectifs.

Mesures de gestion et programmation

À l'échelon régional, les modifications du plan de secteur veilleront à renforcer la structure territoriale en opérant au niveau des bassins d'optimisation spatiale.

Au niveau communal, les outils d'aménagement du territoire prendront en compte les outils des communes voisines, en particulier dans le cadre des centralités à cheval sur plusieurs communes.

Les infrastructures vertes supra-communales seront identifiées pour garantir une protection environnementale cohérente.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

En renforçant les spécificités des territoires, ces principes contribuent aux buts n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' et n°3 'gestion qualitative du cadre de vie'. La mise en place de stratégies à l'échelle supracommunale contribue par ailleurs aux buts n°1 'La lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et n°4 'la maîtrise de la mobilité'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Le principe de mise en œuvre permet d'assurer la cohérence entre les dynamiques territoriales supralocales et régionales et de les renforcer entre-elles. L'identité wallonne doit pouvoir se baser sur les spécificités de son territoire et, vice-versa, les spécificités locales doivent pouvoir bénéficier de l'identité wallonne. • Le renforcement de l'identité wallonne et des spécificités des territoires contribuera à la gestion du patrimoine et améliorera l'attractivité touristique. • Les dynamiques supralocales, souvent coordonnées au sein d'associations intercommunales, contribuent à la gestion de thématiques très variées pour la plupart liées à la qualité de vie. Ces thématiques concernent notamment l'environnement, l'énergie (électricité, gaz et télédistribution), le financement, l'eau (production, distribution, épuration), la mobilité, le médico-social, les déchets (collecte, élimination, traitement), et divers autres services (études, musique, abattoirs, etc.). Les regroupements de communes au niveau supralocales autour de ces thématiques contribuent à renforcer les spécificités locales et à améliorer la qualité de vie dans ces différentes sous-régions. • Instituer une coordination entre les acteurs de développement territorial des différentes sous-régions pour encourager la rencontre, le dialogue et l'échange favorisera les dynamiques supracommunales, en particulier pour les zones plus enclavées. • La mise en place d'une collaboration au niveau supracommunal contribue à instaurer une logique en réseau limitant le développement d'équipements structurants redondants entre communes wallonnes, et permettant de profiter des différentes spécificités des territoires de la manière la plus cohérente, tout en induisant une occupation du sol plus parcimonieuse. • La priorité à la mise en place d'une offre de mobilité collective et décarbonée contribue à limiter les	• Aucun facteur limitant identifié pour ces principes de mise en œuvre.

émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique.	

Aspects socio-économiques	**0/+**	**Occupation du sol**	**0/+**
Diversité biologique, faune et flore	**0/+**	**Flux de matières et déchets**	**0**
Population et logements	**0/+**	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	**0/+**
Santé	**0/+**	**Le paysage**	**0/+**
Mobilité et transports	**0/+**	**L'énergie et les facteurs climatiques**	**0/+**
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	**0/+**	**Positionnement suprarégional**	**0**

Les coopérations et mutualisations au niveau supralocal peuvent concerner la plupart des thématiques environnementales et pourront donc représenter des incidences positives sur tous ces domaines sans que l'effet soit systématique.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Cohérence entre les stratégies territoriales communales et supra-communales avec la vision et les objectifs régionaux.	Analyse de l'intégration des objectifs régionaux dans les initiatives territoriales supralocales, utilisation des outils régionaux par les entités supralocales, 'identification wallonne, etc.
Initiatives supralocales (collaborations intercommunales, parcours découvertes et routes thématiques, etc.).	Nombre et type d'initiatives supralocales

Aspects énergétiques

Fiche 26 : S'inscrire dans la transition énergétique

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Cohésion et coopération CC6 P1, P2, P3, P4, P5, P6, P7, P8, P9

CONTEXTE ET ENJEUX

La Commission européenne a identifié comme un défi majeur la réforme du système énergétique européen en vue de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050. La stratégie européenne définit ainsi six piliers d'actions, dont trois ont des liens directs avec l'aménagement du territoire : la mise en place d'un système énergétique plus « circulaire », l'accélération de l'électrification et l'établissement d'une approche nouvelle et globale, tant pour la planification des infrastructures à grande échelle que pour celle des infrastructures locales. La Commission européenne a en outre émis une série de recommandations relatives à l'accélération des procédures d'octroi de permis pour les projets dans le domaine des énergies renouvelables.

La production et le stockage des différentes sources d'énergie renouvelables, bien qu'en croissance, sont relativement déstructurés sur le territoire. En raison de son cadre physique (ensoleillement, relief, etc.) et d'une importante densité de population, le potentiel global de production d'énergie renouvelable est par ailleurs relativement faible.

La sortie du nucléaire, ainsi que le cadre géopolitique international, soulignent l'importance de la maitrise de l'approvisionnement et du prix de l'énergie comme un enjeu incontournable pour maintenir la compétitivité de l'économie wallonne. La dépendance de la Wallonie vis-à-vis de l'extérieur, malgré une baisse depuis 2008, reste important et contribue à l'incertitude concernant la pérennité des ressources non renouvelables.

Actuellement l'énergie produite en Wallonie provient majoritairement de ressources limitées (pétrole, gaz naturel) ainsi que du nucléaire. La Wallonie est aujourd'hui dépendante de ces deux sources d'énergie. Une transition énergétique, supportée par un aménagement du territoire cohérent et respectueux de l'environnement, doit être mise en marche afin de bâtir une Wallonie plus sobre en énergie et moins dépendante du nucléaire et des énergies fossiles en développant notamment les énergies renouvelables ainsi que le réseau de transport et de distribution de l'électricité.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre concernent d'une part une réduction des consommations d'énergie, ainsi qu'une optimisation de cette consommation. Ceci se réalise par un travail de rénovation du bâti existant ainsi que des nouvelles constructions économes en énergie ainsi que par le développement d'une mobilité moins carbonée soutenue par l'aménagement d'infrastructures de transports compatibles avec l'électrification progressive des moyens de transport. Le territoire dans son ensemble est développé en regard de son efficacité énergétique afin de promouvoir la circularité de l'énergie ou la valorisation des sources d'énergie locales.

La transition énergétique suppose également un approvisionnement en énergie propre. Pour ce faire, le développement de capacités de production d'énergie à partir de sources renouvelables bénéficie d'une attention particulière en tant qu'élément d'intérêt public supérieur et son acceptabilité sociale est promue. Les réseaux de transport de l'électricité doivent par ailleurs s'adapter à la mise en place d'unité de production décentralisée, tout en assurant l'interconnexion des réseaux nationaux et au renforcement des bouclages au sein de ceux-ci. Ces éléments supposent par ailleurs de sécuriser l'espace nécessaire à ces développements.

Cette transition est mise en œuvre de manière à limiter son impact sur l'environnement. Ceci concerne notamment le remplacement des anciennes éoliennes au profit d'éoliennes de nouvelle génération et le développement des installations photovoltaïques en limitant l'artificialisation des terres et l'imperméabilisation des sols.

Mesures de gestion et programmation

À l'échelon régional, les mesures prévoient de renforcer le réseau de transport d'électricité très haute tension et de renforcer et adapter le réseau de distribution d'électricité en vue de favoriser la transition énergétique et la mobilité décarbonée. Elles prévoient également de favoriser le déploiement des énergies renouvelables en facilitant les procédures de demandes de permis et en élaborant un référentiel pour soutenir l'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures associées à la transition énergétique. Dans ce contexte il s'agit par ailleurs d'élaborer les démarches favorisant l'acceptabilité sociale des infrastructures associées à la transition énergétique. Les mesures régionales concernent également des investissements dans la rénovation du bâti, et en particulier de l'isolation des logements. Des mesures sont également mises en place afin de promouvoir les matériaux locaux et à faible impact environnemental.

À l'échelle communale, les mesures visent à soutenir la complémentarité des fonctions en matière d'efficacité énergétique ainsi qu'un urbanisme soucieux de l'efficacité énergétique des bâtiments.

Mesures guidant l'urbanisation

Néant.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les principes de mise en œuvre participent au but n°1 « lutte contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources » par une gestion optimale du territoire en regard de l'efficacité énergétique et en favorisant la compacité du bâti. Les principes contribuent également au but n°2 « développement socio-économique et de l'attractivité territoriale » en favorisant une maitrise de l'approvisionnement et du coût de l'énergie. Le but n°4 « maitrise de la mobilité » est aussi rencontré dans le cadre de la décarbonisation et l'électrification de cette dernière.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	**INCIDENCES SECONDAIRES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS**
• La diminution globale des besoins énergétiques permettra de diminuer la dépendance énergétique vis-à-vis de l'étranger et de freiner la demande auprès des centrales électriques belges. • Un recours plus important aux énergies renouvelables contribuera à réduire les émissions de gaz à effet de serre, participant à l'atténuation des changements climatiques et freinant l'épuisement des ressources non renouvelables. • La réduction du recours aux énergies fossiles, en particulier dans le secteur des transports, contribue à une amélioration de la qualité de l'air offrant des opportunités en matière de santé, limitant par ailleurs le report de ces coûts sur la société. La réduction de la pollution atmosphérique est également en faveur des ressources naturelles et de la biodiversité. • De meilleures connexions avec les réseaux de transport d'énergie européens et de meilleures capacités de stockage contribueront à réduire les importations d'énergie depuis l'extérieur de la Wallonie, et permettront par conséquent une plus grande indépendance économique de la Wallonie vis-à-vis des régions exportatrices.	• Les centrales thermiques fonctionnant à la biomasse peuvent avoir comme effet non désirable d'encourager les cultures destinées à la production de biomasse qui entreront en concurrence avec les cultures agricoles destinées à l'alimentation ou bien avec des ressources forestières. • Certaines installations productrices d'énergie renouvelable telles que les éoliennes, les centrales hydrauliques, etc. utilisent également de l'espace et auront une incidence paysagère plus importante que les centrales électriques conventionnelles, puisque plus étendues et parsemées. • Les techniques de stockage d'énergie actuelles n'étant pas encore efficaces, certaines techniques de stockage requerront beaucoup d'espace. • La hausse de la densité du bâti peut exercer une pression foncière sur des espaces publics (places, parcs, etc.) dont la disparition détériorerait la qualité du cadre de vie. • Bien que la densification des zones déjà urbanisées apporte des avantages importants pour la société dans son ensemble, elle s'accompagne également d'une série de désavantages pour les riverains déjà présents (demande accrue en stationnement, augmentation du

- Le développement de la production et des capacités de stockage des énergies renouvelables réduira les risques économiques liés à une crise énergétique.
- L'augmentation de la part de la production énergétique relative aux énergies renouvelables permettra à la Wallonie de s'affranchir du charbon comme source d'énergie dans les temps fixés par le « Powering Past Coal », alliance à laquelle la Belgique s'est officiellement ralliée durant la récente COP23.
- Certaines énergies renouvelables sont dépendantes de facteurs climatiques et produisent de l'énergie par intermittence (panneaux photovoltaïques, éoliens, etc.), ce qui peut générer des coupures dans l'approvisionnement. L'augmentation de la capacité de stockage permet donc de contrer ce désavantage.
- Si cela n'est pas repris explicitement dans les principes de mise en œuvre associés à la transition énergétique, la concentration du bâti autour d'un noyau existant est envisagée dans le SDT. Ceci limite les coûts d'installation et d'entretien liés aux impétrants (contrairement à une situation d'une urbanisation en ruban ou la construction de bâtiments en dehors de zones urbanisées serait permise) et les incidences environnementales qui y sont liées (consommation des ressources et d'énergie).
- Réhabiliter le bâti existant et favoriser la concentration du bâti autour d'un noyau existant permettront de lutter contre l'artificialisation des sols et la consommation des terres naturelles et agricoles.

trafic, hausse de la proximité avec le voisinage, nuisances sonores, entrave du paysage, etc.) qui peuvent induire des contestations et ralentir les projets.

- Le principe de mise en œuvre ne mentionne pas explicitement certains éléments déjà en place qui permettent de réduire les consommations énergétiques du bâti résidentiel et des entreprises. Ces éléments concernent notamment les efforts réalisés en matière d'incitation et de contrôle de l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments (audits énergétiques pour les particuliers lors de l'achat/cession de biens immeubles, audits énergétiques des grandes entreprises, recherches menées sur l'efficience (rapport des installations de cogénération, etc.) et les accords de branches énergie et CO_2 pour l'Industrie.

Aspects socio-économiques	+	**Occupation du sol**	-
Diversité biologique, faune et flore	-	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	+	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	-
Santé	+	**Le paysage**	-
Mobilité et transports	0	**L'énergie et les facteurs climatiques**	++
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	+

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (compl) Pour limiter les incidences du développement des énergies renouvelables sur le paysage, favoriser les installations ayant le moins d'incidences possibles et les localisations peu valorisables autrement (bords de voiries, etc.) ;
- (compl) Pour développer des techniques de stockage moins consommatrices d'espace et plus performantes, financer les recherches visant à améliorer les performances des techniques de stockage des installations productrices d'énergie verte.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Densité du bâti	Coefficient d'occupation du sol moyen (rapport entre le nombre de m² de surface de plancher et la surface construite)
Consommation d'énergie	Consommations énergétiques des ménages et des entreprises
Production d'énergie renouvelable	Part d'énergies vertes dans le mix énergétique

Risques naturels et technologiques

Fiche 27 : Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques

PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ÉTUDIÉS

Soutenabilité et adaptabilité SA5 P1 ; P2 ; P3 ; P4 ; P5 ; P6 ; P7 ; P8.

CONTEXTE ET ENJEUX

Bien que le climat soit relativement tempéré, la Wallonie est soumise à des risques naturels variés parmi lesquels les plus courants sont les inondations, les canicules, les tempêtes, la grêle, les éboulements, les glissements de terrains ou encore les affaissements. La catastrophe de juillet 2021 a démontré la difficulté d'auto-régulation des milieux naturels, conséquence de l'artificialisation des sols et du changement climatique. Le 6e rapport du GIEC prévoit une amplification de la fréquence et de la gravité des phénomènes climatiques extrêmes, prouvant encore la nécessité de prendre des mesures de prévention des risques naturels.

Outre les catastrophes naturelles, les risques d'origine anthropique (sites SEVESO, centrales nucléaires, canalisations de gaz, lignes à haute tension, pollutions, etc.) menacent tant les activités humaines que l'environnement. L'exposition aux risques est très variable selon les endroits du territoire, en fonction notamment de la proximité d'activités à risque. Il est par conséquent important de pouvoir organiser le territoire de manière à protéger les habitants de ces risques et de limiter l'exposition des milieux naturels aux nuisances anthropiques.

Une meilleure gestion des risques permettrait de réduire la vulnérabilité des habitants et de leurs biens face à ces catastrophes. L'aménagement du territoire doit être réfléchi dans une culture de gestion systémique des risques en prenant en compte les phénomènes naturels, les nuisances anthropiques et les risques technologiques.

CONTENU DES DISPOSITIONS

Principes de mise en œuvre

Les principes de mise en œuvre visent essentiellement à limiter l'exposition des habitants aux risques naturels et technologiques et aux nuisances anthropiques en travaillant sur la prévention, l'adaptation et la résilience.

Le projet de révision du SDT préconise de ne plus baser la gestion des risques naturels uniquement sur des infrastructures de résistance (comme des digues lors d'inondations), mais aussi sur des infrastructures de baisse d'intensité (comme des zones d'immersion temporaire, des espaces verts en ville ou l'adaptation du bâti). Il propose aussi de concevoir les logements, services publics et équipements communautaires de manière à réduire les impacts de risques naturels, anthropiques ou technologiques et de limiter l'urbanisation dans les zones à risques élevées.

Il est également conseillé d'articuler l'aménagement du territoire autour de cette question de vulnérabilité. Cela passe par une limitation de l'imperméabilisation des sols, une règlementation des zones d'habitats, notamment limiter l'urbanisation autour des activités générant un risque technologique, ainsi qu'une réflexion sur la vulnérabilité probable en amont de tout projet.

Mesures de gestion et programmation

Les principes sont soutenus par des mesures concrètes au niveau régional, comme la recommandation de consultation des cartes d'aléas et de contrainte lors des révisions du plan de secteur, la promotion des réflexions et des stratégies d'aménagement du territoire dans la gestion des risques (pollution de l'air par exemple) à l'échelle pertinente, la prévention et l'identification des zones de stockage et de tri temporaires permettant de réguler le traitement des déchets issus de crises majeures.

Les mesures prévoient également de définir les modalités de calcul du taux d'imperméabilisation, de diffuser les référentiels relatifs aux constructions et aménagements en zone inondable et à la gestion durable des eaux de pluie ainsi que de mettre à jour le référentiel sur la réduction de la vulnérabilité des constructions existantes.

Au niveau communal, les mesures prévoient que les schémas de développement (pluri-)communaux encadrent les constructions et les aménagements en zone inondable et prévoient des mesures en vue de gérer les eaux de pluie de manière durable (sauf lorsque les schémas portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale).

Les mesures prévoient également que les communes ayant des territoires fortement impactés par les conséquences des changements climatiques (en particulier aux risques d'inondations et aux îlots de chaleur) tiennent compte des ressources et des besoins de leur territoire en termes de services écosystémiques de régulation.

Mesures guidant l'urbanisation

Aucune mesure spécifique.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Cet objectif participe aux but n°1 'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' en limitant les effets de catastrophes naturelles et anthropiques, n°3 'gestion qualitative du cadre de vie' car le cadre de vie recouvre aussi des aspects de sécurité, et n°2 en ce qui concerne 'le développement de l'attractivité territoriale' car un territoire où l'exposition des habitants aux risques et au nuisances anthropiques est limité est plus attractif.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- En plus de limiter les risques d'inondation, la limitation de l'imperméabilisation du sol permet également d'atténuer les phénomènes de ruissellement et d'érosion qui appauvrissent le sol, de favoriser la recharge de la nappe phréatique et de conserver des espaces verdurisés participant à la qualité du cadre de vie et au maillage écologique.
- La protection des habitants vis-à-vis des risques naturels, technologiques et des nuisances de ses propres activités participe au sentiment de sécurité et à la bonne santé des habitants, et donc à l'attractivité du territoire.
- La réduction de l'exposition de la population aux nuisances (bruits, odeurs, pollution atmosphérique, etc.) permet d'améliorer le cadre et le confort de vie des habitants.
- L'anticipation des effets des changements climatiques et l'atténuation des îlots de chaleur permettront également de limiter l'inconfort et la mortalité liés aux vagues de chaleur et aux canicules.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- La faune et la flore sont, comme les humains, largement impactés par les nuisances anthropiques, qui sont la première cause du déclin de la biodiversité, et par les risques naturels, mais elles ne sont pourtant pas visées explicitement par le principe de mise en œuvre.
- Considérant l'urgence climatique, la gestion des risques naturels devrait gagner en priorité et, plus qu'être prise en compte, constituer la base de l'aménagement du territoire.
- Les aménagements préventifs peuvent s'avérer coûteux selon le type de mesure.
- Les mesures visant à éviter toute urbanisation dans les zones à risque (inondation, sol ou sous-sol) induisent une moins-value pour les propriétaires.

Aspects socio-économiques	-
Diversité biologique, faune et flore	+
Population et logements	++
Santé	0
Mobilité et transports	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+

Occupation du sol	+
Flux de matières et déchets	+
Patrimoine bâti, archéologique et culturel	+
Le paysage	++
L'énergie et les facteurs climatiques	+
Positionnement suprarégional	0

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Limiter l'exposition de la faune et la flore aux risques technologiques et aux nuisances anthropiques de la même manière que cela est préconisé pour les habitants.

SUIVI

Evolution à suivre	Indicateur
Exposition aux nuisances sonores	Superposition du cadastre du bruit et de la population / espaces naturels pour obtenir le nombre d'habitant ou les superficies d'espaces naturels par niveau de bruit.
Exposition aux pollutions atmosphériques	Superposition des modélisations ou mesures de qualité de l'air et de la population / espaces naturels pour obtenir le nombre d'habitant ou les superficies d'espaces verts par niveau de pollution.
Exposition aux risques technologiques	Population / espaces naturels concernés par les zones vulnérables SEVESO.
Imperméabilisation des sols	Evolution du taux d'imperméabilisation des sols et évolution des débits en pics de crue dans les principaux cours d'eau
Risques naturels	Nombre de blessés – tués selon les causes de décès
Îlots de chaleur urbain et anticipation des effets du réchauffement climatique	Nombre de décès liés aux vagues de chaleur
Mesures de gestion des risques	Evolution de la surface d'espaces verts dans les villes et villages / Nombre de zones d'immersion temporaire

Concepts territoriaux et éléments de la structure territoriale

Fiche 28 : Distinction des espaces urbanisés et de leur structure

CONTEXTE

Le territoire de la Wallonie se structure autour d'un réseau dense de villes et villages et de zones plus ou moins occupées par un urbanisme plus diffus. Pour conserver les espaces ruraux qui sont encore préservés de l'urbanisation, le projet de révision du SDT prévoit tout une série de principes de mises en œuvre qui orientent la localisation des futurs logements et des diverses activités dans les territoires déjà urbanisés, au moins partiellement.

Par ailleurs, différents types d'espaces urbanisés se distinguent au sein du territoire car ils présentent des enjeux différenciés notamment au niveau des équipements et des commerces.

Le projet de révision du SDT s'efforce donc de distinguer une série de types d'espaces urbanisés afin de pouvoir s'appuyer sur ce découpage dans la définition des principes de mise en œuvre.

CONCEPTS ET DÉCLINAISONS TERRITORIALES

Le projet de révision du SDT distingue les centralités urbaines et villageoises, les espaces excentrés, les cœurs de centralité, les cœurs des espaces excentrés, les axes structurants de centralités et les territoires spécialisés.

Centralités urbaines ou villageoises

Les centralités urbaines et villageoises sont les zones qui cumulent une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transport en commun. Ces territoires sont donc ceux que le projet de révision du SDT vise à renforcer notamment pour y développer le logement ainsi que les activités commerciales et tertiaires.

Parmi ces centralités, on distingue les « centralités villageoises » et les « centralités urbaines ».

Espaces excentrés

L'urbanisation s'est également développée hors des centralités en prenant des formes diverses allant des fermes isolées dans la campagne aux ensembles agglomérés de faible densité (quartiers résidentiels pavillonnaires, parcs d'activités économiques et commerciaux, infrastructures et équipements publics, sites de loisir et touristiques). Le projet de révision du SDT vise à freiner l'urbanisation de ces territoires pour le développement du logement et des activités commerciales et tertiaires. En revanche, le développement des activités qui ne peuvent pas être localisées dans les centralités peut dans une certaine mesure y être soutenu.

Cœurs de centralité

Les centralités ne sont pas constituées de territoires homogènes. Les cœurs de centralité correspondent aux zones qui concentrent les commerces et qui sont par exemple :

- les quartiers de l'hypercentre concentrant les commerces d'achats légers, les services et équipements
- les quartiers péricentraux rassemblant les commerces, services et équipements de proximité
- les quartiers de gares ou de nœuds de transports en commun dont l'urbanisation est à renforcer en complémentarité de l'hypercentre.

Cœurs des espaces excentrés

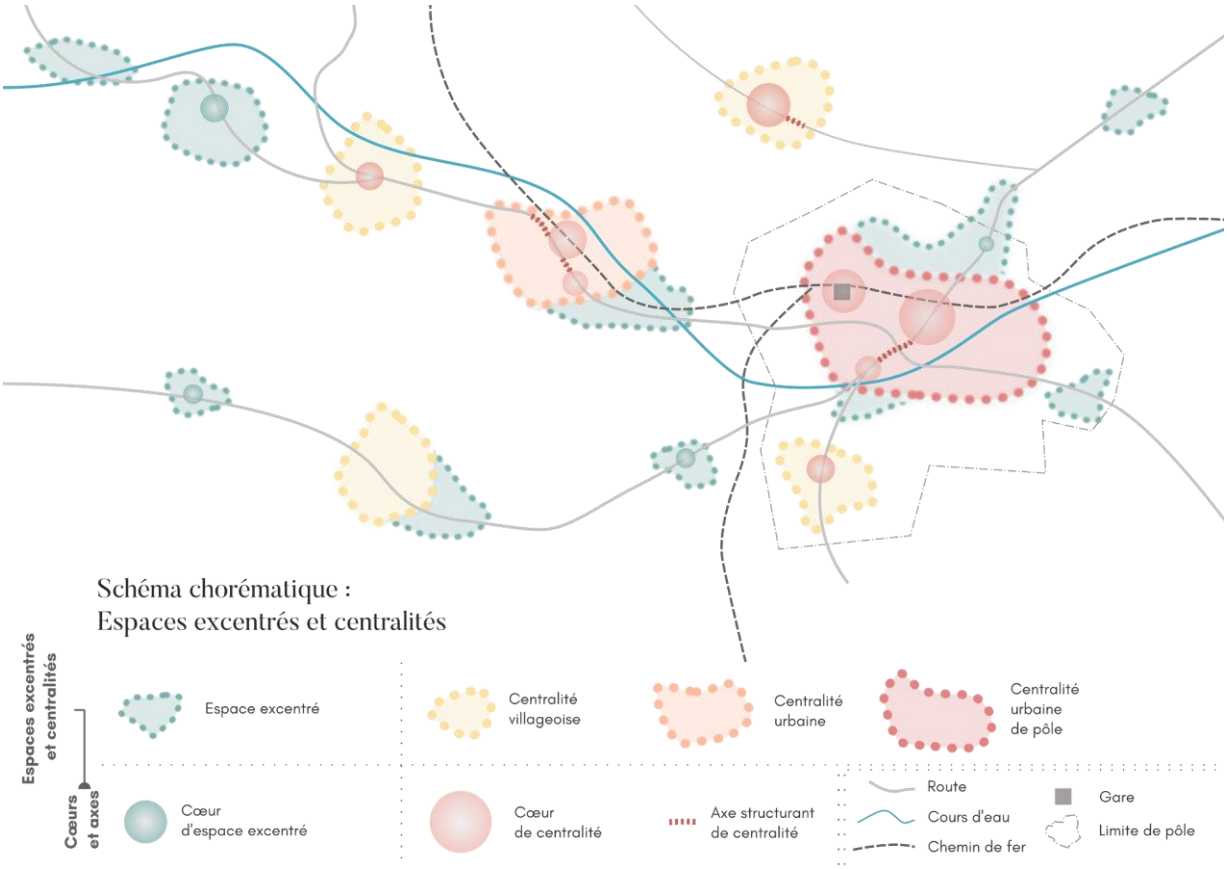
Les espaces excentrés ne sont pas constitués de territoires homogènes. Certains territoires doivent être développés avec modération tandis que d'autres sont appelés, à certaines conditions, à être développés ou consolidés. C'est le cas notamment des cœurs des espaces excentrés.

Les axes structurants de centralité

Les axes structurants de centralité sont les grands axes de déplacement qui irriguent les centralités et le long desquels se sont localement concentrés le logement, le commerce et d'autres activités économiques. Ils présentent souvent une bonne accessibilité notamment en transport en commun.

Les territoires spécialisés

Les territoires spécialisés sont les espaces, souvent monofonctionnels, affectés à l'activité économique, aux commerces, aux loisirs, au tourisme, aux infrastructures et équipements publics.



La distinction de ces différents espaces urbanisés a une implication forte dans la mise en œuvre du projet de révision du SDT. De nombreux principes de mise en œuvre sont en effet cadrés par le type d'espace urbanisés en présence. Les principes concernés, organisés par objectifs, sont résumés ci-dessous :

- **SA.1 :** Eviter l'artificialisation des sols en réutilisant, rénovant, transformant ou en reconstruisant dans les centralités. La mitoyenneté et la compacité, ainsi que la mixité des fonctions y sont privilégiées.
- **SA.2 :** La part de logement est augmenté (et l'accès facilité) dans les centralités qui accueilleront à l'horizon 2050 au moins 3 logements sur 4. Dans les espaces excentrés, l'installation des logements se fait selon une intensité proportionnelle à l'accessibilité des services.
- **SA.3 :** Les activités du secteur tertiaire s'implantent préférentiellement dans les centralités et renforce leur attractivité tout en respectant les fonctions admises et la concentration des activités présentes. Les disponibilités foncières et immobilières commerciales, bien situées dans les centralités, sont préservées, voire développées, pour permettre l'implantation de grandes surfaces ou ensembles commerciaux (>1.500 m²).
- **SA.4 :** La logistique urbaine se développe en bordure de centralités.
- **SA.5 :** Des espaces verts sont développés et les cours d'eau sont mis en valeur dans les centralités urbaines en vue de réguler les risques d'inondations et d'îlots de chaleur urbains.
- **AI.2 :** Les réseaux de communication sont conçus pour offrir des alternatives à la voiture individuelle et au camion afin d'assurer les échanges et les relations entre les centralités et les villes extérieures à la Wallonie.
- **AI.3 :** Les pôles et les centralités accueillent des équipements collectifs de rencontres et d'échanges participant à l'économie circulaire.

- **AI.5 :** Les centralités urbaines et villageoises sont interconnectées pour mailler le territoire et garantir la cohésion territoriale et leur traversée est aménagée pour réduire le risque d'accident. Dans les espaces excentrés, l'urbanisation ne compromet pas la hiérarchie des réseaux.
- **AI.6 :** L'aménagement et l'organisation des voiries sont optimisés en centralités pour soutenir la logistique urbaine et favoriser la circulation des marchandises par des modes alternatifs à la voiture.
- **AI.7 :** Les services, les équipements, le commerce et les activités économiques sont maintenus et renforcés dans les centralités urbaines et villageoises afin de les rendre plus attractives. Des espaces verts y sont aménagés dans une logique d'accessibilité à 10 minutes. Les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine et celles à mettre en œuvre dans les zones d'initiatives privilégiées sont poursuivies et amplifiés. Les axes d'entrées dans les centralités sont requalifiés en pacifiant la circulation.
- **AI.8 :** Assurer la couverture numérique du territoire avec une attention particulière pour les centralités où sont par ailleurs développées des initiatives « smart » et des équipements adaptés aux nouvelles technologies.
- **CC.1 :** Le développement du territoire est optimisé en s'appuyant sur les pôles et les centralités villageoises et urbaines, dont on favorise la connectivité au moyen d'une offre de mobilité collective, active, partagée et performante.
- **CC.3 :** La localisation des services de base et des nouveaux services et équipements d'échelle supracommunale est privilégiée dans les centralités urbaines de pôles. La pérennité des commerces de proximité est assurée dans les centralités villageoises. Toute surface commerciale, qu'elle soit de proximité (< 400 m²), de taille moyenne (entre 400 et 1.500 m²) ou de grande taille (> 1.500 m²) est développée en veillant à renforcer les centralités.
- **CC.4 :** Dans les centralités urbaines et villageoises, les projets renforcent la densité du bâti ainsi que la mixité des fonctions et des profils d'habitants.
- **CC.5 :** Les centralités sont apaisées, mais aussi organisées et renforcées à partir des espaces publics et concrétise le concept de « villes et villages à 10 minutes ». Dans les espaces excentrés, les espaces publics (places, parvis, équipements publics...) situés dans leurs cœurs sont consolidés et protégés.

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

La distinction des espaces urbanisés n'a pas en soi d'incidence. Ce sont les principes de mise en œuvre qui s'y rapportent qui engendrent des incidences qui sont traitées dans les fiches spécifiques à cet effet. Dans ce sens, les concepts et déclinaisons territoriales ne contribuent pas aux buts poursuivis par les objectifs régionaux. .

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Pas d'incidence, il ne s'agit que d'une classification des différents espaces structurant le territoire.	• Pas d'incidence, il ne s'agit que d'une classification des différents espaces structurant le territoire.

Aspects socio-économiques	**0**	**Occupation du sol**	**0**
Diversité biologique, faune et flore	**0**	**Flux de matières et déchets**	**0**
Population et logements	**0**	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	**0**
Santé	**0**	**Le paysage**	**0**
Mobilité et transports	**0**	**L'énergie et les facteurs climatiques**	**0**
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	**0**	**Positionnement suprarégional**	**0**

ANALYSE DE COHÉRENCE DES CONCEPTS ET DÉCLINAISONS TERRITORIALES

Comme illustré par les nombreux principes de mise en œuvre en relation avec la distinction de certains espaces du territoire wallon listés ci-dessus, la définition des centralités, des espaces excentrés ou des cœurs des centralités vise

avant tout à constituer une base sur laquelle les principes de mise en œuvre peuvent s'appuyer pour définir des préférences ou des impositions de localisation.

Les centralités jouent un rôle central dans cette base puisque les principales mesures visant à réduire l'artificialisation des terres se reposent sur ces centralités. Dans ce sens, il est intéressant d'analyser ici si la méthodologie suivie pour la définition des centralités est cohérente avec les principes de mise en œuvre qui reposent sur les centralités ainsi qu'avec les objectifs de réduction de l'artificialisation.

Pour rappel, l'identification des centralités s'est basée sur un travail d'identification des polarités de bases réalisé par l'IWEPS (sources : Working paper 32, IWEPS 04/2021) et est détaillée en annexe 3 du projet de révision du SDT.

Dans ce travail de l'IWEPS, les polarités de base sont définies sur base de différents critères géographiques de proximité à des services et équipements (urbanisation fonctionnelle) et sur une concentration suffisante de la fonction résidentielle (urbanisation morphologique). Plus précisément, la méthodologie consiste à déterminer les parties du territoire qui rencontrent simultanément les deux critères suivants :

1. une concentration suffisante de logements ;
2. une des trois conditions suivantes :

- la présence à moins de 700 m de trois services de base[44] ;
- la présence à moins de 700 m de deux services de base et une desserte suffisante en transport en commun en bus ;
- une desserte suffisante en transport en commun en train.

Les territoires qui répondent à ces conditions constituent une zone théorique délimitée par un périmètre brut. Seuls les périmètres bruts qui englobent au moins 1 des 6 services ou une gare et des zones destinées à l'urbanisation d'au moins 15 hectares sont retenus.

Ces critères sont cohérents avec les objectifs du projet de révision du SDT et avec les enjeux environnementaux puisque la concentration suffisante en logements permet de centrer l'urbanisation nouvelle dans les zones qui accueillent un bâti déjà relativement dense tandis que la présence de services de base et la desserte en transports en commun permettent de limiter les déplacements motorisés tout en garantissant l'accès rapide à certains services de base aux nouveaux résidents. Idéalement, il aurait d'ailleurs été plus logique que les polarités doivent rencontrer simultanément trois critères : concentration suffisante de logements, présence de services de base à proximité et desserte en transport en commun minimale plutôt que deux critères seulement.

Les définitions de la « concentration suffisante de logements » dans le premier critère et de « desserte suffisante en transport en commun en bus » dans la deuxième condition du second critère font l'objet de variations formant trois variantes différentes (A, B et C). Les traitements ont été réalisés à l'aide de données géographiques dans un logiciel SIG (Système d'Informations géographiques).

La variante A, la plus contraignante n'aboutit pas nécessairement à l'identification d'au moins une polarité de base par commune (23 communes n'en ont pas). La variante B non plus (une commune n'en a pas). La variante C, la moins contraignante, aboutit-elle à minimum de une polarité par commune. Afin de concentrer l'urbanisation future dans les zones les plus appropriées (variante A) tout en conservant un principe d'équité et de subsidiarité en matière de développement et d'opérationnalisation de la structure territoriale, il a été décidé :

- Les centralités du schéma de développement du territoire sont constituées de la variante A des polarités de base.
- Les communes n'en disposant pas présentent des polarités de base issues de la variante B.
- La commune n'en disposant toujours pas présente des polarités de base issues de la variante C.

[44] Services pris en compte : école fondamentale, commerce alimentaire de plus de 100m² de superficie de vente, pharmacie, bureau de poste, administration communale, CPAS.

D'un point de vue strictement environnemental, il serait préférable de concentrer l'urbanisation future dans les polarités de base de la variante A, là où les logements et les services sont les plus présents et là où l'accessibilité est la meilleure. Néanmoins, avec cette solution, certaines communes ne disposeraient pas de centralité et seraient dès lors contraintes au niveau de leur développement de la fonction résidentielle. Cela poserait un problème d'équité entre les communes et pourrait mettre à mal l'opérationnalité du projet de révision du SDT. De ce point de vue, l'extension aux polarités de niveau B ou C pour les communes n'ayant pas de polarité A (ou B) semble justifiée.

Selon cette méthodologie, les centralités retenues représentent 103 500 ha. Par rapport à la superficie de la Wallonie (1 690 000 ha) cela représente 6,1% du territoire ce qui semble être une proportion cohérente, voire volontariste, du territoire dans laquelle concentrer les nouveaux développements.

Les centralités comprennent par ailleurs 1 028 000 logements sur les 1 768 000 logements (2021) de Wallonie. Cela représente 58,2% des logements. Cette proportion révèle également une certaine cohérence des zones retenues par rapport à l'objectif de centraliser l'urbanisation nouvelle dans ces zones (concentrer les nouveaux développements dans les zones qui accueillent déjà près de 60% des logements).

Une analyse complémentaire a ensuite été réalisée sur les centralités afin de quantifier les surfaces encore disponibles pour l'urbanisation. En effet, il est important de vérifier que les périmètres dans lesquels le projet de révision du SDT souhaite concentrer les nouveaux logements sont bien aptes à accueillir ces logements et donc disposent d'encore suffisamment d'espace urbanisable.

Pour ce faire, les données du cadastre et du plan de secteur ont été croisées pour évaluer l'offre foncière potentielle située dans les centralités. L'offre foncière potentielle correspond donc aux terrains non urbanisés/artificialisés (terrains qui sont toujours à l'état naturel, forestier ou agricole) qui se trouvent en zone d'habitat, zone d'habitat à caractère rural ou zone d'aménagement communal concerté[45]. Notons que cette offre foncière potentielle donne un ordre de grandeur de la réserve foncière, mais correspond à une estimation maximaliste des terrains effectivement disponibles puisque certaines parcelles peuvent être difficilement urbanisables car elles se situent en zones de fortes contraintes (inondations, pente, etc.), sont inaptes à l'urbanisation car trop petites et/ou étroites ou enclavées, ne soient pas en vente car leur propriétaire ne le veut pas (rétention foncière) ou soient soumises à des plans communaux qui y empêchent l'urbanisation.

Cette analyse complémentaire réalisée par SIG révèle ainsi que les centralités disposent d'une réserve foncière potentielle de 16 253 ha pour le développement de nouveaux logements.

Tableau 5 : réserve foncière potentielle de terrains non artificialisé/urbanisé situé en centralité selon l'affectation au plan de secteur et les bassins d'optimisation spatiale.

	Zone d'habitat	Zone d'habitat à caractère rural	Zone d'aménagement communal concerté
Charleroi	1 989 ha	125 ha	1 353 ha
Hainaut 1	1 222 ha	147 ha	1 080 ha
Liège 1	1 701 ha	556 ha	629 ha
Liège 2	815 ha	852 ha	641 ha
Luxembourg	613 ha	442 ha	657 ha
Namur	992 ha	386 ha	506 ha
Wavre	839 ha	246 ha	462 ha
Total	8 171 ha	2 754 ha	5 328 ha
Total général	16 253 ha		

[45] Ne pouvant présager à priori des aménagements envisagés dans ces zones d'aménagement communal concerté (ZACC), l'offre potentielle est basée sur l'entièreté des surfaces des ZACC

Il est alors intéressant d'analyser si ces superficies seront suffisantes pour accueillir les nouveaux logements prévus d'ici 2050 selon les trajectoires préconisées dans le projet de révision du SDT en termes de ratio de création de nouveaux logements à l'intérieur des centralités (dans le « IN ») et à l'extérieur des centralités (dans le « OUT »).

Une analyse des tendances passées à alors été réalisée sur les données de 2012 et 2021 afin d'évaluer les superficies moyennes artificialisées pour accueillir les nouveaux logements dans le IN et dans le OUT. Les résultats sont repris dans le tableau suivant :

Tableau 6 : superficies artificialisées en moyenne par nouveau logement entre 2012 et 2021 selon la localisation en centralité (IN) ou hors centralité (OUT) et selon les bassins d'optimisation spatiale.

	IN m² artificialisés (cat Iweps 1)/nouveau logement	OUT m² artificialisés (cat Iweps 1)/nouveau logement
Charleroi	117	758
Hainaut 1	99	675
Liège 1	106	742
Liège 2	213	990
Luxembourg	168	918
Namur	114	814
Wavre	180	946
Total général	132	839

Les résultats confirment que la manière de créer des nouveaux logements diffère fortement dans les centralités (IN) et hors des centralités (OUT). Il faut ainsi en moyenne près de 5 à 7 fois plus de superficies pour créer un nouveau logement hors des centralité que dedans. Cela traduit notamment une plus grande proportion d'appartements et de logements collectifs dans les centralités tandis que hors des centralités on retrouve davantage de maisons quatre façades bénéficiant également d'un jardin.

Sur base des hypothèses simplificatrices que sont :

- Un ratio de nouveaux logements dans le IN qui suit les trajectoires préconisées dans le projet de révision du SDT ;
- De superficies artificialisées par nouveau logement identiques à celles observées entre 2012 et 2021 ;
- D'un nombre de logements à créer basé sur les perspectives du bureau du plan et réparti entre les bassins d'optimisation spatiale proportionnellement au nombre de logements existants,

nous avons calculé les superficies nécessaires pour l'urbanisation nouvelle dans les centralités. Ces superficies sont reprises dans le tableau suivant et mises en regard de la réserve foncière disponible.

Tableau 7 : superficies nécessaires pour les nouveaux logements prévus en centralités d'ici 2050 et réserves foncières selon les bassins d'optimisation spatiale.

	Superficies nécessaires d'ici 2050	Zone d'habitat	Zone d'habitat à caractère rural	Zone d'aménagement communal concerté	Total
Charleroi	319 ha	1 989 ha	125 ha	1 353 ha	3 467 ha
Hainaut 1	208 ha	1 222 ha	147 ha	1 080 ha	2 449 ha
Liège 1	256 ha	1 701 ha	556 ha	629 ha	2 886 ha
Liège 2	253 ha	815 ha	852 ha	641 ha	2 308 ha
Luxembourg	135 ha	613 ha	442 ha	657 ha	1 712 ha
Namur	169 ha	992 ha	386 ha	506 ha	1 884 ha
Wavre	237 ha	839 ha	246 ha	462 ha	1 547 ha
Total	1 577 ha	8 171 ha	2 754 ha	5 328 ha	16 253 ha

Comme le montrent les résultats, la réserve foncière potentielle dans les centralités est largement supérieure aux besoins de terrains pour accueillir les nouveaux logements d'ici 2050, quel que soit le bassin d'optimisation spatiale considéré. Au total sur le Wallonie, ce sont ainsi 16 253 ha potentiellement disponibles alors que seuls 1 577ha sont nécessaires.

Ces différentes analyses révèlent donc une bonne cohérence entre le périmètre des centralités retenues et les principes de mise en œuvre du projet de révision du SDT.

Les centralités ainsi définies ne constituent par ailleurs qu'un référentiel de départ qui pourra être ajusté par la suite au niveau communal ou pluricommunal. En effet, le projet de révision du SDT souligne que les autorités communales, grâce à leur bonne connaissance du territoire, sont les mieux à même d'affiner la délimitation des centralités. Le projet de révision du SDT invite donc les autorités communales à préciser les limites des centralités au travers de l'élaboration d'un schéma de développement (SDC ou SDPC).

Pour garantir la cohérence de l'approche au niveau régional, le projet de révision du SDT définit alors une série de balises destinées à encadrer la démarche de délimitation des centralités et à assurer une cohérence avec les objectifs visés par le projet de révision du SDT. Ces balises sont notamment que la délimitation des centralités :

- permette de suivre les trajectoires de zéro artificialisation nette et de 75% du développement résidentiel dans les centralités à l'horizon 2050 ;
- tienne compte du développement projeté de la commune à l'horizon 2050 ;
- maintienne globalement au moins 50% du territoire inscrit dans les centralités cartographiées par le SDT et que les parties de territoire non reprises dans les centralités cartographiées du SDT mais qui seraient inscrites dans les centralités du SDC/SDPC disposent ou puissent disposer au termes des développements d'un accès à moins de 10 minutes à pied aux commodités résidentielles de base et un accès à moins de 10 minutes à pied à une offre en transport en commun disposant d'une desserte suffisante. Ce temps de référence pourra être augmenté à 15 minutes à pied au regard des spécificités communales.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant

Fiche 29 : Pôles

CONTEXTE

La Wallonie se structure autour d'un réseau dense de villes et villages plus ou moins connectés entre eux. Ces villes peuvent constituer des points d'ancrage pour les territoires proches, que ce soit au-delà des frontières, au sein du tissus de villes wallonnes ou pour les territoires ruraux adjacents.

Les villes et villages se distinguent au sein du territoire car ils présentent des enjeux différenciés.

Mieux structurer le territoire wallon permet de réduire l'étalement urbain, maîtriser la mobilité, améliorer le cadre de vie, assurer l'attractivité du territoire et préserver les écosystèmes.

Le développement du territoire se structure autour des pôles qui rayonnent, car ils concentrent des services et des équipements ou atteignent un niveau d'intensité économique important. Le projet de révision du SDT a permis d'identifier quarante-sept pôles qui répondent à ces critères.

La structure territoriale n'établit pas de hiérarchie entre les pôles, mais fixe les bases d'un maillage couvrant l'ensemble du territoire qui tient compte de leurs spécificités.

STRUCTURE TERRITORIALE

Pôles

L'identification des pôles wallons a été faite à l'aide de données statistiques objectives détaillées dans l'annexe 4 du projet de révision du SDT.

Le développement des pôles répond aux principes suivants :

- Optimiser et consolider le développement socio-économique en favorisant les synergies entre activités et services, en tenant compte de leurs atouts (accessibilité multimodale, équipements, services, offre culturelle, relation et coopération, etc.) et en limitant l'étalement urbain ;
- Coordonner et structurer le développement des équipements et services en maximisant leur utilisation, en minimisant leurs coûts, en évitant les concurrences inutiles entre communes et en valorisant leurs spécificités. C'est notamment le cas pour les bipôles et les pôles constitués de plusieurs communes ;
- Améliorer la cohésion sociale en offrant à tous des services et des équipements de qualité, accessibles en des temps de déplacement raisonnables en modes actifs, collectifs, partagés ou à la demande.

Quatre types de pôles sont identifiés dans la structure territoriale : les pôles d'ancrage, les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs.

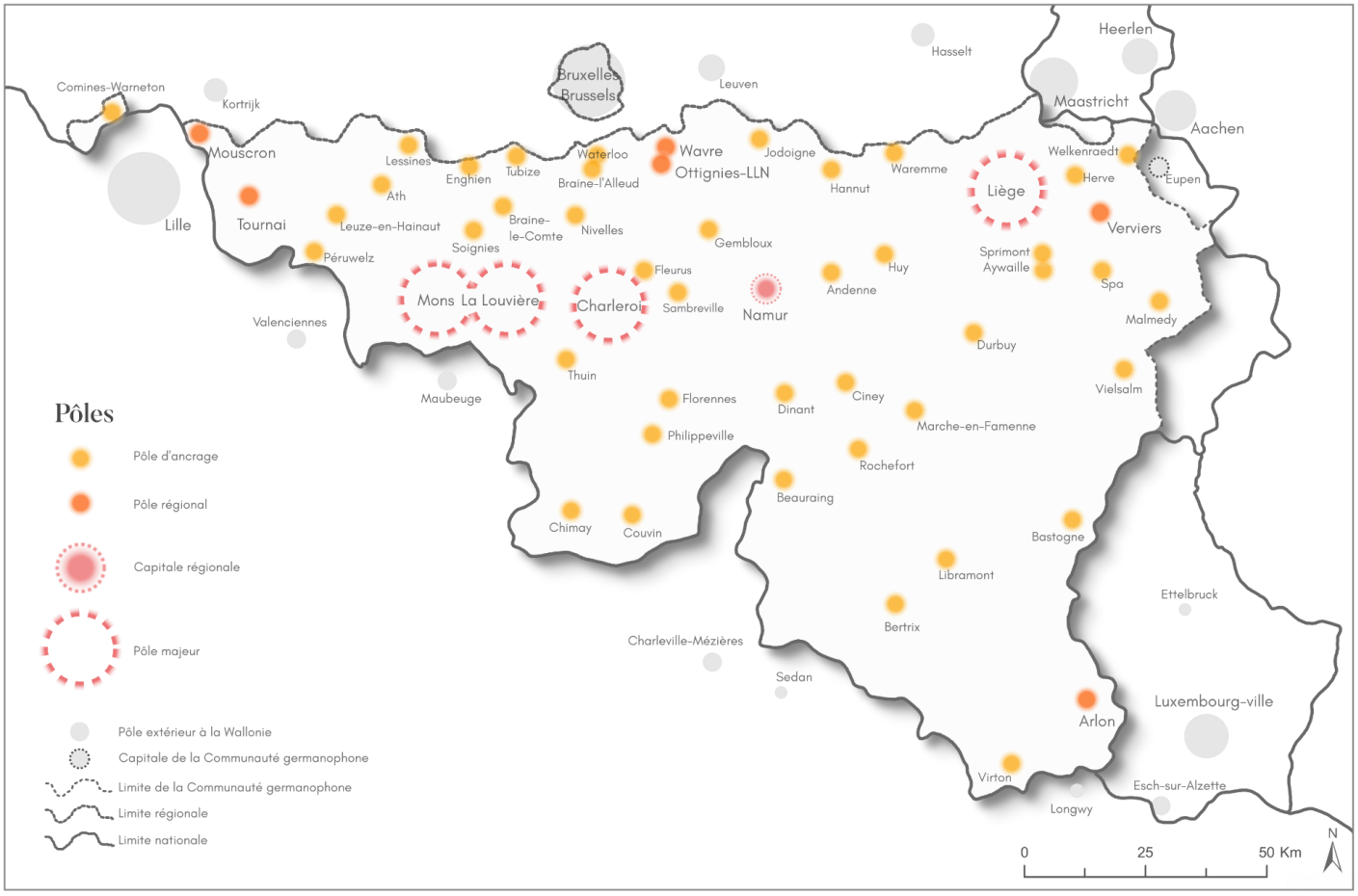
- Les pôles d'ancrage concentrent des activités et des services pour l'ensemble du territoire desservi et consolident le développement des activités économiques qui ne sont pas directement liées à l'exploitation raisonnée des ressources primaires et locales du territoire qu'ils polarisent. Ils prévoient et renforcent dans leur centralité des services et des équipements destinés à la population desservie par le pôle. Ils sont au nombre de 40 en Wallonie.
- Les pôles régionaux, outre les caractéristiques des pôles d'ancrages, consolident et développent les services et équipements de niveaux supérieurs de même que les activités économiques complémentaires, dont celles à haute valeur ajoutée, à fortes interconnexions régionales et pourvoyeuse de nombreux emplois. On en recense cinq (Arlon, bipôle Ottignies-LLN/Wavre, Mouscron, Tournai, Verviers).
- La capitale régionale rencontre les caractéristiques des pôles régionaux tout en assumant le rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie.
- Les pôles majeurs rencontrent les caractéristiques des pôles régionaux et assurent la consolidation des services et équipements permettant des échanges internationaux dans différents secteurs et le développement des activités métropolitaines (siège d'entreprises internationales, d'institutions et des centres

de décision). Liège, Charleroi et le bipôle Mons-La Louvière sont les trois pôles majeurs de la Région.

Pour identifier ces pôles, les communes ont été regroupées sous un même pôle (agglomération ou bipôle) selon certains critères explicités en annexe 4 (tissu urbanisé contigu, nombre d'habitants, position limitrophe et accessibilité en transports en commun).

L'intérêt d'avoir identifié ces pôles, de même que l'identification des centralités villageoises ou des cœurs de centralités, réside dans la possibilité de déterminer et différencier les besoins de chaque entité. Cela a permis d'élaborer des principes de mise en œuvre ciblés spécialement pour les pôles comme la nécessité de localiser les équipements et services possédant un large rayonnement dans les centralités urbaines des pôles (Principe de mise en œuvre n°1 de l'objectif CC.3).

La carte ci-dessous représente la localisation de ces 49 pôles et les différencie selon leur type. Elle permet de constater que de nombreux pôles sont situés le long de la frontière linguistique et que le nord de la région, correspondant aux provinces du Hainaut, Brabant Wallon, de Liège et nord de la province de Namur, est plus pourvu en pôles que le sud, province du Luxembourg. Sans surprise, cette géographie des pôles est semblable à la répartition de la densité de population (cfr. État initial).



ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

L'identification des pôles n'a pas en soi d'incidence. Ce sont les principes de mise en œuvre qui s'y rapportent qui engendrent des incidences qui sont traitées dans les fiches spécifiques à cet effet. Dans ce sens, les dispositions de la structure territoriale ne contribuent pas aux buts poursuivis par les objectifs régionaux.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Les différentes dénominations de pôles sont basées sur des critères objectifs (voir Annexe 4), ce qui a permis de procéder à une différentiation argumentée et transparente.	• Le nombre élevé de pôles par rapport au territoire de la Wallonie est positif du point de vue de la couverture du territoire, mais est également un facteur limitant par rapport aux moyens qui pourront être mis en œuvre dans chacun de ces pôles pour amplifier leur caractère rayonnant.

Aspects socio-économiques	**0**	**Occupation du sol**	**0**
Diversité biologique, faune et flore	**0**	**Flux de matières et déchets**	**0**
Population et logements	**0**	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	**0**
Santé	**0**	**Le paysage**	**0**
Mobilité et transports	**0**	**L'énergie et les facteurs climatiques**	**0**
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	**0**	**Positionnement suprarégional**	**0**

N.B. : Les pôles en eux-mêmes n'ont pas d'incidence sur l'environnement, ce sont les principes de mise en œuvre qui leur sont associés qui peuvent en avoir.

INCOHÉRENCES RELEVÉES AU SEIN DE LA STRUCTURE TERRITORIALE

La sélection de 49 pôles pour le territoire relativement restreint de la Wallonie permet une couverture optimale du territoire, mais réduit les moyens disponibles pour chacun d'entre eux. La zone dans laquelle ces pôles rayonnent est également limitée par la présence d'autres pôles à proximité. Ainsi, une sélection de critères plus sélectifs aurait permis de concentrer davantage les efforts sur les villes dont le potentiel de rayonnement est le plus élevé.

De même, l'identification de 3 pôles majeurs au rayonnement international et accueillant le développement des activités métropolitaines semble élevé au regard des difficultés éprouvées actuellement par les villes wallonnes pour affirmer leur positionnement international. La répartition géographique des pôles majeurs révèle par ailleurs un déséquilibre entre le nord du territoire wallon (sillon Sambre et Meuse) et le sud dépourvu de pôle majeur.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant.

Fiche 30 : Axes et réseaux de communication

CONTEXTE

Comme détaillé dans l'analyse de la situation existante, la Wallonie possède un des réseaux de transport les plus denses d'Europe qui est par ailleurs traversé par plusieurs corridors du réseau de transport européen (RTE-T). Ces réseaux, que ce soit routier, ferroviaire, fluvial, aéroportuaire ou cyclable relient les espaces urbanisés, maillent le territoire wallon et le relient aux territoires voisins.

La bonne accessibilité du territoire wallon et la bonne connexion avec les territoires voisins participe à l'attractivité de la Wallonie, à son développement socio-économique et à se compétitivité sur la scène internationale.

Les portes d'entrée de ce réseau (aéroports, gares, ports, etc.) et les nœuds de connexions entre ces infrastructures (gares multimodales, plateformes logistiques, mobipôles, etc.) servent de points d'appui pour le développement des différents territoires ou permettent les échangent entre les réseaux.

Le développement du territoire doit, dans ce sens, contribuer à localiser les activités et logements en fonction de la capacité et de la concentration de ces réseaux. Il doit également contribuer à optimiser les déplacements en développant les réseaux et en assurant une connectivité maximale entre eux.

La structure territoriale précise ainsi les axes et les nœuds de connexions à consolider pour assurer un maillage optimal du territoire. Les liaisons vers les territoires voisins à privilégier sont également précisées.

STRUCTURE TERRITORIALE

Plusieurs dispositions prévues dans les principes de mise en œuvre du projet de SDT se basent sur la présence d'un réseau de transport pour localiser les activités et logements. Le projet de SDT prévoit en particulier que l'aménagement du territoire localise les activités, les services, les commerces, les équipements et le logement de manière à orienter les flux de marchandises et de personnes vers les réseaux de communication qui leur sont adaptés et les modes décarbonés. Le projet de SDT prévoit également que les activités, les services, les commerces, les équipements et le logement sont localisés de façon à limiter les besoins de mobilité, garantir la fluidité des réseaux et limiter l'impact environnemental des déplacements induits.

Le projet de SDT prévoit également d'organiser la complémentarité des modes de transport notamment en développant et renforçant les nœuds de connexion intermodaux.

Les dispositions prévoient aussi que les axes principaux connectent les pôles entre eux et maillent le territoire et le connecte aux territoires voisins. Les dispositions prévoient également que l'organisation des réseaux s'appuie sur la structure territoriale pour assurer une desserte efficace du territoire pour les personnes et les marchandises.

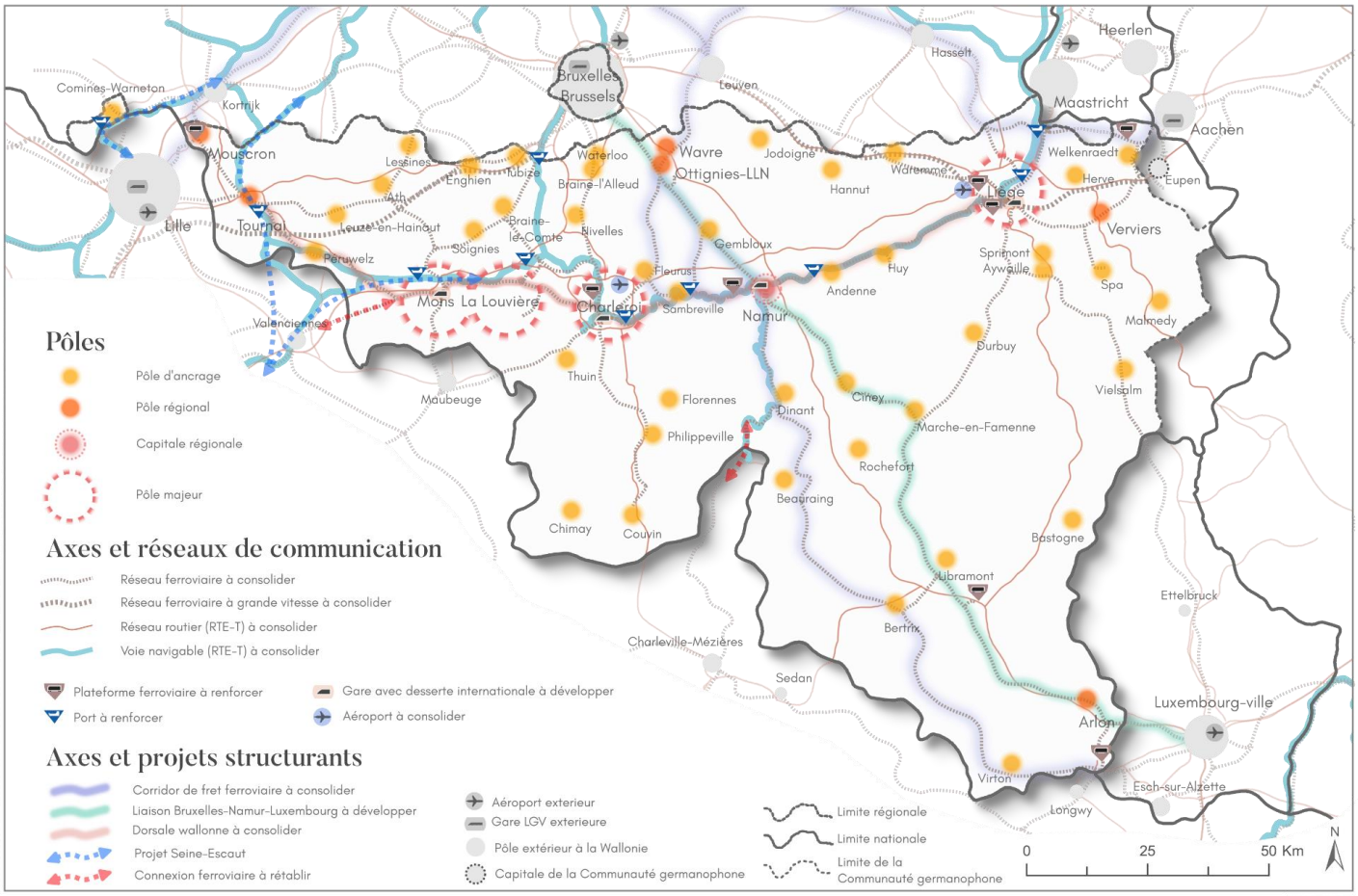
Pour cela, la structure territoriale identifie les projets structurants suivants :

1. Au niveau routier, l'interconnexion au réseau autoroutier à l'échelle internationale est consolidée, le maillage et les connexions au réseau secondaire sont ponctuellement améliorés, mais à l'exception des travaux de sécurité et des connexions au équipements essentiels, aucune nouvelle voirie n'est réalisée hormis celles prévues à l'objectif AI.5.
2. Au niveau du réseau ferroviaire pour le transport des personnes, la gare de Liège-Guillemins assure la connexion au réseau à grande vitesse. La liaison entre Bruxelles, Namur et Luxembourg est développée dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières. Les connexions ferroviaires transfrontalières existantes (Tournai-Lille, Mons-Aulnoy, Liège-Aix-la-Chapelle, Liège-Maastricht, Liège-Luxembourg, Charleroi-Maubeuge via Jeumont, Athus-Luxembourg) sont consolidées et celles entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet sont rétablies. Les réseaux ferroviaires suburbains (RER) au sud de Bruxelles et autour des pôles majeurs (Charleroi et Liège) seront finalisés.
3. Le réseau ferroviaire pour le transport de marchandises est principalement organisé sur les axes Sibelit (Anvers – Athus-Meuse - l'Italie – la Suisse) et Exchange (Anvers – Montzen - l'Allemagne), il doit être valorisé par le

renforcement d'un ensemble de plateformes logistiques : Montzen (partie en activité), Liège Logistics, Ronet (Namur), Mouscron, Athus, Kinkempois et Monceau.

4. Le réseau de voies navigables (Escaut, Meuse, Sambre, canal Albert, canal Bruxelles-Charleroi, canal du Centre, canal de Condé et canal Nimy-Blaton-Péronnes) doit atteindre une grande capacité et être principalement utilisé pour le transport de marchandises, mais également à des fins touristiques. Dans le cadre du projet Seine-Escaut, la réouverture du canal Condé-Pommeroeul doit permettre d'atteindre une capacité du gabarit Va. De même, la liaison Meuse-Escaut est adaptée au gabarit Va. Le tirant d'eau de 3,4 mètres sur la Meuse à partir de Namur doit être garanti. Les infrastructures logistiques en lien avec les voies d'eau doivent être renforcées : Comines, Tournai, Ghlin-Baudour (Mons), Garocentre (La Louvière), Tubize, Charleroi, les plateformes portuaires sur la Sambre, Seilles-Sclaigneaux (Andenne), Monsin (Liège) et le Trilogiport (Liège).
5. Le réseau de bus privé connecte à l'échelle européenne les aires métropolitaines et les pôles de Liège, Charleroi, Mons-La Louvière et Charleroi. Le réseau de l'opérateur de transport de Wallonie (OTW) doit connecter les pôles entre eux par des lignes rapides et desservir les bassins de mobilité.
6. Le réseau cyclo-pédestre s'inscrit au sein du réseau européen (EuroVélo). Il permet les déplacements de loisirs tout en ayant un usage utilitaire localement. Des cyclostrades sont développées pour connecter les différentes centralités entre elles et des pistes cyclables desservent les quartiers des centralités.
7. Sur les axes et à proximité des pôles sont établis des nœuds de connexion intermodaux, notamment les plateformes multimodales pour le transport des marchandises. Pour le transport des personnes, en complément des gares et des points d'arrêt, des mobipôles et des mobipoints sont développés, ils donnent une impulsion pour un déploiement massif des modes de transport durable.
8. Grâce à l'aménagement d'une gare multimodale à l'aéropôle et l'aéroport de Charleroi, la liaison en transports en commun avec Charleroi, les pôles wallons et les pôles des régions voisines est améliorée. La capacité de l'intermodalité fret-ferroviaire de l'aéroport de Liège est renforcée.

Ces projets sont repris dans la carte reprise ci-dessous :



Axes et réseaux de communication
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Une meilleure localisation des activités, services, commerces, équipements et logements permettra de réduire les déplacements et de favoriser les modes de déplacements plus durables, participant ainsi aux buts n°4 ‘maitrise de la mobilité’ et n°3 ‘gestion qualitative du cadre de vie’.

Structurer les réseaux de communication, principalement routier, fluvial et ferroviaire, et connecter ces réseaux avec les territoires voisins contribuent au but n°2 ‘développement socio-économique et de l’attractivité territoriale’.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Structurer les réseaux de communication et améliorer les points de contacts entre ces réseaux (pôles et plateforme multimodaux) et avec les réseaux extérieurs au territoire contribue fortement à améliorer l’efficacité de ces réseaux et à activer les synergies qui existent entre eux, améliorant ainsi la mobilité, tant des personnes que des biens.
- Une structure claire des réseaux principaux de communication permet d’offrir un cadre précis pour les politiques régionales visant à gérer la mobilité, à rabattre le trafic sur les axes principaux et à positionner les générateurs de flux et les activités capables de

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- La performance des réseaux et des connexions intermodales dépendra des actions entreprises au niveau local que le SDT peut orienter, mais non définir précisément. L’organisation des lignes de bus, des itinéraires cyclables, des parkings de dissuasions, etc. autour des hubs d’intermodalité définis par le SDT devront donc être optimisés localement selon les besoins du territoire.
- Au-delà des gares avec desserte internationale visées dans la structure territoriale, il est important que la Wallonie se positionne par rapport aux autres gares et arrêts du réseau. En effet, au travers des principes de

capter les richesses qui traversent la Wallonie. De cette manière, elle participe à la réduction des externalités du transport (pollution atmosphérique, bruit, consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre, etc.).

- La création de mobipôles et la finalisation des réseaux de transport ferroviaire suburbain diminuera la saturation des axes routiers, et induira des gains de temps pour l'ensemble des travailleurs empruntant ces itinéraires.
- La valorisation des itinéraires cyclables et leur intégration dans le réseau européen (EuroVélo) ainsi que la création de cyclostrades pour connecter les différentes centralités encouragera la pratique du vélo et induira un report modal pour les petits et moyens déplacements, réduisant ainsi les externalités liées au trafic routier (bruit, pollution de l'air, etc.).
- L'amélioration du potentiel de transport par voie d'eau contribuera à diminuer la part modale de la route pour les produits pondéreux et massifiés.

mise en œuvre, le SDT se prononce de multiples manières en faveur d'une densification des centres urbains ou ruraux, en particulier ceux biens desservis par les transports en commun. La structure territoriale représente une opportunité de préciser les gares, arrêts ou centres urbains et ruraux sur lesquels s'appuyer particulièrement pour la densification des activités de manière à éviter une évolution de l'urbanisation et des réseaux incohérente (notamment une densification autour d'un arrêt ou d'une gare dont la desserte ne serait plus assurée). L'intérêt de certaines gares qui jouent un rôle important pour connecter des territoires isolés aux pôles ou pour assurer l'accessibilité des sites et vallées pourrait également être souligné.

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	+
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	+	**Le paysage**	0
Mobilité et transports	++	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	+	**Positionnement suprarégional**	++

INCOHÉRENCES RELEVÉES AU SEIN DE LA STRUCTURE TERRITORIALE

- La structure territoriale n'apporte pas de précision quant à l'intérêt plus ou moins stratégique des différentes lignes ferroviaires pour le transport des personnes existantes puisqu'elles sont toutes reprises dans le réseau 'à consolider'. Cela ne permet pas d'identifier les projets ou investissements prioritaires. Par ailleurs, la structure territoriale ne reprend pas les gares ce qui pourrait mener à une évolution de l'urbanisation et des réseaux incohérente (notamment une densification autour d'un arrêt ou d'une gare dont la desserte ne serait plus assurée)
- La structure territoriale ne cite pas Charleroi comme gare LGV et ne mentionne pas que le développement de la dorsale wallonne comme étant de type LGV, comme dans l'objectif AI.5.
- La structure territoriale ne détaille pas le réseau cyclable, que ce soit le réseau existant ou les mailles à renforcer.
- Bien que la structure territoriale reprenne la N5 au Sud de Charleroi dans le réseau routier à consolider, elle précise également qu'aucune nouvelle voirie n'est créée. Or l'espace disponible dans l'emprise de la N5 actuelle entre Le ring R3 et Somzée ne permet pas de prévoir des aménagements de gabarit autoroutier permettant de sécuriser ce tronçon pourtant repris dans le réseau RTE-T.
- Ce qui est entendu par « l'aménagement d'un gare multimodale la liaison en transports en commun entre Charleroi, les pôles wallons et les pôles des régions voisines et l'aéropôle et l'aéroport de Charleroi » mériterait d'être précisé. Actuellement, l'aéroport est desservi par l'avion, la voiture, le bus et l'autocar, il constitue donc de fait déjà une gare multimodale.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Identifier dans la structure territoriale les gares sur lesquelles s'appuie le maillage du territoire.
- (SDT) Préciser ce qui est entendu par l'aménagement d'une gare multimodale à l'aéroport de Charleroi
- (SDT) Prévoir le réaménagement de la N5 afin de sécuriser le trafic le long de l'itinéraire européen E420.
- (compl) Pour assurer la continuité des cheminements entre plusieurs réseaux de communication, mettre en place les infrastructures nécessaires pour faciliter les connexions, comme des parkings-relais, des parkings-vélo, des cheminements continus entre les itinéraires cyclables et les gares ferroviaires, etc. La mise en place de ces équipements facilitera les connexions intermodales et encouragera par conséquent le report modal, induisant potentiellement une baisse de la part modale du transport routier

Fiche 31 : Réseaux de transport de fluides et d'énergie

CONTEXTE

La consommation intérieure brute de la Wallonie s'est élevée à 182,5 TWh en 2019, en baisse de 11,4 % par rapport à 2010 et en baisse de 12,7 % par rapport à 1990. Les principales sources d'énergie utilisées sont le nucléaire, les produits pétroliers et le gaz naturel. L'indépendance énergétique de la Wallonie oscille autour des 10 %. L'indépendance énergétique de la Wallonie vis-à-vis du reste du monde reste donc faible même si elle en hausse depuis 2008.

Le secteur de l'industrie représente 33,8 % de la consommation finale d'énergie (2019). La consommation industrielle a fortement baissé par rapport à 2010 (- 13,9 %), principalement en raison de l'arrêt d'une série d'activités. Le secteur industriel wallon est assez intensif en énergie et sa compétitivité dépend de l'accès et du coût de l'énergie. Les tendances haussières rapides des prix de l'énergie de ces derniers mois impactent néanmoins à présent l'ensemble des activités économiques, secteur tertiaire compris.

En ce qui concerne la production énergétique wallonne, la croissance des énergies renouvelables se poursuit, mais reste relativement lente. Leurs parts dans la consommation finale d'énergie s'élevaient à 13 % en 2019.

La sortie définitive du nucléaire prévue par le Gouvernement fédéral à court et moyen terme et les ambitions européennes apparaissent vectrices, à la fois, d'incertitudes vis-à-vis de l'approvisionnement électrique et de perspectives de nouveaux investissements en matière de production d'électricité. Le démantèlement des centrales nucléaires et le stockage définitif des déchets radioactifs sont des problématiques auxquelles la Wallonie doit faire face dès aujourd'hui.

Dans le cadre de la transition énergétique, l'harmonisation des réseaux de transport d'énergie a été entreprise en vue d'améliorer les interconnexions entre pays européens.

Au niveau régional et en ce qui concerne le réseau électrique, le réseau centralisé à très haute tension constitue l'épine dorsale du réseau de transport d'électricité. Le réseau existant est déjà connecté avec les territoires voisins et la récente inauguration d'ALEGrO (reliant la Belgique à l'Allemagne via Lixhe) illustre la volonté d'intégrer le réseau national au réseau européen, dans le respect du règlement européen relatif aux réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E). Le Plan de Développement fédéral du réseau de transport 2020-2030 prévoit encore de le compléter notamment par des interconnexions supplémentaires avec la France et le Luxembourg. Il est également prévu de renforcer l'épine dorsale par la création d'une nouvelle liaison à haute tension entre Avelgem et Courcelles. Les réseaux de transport et de distribution doivent s'adapter à la multiplication des unités de production décentralisées, et au besoin être renforcés.

D'autre part, la Wallonie dispose d'un réseau de canalisations souterraines permettant le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) et de produits à usages industriels. La majorité des canalisations se situe au nord de l'axe Mons - Charleroi - Namur - Liège, et se poursuit vers la Flandre, la France et les Pays-Bas. Moins nombreuses au sud de cet axe, les canalisations s'étendent généralement jusqu'aux frontières, permettant des connexions avec l'Allemagne et le Grand-Duché du Luxembourg. Le réseau des canalisations est en constante évolution pour répondre aux différents besoins : des études préparatoires sont ainsi en cours pour déterminer le tracé entre le réseau existant et les futures centrales au gaz envisagées dans le cadre de la sortie du nucléaire.

STRUCTURE TERRITORIALE

Plusieurs dispositions prévues dans les principes de mise en œuvre du projet de révision du SDT se basent sur la présence des trois réseaux de transports de fluides et d'énergie : l'électricité, le gaz naturel et le transport de fluide à usages industriels (hors gaz). Le projet de révision du SDT prévoit en particulier de renforcer et compléter le réseau de transport d'électricité très haute tension avec en particulier un nouveau bouclage entrer Avelgem et Courcelles.

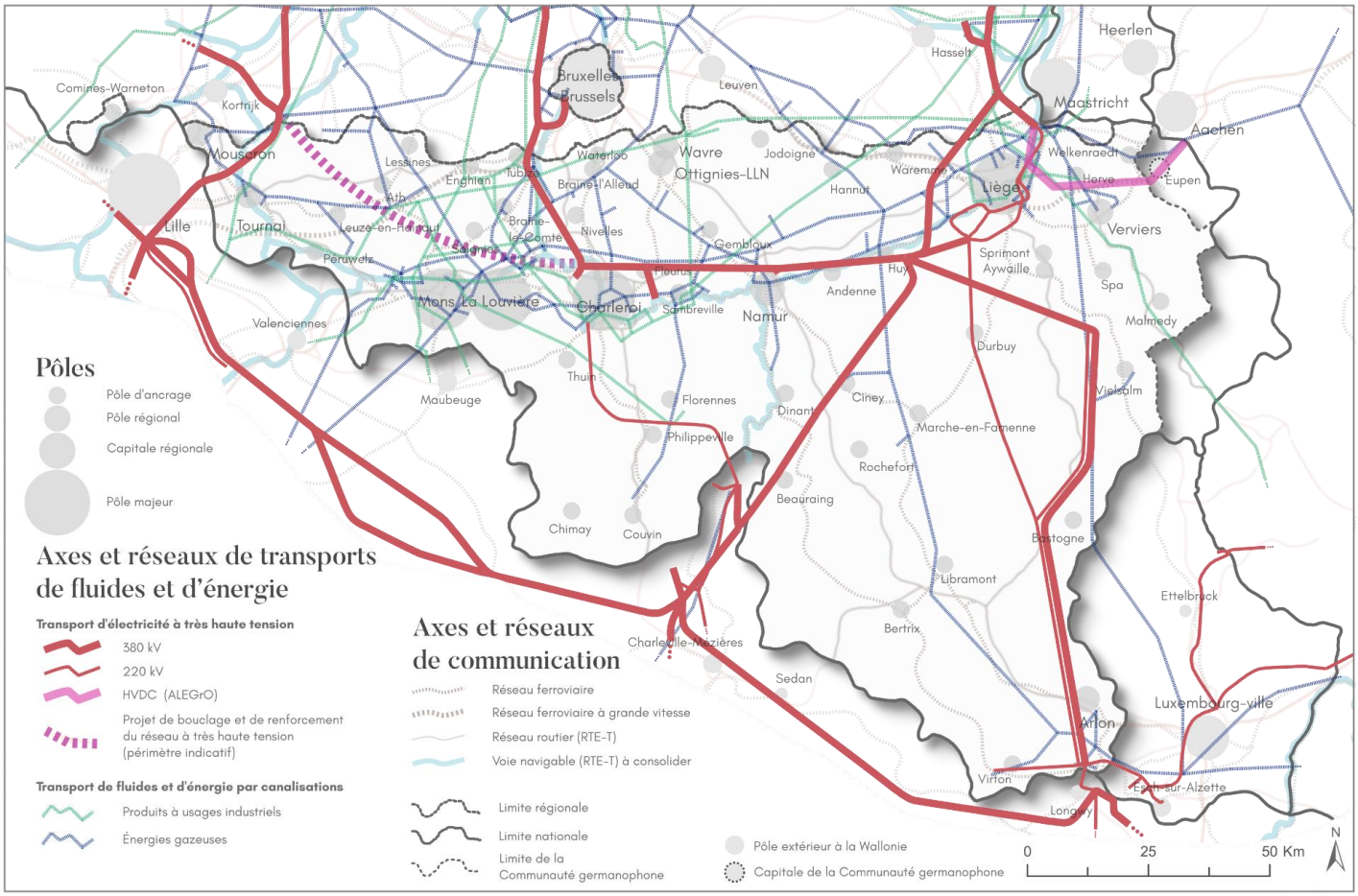
La structure territoriale permet de montrer les connections des pôles au réseau de transport des fluides et de l'énergie qui maillent le territoire wallon et le relie aux espaces transrégionaux, transfrontaliers et internationaux. La bonne accessibilité en énergie du territoire wallon notamment du réseau à très haute tension 380kV et 220 kV complété par la liaison ALEGrO

et les projets à venir comme la boucle du Hainaut (axe Avelgem-Centre) participe à son attractivité, à son développement socio-économique et à la compétitivité wallonne sur la scène internationale.

Le réseau de transport d'électricité est constitué des lignes aériennes et souterraines d'une tension supérieure à 150 kV. Une partie de ce réseau est transfrontalier avec la France (connexions Avelgem-Avelin et Aubange-Moulaine, Lonny ainsi que la centrale nucléaire de Chooz), le Luxembourg (Schifflange) et l'Allemagne (Oberzier). Sur le territoire wallon, le réseau d'électricité 380 kV et 220 kV traverse globalement l'ensemble de la Wallonie par des axes nord-sud et est-ouest à l'exception de l'ouest de la province de Luxembourg, l'est de la province de Liège et le centre de la province du Hainaut (zone comprise entre Mons, La Louvière et Ath).

La structure reprend le réseau de canalisations souterraines qui permet le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) ainsi que de produits à usages industriels.

En ce qui concerne le réseau de transport de gaz et les produits à usages industriels, le sillon Sambre et Meuse et l'ensemble de ses pôles sont particulièrement bien desservis. En revanche, le réseau de transport de gaz est moins ramifié dans le sud de la Région avec uniquement trois grands axes nord-sud partant du sillon Sambre et Meuse vers Couvin, Bastogne et le pôle d'Arlon. Par ailleurs, il n'y a pas de réseau de transport de produits à usages industriels en province de Luxembourg.



Axes et réseaux de transports de fluides et d'énergie
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

La structure territoriale contribue aux buts n°1 'lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation rationnelle des territoires et des ressources' et n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale'.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS

- Les liaisons des réseaux d'électricité avec la France, le Luxembourg et l'Allemagne garantiront la sécurité d'approvisionnement de la Wallonie par une interconnexion avec les pays transfrontaliers.
- Les connexions transfrontalières existantes faciliteront la création d'un marché européen de l'énergie.
- Mis à part les pôles du nord-ouest du Hainaut, le sillon Sambre et Meuse est directement couvert par le réseau de transport d'électricité très haute tension nécessaire au fonctionnement et à la charge sur le réseau de certaines industries, rendant cette zone propice au développement de l'activité industrielle.
- La diversité des sources d'approvisionnement en gaz permettra à la Wallonie de rester un minimum indépendant vis-à-vis de cette ressource en cas de pénurie ou d'embargo énergétique.
- La Wallonie renforcera sa position stratégique entre les axes principaux de transport de gaz de l'Europe de l'Ouest en faisant transiter sur son territoire du gaz provenant de mer du Nord et des Pays-Bas vers le reste de l'Europe.
- Les réseaux de transport de gaz et de fluides représentent des possibilités d'approvisionnement des entreprises moins impactantes d'un point de vue environnemental que ne le serait un transport par la route.

INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS

- Les pôles du nord-ouest du Hainaut ne sont pas parcourus par un réseau d'électricité très haute tension, ce qui pourrait porter préjudice à l'installation d'industries lourdes souvent grandes consommatrices d'énergie, mais également sources importantes d'emplois. Il en est de même pour le parc industriel de Feluy à Seneffe.
- Une partie de l'énergie électrique de Wallonie qui provenait de la centrale nucléaire de France (Chooz) n'est plus garantie suite à la fermeture des deux réacteurs (février 2022). De même, une partie du gaz naturel provient des Pays-Bas or ceux-ci ont annoncé la fin de l'exportation de gaz naturel vers la Belgique à l'horizon 2030. De nombreux investissements devront être réalisés pour adapter le réseau.
- L'absence de réseau de transport de produits industriels en province de Luxembourg oblige les industries à se faire livrer ces produits par le transport routier ou ferroviaire ce qui limite également leur quantité. Ceci peut restreindre certaines industries à s'étendre ou se développer dans la province.
- Le SDT ne met pas en évidence le réseau principal de conduites d'eau. Bien que cela soit cohérent avec les préconisations du CoDT, la mise en évidence du réseau des conduites d'eau principales permettrait de rendre compte de la provenance territoriale de cette ressource et des territoires desservis.

Aspects socio-économiques	**0**	**Occupation du sol**	**0**
Diversité biologique, faune et flore	**0**	**Flux de matières et déchets**	**+**
Population et logements	**0**	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	**0**
Santé	**0**	**Le paysage**	**0**
Mobilité et transports	**0**	**L'énergie et les facteurs climatiques**	**0**
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	**0**	**Positionnement suprarégional**	**0**

INCOHÉRENCES RELEVÉES AU SEIN DE LA STRUCTURE TERRITORIALE

Le SDT présente le réseau de transport d'électricité, de gaz et de produits industriels, mais il n'est pas possible :

- de distinguer les réseaux de transports de fluides et d'énergie existants de ceux en projet (plan d'Adaptation de la Région Wallonne 2022-2029).
- d'identifier les projets prévus dans les plans fédéraux et régionaux ce qui permettrait de mieux appréhender les liaisons entre les pôles et les projets de développement de transport de fluides et d'énergie.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Pour accentuer la visibilité de la disponibilité territoriale de la ressource en eau, représenter ou mentionner les conduites d'eau principales et les zones de provenance et de destination.
- (SDT) distinguer les réseaux de transports de fluides et d'énergie existants de ceux en projet.

Fiche 32 : Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale

CONTEXTE

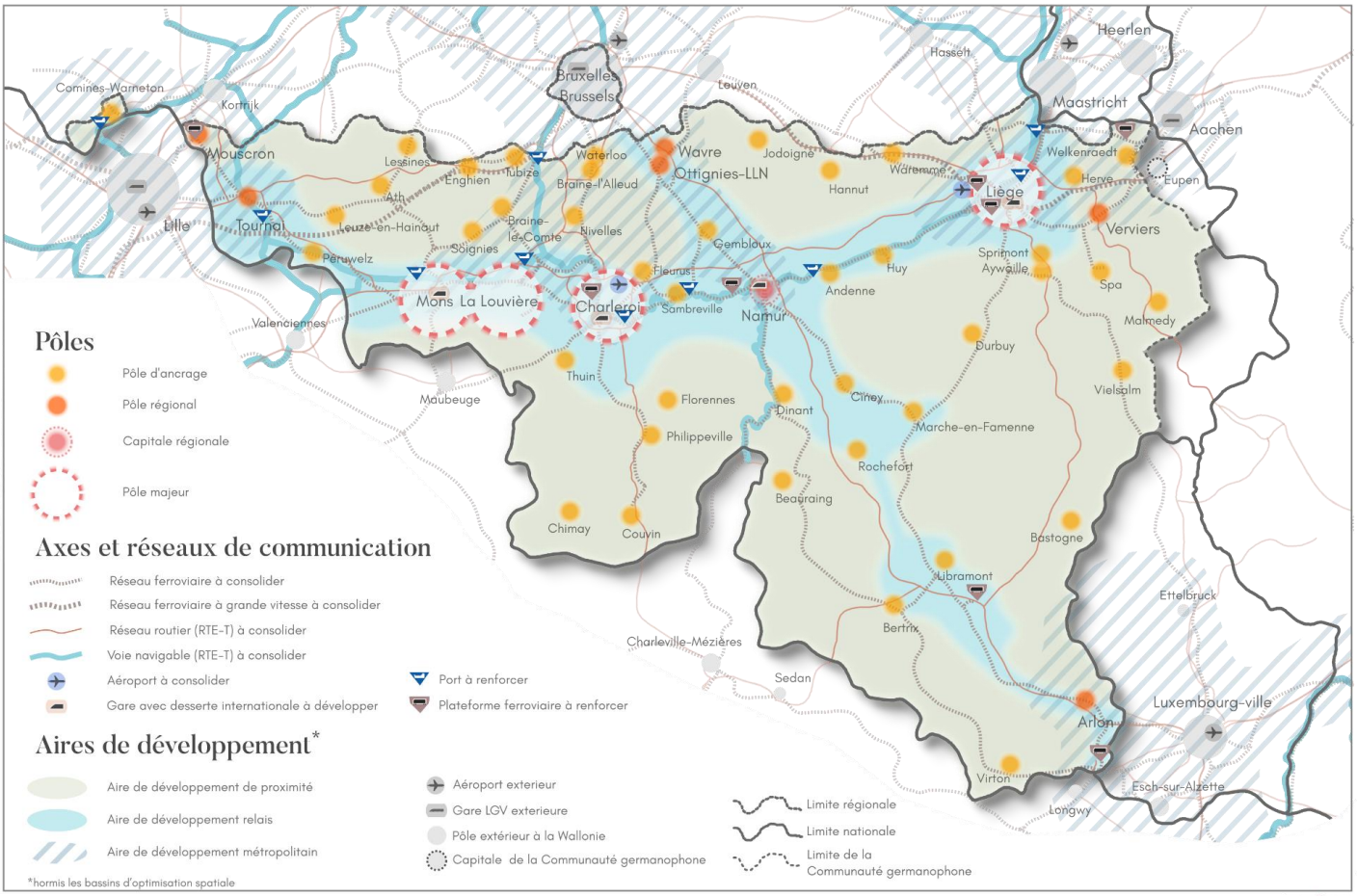
La Wallonie présente des spécificités sous-régionales qu'il convient de valoriser pour assurer la cohésion et la prospérité de toute la région. Les aires de développement identifient les territoires partageant des spécificités et des perspectives de développement semblables. Certains territoires peuvent appartenir à plusieurs aires.

STRUCTURE TERRITORIALE

Les aires de développement sont les suivantes :

- Les aires de développement de proximité,
- Les aires de développement relais,
- Les aires de développement métropolitain,
- Les bassins d'optimisation spatiale.

Les aires de développement de proximité s'articulent autour des liaisons de proximités sous-régionales. Elles présentent des atouts pour soutenir l'économie circulaire, collaborative, touristique, présentielle et locale. Elles s'appuient sur des pôles d'ancrage. Elles mettent en valeur les terroirs wallons en tirant parti de leurs ressources primaires et locales.



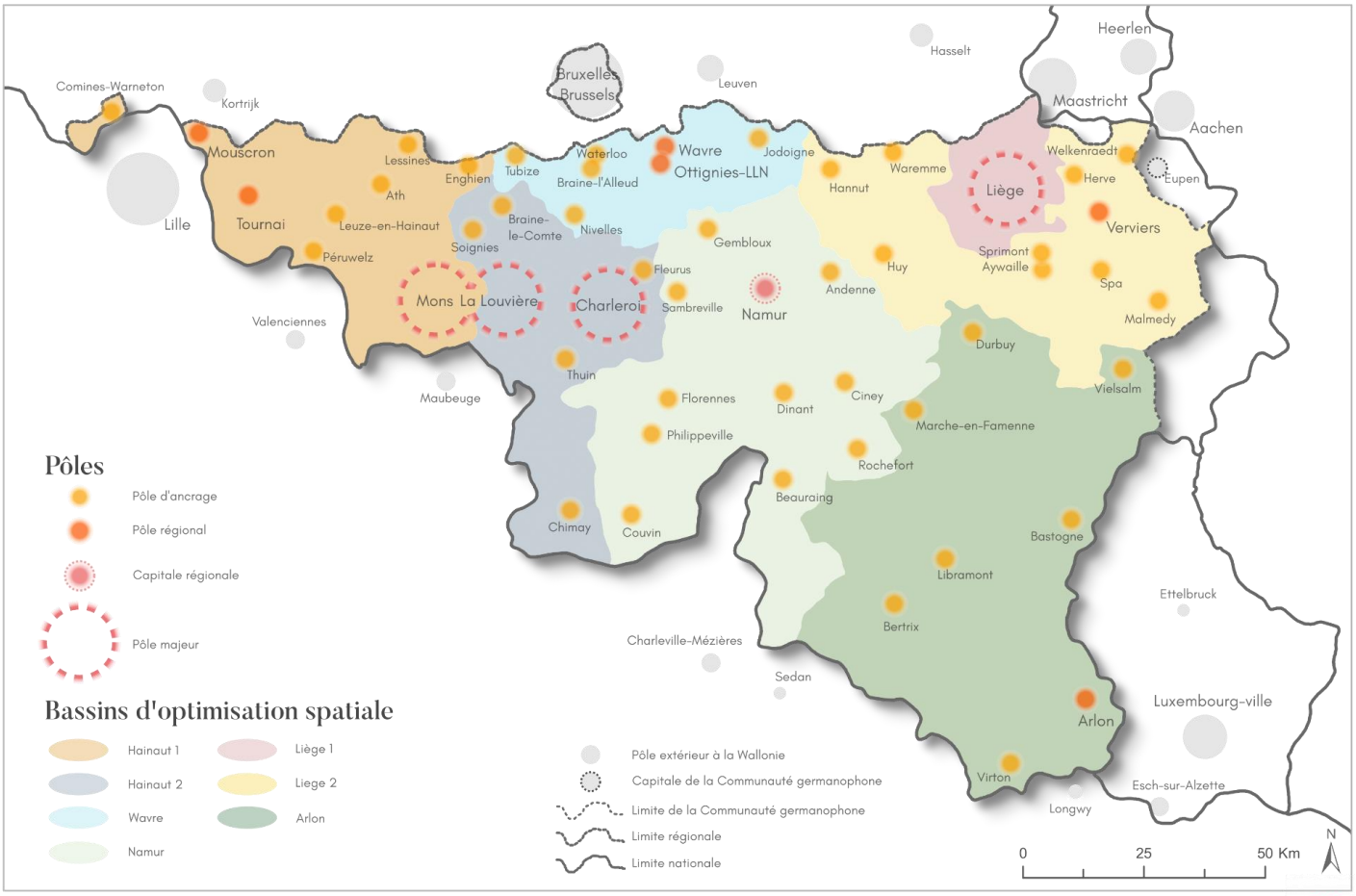
Structure territoriale
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Les aires de développement relais sont irriguées par les liaisons suprarégionales à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest. Elles présentent des atouts pour accueillir les activités de renouveau industriel à haute valeur ajoutée (industrie du recyclage, industrie 4.0, industrie aérospatiale durable, industrie agro-alimentaire, etc.) et les activités de logistique. Elles s'appuient sur des pôles régionaux et d'ancrage ainsi que sur les axes du réseau européen de transport (RTE-T). Leur

développement favorise l'ouverture du territoire aux échanges européens. Il permet de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes bien interconnectées en captant les flux.

Les aires de développement métropolitain tirent parti de leur accessibilité internationale. Elles présentent des atouts pour accueillir les équipements et services liés à l'économie de la connaissance, de l'innovation et de gestion de l'information. Elles s'appuient sur les pôles majeurs et régionaux.

Les bassins d'optimisation spatiale sont les territoires correspondant aux territoires gérés par les directions extérieures de l'administration régionale de l'aménagement du territoire. Leur identification est liée à l'application des principes de mise en œuvre des objectifs SA.1 et SA.2 qui fixent des trajectoires de réduction de l'artificialisation nette et de l'étalement urbain pour ces bassins.



Bassins d'optimisation spatiale
SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Les aires de développement, à travers les principes de mise en œuvre qui y sont associés, contribuent aux buts n°1 'lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation rationnelle des territoires et des ressources', n°2 'développement socio-économique et de l'attractivité territoriale' et n°4 'maîtrise de la mobilité.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Les aires et les bassins permettent de définir des principes de mise en œuvre adéquats pour chaque entité, rendant les recommandations du projet de révision du SDT plus précises.	• L'absence de critères quantitatifs à la base de l'élaboration des différentes aires pourrait mener à des désaccords et quiproquos dans l'application future des principes de mise en œuvre s'y référant.

	• Les aires de développement de relais et de proximité ne sont pas mobilisées de manière indépendante dans les principes de mise en œuvre. Il y a un manque de précision vis-à-vis des dispositions à prendre pour ces aires.

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	+
Diversité biologique, faune et flore	0	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	+
Santé	0	**Le paysage**	0
Mobilité et transports	0	**L'énergie et les facteurs climatiques**	0
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	++

INCOHÉRENCES RELEVÉES AU SEIN DE LA STRUCTURE TERRITORIALE

Néant

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

Néant

Fiche 33 : Aires de coopération transrégionale et transfrontalière

CONTEXTE

Le territoire est bordé par différentes aires de coopération transrégionale et transfrontalière dont les dynamiques peuvent être captées ou non par le territoire, selon la mobilisation des spécificités du territoire et les stratégies mises en place.

La Wallonie fait déjà partie de réseaux transfrontaliers bien établis comme l'union économique du BeNelux et en participant à des coopérations transrégionales et transfrontalières telles que les programmes INTERREG, la communauté métropolitaines de Bruxelles, la Grande Région, L'Eurométropole, etc.

Les politiques publiques sont de plus en plus intégrées à l'échelle européenne. Certains territoires transfrontaliers éloignés des réseaux socio-économiques présentent des difficultés à maintenir leurs services et leurs équipements. A contrario, certains territoires pallient ce constat en coopérant et en mutualisant leurs services et leurs équipements de part et d'autre de la frontière.

STRUCTURE TERRITORIALE

Les stratégies développées à l'extérieur de la Wallonie dans les zones transrégionales et transfrontalières sont parfois définies pour répondre à des enjeux communs au territoire wallon. Plusieurs coopérations transfrontalières ont été instaurées à ce titre : BeNeLux, Eurégio Meuse-Rhin, Eurométropole, réseaux de villes MAHHL et Tonicités, parc des Trois Pays entre Liège, Maastricht et Aix-la-Chapelle, parc naturel Transfrontalier du Hainaut et parc naturel Hautes-Fagnes-Eifel.

Le projet de révision du SDT recommande d'étudier les potentialités de développement des coopérations transrégionales et transfrontalières dans l'ensemble des domaines qui contribuent à l'attractivité du territoire wallon, p.ex. plans de mobilité, parcs naturels, réseaux du patrimoine, contrats de rivières, gestion des bassins hydrographiques, etc.

Pour ce faire, la structure territoriale est fondée d'une part sur la Nouvelle charte de Leipzig et sur l'Agenda territorial 2030 d'autre part de manière à promouvoir la nécessité d'approches fondées sur le lieu, multi-niveaux et multi-acteurs.

La Nouvelle Charte de Leipzig adoptée le 30 novembre 2020 promeut un développement durable des villes européennes : des villes justes, productives et vertes. Elle confirme l'intérêt de la structure spatiale polycentrique européenne. Cette structure polycentrique offre des potentiels de densification des aires rurales et urbaines afin de diminuer les déplacements entre la résidence, le travail, les équipements et les services. Elle intègre les aires fonctionnelles dont certaines couvrent plusieurs territoires institutionnels. Cette charte encourage les coopérations transnationales et transrégionales pour lutter contre l'étalement urbain tout en valorisant le potentiel foncier des friches industrielles. Les enjeux du développement de l'économie productive et du logement abordable sont également des priorités à rencontrer dans les aires fonctionnelles tout comme la préservation des réseaux écologiques et la création de trames vertes et bleues et d'espaces publics de qualité.

L'Agenda territorial 2030 adopté le 1er décembre 2020 promeut une Europe juste avec un développement territorial équilibré, des régions fonctionnelles, un renforcement de l'intégration au-delà des frontières et une Europe verte avec un environnement sain, des connexions durables et une économie circulaire. Il promeut notamment l'utilisation durable des sols, la prévention de l'expansion urbaine et l'objectif de « zéro artificialisation nette ».

La structure territoriale inscrit les coopérations qui doivent s'inscrire dans le cadre de l'Europe de Nord-Ouest afin de rencontrer les principes prévus à l'objectif AI1 :

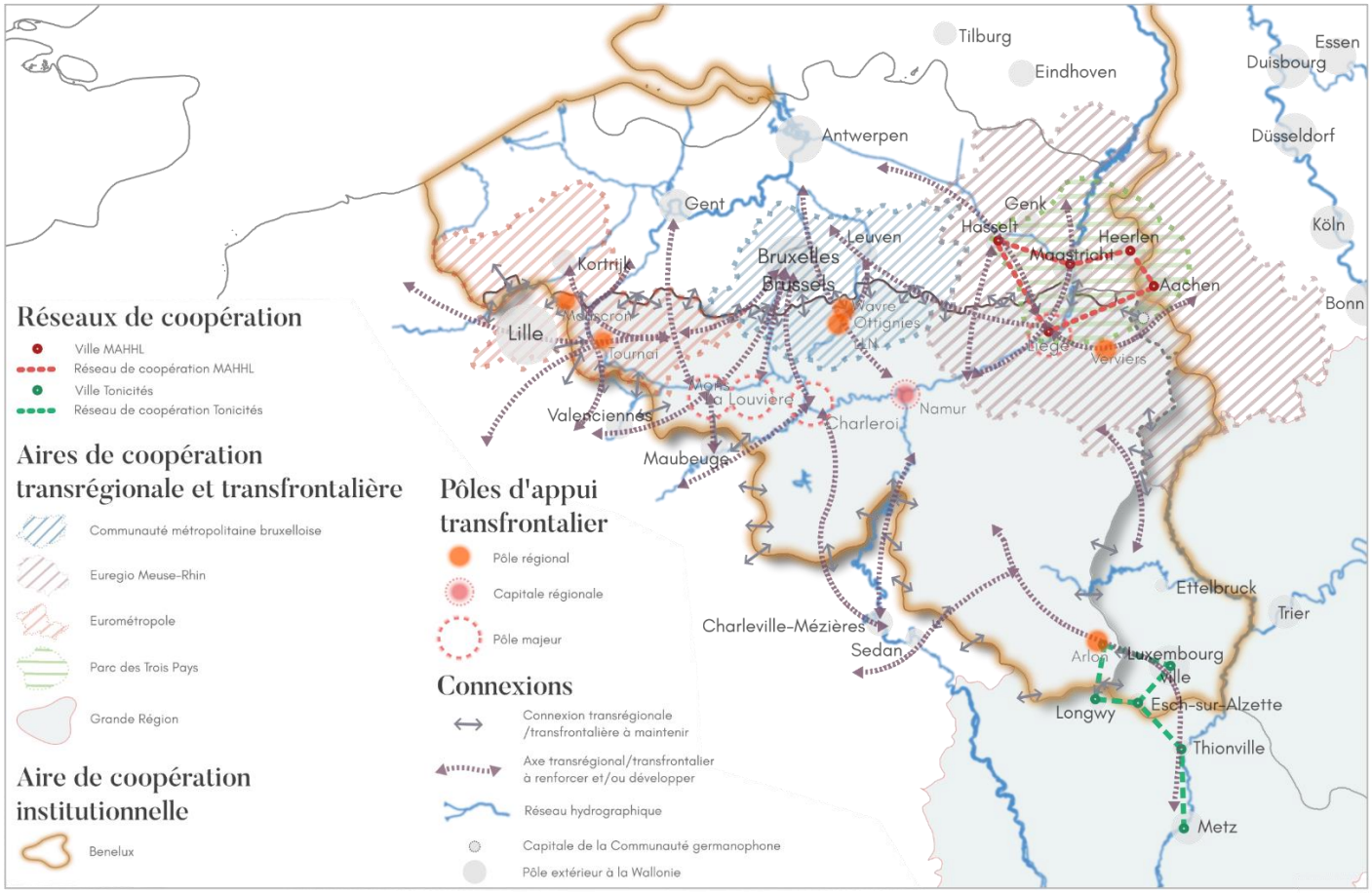
1. attirer les activités métropolitaines en s'appuyant sur les pôles majeurs et la capitale régionale ;
2. consolider les dynamiques métropolitaines en Wallonie ;
3. connecter les pôles majeurs, la capitale régionale et les portes d'entrée de la Wallonie au réseau de communication de niveau européen pour renforcer l'attractivité de la Wallonie à l'échelle européenne.

Pour assurer le développement de la Wallonie, elle doit établir des coopérations transrégionales tant avec les Régions belges qu'étrangères. Elle doit renforcer son positionnement dans les réseaux transnationaux du Benelux et de la Grande Région de même que dans les instances de coopérations transrégionales et transfrontaliers pour augmenter son taux d'emploi, stimuler l'innovation, faciliter les échanges par des interconnexions performantes par des modes alternatifs à la route et soutenir les accords en matière de gestion des cours d'eau et des couloirs de biodiversité. Ces coopérations doivent s'inscrire dans des accords avec les pays et les régions voisines de même qu'au sein de la coopération intra-belge. Cette intention permet d'atteindre l'objectif AI.2 ayant pour principe de :

- positionner la Wallonie dans les réseaux socio-économiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutenir le développement des territoires transfrontaliers ;
- mutualiser les services et les équipements entre les territoires transfrontaliers, les Régions et les États voisins ;
- connecter les territoires transfrontaliers aux Régions et aux États voisins.

Les politiques européennes soutiennent financièrement les projets transfrontaliers via le FEDER avec notamment le programme INTERREG A, et l'Union européenne a instauré les Groupements Européens de Coopérations Territoriales (GECT) comme cadre institutionnel pour les coopérations transfrontalières, suprarégionales et transnationales. Ces financements contribuent notamment aux objectifs européens de décarbonation des territoires et du zéro artificialisation nette.

La structure territoriale identifie une aire de coopération institutionnelle reprenant le périmètre du BeNeLux une aire de coopération transrégionale et transfrontalière qui reprend des aires de coopération métropolitaines et transfrontalières (Communauté métropolitaine bruxelloise, Parc des Trois Pays, Euregio Meuse-Rhin, Eurométropole et Grande Région) et les réseaux de coopération (MAHHL et Tonicités). Les pôles d'appui transfrontaliers wallons sont également identifiés de manière à établir le lien entre les aires de coopération et le territoire wallon.



ADÉQUATION AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX (CODT D.II.2 §2, ALINÉA 2)

Ces éléments de structure territoriale contribuent principalement au but n°2 ‘développement socio-économique et de l’attractivité territoriale’, ainsi que secondairement aux buts n°3 ‘gestion qualitative du cadre de vie’ et 4 ‘maitrise de la mobilité’.

INCIDENCES SECONDAIRES POSITIVES ET OPPORTUNITÉS	INCIDENCES NÉGATIVES ET FACTEURS LIMITANTS
• Les dynamiques transfrontalières concrétisées au travers d’aires de coopération permettent une certaine spécialisation des différentes entités et une amélioration de leur complémentarité. Cela permet des synergies entre ces entités et une amélioration de l’efficacité générale du territoire à remplir ses fonctions. • L’émergence de nouveaux partenariats entre pouvoirs publics, habitants et entreprises dans les aires de coopération renforcera l’attractivité de ces territoires en améliorant l’accessibilité de ressources variées en ces endroits et en capitalisant sur leurs spécificités. • Les coopérations transfrontalières sur les sujets territoriaux encourageront les communes concernées à également mettre en place d’autres partenariats avec les acteurs flamands, allemands, luxembourgeois ou	• Pas d’incidence négative identifiée.

français, qu'ils soient économiques, environnementaux, etc.	

Aspects socio-économiques	++	**Occupation du sol**	+
Diversité biologique, faune et flore	+	**Flux de matières et déchets**	0
Population et logements	0	**Patrimoine bâti, archéologique et culturel**	0
Santé	0	**Le paysage**	+
Mobilité et transports	+	**L'énergie et les facteurs climatiques**	+
L'eau, l'air, le sol (hors occupation du sol)	0	**Positionnement suprarégional**	++

INCOHÉRENCES RELEVÉES AU SEIN DE LA STRUCTURE TERRITORIALE

- Globalement, les aires de coopération identifiées sont fondées sur des consolidations, soutiens ou renforcements de mécanisme déjà en place et ne se projettent pas dans les dynamiques futures à mettre en place.

MESURES CORRECTRICES (SDT) OU COMPLÉMENTAIRES (COMPL)

- (SDT) Distinguer les éléments de la structure territoriale correspondant à la situation existante de ceux correspondant éventuellement à une vision future du territoire.

2.4. Conclusion sur les incidences

2.4.1. SYNTHÈSE DES INCIDENCES DES PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE ET DE LA STRUCTURE TERRITORIALE DU PROJET DE RÉVISION DU SDT.

Le tableau suivant reprend les effets anticipés du projet de révision du SDT suite à l'application des principes de mise en œuvre et de la structure territoriale, pour les différents aspects de l'environnement étudiés en situation initiale.

Le sens de l'impact, positif ou négatif est exprimé de manière symbolique en répondant à la question : « quel est l'effet des principes de mise en œuvre tels que présentés dans le projet de révision du SDT pour cet objectif, sur une échelle allant de très négatif à très positif ? ». Les symboles utilisés correspondent aux gradients de l'échelle suivants :

-	Négatif :	L'effet est ***négatif*** sur la situation environnementale actuelle
0	Neutre :	L'effet n'est ***ni positif, ni négatif*** sur cet aspect environnemental
+	Positif :	L'effet est ***positif*** sur la situation environnementale actuelle
++	Très positif :	L'effet est ***fortement positif*** sur la situation environnementale actuelle

Chaque symbole correspond à l'évaluation des principes de mise en œuvre ou des éléments de la structure territoriale sur un aspect de l'environnement. Plusieurs aspects peuvent être impactés en sens inverse. Par exemple, 'favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes' participe positivement à l'amélioration de l'économie wallonne, mais peut également engendrer une augmentation de l'occupation du sol (développement des activités). Cet exercice permet ainsi de faire ressortir les effets contradictoires qui peuvent se manifester.

Par ailleurs, cette synthèse met en exergue les domaines principaux sur lesquels le projet de révision du SDT génère davantage d'incidences.

Tableau 8 : Synthèse des incidences des principes de mise en œuvre et de la structure territoriale du projet de révision du SDT sur les différents aspects de l'environnement

N° fiche	*Objectifs concernés*	Sujet	Aspects socio-économiques	Diversité biologique, faune et flore	Population et logements	Santé	Mobilité et transports	Eau, air et sol (hors occupation du sol)	Occupation du sol	Flux de matières et déchets	Patrimoine bâti, archéologique et culturel	Paysage	Energie et facteurs climatiques	Positionnement suprarégional
		Aspects internationaux et interrégionaux												
1	AI.1	Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen	++	*0*	*0*	*0*	+	*0*	*0*	*0*	*0*	+	*0*	++
2	AI.2	Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers	++	+	*0*	*0*	++	*0/+*	+	*0*	*0*	+	+	++
		Aspects démographiques et sociaux												
3	SA.2	Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements	+	+	++	+	+	*0*	++	*0*	*0*	+	++	*0*
4	AI.7	Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés	++	+	+	+	++	*0*	++	*0*	*0*	+	+	*0*
5	CC.5	Développer des espaces publics de qualité	*0*	+	++	+	+	*0*	+	*0*	+	++	+	*0*
6	CC.3	Améliorer l'accessibilité aux services, commerces et équipements pour la population	+	*0*	++	*0*	++	*0*	+	*0*	*0*	+	++	*0*
7	CC.4	Diversité des activités et cohésion	*0*	*0*	++	*0*	+	*0*	+	*0*	+	+	*0*	*0*
		Aspects économiques												
8	AI.3	Favoriser l'ancrage territoriale de l'économie de la connaissance et des activités innovantes	++	*0*	*0*	*0*	+	*0*	-	*0*	*0*	*0*	*0*	++
9	AI.3	Transformation locale et de proximité	++	*0*	*0*	*0*	+	*0*	-	++	*0*	*0*	+	*0*

N° fiche	*Objectifs concernés*	Sujet	Aspects socio-économiques	Diversité biologique, faune et flore	Population et logements	Santé	Mobilité et transports	Eau, air et sol (hors occupation du sol)	Occupation du sol	Flux de matières et déchets	Patrimoine bâti, archéologique et culturel	Paysage	Energie et facteurs climatiques	Positionnement suprarégional
10	AI.3	Renforcer les initiatives en matières d'économie circulaire	++	+	*0*	*0*	*0*	+	*0*	++	*0*	*0*	++	*0*
11	AI.4	Optimiser l'offre touristique	++	-	*0*	*0*	+	*0*	*0*	*0*	+	-	*0*	+
12	AI.8	Inscrire la Wallonie dans la transition numérique	++	*0*	+/-	*0*	+	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	++
13	SA.3	Anticiper les besoins économiques	++	*0*	*0*	*0*	+	*0*	++	*0*	+	*0*	*0*	+
14	SA.3	Anticiper les besoins en commerces	++	*0*	+	*0*	+	*0/+*	+	*0*	*0*	*0/+*	*0/+*	*0*
		Aspects patrimoniaux et environnementaux												
15	SA.1	Urbanisme économe en ressource du sol	-	++	+	*0*	++	*0/+*	++	*0*	+	++	+	++
16	SA.1	Economiser les ressources	+	++	*0*	*0*	+	+	++	*0*	+	++	+	*0*
17	SA.6	Valoriser et préserver les patrimoines bâtis, culturels et paysagers	+	++	*0*	+	*0*	+	*0*	*0*	++	++	*0*	*0*
18	SA.6	Valoriser et protéger le patrimoine naturel	+	++	*0*	*0*	*0*	+	+	*0*	++	++	+	*0*
		Mobilité et transports												
19	SA.4	Soutenir les modes de transport plus durables	+	+	+	+	++	+	+	*0*	*0*	+	+	+
20	AI.5	Améliorer et valoriser les réseaux de transport	+	-	+/-	+	++	+	*0*	*0*	*0*	-	+	++
21	AI.5	Localiser les activités, les services et les équipements en fonction des réseaux de transports	++	*0*	+	*0*	++	*0*	+	*0*	*0*	-	++	+

N° fiche	*Objectifs concernés*	Sujet	Aspects socio-économiques	Diversité biologique, faune et flore	Population et logements	Santé	Mobilité et transports	Eau, air et sol (hors occupation du sol)	Occupation du sol	Flux de matières et déchets	Patrimoine bâti, archéologique et culturel	Paysage	Energie et facteurs climatiques	Positionnement suprarégional
22	AI.6	Organiser la complémentarité des modes de transport de personnes	+	*0*	+	+	++	+	*0*	*0*	*0*	*0*	++	*0*
23	AI.6	Assurer la continuité des chaînes de déplacements pour le transport de marchandises	++	*0*	*0*	+	++	+	*0*	*0*	*0*	-	++	*0*
		Structuration interne du territoire												
24	CC.1	S'appuyer sur la structure multipolaire et favoriser la complémentarité entre les territoires et leurs spécificités	++	*0*	+	*0*	++	*0*	++	*0*	+	+	+	*0*
25	CC.2	Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne	*0/+*	*0/+*	*0/+*	*0/+*	*0/+*	*0/+*	*0/+*	*0*	*0/+*	*0/+*	*0/+*	*0*
		Aspects énergétiques												
26	CC.6	S'inscrire dans la transition énergétique	+	-	+	+	*0*	+	-	*0*	-	-	++	+
		Risques naturels et technologiques												
27	SA.5	Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques	-	+	++	*0*	*0*	+	+	+	+	++	+	*0*
		Elément de la structure territoriale												
28		Distinction des espaces urbanisés et de leur structure (centralités, espaces excentrés, cœurs, etc.)	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
29		Pôles	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
30		Axes et réseaux de communication	++	*0*	*0*	+	++	+	+	*0*	*0*	*0*	+	++

N° fiche	*Objectifs concernés*	Sujet	Aspects socio-économiques	Diversité biologique, faune et flore	Population et logements	Santé	Mobilité et transports	Eau, air et sol (hors occupation du sol)	Occupation du sol	Flux de matières et déchets	Patrimoine bâti, archéologique et culturel	Paysage	Energie et facteurs climatiques	Positionnement suprarégional
31		Réseaux de transport de fluides et d'énergie	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	+	*0*	*0*	*0*	*0*
32		Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale	++	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	+	*0*	+	*0*	*0*	++
33		Aires de coopération transrégionale et transfrontalière	++	+	*0*	*0*	+	*0*	+	*0*	*0*	+	+	++

Dans l'ensemble, le tableau montre que les aspects pour lesquels le projet de révision du SDT est susceptible de générer un nombre important d'incidences positives sont les aspects socio-économiques, la mobilité et les transports, l'énergie et les facteurs climatiques et l'occupation du sol.

Les autres aspects de l'environnement, notamment la faune, la flore et la biodiversité, et l'eau, l'air et le sol sont également positivement impactés, mais dans une moindre mesure.

Ces résultats montrent que les aspects économiques et humains ont souvent été le point de départ des réflexions. Le projet de révision du SDT est donc fortement dirigés vers ces aspects. Les aspects davantage en lien avec la nature, que ce soit la préservation de la biodiversité, de la qualité de l'air, des eaux de surfaces et souterraines et des sols sont ciblés par certains objectifs, mais de manière plus ponctuelle.

Une exception à cela est à noter concernant l'occupation des sols. En effet, un des plus gros pas en avant apportés par le projet de révision du SDT et qui avait déjà été initié en 2018 concerne la limitation progressive de l'artificialisation des terres avec un objectif de zéro artificialisation nette en 2050. Cet objectif, qui est d'ailleurs un des seuls qui soient chiffrés dans le projet de révision du SDT, contribuera positivement à de nombreux aspects humains (préservation du cadre de vie, lutte contre les inondations et les ilots de chaleur, etc.), mais aussi et avant tout à des aspects environnementaux, en particulier la préservation des habitats. La lutte contre l'artificialisation des terres s'affiche donc comme un des principaux éléments du projet de révision du SDT qui constitue réellement le lien transversal entre les différentes propositions du projet de révision du SDT.

Le tableau de synthèse illustre également que si quelques limites ou risques d'incidences négatives ont pu être identifiées, celles-ci restent très ponctuelles et sans commune mesure avec les incidences positives. Cela s'explique par le fait que le projet de révision du SDT est avant tout un document stratégique principalement conçu à une échelle supralocale et visant des objectifs positifs pour la plupart des domaines de l'environnement.

De manière générale également, le tableau révèle un projet de révision du SDT qui est assez équilibré entre les différentes thématiques qui le concernent.

2.4.2. ADÉQUATION DU SDT AVEC LES BUTS POURSUIVIS PAR LES OBJECTIFS RÉGIONAUX

Le tableau ci-après synthétise l'adéquation des principes de mise en œuvre et des éléments de la structure territoriale avec les buts poursuivis par les objectifs régionaux exprimés par le CoDT. Cette analyse a été faite au sein de chaque fiche d'analyse des incidences pour les différents principes de mise en œuvre et pour les éléments de la structure territoriale.

Globalement, le projet de révision du SDT tend donc vers les buts poursuivis par les objectifs régionaux, de manière qualitative uniquement puisque le projet de révision du SDT n'exprime que très peu d'objectifs quantitatifs (mis à part ceux relatifs à l'artificialisation des terres).

Tableau 9 : Adéquation du projet de révision du SDT avec les buts poursuivis par les objectifs régionaux

N° fiche	*Objectifs concernés*	Sujet	Lutter contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources	Le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale	La gestion qualitative du cadre de vie	La maîtrise de la mobilité
		Aspects internationaux et interrégionaux				
1	AI.1	Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen	*X*	*X*		*X*
2	AI.2	Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers		*X*		*X*
		Aspects démographiques et sociaux				
3	SA.2	Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements	*X*		*X*	
4	AI.7	Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés	*X*	*X*	*X*	
5	CC.5	Développer des espaces publics de qualité	*X*		*X*	
6	CC.3	Améliorer l'accessibilité aux services, commerces et équipements pour la population	*X*	*X*	*X*	*X*
7	CC.4	Diversité des activités et cohésion	*X*		*X*	
		Aspects économiques				
8	AI.3	Favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes		*X*		*X*
9	AI.3	Transformation locale et de proximité	*X*	*X*		
10	AI.3	Renforcer les initiatives en matière d'économie circulaire	*X*	*X*		
11	AI.4	Optimiser l'offre touristique		*X*		
12	AI.8	Inscrire la Wallonie dans la transition numérique		*X*		
13	SA.3	Anticiper les besoins économiques	*X*	*X*		*X*
14	SA.3	Anticiper les besoins en commerces	*X*	*X*		
		Aspects patrimoniaux et environnementaux				
15	SA.1	Urbanisme économe en ressource du sol	*X*	*X*	*X*	*X*
16	SA.1	Economiser les ressources	*X*			*X*
17	SA.6	Valoriser et préserver les patrimoines bâtis, culturels et paysagers			*X*	*X*
18	SA.6	Valoriser et protéger le patrimoine naturel	*X*		*X*	
		Mobilité et transports				
19	SA.4	Soutenir les modes de transport plus durables	*X*	*X*	*X*	*X*
20	AI.5	Améliorer et valoriser les réseaux de transport		*X*	*X*	*X*
21	AI.5	Localiser les activités, les services et les équipements en fonction des réseaux de transport	*X*	*X*		*X*
22	AI.6	Organiser la complémentarité des modes de transport de personnes			*X*	*X*
23	AI.6	Assurer la continuité des chaînes de déplacements pour le transport de marchandises		*X*		*X*
		Structuration interne du territoire				

N° fiche	*Objectifs concernés*	Sujet	Lutter contre l'étalement urbain et l'utilisation rationnelle des territoires et des ressources	Le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale	La gestion qualitative du cadre de vie	La maîtrise de la mobilité
24	CC.1	S'appuyer sur la structure multipolaire et favoriser la complémentarité entre les territoires et leurs spécificités	*X*	*X*	*X*	*X*
25	CC.2	Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne	*X*	*X*	*X*	*X*
		Aspects énergétiques				
26	CC.6	S'inscrire dans la transition énergétique	*X*	*X*		*X*
		Risques naturels et technologiques				
27	SA.5	Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques	*X*	*X*	*X*	
		Eléments de la structure territoriale				
28		Distinction des espaces urbanisés et de leur structure (centralités, espaces excentrés, cœurs, etc.)				
29		Pôles				
30		Axes et réseaux de communication		*X*	*X*	*X*
31		Réseaux de transport de fluides et d'énergie	*X*	*X*		
32		Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale	*X*	*X*		*X*
33		Aires de coopération transrégionale et transfrontalière		*X*	*X*	*X*

Globalement, la grande majorité des éléments étudiés dans les fiches poursuivent un ou plusieurs buts poursuivis par les objectifs régionaux. Seuls certains éléments de la structure territoriale dans les incidences sont liés davantage aux principes de mise en œuvre qui les concernent plutôt qu'à la structure elle-même ne contribuent pas directement à ces buts.

Le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale est le but le plus représenté. Les objectifs de lutte contre l'étalement urbain et d'utilisation rationnelle des ressources et de la maitrise de la mobilité concernent quant à eux plus de la moitié des éléments (principes de mise en œuvre ou structure territoriale) du projet de révision du SDT. La gestion qualitative du cadre de vie concerne par ailleurs la moitié de ces éléments.

Dans l'ensemble à nouveau, le tableau révèle que le projet de révision du SDT apporte une réponse assez équilibrée entre les buts poursuivis par les objectifs régionaux.

2.5. Synthèse des mesures complémentaires ou correctrices et recommandations générales

L'analyse ci-après reprend, de manière synthétique, les différentes mesures correctrices ou complémentaires qui ont été proposées au cours de l'analyse des incidences pour atténuer les éventuels effets négatifs des principes de mise en œuvre et de la structure territoriale du SDT, ou afin d'en amplifier les effets lorsque ceux-ci sont limités par différents facteurs.

Pour rappel, les mesures correctrices concernent des modifications ou des ajouts qui devraient être envisagés pour améliorer le contenu du SDT lui-même. Les mesures complémentaires sont quant-à-elles des mesures qui permettent d'atténuer les incidences négatives éventuelles ou d'amplifier les incidences positives du SDT, mais qui ne concernent pas directement le contenu même du SDT.

L'analyse reprend les mesures proposées en se référant aux fiches analytiques, et en renvoyant au niveau hiérarchique d'aménagement du territoire concerné par la mesure et responsable de sa mise en œuvre et de son suivi.

2.5.1. MESURES CORRECTRICES

Les mesures correctrices sont globalement assez peu nombreuses. Elles concernent en particulier les aspects suivants :

Aspects démographiques et sociaux

Fiche 3 : Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements

Deux mesures correctrices sont proposées :

- Plutôt que de prévoir explicitement la possibilité de créer des nouveaux logements (en faible densité) dans des espaces excentrés qui ne disposent pas d'un accès aisé aux services et équipements en modes actifs ou en transports en commun, décourager ce type de projets ou les conditionner à une amélioration de l'accessibilité.
- Prévoir un pourcentage minimum de logements accessibles aux faibles revenus dans les futurs projets de logements d'une certaine taille (mesures de gestion et programmation).

Aspects économiques

Fiche 9 Transformation locale et proximité

Les principes visent à favoriser l'économie de proximité et la transformation locale des ressources. Une mesure correctrice suggère de mentionner les coopératives comme un des moyens de développement des processus de transformation locale des ressources.

Fiche 13 : Anticiper les besoins économiques

Deux mesures correctrices sont proposées :

- Pour assurer une concentration de l'activité économique aux endroits pertinents définir les critères de bonne accessibilité par les modes actifs et les transports en commun (cartographie ou distance maximale par rapport à l'arrêt de bus et la gare les plus proches, etc.) pour leur implantation.
- Conditionner par ailleurs le développement de ZAE existantes souffrant d'un déficit d'accessibilité en modes actifs ou en transport en commun à l'amélioration de cette accessibilité (développement du réseau cyclable, augmentation de la desserte en transports en commun, mise en place d'un service de navette vers les pôles multimodaux les plus proches, etc.).

Aspects patrimoniaux et environnementaux

Fiche 15 Urbanisme économe en ressource du sol

Pour atteindre les objectifs énoncés, il semble nécessaire d'assurer une coordination du développement territorial et de définir les mesures de programmation et de gestion qui pourront être utilisées. Les schémas de développement pluricommunaux et communaux apparaissent actuellement comme le seul biais par lequel le projet de révision du SDT pourra avoir une emprise sur le développement spatial des communes. Par conséquent, il semblerait judicieux d'envisager un cadre favorisant, voire obligeant, la réalisation de schémas de développement communaux pour les territoires qui ne se sont pas encore dotés de tels outils et d'actualisation pour ceux qui en sont dotés.

Fiche 16 Economiser les ressources

Une mesure correctrice est proposée afin de renforcer la protection de la ressource en eau :

- Limiter les activités pouvant générer une altération des eaux de surface à proximité des cours d'eau et prévoir des mesures de protection particulières pour tous les terrains non situés à une distance minimale des cours d'eau

Risques naturels et technologiques

Fiche 27 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques

Limiter l'exposition de la faune et la flore aux risques technologiques et aux nuisances anthropiques de la même manière que cela est préconisé pour les habitants.

Eléments de la structure territoriale

C'est la structure territoriale qui est la plus visées par les mesures correctrices qui sont au nombre de six :

Fiche 30 : Axes et réseaux de communication

La première mesure correctrice suggère d'identifier dans la structure territoriale les gares sur lesquelles s'appuie le maillage du territoire.

La deuxième mesure correctrice est davantage une mesure de clarification de ce qui est entendu par « l'aménagement d'une gare multimodale à l'aéroport de Charleroi »

La troisième mesure correctrice préconise de retenir dans la structure le réaménagement de la N5 afin de sécuriser le trafic le long de l'itinéraire européen E420.

Fiche 31 Réseaux de transport de fluides et d'énergie

Les aspects visés dans la structure ne concernent pas la distribution en eau potable qui pourtant revêt un enjeu de plus en plus important. Une première mesure propose donc, pour accentuer la visibilité de la disponibilité territoriale de la ressource en eau, de représenter ou mentionner les conduites d'eau principales et les zones de provenance et de destination.

Une deuxième mesure correctrice suggère de distinguer les réseaux de transports de fluides et d'énergie existants de ceux en projet.

Fiche 33 Aires de coopération transrégionale et transfrontalière

Distinguer les éléments de la structure territoriale correspondant à la situation existante de ceux correspondant éventuellement à une vision future du territoire

2.5.2. MESURES COMPLÉMENTAIRES

Les mesures complémentaires sont reprises dans le tableau ci-dessous :

Aspects internationaux et interrégionaux.
Fiche 2. Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers
Pour optimiser les retombées des partenariats transfrontaliers pour la Wallonie : développer chaque collaboration transfrontalière en regard des atouts de la Wallonie dans une logique de complémentarité avec les régions voisines, définie au sein d'une charte d'échange précisant les types de flux spécifiquement échangés, leur volume approximatif et leur fréquence, afin de garantir un échange gagnant entre les régions.
Aspects démographiques et sociaux
Fiche 3 Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements
Pour assurer le financement de la rénovation du parc de logement : Mobiliser les outils de financement européen pour améliorer la rénovation sur le bâti (BEI, etc.). Dans la mesure où ces rénovations impliquent des réductions de charges (électricité et gaz), ces gains peuvent être utilisés pour rembourser et alimenter le mécanisme de financement. Pour favoriser l'acceptation citoyenne de la densification du bâti : Améliorer la qualité architecturale et urbanistique des projets proposés. Mettre l'accent sur la qualité des espaces communautaires au sein des projets urbanistiques de densification et améliorer l'accessibilité du quartier.
Fiche 4 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés
Rassembler les multiples acteurs du développement des quartiers, villages et villes autour d'un projet commun et cohérent et diversifier les modes d'actions et les leviers mobilisés pour soutenir conjointement le renforcement de l'attractivité des centres urbains et ruraux.
Fiche 5 Développer des espaces publics de qualité
Pour garantir la mixité sociale autour des espaces publics, imposer un pourcentage minimum de logements accessibles à de faibles revenus dans les projets d'urbanisation d'une certaine taille.
Fiche 7 Diversité des activités et cohésion
Réaliser une étude sur les freins à la mixité horizontale et verticale en milieu urbain et rural. Favoriser un urbanisme par projet c'est-à-dire qui ne considère pas l'affectation comme un fait imposé automatiquement par le législateur (qui ressort d'une nécessité d'encadrer le développement du territoire par la loi), mais questionne l'affectation des lieux concernés par rapport à ce qui est pertinent.
Aspects économiques
Fiche 8 Favoriser l'ancrage territorial de l'économie de la connaissance et des activités innovantes
Planifier le développement territorial à proximité des universités, centres de formation et parcs d'activité scientifiques de manière à favoriser la densification et limiter la pression sur les terres non urbanisées. Organiser des groupes de travail par sous-région, en regroupant l'ensemble des acteurs de ce territoire en lien avec l'économie de la connaissance et l'innovation (clusters technologiques, centres de recherches, universités, hautes écoles importantes et pôles de compétitivité) pour permettre à ces acteurs de développer une vision coordonnée et intégrée de l'économie wallonne innovante et de son ouverture à l'international.
Fiche 11 Optimiser l'offre touristique
Limiter les incidences du tourisme sur les patrimoines et l'environnement en développant une approche durable, en anticipant les incidences du tourisme sur l'environnement à travers un encadrement suffisant ou des mesures compensatoires.

Fiche 12 Inscrire la Wallonie dans la transition numérique
Préconiser l'installation de wifi dans les transports publics de manière à faciliter le travail pendant les trajets et améliorer l'attractivité des transports en communs. Initier des formations accessibles à tous sur les outils numériques de base afin de limiter la fracture numérique.
Fiche 13 Anticiper les besoins économiques
Etablir une liste des zones présentant un risque de déficit ou un déficit avéré en termes de disponibilité de zone d'activité économique, identifier 400 à 600 hectares nets dans l'ensemble de la région destinés à accueillir des industries sur une superficie d'un seul tenant adéquate et mener des recherches sur les typologies de zonings urbains mixtes et de zone d'activité économique adéquate au territoire rural
Aspects patrimoniaux et environnementaux
Fiche 15 Urbanisme économe en ressource du sol
Une réflexion sur les incitants fiscaux pour l'achat d'un logement dans les centres urbains pourrait également être menée.
Fiche 17 Valoriser et préserver les patrimoines bâtis, culturels et paysagers
Réserver un budget pour la rénovation et l'entretien du patrimoine à hauteur des ambitions du projet de révision du SDT
Mobilité et transports
Fiche 19 Soutenir les modes de transport plus durables
Pour renforcer l'offre en mobilité plus durable sur l'ensemble des territoires, encourager le développement d'infrastructures non seulement aux endroits où la demande pour celles-ci est observable, mais également dans les zones où leur utilisation est encore marginale. Pour inciter au report modal de la voiture individuelle vers les modes alternatifs, mettre en place, en plus de l'amélioration de l'offre, des mesures de promotion et des actions de sensibilisations des modes plus durables. Pour éviter la surcharge du réseau électrique due à l'augmentation de l'utilisation des véhicules électriques, développer les énergies renouvelables en même temps que les réseaux de bornes de recharge électriques.
Fiche 20 Améliorer et valoriser les réseaux de transport
Le développement de nouvelles infrastructures et les augmentations éventuelles de trafic sur certains axes seront assortis de mesures visant à en limiter au maximum les incidences environnementales (éco-ducs, murs anti-bruit, etc.) Pour éviter la dégradation de la santé et du cadre de vie des habitants situés le long des axes de transport secondaires, il faut anticiper les augmentations de trafic, prévoir des aménagements adéquats et veiller à la localisation d'entreprises génératrices de nuisances à proximité des axes structurants (voir fiche 21). Certaines interdictions aux flux de transit liés au transport de marchandises pourraient être, si nécessaire, décidées localement.
Fiche 22 Organiser la complémentarité des modes de transport des personnes
Pour favoriser la mise en place d'une mobilité multimodale efficace, inciter et favoriser le dialogue entre les différents acteurs de la mobilité et rechercher le juste équilibre pour les principaux utilisateurs concernés. Pour limiter les consommations de terrains situés autour des gares et éviter de déstructurer les espaces urbains, étudier la localisation des futurs parkings relais ou l'extension des parkings existants à partir des montées-descentes observées sur les axes ciblés, afin de proposer une offre la plus adaptée possible à la demande. Si les spécificités locales le permettent et que le quartier de la gare offre un cadre urbain agréable, favoriser les parkings en souterrain, sur plusieurs étages, ou à plus grande distance de la gare mais bien connectés au réseau urbain de bus ou de tramways.

Outre les nœuds de connexion physique, développer les plateformes de covoiturage et d'autopartage afin de créer des nœuds de connexions ponctuels entre usagers. Pour maximiser les chances de changer le comportement des usagers, miser sur la sensibilisation citoyenne au travers des conseillers communaux et des entreprises pour promouvoir les possibilités d'intermodalité des nœuds de connexion.
Aspects énergétiques
Fiche 26 S'inscrire dans la transition énergétique
Pour limiter les incidences du développement des énergies renouvelables sur le paysage, favoriser les installations ayant le moins d'incidences possibles et les localisations peu valorisables autrement (bords de voiries, etc.) ; Pour développer des techniques de stockage moins consommatrices d'espace et plus performantes, financer les recherches visant à améliorer les performances des techniques de stockage des installations productrices d'énergie verte.
Risques naturels et technologiques
Fiche 30 Axes et réseaux de communication
Pour assurer la continuité des cheminements entre plusieurs réseaux de communication, mettre en place les infrastructures nécessaires pour faciliter les connexions, comme des parkings-relais, des parkings-vélo, des cheminements continus entre les itinéraires cyclables et les gares ferroviaires, etc. La mise en place de ces équipements facilitera les connexions intermodales et encouragera par conséquent le report modal, induisant potentiellement une baisse de la part modale du transport routier

2.6. Synthèse des mesures de suivi

Les indicateurs de suivi proposés ont été exposés dans les différentes fiches analytiques au cours de l'analyse de incidences, au regard du ou des paramètres qu'il s'agit de suivre temporellement. Les tableaux ci-dessous reprennent les indicateurs proposés, par thématique environnementale.

Aspects économiques - emplois

- Nombre de résidents de Wallonie travaillant dans les métropoles voisines et nombre de travailleurs dans les pôles wallons résidant à l'étranger.
- Ratio des entreprises innovantes moyen et par ville
- Nombre de partenariats centres de formation – entreprises par cluster technologique
- Enquêtes auprès des consommateurs sur l'économie de proximité et les circuits courts (achats en vrac, achats de productions wallonnes, achats chez le producteur, etc.)
- Part des ressources locales transformées sur le territoire régional
- Nombre de points de vente en circuit court
- Nombre de cellules commerciales vides par centre-ville
- Nombre de sites touristiques et diversité de l'offre
- Nombre de visiteurs ou revenus du secteur touristique
- Pourcentage du territoire couvert par la 4G et la 5G et pourcentage des ménages et des entreprises ayant accès à une connexion câblée à haut débit.
- PIB, nombre d'emplois et nombre d'entreprises dans le secteur numérique
- Taux d'équipement commerciaux par habitant

Diversité biologique, faune et flore

- Superficies de parc et espaces verts en agglomération
- Surfaces des zones contribuant au maillage et indice de connectivité
- Exposition des espaces naturels aux nuisances et risques anthropiques (croisement du cadastre du bruit et des espaces naturels, croisement des modélisations ou mesures de qualité de l'air et des espaces naturels, espaces naturels concernés par les zones vulnérables SEVESO).
- Evolution de la surface d'espaces verts dans les villes et villages/ Nombre de zones d'immersion temporaire

Population et logements

- Nombre et diversité des formations proposées par pôle
- Nombre et types de services proposés par pôle
- Comparaison entre les salaires et les loyers (moyennes et distribution)
- Répartition territoriale des équipements et des services (scolaire, santé, sportif, etc.) et densité par habitant
- Part des élèves du primaire et du secondaire fréquentant une école de leur commune
- Enquête de satisfaction par rapport à la disponibilité en équipements et services, en particulier dans les territoires le moins peuplés.

Santé

- Nombre de blessés – tués selon les causes de décès (dont risques naturels)
- Nombre de décès liés aux vagues de chaleur
- Exposition de la population aux nuisances sonores (croisement du cadastre du bruit et de la population)

- Exposition de la population aux pollutions atmosphériques (croisement des modélisations ou mesures de qualité de l'air et de la population)
- Exposition de la population aux risques technologiques (population concernée par les zones vulnérables SEVESO)

Mobilité et transports

- Nombre et type (personnes ou marchandises) de chantier de la stratégie régional de mobilité réalisés
- Nombre d'accidents piéton – automobiliste en agglomération
- Distances moyennes parcourue par motif de déplacement
- Parts modales des visiteurs des sites touristiques
- Parts modales des déplacements de personnes
- Parts modales des déplacements domicile-travail
- Nombre de centralités développant les livraisons en vélo/vélo-cargo
- Nombre de points de retraits (distributeurs de colis) aménagés dans les centralités
- Nombre d'espaces couverts de stationnement pour vélos créés
- Montant des incitants financiers alloués aux déplacements à vélo
- Nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées
- Enquêtes de satisfaction des usagers des modes de transports collectifs (SNCB, TEC)
- Evolution du temps de parcours des lignes de transports pour des combinaisons fréquentes (domicile/travail)
- Nombre d'aires de covoiturage implantées
- Nombre de nouveaux services de mobilité à la demande développés dans les centralités
- Parc de véhicules électriques
- Nombre de bornes de recharge électrique aménagées
- Evolution des véhicules-kilomètres parcourus sur le réseau structurant et RTE-T, hors évolution tendancielle
- Taux de saturation du réseau structurant
- Répartition modale du transport de marchandises (tonne-kilomètres par mode)
- Evolution du trafic sur les axes de transport secondaires
- Nombre de pôles intermodaux aménagés
- Accessibilité moyenne des nouveaux projets d'urbanisation par les réseaux de transport en commun
- Nombre de points de connexions entre les réseaux de transport de personnes
- Nombre de points de connexions entre les réseaux de transport de fret
- Parts modales du transport de marchandises
- Nombre de parkings vélos aux arrêts de bus et gares et qualité de ces derniers
- Nombre de parkings relais et taux d'occupation
- Taux moyen de remplissage des véhicules particuliers
- Nombre de lignes (bus et train si liaison ferroviaire créée) transitant par l'aéroport de Charleroi

L'eau, l'air, le sol

- Proportion des masses d'eau souterraines en bon état chimique
- Proportion des masses d'eau en bon état écologique
- Quantités de fertilisants et de produits phytosanitaires utilisées
- Cadastre du réseau d'assainissement

Occupation du sol

- Proportion des logements créés en dehors des centralités par rapport ceux créés dans les centralités
- Taux annuel d'artificialisation des terres
- Coefficient d'occupation du sol moyen (rapport entre le nombre de m² de surface de plancher et la surface construite)
- Surface de plancher par habitant
- Evolution du taux d'imperméabilisation des sols et évolution des débits en pics de crue dans les principaux cours d'eau

Les flux de matière et déchets

- Quantités de déchets générés et proportion des déchets recyclés
- Quantités de déchets générés par le secteur de la construction et empreinte écologique des nouvelles constructions
- Consommation intérieure de matière (CIM), consommations en eau, quantités de déchets produites, etc.

Patrimoine bâti et archéologique et culturel

- Nombre d'éléments patrimoniaux classés
- Budget alloué à la rénovation et à l'entretien du patrimoine
- Superficies couvertes par un périmètre de protection du patrimoine

Energie et les facteurs climatiques

- Performance énergétique moyenne des logements (sur base des Nombre de certificats PEB et des demandes de permis)
- Consommations énergétiques des ménages et des entreprises
- Part des énergies vertes dans le mix énergétique (productions/consommations)

Contexte supra-régional

- Exportations wallonnes de biens et services (vers les métropoles européennes)
- Nombre de passages aux limites régionales sur les réseaux de communication (routes, rail, air, voies d'eau)
- Enquête internationale sur la connaissance de la Wallonie et ses éléments patrimoniaux et touristiques

Autres indicateurs du développement territorial wallon

- Superficie au sol (en m²) de friches industrielles ou de dents creuses non assainies en zones urbaines
- Superficie de plancher (en m²) du bâti non occupé par commune
- Importance de la participation dans le développement des projets (nombre de réunions d'information ou participatives, etc.)
- Enquêtes de perception de la mixité des fonctions et de la densification
- Indicateur d'accessibilité des ZAE
- Distance en espace-temps des lieux de provenance majoritaire des travailleurs vers les nouvelle ZAE de moins de 45 minutes

- Nombre de surfaces commerciales de plus de 1 500 m² implantées dans les centralités
- Nombre d'espaces commerciaux existants restructurés
- Nombre de communes dotées de schémas de développement communaux
- Nombre d'implantations de centres de transformation et de distribution autour des plateformes multimodales
- Cohérence entre les stratégies territoriales communales et supra-communales avec la vision et les objectifs régionaux (analyse de l'intégration des objectifs régionaux dans les initiatives territoriales supra-locales, utilisation des outils régionaux par les entités supra-locales, pénétration de l'identité wallonne, etc.)
- Nombre d'initiatives supra-locales (collaborations inter-communales, parcours découvertes et routes thématiques, etc.)

2.7. Analyse des alternatives

2.7.1. ALTERNATIVES ZÉRO : MAINTIEN DU SDT DANS SA VERSION DE 1999 (SDER)

2.7.1.A. DESCRIPTION DE L'ALTERNATIVE ZÉRO

L'alternative zéro correspond à la non-révision du SDT, et donc au maintien de la version de 1999 (SDER) comme cadre de développement territorial.

Le SDER s'articule en trois grandes parties : premièrement l'analyse de la situation initiale et les tendances pour l'avenir, suivie de la description d'un projet de développement territorial, et ensuite d'une proposition de mise en œuvre du projet.

L'analyse de la situation initiale s'articule dans le SDER autour de cinq aspects :

- Les tendances socio-économiques et environnementales ;
- Les usages et mutations de l'espace régional et l'évolution des activités (urbanisation, habitat, exploitation de l'eau et du sous-sol, contraintes physiques, agriculture et sylviculture, activités industrielles et de service, tourisme et loisirs) ;
- Les systèmes de transport (marchandises, personnes et information) et équipements techniques (réseaux d'énergie et traitement des déchets) ;
- Le patrimoine (naturel, bâti et paysager) ;
- L'inscription de la Wallonie au niveau suprarégional.

Le projet de développement territorial s'articule en deux piliers :

- Les objectifs ou options, comme suit : I. Structurer l'espace wallon, II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie, III. Mettre en place des collaborations transversales, IV. Répondre aux besoins primordiaux, V. Contribuer à la création d'emplois et de richesses, VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité, VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources, VIII. Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs.
- Le projet de structure spatiale pour la Wallonie, en 12 cartes : projet de structure spatiale pour la Wallonie, la Wallonie dans l'Europe du nord-ouest, occupation du sol, inscription de la Wallonie dans le cadre des aires métropolitaines et des eurocorridors, logement (pressions et opérations), activités économiques, agriculture, tourisme et loisirs, voiries régionales, patrimoine bâti, patrimoine naturel, et ressources en eau.

Enfin, la mise en œuvre du projet est déclinée en une série de propositions d'actions visant à atteindre les objectifs (ou options) présentés. Ces propositions sont reprises dans le tableau ci-après lors de l'analyse des incidences afin d'identifier les similitudes et les différences entre le SDER et le SDT

2.7.1.B. INCIDENCES DE L'ALTERNATIVE ZÉRO

Le tableau ci-dessous met en perspective les objectifs (ou options) du SDER de 1999 et les propositions d'actions associées avec le ou les objectif(s) correspondant(s) au projet de révision du SDT. Globalement, les objectifs poursuivis par le SDER de 1999 sont semblables à ceux de du projet. Dès lors, une partie des actions entreprises en cas de maintien du SDT dans sa version SDER de 1999 seraient similaires à celles entreprises en cas de révision du SDT. L'intensité de ces actions ne serait par contre peut-être pas la même, le projet de révision du SDT insistant davantage sur certains points ou ajoutant du poids aux préconisations de la version 1999.

Tableau 10 : mise en perspective des objectifs (ou options) du SDER de 1999 et des propositions d'actions associées aux objectifs de l'avant-projet de révision du SDT

Objectifs (ou options) du SDER et propositions d'actions associées	Objectifs du SDT 2023
I. Structurer l'espace wallon	
I.1. Aménager en structurant	AI.1/2/5 ; C.C.1/2 ; Structure territoriale
I.2. Définir et mettre en œuvre le projet de structure spatiale pour la Wallonie	AI.2 ; CC.2 ; SA.6
I.3. Concrétiser les objectifs du SDER grâce aux instruments d'aménagement, en particulier les révisions du plan de secteur	/
I.4. Structurer les villes et les villages	CC.1/3
I.5. Gérer le territoire au quotidien de manière à le structurer	SA.2
I.6. Apporter des solutions adaptées aux situations dégradées	AI.7 ; SA.1
II. Intégrer la dimension suprarégionale dans le développement spatial de la Wallonie	
II.1. Améliorer l'ouverture de la Wallonie sur son contexte spatial	AI.2
II.2. Affirmer la Wallonie comme partenaire	AI.1/2
II.3. Assurer une participation active et efficace aux dynamiques suprarégionales de développement territorial	AI.2
III. Mettre en place des collaborations transversales	
III.1. Reconnaitre à l'aménagement du territoire la mission de transposer et d'intégrer les aspects spatiaux des politiques sectorielles	/
III.2. Renforcer les nouvelles pratiques de collaboration transversales pour réaliser des projets	/
IV. Répondre aux besoins primordiaux	
IV.1. Assurer un cadre de vie épanouissant	CC.5
IV.2. Répondre aux besoins en logement	SA.2
IV.3. Répondre aux besoins en commerces, équipements et services	CC.3
IV.4. Assurer une alimentation de qualité et répondre aux besoins en eau potable	SA.1
IV.5. Protéger la population contre les risques naturels et technologiques	SA.5
V. Contribuer à la création d'emplois et de richesses	
V.1. Développer les atouts spécifiques de la Wallonie par rapport au contexte suprarégional	AI.4/5 ; CC.2
V.2. Anticiper les besoins du développement économique et assurer les conditions du développement des entreprises	Transversal
V.3. Miser sur la recherche et l'innovation	AI.3
V.4. Conforter et développer des filières d'activités économiques	AI.3/4 ; SA.1
VI. Améliorer l'accessibilité du territoire wallon et gérer la mobilité	
VI.1. Intégrer la région dans les réseaux transeuropéens	AI.2
VI.2. Contribuer au renforcement de la structure spatiale en Wallonie	CC.3 ; SA.4

VI.3. Maitriser la mobilité en vue d'atteindre un équilibre entre la satisfaction de la demande de déplacement et la préservation du cadre de vie	SA.4
VI.4. Gérer la mobilité dans les zones urbaines et rurales	CC.3 ; SA.4
VII. Valoriser le patrimoine et protéger les ressources	
VII.1. Mettre en valeur et enrichir le patrimoine bâti	SA.6
VII.2. Protéger et développer le patrimoine naturel dans l'optique du développement durable de la Région wallonne	SA.6
VII.3. Intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement	SA.1, 6
VII.4. Protéger et gérer durablement les ressources	SA.1 ,5
VIII. Sensibiliser et responsabiliser l'ensemble des acteurs	
VIII.1. Amener à une prise de conscience citoyenne concernant les enjeux liés aux usages de l'espace	CC.4
VIII.2. Organiser une information et des formations adaptées	/
VIII.3. Développer des actions informatives	/
VIII.4. Responsabiliser les acteurs par la consultation et la concertation	CC.4

Le tableau montre également que certaines options et certaines propositions d'actions du SDER de 1999 ne sont pas directement abordées dans le projet de révision du SDT. Il s'agit notamment des propositions suivantes :

- concrétiser les objectifs du schéma de développement territorial grâce aux instruments d'aménagement (y compris les plans de secteur) (I.3) ;
- insister davantage sur la mise en place des instruments d'observation des mutations spatiales, l'évaluation régulière des outils (repris en I.5.) ;
- utiliser les politiques d'aménagement du territoire comme vecteur de transposition et d'intégration des aspects spatiaux des politiques sectorielles (III.1), ou renforcer la collaboration transversale, horizontale et verticale, pour réaliser des projets (pratiques de concertation et d'aide à la décision, coopération entre acteurs, pratiques de collaboration et de partenariats) (III.2) ;
- étudier l'adéquation entre la localisation des besoins et celle des ressources disponibles (repris en IV.4) ;
- mobiliser le vecteur de l'éducation pour organiser l'information et sensibiliser aux interactions entre modes de vie et aménagement du territoire (via l'école, des organismes d'information et d'éducation permanente, des formations ciblées pour les décideurs et les acteurs professionnels ou volontaires) (VIII.2), ou développer des actions informatives (VIII.3).

Le premier point (I.3 concrétiser les objectifs du schéma de développement territorial grâce aux instruments d'aménagement) n'est pas repris comme objectif ou comme principe de mise en œuvre en tant que tel. Mais il découle du statut hiérarchique du SDT et n'apporte donc pas d'avantage particulier.

Les autres points identifiés ci-dessus restent d'actualité et dans ce sens, ils peuvent être vus comme des avantages du SDER de 1999 par rapport au projet de SDT. Notons que ces actions doivent plutôt être réfléchies comme des pistes d'améliorations possibles pour enrichir le projet de révision du SDT car les lacunes du SDER pour répondre aux enjeux actuels vont générer des incidences négatives non négligeables et ne rendent pas l'alternative zéro satisfaisante.

Ainsi, en cas d'alternative zéro, c'est-à-dire en cas de maintien du SDER de 1999 en vigueur, une série d'objectifs proposés dans le cadre de la révision du SDT ne seront pas poursuivis, alors que ceux-ci répondent à des enjeux importants identifiés dans l'analyse contextuelle de la CPDT et dans la description de la situation initiale. Ainsi, le SDER est peu ambitieux, voire n'aborde pas du tout, les objectifs de la révision du SDT suivants : anticipation des besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol (SA.3), inscription de la Wallonie dans la

transition numérique (AI.8), accès à l'énergie à tous au sein d'une transition énergétique (CC.6.), organisation de la complémentarité des transports (AI.6).

En cas de maintien du SDT dans sa version de 1999 (SDER), la vision du territoire et le soutien aux mesures seront lacunaires dans les domaines précités, en particulier en ce qui concerne les ambitions de réduction de l'artificialisation. Or, ces domaines recèlent des enjeux importants. Le développement durable et la gestion parcimonieuse du sol sont devenus des éléments incontournables à prendre en compte au sein de toute politique d'aménagement du territoire. La transition numérique, voire plus loin l'utilisation numérique de toute une série de technologies intelligentes et connectées, sont autant d'opportunités pour encourager l'innovation et la compétitivité du territoire. La transition énergétique est actuellement amorcée et soulève une série de débats qui n'avaient pas encore été mis en évidence lors de la rédaction du SDER. Enfin, la complémentarité des transports est une condition essentielle et prioritaire pour le développement de systèmes de transports durables et efficaces.

En cas de maintien du SDER de 1999, les acteurs d'aménagement du territoire ne seront pas encouragés à développer ces aspects au sein de la définition des politiques.

2.7.2. ALTERNATIVE 1 : SDT TEL QU'ADOPTÉ EN 2019 (MAIS NON MIS EN VIGUEUR)

2.7.2.A. DESCRIPTION DE L'ALTRNATIVE 1

L'alternative 1 correspond à la révision du SDT tel qu'adopté par le Gouvernement le 16 mai 2019, et donc à la mise en vigueur de cette 1re révision du SDT comme cadre de développement territorial. Pour rappel, le SDT de 2019 n'est jamais entré en vigueur notamment en raison d'un changement de majorité et de Gouvernement peu après son adoption.

Le SDT 2019 identifie en introduction dix défis de société à relever dans le cadre du développement territorial[46]. Ensuite, appuyé par un diagnostic du territoire Wallon réalisé par la CPDT, le SDT 2019 identifie des enjeux interpellant la capacité de mobilisation du territoire et de ses acteurs au regard de ces multiples problématiques. Cette démarche aboutit à la définition d'une vision du territoire, et à la mise en exergue de 6 finalités prospectives pour le territoire wallon à l'horizon 2050 :

- La terre, le paysage, les êtres et les productions locales comme ressources et chaines de valeurs territoriales
- Un métropolisation qui irrigue la Wallonie dans la totalité de son réseau créatif
- Des transitions énergétique, climatique et démographique comme avantages territoriaux majeurs
- Une Wallonie accueillante, solidaire, rassemblée et intégratrice
- Une Wallonie physiquement et numériquement connectée, créative, attractive et ouverte
- Une Wallonie qui a reconfiguré et retissé ses liens interrégionaux et transfrontaliers

Afin de formaliser ces ambitions, 20 objectifs régionaux sont identifiés (pour rappel, ces objectifs n'ont pas été modifiés et sont donc identiques dans le nouveau projet de révision du SDT). Ces objectifs sont déclinés en principes de mise en œuvre et en mesures de gestion et de programmation étant destinées à concrétiser le projet de territoire. Ces 20 objectifs sont rassemblés selon quatre modes d'action, ou méta-objectifs, reprenant chacun 5 objectifs :

- Se positionner et structurer ;
- Anticiper et muter ;

[46] Ces derniers relèvent de la démographie, de la cohésion sociale, de la cohésion territoriale, de la compétitivité, de la santé et du bien-être, du climat, de la mobilité, de l'énergie, de la biodiversité et de la gestion des déchets.

- Desservir et équilibrer ;
- Préserver et valoriser.

Le SDT 2019 comprend finalement un glossaire et des annexes concernant la structure territoriale du schéma de développement. La structure territoriale du schéma de développement territorial prend appui sur le dynamisme de sept pôles, d'aires de coopération transrégionale et transfrontalière et de trois types d'aires de développement.

2.7.2.B. INCIDENCES DE L'ALTERNATIVE 1

La structure générale des deux projets de révisions de SDT (SDT 2019 et SDT 2023) est essentiellement la même.

En termes de contenu, si la formulation des défis et des ambitions à l'horizon 2050 (finalités prospectives) a évolué entre les deux documents, ils recouvrent essentiellement les mêmes enjeux. De même, bien que les 20 objectifs aient été regroupés dans des modes d'action différents dans le projet de révision 2023, l'ensemble des objectifs ont été conservés et les incidences de l'alternative à ce niveau-là sont similaires voire identiques au nouveau projet de révision du SDT.

Le projet de révision 2023 comprend tout de même deux défis supplémentaires touchants de manière plus spécifique à la gouvernance. Il s'agit des défis N°1 « *Agir collectivement et de façon coordonnée* », et du défi N°12 « *Vivre avec les incertitudes et les changements* ».

Les différences plus importantes se situent, par contre, au niveau des principes de mise en œuvre et des mesures de gestion et programmation ainsi qu'au niveau des mesures guidant l'urbanisation qui n'existaient pas dans le SDT adopté en 2019. En ce qui concerne les principes de mise en œuvre, l'alternative du SDT adopté en 2019 est moins exhaustive. Les principes de mise en œuvre sont beaucoup moins nombreux et généralement ciblés sur les aspects les plus importants. Cela apporte une certaine clarté au document, mais de ce fait les principes de mise en œuvre oublient également toute une série d'éléments moins importants. En ce qui concerne les mesures de gestion et programmation, l'alternative du SDT adopté en 2019 est beaucoup moins détaillée et seuls quelques principes de mise en œuvre sont assortis de mesure de gestion et programmation. A nouveau, cela apporte une certaine clarté au texte, mais l'absence de mesure de gestion et programmation diminue également l'opérationnalité de l'alternative. Cela n'engendre pas d'incidences strictement négatives sur l'environnement, mais laisse un champ beaucoup plus grand à l'interprétation des éléments à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du SDT. Les principes de mise en œuvre sont ainsi moins concrets et il y a de plus fortes chances que l'atteinte des objectifs soient plus lente que dans le nouveau projet de révision du SDT. En ce qui concerne les mesures guidant l'urbanisation, l'alternative de SDT 2019 n'en comprend tout pas. Au sein du nouveau projet de révision du SDT, ces mesures sont des mesures chiffrées, concrètes et localisées qui encadrent l'urbanisation au sein de la structure territoriale. Elles s'adressent à tous les acteurs de l'aménagement du territoire souhaitant concrétiser un projet d'aménagement et/ou d'urbanisme au sein du territoire. A nouveau, ces éléments apportent du concret au projet de révision du SDT et imposent déjà une série de contraintes aux nouveaux projets qui devraient déjà permettre d'initier des changements permettant de contribuer à l'atteinte des objectifs du SDT.

Une troisième différence se situe enfin au niveau de cette structure territoriale. Celle-ci évolue partiellement entre les deux révisions avec comme changement significatif l'ajout de nouveaux concepts dans le SDT 2023, à savoir, les notions de centralités, d'espaces excentrés et des bassins d'optimisation spatiale. De manière générale, la structure territoriale a été définie de manière plus fine dans le projet de révision 2023.

Compte tenu de ces éléments, il apparait que la mise en vigueur du SDT 2019 toucherait essentiellement aux mêmes thématiques, sans lacunes apparentes par rapport au SDT de 2023. Une différence peut

néanmoins être identifiée dans la manière de mettre en œuvre le schéma de développement et par conséquent sa portée.

Le projet de SDT 2023 est notamment motivé par la volonté du Gouvernement d'agir de manière plus efficace sur l'étalement urbain et l'artificialisation des terres. Là où le SDT 2019 comprenait des objectifs d'artificialisation nette à l'horizon 2030 (6 km²/an) et 2050 (0 km²/an) dans l'objectif « *Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources* », le SDT 2023 a identifié des trajectoires de réduction de l'artificialisation nette (par bassin d'optimisation spatiale), permettant d'identifier les seuils vers lesquels tendre année après année sans compromettre le développement de la Wallonie. Ces trajectoires permettent aux décideurs de mieux situer l'évolution de leur territoire en regard des objectifs d'artificialisation et de prendre les mesures nécessaires pour favoriser l'atteinte de ceux-ci.

En termes de mise en œuvre, les mesures guidant l'urbanisation selon la localisation dans la structure territoriale, et en particulier selon la localisation en centralité et en espaces excentrés, permettent de donner des indications concrètes et quantitatives au niveau de pouvoir infrarégional et aux acteurs du territoire quant au développement du logement, des activités commerciales et tertiaires au sein de ces zones afin de respecter les trajectoires et objectifs de réduction de l'artificialisation nette.

Par conséquent, si la mise en vigueur du SDT 2019 n'aboutirait pas un changement significatif dans le programme global de développement territorial wallon, et dans les enjeux auxquels il veut répondre, il peut être avancé que la mise en vigueur de cette 1re révision ne profiterait pas des balises supplémentaires fournies par le nouveau projet de révision du SDT. Ces balises se veulent utiles pour les acteurs du territoire afin de développer le logement, les activités commerciales et tertiaires en priorité dans des zones d'ores et déjà urbanisées (les centralités) et de limiter des formes historiques d'urbanisation très consommatrices de sol qui ont vu le jour dans les espaces excentrés. L'alternative de SDT 2019 serait ainsi moins concrète dans la réalisation de ces objectifs, mais aussi moins en faveur d'un développement différencié selon les atouts et spécificités des territoires en matière d'artificialisation des terres. L'absence de balises indicatives, concrètes et quantitatives implique potentiellement une application moins efficace des principes du SDT, mais aussi moins cohérente et coordonnée par les acteurs du développement territorial, dont les autorités publiques infrarégionales.

2.7.3. CONCLUSIONS SUR LES ALTERNATIVES

L'alternative zéro, c'est-à-dire le maintien du SDT dans sa version de 1999 (SDER), ne permet pas de répondre à l'ensemble des enjeux actuels auxquels doit faire face le territoire de la Wallonie. Les principales lacunes concernent des objectifs peu soutenus en termes de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol pour le développement des activités économiques et la réduction de l'artificialisation des terres, la transition numérique, la transition énergétique et l'organisation de la complémentarité des transports.

Le SDER propose néanmoins une série d'éléments intéressants qui ne sont pas repris explicitement dans le projet de révision du SDT et qu'il est donc recommandé d'intégrer.

L'alternative 1 qui ne propose pas de trajectoires de réduction de l'artificialisation nette, ou de mesures quantitatives et localisées, limite quant à elle l'approche concrète du SDT, mais aussi l'apport de celui-ci en matière de cohérence du développement territorial et de coordination des acteurs de l'aménagement.

2.8. Méthode d'évaluation et difficultés rencontrées

1) Redondance dans les principes de mises en œuvre :
   Les principes de mises en œuvre couvrent des concepts parfois redondant au travers du projet de révision du SDT. Cela concerne notamment la thématique de la mobilité, régulièrement abordée dans le projet, et ce compris dans le cadre d'objectifs non directement liés à cette thématique. Ceci a impliqué la nécessité de réaliser de filtrer et de rassembler les éléments abordés dans les fiches analytiques afin d'éviter une redondance des opportunités et des risques mis en avant dans le RIE.
   Les enjeux, notamment en matière de mobilité, étant transversaux aux différents objectifs, une certaine redondance semble néanmoins difficilement évitable dans le cadre de la rédaction du projet de révision.
2) Niveau de quantification des objectifs :
   En dehors des principes de mises en œuvre relatifs à la problématique du logement et de l'artificialisation, peu d'objectifs sont assortis de réalisations quantifiées. Ceci implique qu'il est souvent difficile d'évaluer le niveau d'ambition des principes de mises en œuvre qui se limitent parfois à de bons principes d'aménagement. L'analyse ne peut dans ce cas pas dépasser le stade qualitatif, l'intensité de l'effet étant en effet entièrement dépendante de l'effort qui sera fourni lors de la mise en œuvre.
   À nouveau, malgré la difficulté d'évaluation d'une échelle macroscopique, il semble complexe d'établir avec précisions des objectifs quantifiés dans le cadre d'un plan stratégique à l'échelle régional.
3) Processus itératif entre l'élaboration du projet de révision du SDT et du RIE :
   De nombreux aller-retour ont été réalisés de mars à novembre 2022 dans le cadre de la rédaction simultanée du RIE et du projet de révision du SDT. Ainsi, les modifications régulières de certains aspects du projet, ayant parfois déjà fait l'objet d'une analyse du RIE, complique la rédaction du présent rapport et y favorise potentiellement des incohérences, entre le projet et le rapport, mais au sein du rapport lui-même également.
   Il s'agit néanmoins de souligner que le processus itératif de rédaction des deux documents est un aspect important d'une analyse environnementale, favorisant la prise en compte des enjeux tout au long de la rédaction du projet.

2.9. Conclusions

Le SDT est un outil planologique dont le rôle est à la fois stratégique à l'échelle régionale puisqu'il propose une vision globale du territoire, et opérationnelle à l'échelle infrarégionale en dictant les orientations régionales aux plans, programmes, guides et projets qui lui sont inférieurs.

Le projet de révision du SDT (2023), objet du présent RIE, fait suite à un 1er projet de révision, adopté en 2019, mais non mis en vigueur notamment en raison d'un changement de majorité et de Gouvernement peu son adoption. La déclaration de politique régionale ne remettait pas en cause les objectifs poursuivis par le projet de révision du SDT (2019), mais questionnait les trajectoires et les moyens pour y arriver.

L'analyse des incidences réalisées dans le présent document a été menée à deux niveaux.

Le 1er niveau, d'ordre global et stratégique, concerne l'adéquation du SDT avec les enjeux auxquels devra faire face le développement du territoire wallon. L'analyse tous les enjeux territoriaux identifiés par la CPDT trouvent une réponse dans le projet de révision du SDT.

Le 2e niveau, d'ordre plus opérationnel, porte sur les principes de mise en œuvre, les mesures de gestion et programmation, les mesures guidant l'urbanisation, les concepts et déclinaisons territoriales ainsi que sur la structure territoriale. L'analyse souligne que le projet de révision du SDT est susceptible de générer un nombre important d'incidences positives sont les aspects socio-économiques, la mobilité et les transports, l'énergie et les facteurs climatiques et l'occupation du sol. En effet, un des plus gros pas en avant apporté par le projet de révision du SDT concerne la limitation progressive de l'artificialisation des terres avec un objectif de zéro artificialisation nette en 2050. Les autres aspects de l'environnement, notamment la faune, la flore et la biodiversité, et l'eau, l'air et le sol sont également positivement impactés, mais dans une moindre mesure.

Si quelques limites ou risques d'incidences négatives ont pu être identifiés, celles-ci restent très ponctuelles et sans commune mesure avec les incidences positives. Une série de mesures complémentaires et correctrices ont par ailleurs été proposées suite à l'analyse afin d'atténuer les éventuels effets négatifs des principes de mise en œuvre et de la structure territoriale du SDT, ou afin d'en amplifier les effets lorsque ceux-ci sont limités par différents facteurs.

En conclusion, le présent projet de révision répond aux enjeux territoriaux et environnementaux du territoire wallon. Il comble certaines lacunes du SDER tout en représentant une avancée significative concernant la limitation progressive de l'artificialisation des terres avec un objectif de zéro artificialisation nette en 2050 qui était nettement moins opérationnalisé par le projet de révision du SDT de 2019.

3. BIBLIOGRAPHIE

ANNONI & AL, 2019. *The EU Regional Competitiveness*. Index 2019, Regional Policy.

BUREAU FEDERAL DU PLAN, 2023. *Indicateurs de développement durable*. https://indicators.be/

Bureau fédéral du Plan & SPF MOBILITE ET TRANSPORTS, 2022. *Perspective de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040*. Publication BfP.

CPDT, 2017. *Analyse contextuelle : Document préliminaire à l'établissement du schéma de développement du territoire*. Annexe à la décision du Gouvernement wallon du 8 juin 2017. https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/amenagement/regional/sdt/telechargement/SDT-Analyse-contextuelle-20170608.pdf

CPDT, 2022. *Expertise 2 : Analyse contextuelle 2021 du SDT.*

HALLEUX, J-M. & al, LEPUR (CPDT), 2017. *Recherche 1, Expertise complémentaire : Evaluation des besoins en ZAE,* Liège.

IWEPS. *Rapport sur l'économie wallonne*. 2019. Disponible sur : https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2019/06/REW_2019_Final-1.pdf

IWEPS, 2021. *Fiche 7 : Perspectives de population et de logements.* https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2021/11/Fiche-7_Perspectives_vNov2021.pdf

IWEPS, 2021. *Les polarités de base – Des balises pour identifier des centralités urbaines et rurales en Wallonie*. Working Paper n°32. https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2021/04/WP32.pdf

IWEPS, 2023. *Tissu sectoriel de l'économie wallonne*. Indicateurs statistiques (iweps.be) https://www.iweps.be/indicateur-statistique/tissu-sectoriel-de-leconomie-wallonne/ (consulté en mars 2023).

KOZICKI C. et al., 2021. *Les perspectives budgétaires de la Wallonie de 2021 à 2026 : CERPE de l'U Namur*. Cahiers de recherche - Série Politique Economique - Cahier n°100. Disponible sur : https://www.unamur.be/eco/economie/cerpe/cahiers/cahiers/cahier100

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS, 2019. *Diagnostic fédéral sur les déplacements domicile-travail 2017*. https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/domain/sustainable%20mobility/final_report_wwv_2017-2018fr_0.pdf

SPW, 2017. *FAST : Vision de la mobilité wallonne à 2030.* https://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/FAST%20Mobilite%20Wallonie%202030.pdf

SPW, 2017. *Rapport sur l'état de l'environnement wallon 2017. (REEW)*. SPW Editions. http://etat.environnement.wallonie.be/files/Publications/REEW2016/DGRNE-16-16716-REEW 2016-sl-051217-prod2 - basse résolution.pdf

SPW DGO3, 2022. *Indicateurs Clés de l'Environnement wallon (REEW).* SPW Editions, bilan et perspectives : Environnement.

SPW, 2023. *Indicateurs environnementaux*. Etat de l'environnement wallon (EEW) http://etat.environnement.wallonie.be/home/categories.html (consulté en mars 2023)

STATBEL (Direction générale Statistique – Statistics Belgium). *be.STAT*, https://bestat.statbel.fgov.be/bestat/index.xhtml

WALSTAT, 2022. Portail d'informations statistiques locales sur la Wallonie. https://walstat.iweps.be/walstat-accueil.php