BELGIQUE-BELGIE
P.P
5000 NAMUR 1
P 904 156

La lettre des CCATM

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE

• n°75
Décembre 2013 - Janvier 2014

Redéploiement industriel durable

Pendant que le Schéma de développement de l'espace régional – mieux connu sous son acronyme : SDER – se soumet à l'enquête publique, nos fabriques et nos usines tournent, nuit et jour.

Edito

Ce numéro 75 de la « Lettre des CCATM » aborde le monde industriel, éclairé notamment par les intercommunales de développement économique, actrices-clés du secteur au côté des entreprises. A la rencontre de projets qui mettent la Wallonie en phase avec ses capacités, la question fondamentale du redéploiement durable trouve des réponses parfois déconcertantes mais aussi souvent réconfortantes.

Bonne lecture !

Les rédacteurs

SOMMAIRE

La lettre en image - Brève 2

Enjeu
Redéploiement industriel : et si on s'arrêtait une minute pour réfléchir ? 3

Terrain de réflexion
Wallonie, quelle terre d'accueil pour le transport de marchandises ? 7

Réflexion de terrain
Le Val-Benoît, une reconversion inhabituelle et prometteuse 11

Côté Nature
L'industrie de la (dé)pollution 14

SDER
Enquête publique, avis des CCATM, réunions publiques d'informations : mode d'emploi 16

Editeur responsable : Christophe Schoune Rue Nanon 98 - 5000 Namur

La « Lettre des CCATM, Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication d'Inter-Environnement Wallonie, fédération des associations environnementales actives en Wallonie.

Abonnez-vous à La Lettre !
Prix : **10 € l'abonnement annuel** = frais d'envoi pour 6 numéros.
À verser au compte d'IEW : **523-0802024-06** avec la référence **Lettre CCATM**

Coordination
Pierre TITEUX

Rédaction
Hélène ANCION, Benjamin ASSOUAD, Céline TELLIER, Juliette WALCKIERS

Secrétaire de rédaction
Alain GEERTS

Comité de lecture
Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4
Charlotte DEMULDER, prospectiviste et aménagiste
Michèle FOURNY, Environnement Dyle
Benoit GERVASONI, juriste (DGO4)
Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire, Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Études en Développement durable
Gérard JADOUL, Solon, ancien président d'IEW
Luc MARÉCHAL, ancien inspecteur général de la DGO4 (ex-DGATLP)
Danièle SARLET, Secrétaire générale émérite du Service Public de Wallonie
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte
Chantal VINCENT, architecte-urbaniste

Mise en page : Isabelle Gillard

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.
Photocopié sur papier recyclé

Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tel. 081 390 750 Fax. 081 390 751 • www.iew.be

Avec le soutien de : Wallonie DGO 4

La lettre en image

Le monumental châssis à molettes du puits d'extraction principal du site de Zollverein, à Essen. (Ruhr, Allemagne)

De 1847 à 1986, Zollverein a compté parmi les plus importants sites industriels d'Europe, en quantité de minerai produit comme en nombre de travailleurs. Organisé entre ses installations d'extraction de charbon et sa cokerie, le site a été totalement redéployé dans les années 2000. Après avoir été un des spots principaux d'« Essen, capitale européenne de la Culture 2010 », Zollverein constitue aujourd'hui un des pôles culturels majeurs de la Ruhr, avec plusieurs musées, des espaces de concerts, un théâtre. 1,5 millions de visiteurs passent par le site chaque année.
Au regard de la situation wallonne, cet exemple suscite des questionnements : l'avenir de l'industrie historique est-il forcément culturel ou récréatif ? Une telle reconversion règle-t-elle les problèmes sociaux, et en particulier d'emploi, liés à la désindustrialisation ? Pareille reconversion constitue-t-elle une solution généralisable à l'ensemble des sites industriels sur le déclin ?

Benjamin Assouad

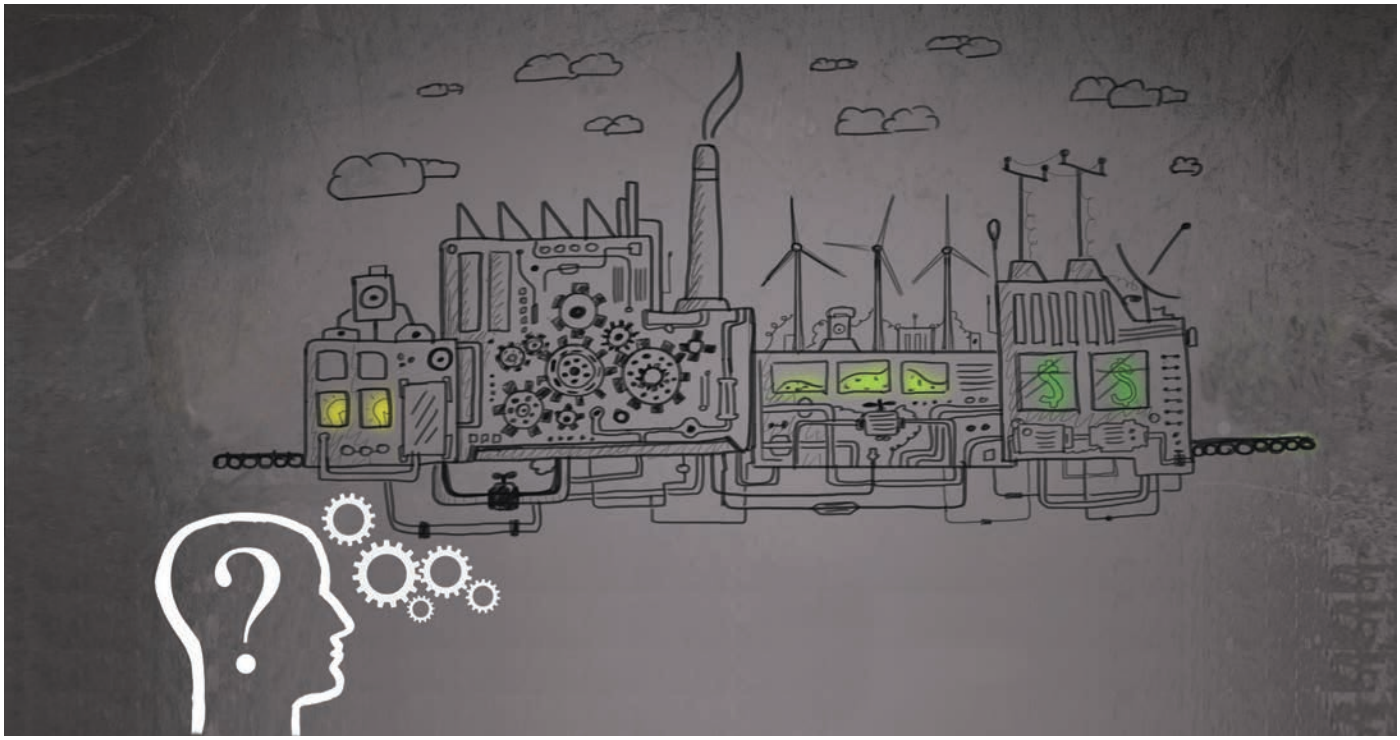
© BenjaminAssouad

Brève

L'industrie extractive

Avec 165 sites d'activité et 2.375 emplois directs (chiffres 2011), l'industrie extractive reste un acteur majeur de l'économie wallonne. Avantage non négligeable, la ressource de base (la pierre) est non délocalisable : les carrières fournissent des emplois qui resteront en Wallonie. Les processus ont été fortement industrialisés et la main d'oeuvre est moins nombreuse qu'avant mais l'industrie continue à innover et le poids des matériaux implique que leur utilisation reste « locale » en raison d'un coût élevé du transport. De même la concurrence internationale se limite aux pays limitrophes, sauf sur certains marchés pointus (pierre bleue asiatique). La crise économique a néanmoins eu un impact non négligeable sur le secteur, très dépendant de celui de la construction, lequel semble toutefois amorcer une légère reprise. Le secteur extractif devrait donc continuer à marquer le territoire wallon.

Karine Thollier



Redéploiement industriel : et si on s'arrêtait une minute pour réfléchir ?

Quand il était encore Premier Ministre luxembourgeois, Jean-Claude Juncker déclarait dans une interview à L'Echo «*un pays qui n'a pas d'industrie n'est pas un pays*». Si l'affirmation est péremptoire, elle n'en est pas moins le reflet du vrai retour en force, dans les préoccupations des politiques, du fait industriel. Un retour en force qui est peut-être plus marqué encore en Wallonie qu'ailleurs, l'industrie représentant une composante historique importante de l'identité wallonne.

Pour que le premier ministre grand-ducal s'émeuve de la disparition progressive du tissu industriel sur son territoire, il faut que celui-ci compte vraiment beaucoup pour lui. Inutile, en effet, de rappeler que le Grand-Duché du Luxembourg n'a pas vraiment besoin aujourd'hui de l'emploi et de la richesse d'un secteur industriel fourni sur son territoire. Devenu tellement compétitif et tellement incontournable dans l'économie globalisée de nombreux services, dont ceux de la banque, on pourrait imaginer le Grand-Duché indifférent à son intensité industrielle. Il n'en est rien. Le PIB n'est pas tout. On peut objectivement avoir le plus gros PIB/habitant au monde, ou presque, et pourtant, considérer qu'on est un peu fragile économiquement ou qu'on fait parfois un peu pâle figure aux yeux du monde, parce que l'acier de nos ponts ne provient pas de nos hauts-fourneaux, parce que le béton de nos bâtiments ne provient pas de nos centrales à béton, parce que l'asphalte de nos routes ne provient pas de nos raffineries...

L'industrie, un facteur de puissance, de prestige, de souveraineté

En effet, il semble, aujourd'hui plus que jamais, que, dans les consciences, l'industrie soit synonyme de puissance, de prestige, et partant, de souveraineté («Vers une souveraineté industrielle ?», Eric Delbecque, Angélique Lafont, 2012). Le ministère du redressement productif, créé en 2012 en France, en est une expression. C'est par ailleurs ce qu'on comprend clairement dans le cas luxembourgeois. Conserver la mémoire des lieux au travers d'un projet urbanistique ambitieux de reconversion comme celui du site sidérurgique de Belval, c'est bien. Reste qu'une telle opération acte la fin de cette industrie, et partant, la fin de ce qui exprimait, il y a encore peu, dans ce coin d'Esch-sur-Alzette, une certaine puissance, un certain prestige, une certaine souveraineté.

Ces réflexions nous plongent dans l'irrationalité des représentations liées à l'industrie aujourd'hui. Certains observateurs vont même jusqu'à parler de «*fétichisme industriel*» (Pascal-Emmanuel Gobry). Au niveau politique, on affirme l'ultime nécessité de faire émerger ou, le cas échéant, de ressusciter, des activités industrielles. Mais quand il s'agit de dire pourquoi, là, on est souvent moins bavard. Car néces-

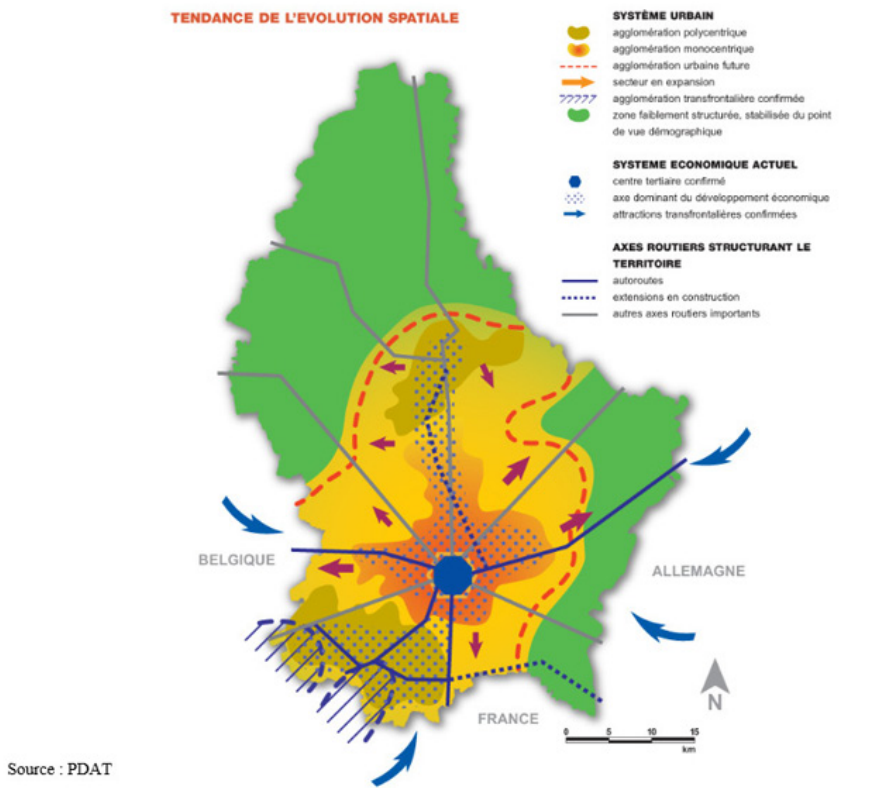
sité ou pas, il y a en tout cas lieu de s'interroger. Vu l'importance sociale, économique et territoriale de l'industrie, il serait risqué de ré-orienter notre économie dans une voie coûteuse à tout égard sans en avoir pris sensément la mesure.

Si dans le cas grand-ducal, l'attachement du politique pour le fait industriel peut relever, pour l'essentiel, de la dimension symbolique, dans le cas d'autres pays et régions il recouvre d'abord des ressorts tels que le maintien de l'emploi. Il serait pourtant erroné de croire aujourd'hui que l'essentiel de l'emploi wallon est constitué d'ouvriers qui font les trois-huit sur une chaîne de production. D'amélioration drastique de la productivité en automatisation des process, en passant par des relocalisations douloureuses d'usines dans des pays aux coûts de production inférieurs, l'emploi industriel a fortement décliné en Wallonie. Et s'il occupe aujourd'hui près de 140.000 personnes (chiffres 2010, cabinet Marcourt), partagées entre essentiellement l'industrie manufacturière et l'industrie extractive, c'est à peine plus de 10% de l'emploi wallon...

Wallonie et industrie, regard dans le rétroviseur

Prenons un peu de hauteur et recontextualisons l'importance de l'industrie dans notre paysage économique (voir « Une odyssée économique », Institut Jules Destrée, 1995).

La Wallonie est une des régions européennes les plus précoces au niveau du développement industriel. Dès le Moyen-âge, une industrialisation déjà assez fournie se développe dans les campagnes. Le phénomène n'est pas généralisé, mais ici et là, à la faveur de la demande en charbon de bois, en fer, en chaux, la campagne wallonne se couvre d'un nombre étonnant de petites unités proto-industrielles. Ce développement est d'autant plus important que l'ouvrier-paysan wallon va acquérir une certaine notoriété en Europe grâce à ses techniques de mine et de travail des métaux. A la faveur des guerres de religion, c'est ce capital humain wallon exceptionnel qui amènera, par exemple, de nombreux Wallons à émigrer en Suède aux 16ème et 17ème siècles pour y valoriser leur art.



La tendance de l'urbanisation du Grand-Duché du Luxembourg ne laisse que peu de place à l'industrie (crédits : Programme directeur d'aménagement du territoire ou PDAT, 2005)

Cette grande appétence du Wallon à valoriser en particulier le fer et le charbon ne vient pas de nulle part. Ce sont assez clairement les avantages comparatifs (voir *Principes de l'économie politique et de l'impôt*, David Ricardo, 1817) du territoire wallon qui l'ont fait émerger. Tout d'abord, le charbon. L'épaisse forêt primaire qui recouvrait l'essentiel du territoire offrait une matière première disponible pour produire du charbon de bois; quant au charbon qui affleurait ici et là sous forme de tourbe, il rendait souvent inepte l'utilisation du bois de combustion pour le chauffage; une veine généreuse de charbon suit l'essentiel de la dorsale wallonne. Ensuite, le fer: il se retrouvait dans des gisements nombreux partout sur le territoire; associé au charbon, il permit au 19ème siècle de produire de l'acier. Enfin, la main d'œuvre : les anciennes Provinces-Unies et le nord de la France concentrent depuis longtemps beaucoup de population. Ce qui nous amène aux marchés : la proximité des riches villes flamandes, du reste des Provinces-Unie et de la France offraient au développement industriel wallon de larges débouchés. Chronologiquement, la guerre a longtemps bouleversé l'ensemble de la région appelée aujourd'hui Benelux, requérant la production d'une grande quantité de fer pour les armes; ensuite, la modernisation tout azimut de la Belgique et des pays voisins a nécessité, pour la construction, le chemin de fer, la marine moderne, des quantités très importantes de fer et de charbon. Enfin, une grande accessibilité, fruit d'une localisation centrale et de communications excellentes : le réseau de voies navigables belge est naturellement fourni et il a été renforcé au fil des siècles par un développement ambitieux de canaux; la Belgique s'est dotée dès le début du 19ème siècle d'un réseau de chemin de fer le plus développé d'Europe continentale.
Résultat: un développement industriel d'une intensité très forte qui n'avait d'égal, au milieu du 19ème siècle, que le Royaume-Uni.

Autre grand succès de l'industrie wallonne, la laine de Verviers. Dans le circuit européen de la laine, la place de Verviers était, aux 18ème et 19ème siècles, centrale. Si la ville a pu atteindre pendant de longues décennies un tel statut dans un secteur industriel très concurrentiel, c'est parce qu'elle jouissait, en particulier, de conditions naturelles exceptionnelles. L'eau de la Vesdre qui provient des Fagnes est quasiment dénuée de calcaire, ce qui rend le lavage de la laine très efficace. Avant l'essor de la chimie moderne, fin 19ème siècle, la laine produite à Verviers

était par ce fait de qualité supérieure. Avec l'arrivée sur le marché de procédés chimiques, l'avantage comparatif de Verviers a disparu. Sa position dominante s'est alors érodée et la ville a décliné.

Ce sont l'ensemble de ces éléments, des avantages comparatifs considérables, qui ont permis à la Wallonie de s'industrialiser de manière très précoce, un processus que la constitution d'un Etat moderne indépendant, la Belgique, en 1830, a renforcé.

Au cours des 19ème et 20ème siècles, parce que la Belgique s'urbanise sous les contours d'une société moderne, il existe, guerre ou pas guerre, un besoin permanent de disposer de quantités importantes d'acier, d'asphalte, de briques, de béton, de fil de cuivre… Le territoire est maillé de réseaux denses – chemin de fer, route, électricité, gestion des eaux – et les villes s'étendent. Comme le commerce international est plus limité qu'aujourd'hui, l'essentiel des apports pour rendre possible cet équipement est nécessairement local. Ce qui implique une croissance forte du secteur industriel.

Il serait vain de vouloir relancer l'industrie wallonne historique ou de la redéployer dans d'autres directions, sans penser à cette question des avantages comparatifs. Pour avoir une chance d'écouler sa production à des prix convenables, la Wallonie doit faire le choix de secteurs porteurs où elle pourra être compétitive, pour des questions de savoir-faire, de conditions naturelles et climatiques, de proximité des matières-premières, de proximité de certains marchés. S'il y a redéploiement économique, c'est vers cela qu'il faut tendre, que cela se passe au niveau industriel ou en matière de services. Ce qui contribue d'ailleurs le plus aujourd'hui au PIB wallon, c'est – étonnamment – l'industrie pharmaceutique, l'agro-alimentaire, la fabrication d'équipements électriques et les activités immobilières et de construction.

Les pôles de compétitivité, un acte fondateur

La politique-phare de cette législature est la politique des pôles de compétitivité, une idée en phase avec la situation décrite ci-dessus. Dans différents secteurs, la Région a jugé qu'elle détenait un avantage comparatif important, existant ou en devenir, et qu'il fallait de ce fait soutenir ces secteurs, qui sont les biotechnologies, l'aéronautique, le génie mécanique, l'agroalimentaire, la chimie et les matériaux durables, la logistique.

Le pôle de compétitivité Greenwin, focalisé sur les technologies vertes, est le deuxième plus gros générateur de nouveaux emplois (18 % du total), alors qu'il n'a été lancé qu'en 2009 et qu'il bénéficie du plus faible budget des pôles (6 % du total). Les secteurs d'activités « durables »[1] (énergie, mobilité, construction, gestion de l'eau, etc.) en Belgique génèrent au minimum 100.000 emplois – cela représente 5 fois le secteur du montage automobile. Ils ont un potentiel de création d'emplois important d'ici 2025. À titre d'exemple, le secteur du logement a un potentiel de création d'emplois de 20.000 unités d'ici 2020 dont 13.000 dans la construction ; celui des énergies renouvelables de 20.000 personnes d'ici 2020 ; celui du transport (principalement transport fluvial et ferroviaire) de 20.000 d'ici 2025.

La transition vers une économie verte crée des emplois dans toute une série de secteurs (énergie, mobilité, construction, gestion de l'eau, etc.).
Les emplois « durables », en Belgique, ont augmenté de 40 % entre 1995 et 2005. Cette croissance a été plus importante que celle de l'emploi global. Le marché des emplois durables a mieux résisté à la crise que l'ensemble de l'économie. Il est par ailleurs reparti à la hausse alors que de nombreux autres secteurs d'activités connaissent de nombreuses destructions d'emplois. La plupart des études indiquent des gains de l'ordre de 0,5 à 2 pour cent, ce qui se traduirait par 15 à 60 millions d'emplois supplémentaires à l'échelle mondiale.[2]

Selon le rapport McKinsey commandé par la Fondation Ellen MacArthur, l'adoption de modèles circulaires pourrait générer une économie nette de matières premières de 706 milliards de dollars, soit 1,1 % de PIB annuel mondial, sans compter les bénéfices en termes de productivité agricole et de potentiel de création d'emplois. Implémentée dans les secteurs de l'habillement, des déchets alimentaires liés à la consommation, des déchets liés à la transformation des aliments et de l'emballage, l'économie circulaire permettrait d'éviter l'enfouissement de 340 millions de tonnes de déchets chaque année. Elle offre une opportunité en création d'emplois difficilement délocalisables. Le seul secteur européen de l'industrie du recyclage a créé 500.000 emplois dans l'UE. Une étude du système allemand de réutilisation des bouteilles montre que la production, le remplissage, la distribution et la vente emploient 161.000 personnes. La fin de la réutilisation des bouteilles conduirait à la destruction de 53.000 emplois tandis qu'une réutilisation de 100 % créerait 27.000 nouveaux postes.

Ce sont là les pistes dans lesquelles la wallonie doit s'engager avec volontarisme et ambition pour assurer son avenir économique. A l'opposé, s'obstiner à maintenir en vie voire réssusciter des industries appartenant au passé ne peut que déboucher sur un cul-de-sac.

Benjamin Assouad

En savoir plus :

- le dossier « **Territoire, spécial Wallonie** », dans Les Echos, 20.06.2013
- « **Les chiffres-clés de la Wallonie** », IWEPS, février 2012
- les **chiffres de l'industrie belge** et cartographie : www.entreprisesdewallonie.be
- les **statistiques officielles du SPF Economie :** *http://statbel.fgov.be/fr/binaries/FR_kerncijfers_2013bis_tcm326-233791.pd*
- « **L'avenir des zones d'activités économiques en Wallonie** », un article de Bernadette Mérenne, géographe et spécialiste de la localisation des entreprises, de l'industrie et des services à l'ULG, *http://tem.revues.org/725*
- « **La localisation des industries. Enjeux et dynamiques** », Bernadette Mérenne *http://cafe-geo.net/la-localisation-des-industries-enjeux-et-dynamiques-b-merenne-schoumaker/*

1. Les emplois durables sont ceux liés à des activités qui contribuent à : améliorer notre cadre de vie ; gérer les ressources naturelles et réduire les externalités négatives ; faire évoluer les modèles d'entreprises en considérant le développement durable comme opportunité et non contrainte ; mettre les expertises en ces domaines à dispositions d'autres régions ou pays ; rechercher et développer de nouveaux modèles, de nouvelles techniques et processus pour optimiser l'approche des 3P (People, Planet, Profit).
2. OIT/PNUE, « Vers le développement durable : Travail décent et intégration sociale dans une économie verte », Vers le Développement durable, 31 mai 2012.

INFO

Un dossier d'Inter-Environnement Wallonie qui analyse en profondeur la problématique des centres commerciaux en périphérie mais aussi en centre-ville. Les auteurs, spécialistes de l'aménagement du territoire chez IEW, se penchent sur l'histoire de ces infrastructures commerciales, leurs raisons d'être, leurs caractéristiques, les nuisances qu'elles engendrent, etc. Ils émettent également des recommandations argumentées et concrètes pour réussir au mieux l'implantation d'un centre commercial dans le respect de son environnement tout à la fois naturel, humain, économique et social.

Ce dossier peut être commandé dans sa version papier au prix promotionnel de **7 euros** (frais d'envoi inclus). **Par téléphone : 081.390.750 ; par mail : info@iew.be**

Une version électronique téléchargeable gratuitement sera disponible avant fin janvier sur le site www.iew.be (onglets « Opinions » - « Dossiers »)

Wallonie, quelle terre d'accueil pour le transport de marchandises ?

En érigeant l'activité de la logistique et du transport comme pôle de compétitivité du Plan Marshall, la Wallonie a choisi d'en faire l'un des éléments-phares de son redéploiement économique. Le secteur est vaste. Il est constitué du transport de marchandises et des processus de transformation, de mouvement et de stockage des produits, depuis les matières premières et composants jusqu'aux produits finis vendables. Retour sur quelques enjeux qui traversent le secteur du transport de marchandises.

Les flux de marchandises, très sensibles à la conjoncture économique, sont en constante évolution. Ainsi, «*tous modes de transports confondus (route, rail et voies navigables), le nombre de tonnes-kilomètres parcourues par les marchandises a presque doublé entre 1990 et 2007 pour culminer à plus de 30 milliards de tonnes-kilomètres. Les crises de 2008 et 2009 ont engendré une diminution significative du nombre de tonnes-kilomètres transportées, mais qui depuis repart à la hausse*»[1]. Le Bureau du Plan, quant à lui, prévoit une augmentation de 68% des tonnes-kilomètres de marchandises entre 2008 et 2030! Autant dire qu'il est urgent de se saisir du débat.

Comment circulent ces marchandises sur le territoire wallon ?
Schématiquement, elles peuvent être déplacées sous deux grandes formes : *en vrac* (sec ou liquide), le moyen de transport (par exemple le bateau) constituant alors le contenant, ou en *transport conditionné* (containers ou caisses mobiles). A l'heure actuelle, le transport par containers, standardisé et donc plus facile à manipuler, concerne 80% des biens de consommation transportés en Europe.

Sans grande surprise, la route remporte la majeure partie des «parts de marché» du secteur en Wallonie, avec, récemment, entre 75% et 80% des tonnes-kilomètres. Le rail (14%) et la voie d'eau (8%) se partagent le reste **(figure 1)**.

A l'échelle du pays, la montée en puissance de la route n'a fait que se confirmer historiquement puisqu'en 1970, sa part n'était encore que de 46,7%, contre 27,9% pour la rail et 25,4% pour la voie d'eau (source : Statbel). Une prise de pouvoir qui n'est pas sans lien avec la pression constante sur les prix, comme nous le verrons plus loin.

A côté de ces infrastructures bien connues (routes, lignes ferroviaires, voies navigables) auxquelles s'ajoutent les lignes aériennes ainsi que les pipelines et canalisations souterraines, de nombreux lieux peuvent être considérés comme des interfaces permettant le transport de marchandises. Ces «nœuds» sont tantôt assignés à un

mode spécifique (ports maritimes, ports autonomes, gares de triage, échangeurs routiers, aéroports, …), tantôt pensés pour permettre le transit entre plusieurs modes de transport. Il en est ainsi des terminaux multimodaux actuels ou en projet en Wallonie **(figure 2)**.

Un paramètre incontournable : le prix !

En matière de marchandises, la multimodalité a le vent en poupe. Et au vu des évolutions du secteur, elle pourrait bien se confirmer comme un choix d'avenir structurel. Pour mieux comprendre pourquoi, il nous faut d'abord revenir sur un paramètre incontournable de ce secteur : le prix.

Petit rappel : dans toute transaction commerciale, il importe que le *prix* facturé au client final soit égal ou supérieur à la somme des *coûts* issus de la production et de la distribution d'un bien ou d'un service. Dans le cas inverse, on parle de vente à perte. Qu'en est-il pour le secteur de la logistique et du transport de marchandises?

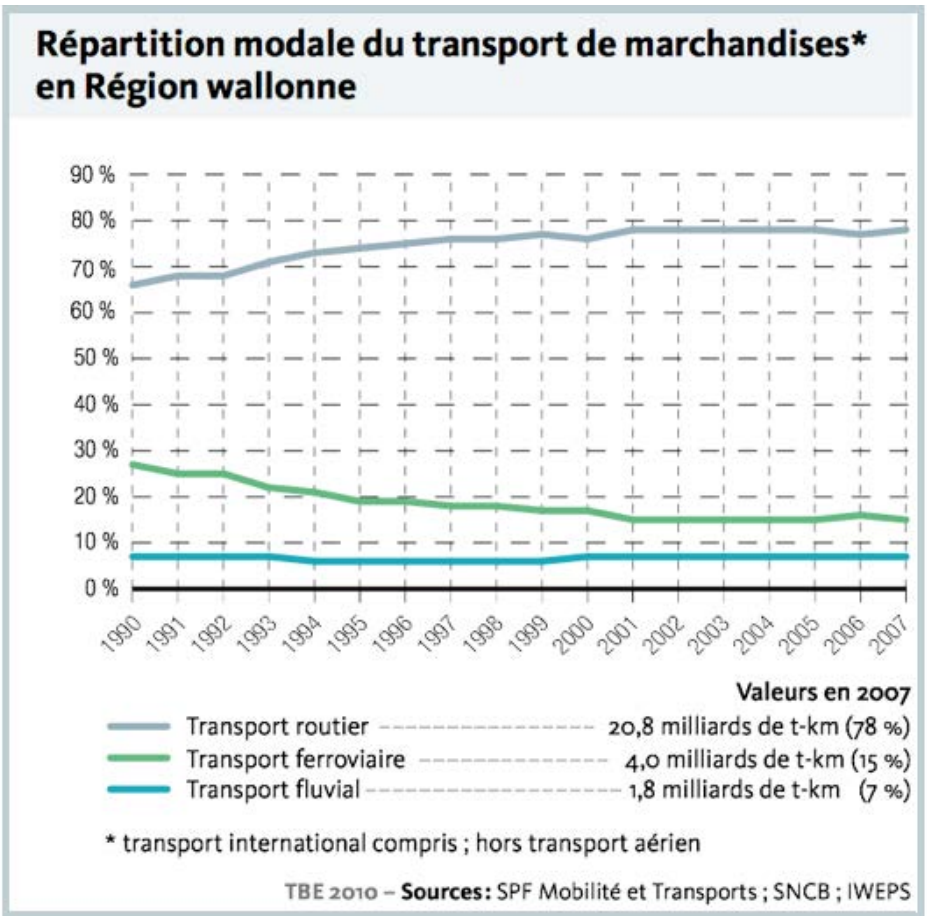


Figure 1 : « La répartition modale du transport de marchandises en Région wallonne », Tableau de bord de l'environnement, 2010.

Etant donné que presque toutes les distributions de biens en Europe peuvent se faire par la route, celle-ci constitue la référence, l'étalon pour l'ensemble des prix du transport de marchandises, tous modes confondus. Le problème apparaît lorsque, pressés par la crise économique (*a fortiori* à partir de 2008 et 2009), les prestataires logistiques réduisent leurs coûts jusqu'à, parfois, pratiquer des prix cassés (donc inférieurs à la somme de leurs coûts). Certains en viennent même à des pratiques de dumping social, contournant les règles en vigueur pour réduire encore la facture qu'ils présenteront à leurs clients et remporter ainsi le marché.

L'Europe semble aussi avoir sa part de responsabilité en diffusant un double message aux entreprises et aux transporteurs, sorte de « double contrainte » comme diraient les psychologues : le transport doit être de plus en plus écologique[2]… mais le moins cher possible ! Les diverses tentatives de renchérissement du prix du transport ont ainsi récolté un véritable tollé, comme en témoignent encore récemment les réactions à la proposition française d'instaurer une « écotaxe » sur les poids lourds.

Dans ces conditions, la multimodalité paraît bien compliquée à soutenir, sachant que chaque rupture de charge, qui nécessite donc une activité de « transbordement », constitue une charge supplémentaire pesant sur le prix final. Pourtant, ces pratiques à bas prix ne sont pas viables économiquement, ni d'ailleurs d'un point de vue sociétal. Car la charge financière réelle que représente le secteur du transport sur les coûts sociaux constitue bien plus que les coûts directs du secteur.

Comme le rappelait, en décembre 2011, le Centre interuniversitaire d'étude de la mobilité (CIEM), « *l'évolution actuelle du système de transport n'est pas viable à long terme parce qu'elle génère des coûts de plus en plus importants pour la collectivité* »[3]. Ces coûts ont été objectivés dans des « comptes-transports » qui permettent d'analyser les coûts directs (c'est-à-dire les « *ressources financières affectées aux transports* » comprenant tant les dépenses que les recettes d'investissements dans les infrastructures, d'entretien, d'exploitation et de fiscalité) et les coûts indirects du secteur du transport. Ces coûts indirects reprennent une estimation de la charge financière que représente, pour la société, les accidents, les changements climatiques, la congestion, la consommation d'espace, les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.

« *Pour l'ensemble des modes, les coûts externes dépassent largement les taxes et redevances payées par les utilisateurs. Ainsi, les coûts externes de la route excèdent les taxes de presque 5 milliards d'euros pour la seule année 2008* »[4].

« *Si l'on considère le coût externe total des transports en Région wallonne,*

Figure 2 : Les terminaux multimodaux et principales infrastructures de transports de marchandises en Wallonie (source : P. Moens, DPVNI-SPW).

celui-ci dépasse les 8,6 milliards d'euros en 2008. Plus de 99% de ce coût externe total est exclusivement lié au mode routier (…)»[5]. L'internalisation des coûts externes (qui ne se résument donc pas aux émissions de CO_2) pourrait ainsi constituer une véritable révolution dans le secteur du transport de marchandises et favoriser *de facto* la multimodalité. En attendant, la taxation kilométrique des poids lourds permettrait déjà de rééquilibrer les charges pesant sur les différents modes et d'optimiser la chaîne logistique.

Le temps où l'on mythifiait le déplacement comme outil bon marché et libertaire semble désormais révolu. La mobilité (des biens comme des personnes) ne constitue pas une fin en soi, elle est une «*demande dérivée*»[6]. Tout comme le report modal systématique peut d'ailleurs, dans certains cas, être défavorable à l'environnement. Ainsi, les normes EURO qui régissent les émissions de polluants dits «locaux», c'est-à-dire néfastes pour la santé, sont beaucoup plus strictes pour les poids lourds que pour le mode fluvial[7]. Que faire alors, pour diminuer l'impact du transport de marchandises sur l'environnement ?

Quels enjeux pour le transport de marchandises de demain ?

Au vu des évolutions attendues, l'objectif est double : orienter les nouveaux flux vers les modes moins polluants, mais aussi oser envisager de réduire la demande de déplacement. Trois leviers paraissent pertinents pour ce faire.

1. Valoriser l'existant et rendre les alternatives plus attractives

Le transport gagnerait à être pensé comme un système, articulant des infrastructures, certes, mais aussi des services. Trop souvent, c'est une logique « infrastructuriste » qui prédomine dans les politiques publiques, *a fortiori* en termes de nouveaux investissements (nouvelles liaisons, «*chaînons manquants*», etc.). Il s'agirait plutôt, d'une part, d'entretenir efficacement ces infrastructures et, d'autre part, d'inventorier, valoriser (mise au gabarit des voies d'eau, par exemple) et de mutualiser l'existant (raccordements industriels, routes, plateformes multimodales, …). L'urgence est de conserver les outils déjà créés (par exemple, la capacité de triage sur le sol wallon et de «*capitaliser sur ces points d'ancrage multimodaux et en exploiter tout le potentiel avant d'envisager la création de nouvelles infrastructures*»[8].

Mais il faut aussi améliorer le service! En particulier pour le trafic ferroviaire qui doit maintenir un service spécifique pour le traitement des wagons isolés et le management du trafic diffus[9]. Plus globalement, des dispositifs systématiques permettant le cadencement en réseau permettront d'améliorer sensiblement la multimodalité et l'intermodalité. Enfin, créer de la «plus-value» associée aux pla-

teformes multimodales permettrait de valoriser celles-ci : «*documents de douanes, disponibilité d'opérateurs et de matériel de manutention, disponibilité et efficacité des différents modes de transports*»[10].

2. Repenser la politique économique et logistique

Au-delà du travail sur l'attractivité des modes alternatifs à la route, le transport de marchandises pose des questions plus fondamentales sur la politique économique et industrielle désirée en Wallonie… voire dans le monde!

Le système économique actuel n'empêche en rien la délocalisation industrielle. Au contraire, le faible coût du transport et l'hyperspécialisation de l'économie encouragent des centres de production concentrés et spécialisés (là où la main d'œuvre demeure bon marché) puis un transport et une diffusion large des biens produits, via quelques centres de distribution historiquement situés près des ports. Ceux-ci pourraient bénéficier de points d'éclatement locaux, d'entrées avancées des ports maritimes via les ports autonomes («*extended gateways*») de façon à réduire les derniers kilomètres nécessaires à la distribution finale, qui sont d'ailleurs les plus coûteux.

Pour ce faire et rendre ainsi possible l'usage des modes alternatifs, il importe de pouvoir massifier les flux. Outre l'aménagement du territoire, deux pistes sont à étudier en ce sens : le développement de schémas de coopération inter-entreprises et le concept de «*slow logistics*»[11] qui questionne le principe du «*delivery as fast as possible*»[12] et permet d'accroître les volumes transportés.

A côté d'une réflexion sur les modes de distribution des marchandises, la Wallonie aurait tout à gagner à développer une réelle politique industrielle… qui soit plus qu'une politique logistique. D'une part, en captant de la valeur ajoutée sur les marchandises en transit par des opérations de production, de transformation et de distribution[13]. D'autre part, en relocalisant la production industrielle et en valorisant le concept de «circuits courts». Ceci impliquera, de la part du citoyen et des autorités locales, une certaine acceptabilité de projets industriels locaux… qui permettront dans le même temps d'éviter la multiplication des infrastructures de transport!

L'importance des premiers km dans le développement du transport fluvial		
1200 tonnes de Harmignies à Gent	**1200 tonnes d'Erquelinnes à Gent**	**1200 tonnes de Harmignies / Erquelinnes à Gent**
Harmignies-Ghlin / 15km : 3900€	Erquelinnes-Ghlin / 30 km : 5900€	Transport routier direct
Chargement allège et transport fluvial Ghlin-Gent : 6700€	Chargement allège et transport fluvial Ghlin - Gent : 6700€	
Coût bimodal total : **10.600€** Emissions CO2 : 6,5 tonnes	Coût bimodal total : **12.600€** Emissions CO2 : 7,2 tonnes	Coût unimodal total : **11.500€** Emissions CO2 : 12,3 tonnes

Figure 3 : « L'importance des premiers km dans le développement du transport fluvial », Gérard, P., Colloque de l'UWE, octobre 2013

Enfin, plus globalement, veiller à une application plus stricte des normes et règles en matière de tonnage, de vitesse, de législation sociale et de temps de parcours permettrait de lutter contre le dumping social et le «cassage» des prix, néfastes à tout un secteur économique.

3. *First mile but not least…* ou comment utiliser le sol de façon parcimonieuse et pertinente

Réduction des premiers kilomètres, massification des flux, usage parcimonieux du sol sont trois bonnes raisons de porter une attention particulière à l'aménagement du territoire lorsque l'on s'intéresse au transport de marchandises.

Pour s'en convaincre, prenons un exemple comparatif des coûts financiers pour l'entreprise et des émissions de CO_2 selon la distance à la voie d'eau **(figure 3)**.

Dans le premier cas, l'entreprise est située à 15 km de celle-ci, dans le second à 30. Le fait de disposer de quais de chargement distants de moins de 15 km de l'usine permet de rendre l'usage de la voie d'eau attractif financièrement. La localisation des entreprises doit donc être pensée en étroite collaboration avec l'aménagement territorial. Réaliser et publier un inventaire des « *terrains mouillés* », réhabiliter les friches industrielles le long des fleuves à une vocation portuaire (et non à des lofts de standing ou de l'artisanat non utilisateur de la voie d'eau) et implanter obligatoirement le long des fleuves les entreprises qui pourraient en faire usage sont quelques pistes à étudier.

De plus, il serait particulièrement utile de développer une politique industrielle basée sur la complémentarité plutôt que sur la concurrence territoriale. Un dialogue interrégional et transfrontalier est indispensable pour stabiliser les localisations, créer des effets d'échelle qui permettent d'atteindre une masse critique pour certains services et mutualiser ainsi les installations sans gaspiller le territoire, déjà soumis à maintes pressions.

Celine Tellier

1. Willame, E., « *Comment renforcer les atouts logistiques de la Wallonie et de Bruxelles* », contribution à l'initiative « *Citoyens engagés* » du Parti Socialiste, 2013.
2. Objectif assigné de réduction de 60% des émissions de CO_2 dans les transports entre 2013 et 2050 (Livre Blanc des transports).
3. CIEM, *Compte transport pour la Région wallonne*, décembre 2011.
4. Idem, p. 7.
5. Et 82,7% à la seule voiture ! « *Contrairement à certaines idées reçues, ce sont les déplacements de personnes qui sont les générateurs de la plus grande partie des effets externes. Ils représentent 86% du coût externe total contre 14% au transport de marchandises* » (idem, p. 6).
6. Debauche, W., « *Enjeux et perspectives des enlèvements / livraisons de demain* », Colloque Mobilité de l'UWE, octobre 2013.
7. L'inertie technique (les moteurs de bateau ayant une durée de vie de 20-25 ans) et la petitesse du marché fluvial pour les motoristes n'aideront pas à renouveler rapidement la flotte avec des moteurs moins polluants.
8. Willame, E., « *Comment renforcer les atouts logistiques de la Wallonie et de Bruxelles* », contribution à l'initiative « *Citoyens engagés* » du Parti Socialiste, 2013.
9. A cet égard, le colloque « *Opérateur ferroviaire de proximité* » organisé par l'UWE et le SPW le 4 décembre 2013 peut apporter des pistes intéressantes.
10. Willame, E., *Op. cit.*
11. Debauche, W., *Op. cit.*
12. Pour plus d'informations, voir l'ouvrage du Vlaams Instituut voor de Logistiek, «*Slow Logistics – Concept and Practical Examples*», décembre 2010.
13. Willame, E., *Op. cit.*

© Proxiliege.net

Conférence de presse en 2012 : Bernard Deffet, Arlette Baumans, Julien Mestrez (Président de la SPI+), Pierre-Yves Jeholet (Vice-Président de la SPI+, Françoise Lejeune (Directrice de la SPI+) répondent aux questions des journalistes.

Le Val-Benoît, une reconversion inhabituelle et prometteuse

Sur ce campus de l'Université de Liège, des centaines d'ingénieurs ont été formés, qui ont ensuite mis leurs compétences au service de l'industrie belge et étrangère. Des chercheurs du monde entier sont passés par ses auditoires. Partiellement reconverti – notamment l'Institut des Mathématiques, qui accueille le Forem depuis déjà presque 15 ans - le site fait aujourd'hui partie des dossiers chauds de la SPI+, intercommunale de développement économique active en province de Liège. Ainsi, demain, il pourrait être un des fleurons du réaménagement durable wallon.

Le Val-Benoît est bien un S.A.R. ou «*site à réaménager*». Il se découvre au pied de la colline de Cointe, sur la rive gauche de la Meuse. Les voies de circulation qui l'entourent en font une île, assez peu abordée par les piétons mais très visible pour les automobilistes arrivant de Sclessin, Seraing et par-delà. Créé de toutes pièces à partir de 1929, inauguré en 1937, le site universitaire entendait répondre à une demande concrète : le besoin de nouvelles infrastructures de la Faculté Technique, héritière de l'Ecole des Mines. Disposé à l'américaine dans un parc arboré avec allées carrossables, il se distingue de ses homologues d'outre-Atlantique par l'absence de logement et la modestie de son emprise. Dès l'orée des années 2000, la reconversion du site en tant qu'ensemble prend le pas sur une réaffectation au coup par coup. Un projet de plan communal d'aménagement (PCA) est alors esquissé par la Ville de Liège, puis laissé de côté, d'aucuns craignant que la forme des bâtiments rebute des investisseurs plus habitués à la souplesse des arpents agricoles. Quelques années plus tard, la Ville trace un périmètre de S.A.R. accompagné d'un Rapport sur les incidences environnementales (R.I.E.). Ces documents osent croire à la faisabilité d'une reconversion en parc d'activités économiques mixtes. La SPI+ a renoué avec l'esprit conquérant qui avait présidé à l'installation des facultés d'ingénierie. Au-delà de cette reconversion inédite, elle fait le pari, d'adjoindre d'autres fonctions – telles que la résidence, la restauration et les activités culturelles - à l'activité économique pure. Elle a négocié la cession de centaines de mètres carrés avec l'ULg, se rendant ainsi propriétaire de plusieurs bâtiments et de la majeure partie des espaces découverts. Cela lui permet d'objectiver les choses et de se présenter en tant qu'opérateur principal, comme maître d'ouvrage. Maîtriser le foncier et avoir de grandes ambitions pour un site, c'est un excellent point de départ. Encore faut-il parvenir à donner forme à un projet. C'est là qu'entre en jeu l'urbanisme. Suite à un concours portant sur la concrétisation des options du R.I.E., la proposition des architectes-urbanistes Baumans-Deffet, associés à l'architecte Alain Dirix et au Bureau d'études Lemaire, a séduit le jury.

Arlette Baumans, qui a été relectrice de la Lettre des CCATM, nous explique en neuf tableaux ce projet enthousiasmant.

1. Urbanisme et master-plan

«Pour ce projet, nous nous sommes associés à Alain Dirix qui avait déjà travaillé sur des chantiers incluant des bâtiments patrimoniaux. Cela a toute son importance face à des pièces d'architecture comme le bâtiment du Génie Civil, celui de la Chimie ou la Centrale thermoélectrique. En tant qu'urbanistes, nous avons comme rôle de révéler les potentialités du site. Notre *master-plan*, avec ses masses, ses espaces découverts, ses signes et ses symboles, a servi de support à la discussion avec tous les intervenants. Nous avons écouté pendant un an les autorités et les propriétaires des parcelles pour faire émerger leurs aspirations et leurs contraintes, sachant qu'il nous revenait à nous, urbanistes, de donner une forme à ces demandes et de résoudre les dilemmes.»

2. Projet durable ?

«La ville durable, cela ne se décrète pas. Cela se construit progressivement. L'urbaniste doit spatialiser des scénarios de vie puis en déduire une programmation qui se concrétise par une utilisation la plus inventive possible des mètres carrés disponibles. Il faut mettre en résonance les besoins des uns et des autres plutôt que de les additionner. Le territoire est complexe, les projets peuvent l'être aussi!»

3. Contexte urbain et paysage

«Le Val-Benoît est la porte d'entrée sud de la ville, avant d'arriver au quartier densément bâti de Fragnée. C'est une

position-clé. Entre la colline, la voie ferrée et la Meuse, il remplit tout le replat en pied de versant. La dimension paysagère oriente fortement notre intervention sur le lieu. Nous concevons le projet avec les paysages vus depuis le site, mais aussi le site vu de l'extérieur « contre » ses arrière-plans : la colline boisée de Cointe, la courbe de la Meuse, les ponts du Pays de Liège et de Fragnée, et enfin la rive de Kinkempois sur la berge opposée du fleuve. »

4. Les options du R.I.E.

« A la base de notre travail, il y a le rapport d'incidences sur l'environnement (R.I.E. du 18/02/2009) qui a tracé les grandes lignes de ce qui pouvait se faire dans le périmètre du site à réaménager. L'objectif était extraordinaire: promouvoir l'activité économique en milieu urbain. Le lieu d'études déserté devait se transformer en parc d'activités vertical, confortable, à haute valeur esthétique, permettant d'épargner des dizaines d'hectares de terre arable. Ce R.I.E. avait estimé les capacités en termes de parcage automobile et même la possibilité d'établir du logement. »

5. La vraie reconversion : mutation des usages

« D'un îlot en cuvette voué à l'enseignement, fonction très singulière, un peu en vase clos, il fallait arriver à un morceau de ville, connecté, multiple, ouvert à tous. L'idée de la passerelle est apparue comme un des moyens concrets d'y parvenir. Elle donnera accès au parc occupant tout l'espace entre immeubles et compensera le dénivelé. Elle traversera le site d'ouest en est, depuis l'arrêt du tram, rue Ernest Solvay jusqu'au trottoir du Quai Banning. Le parc, qui existe déjà aujourd'hui dans les faits, sera confirmé dans sa fonction. Il restera non clôturé et pourra accueillir des événements ponctuels. Les bâtiments cités dans l'Inventaire du Patrimoine Monumental de la Belgique ont trouvé des repreneurs sensibles à leur prestige architectural, malgré un état nécessitant des soins urgents. Ses repreneurs sont La SPI+, bien-sûr, mais aussi la Ville de Liège et, plus étonnamment, une plate-forme collaborative entre HEC et des groupes d'artistes scéniques, qui a l'intention d'acquérir la Centrale pour en faire un incubateur de projets artistiques. L'art a d'ailleurs déjà un pied dans la place, avec l'Ecole Supérieure d'Acteurs du Conservatoire Royal de Liège, installée il y a quelques années dans une aile de l'Institut de Mathématiques. L'avenir du site repose sur de nouveaux usages, que l'on doit encourager ; il ne repose pas seulement sur une reconfiguration formelle et sur des gestes ingénieux. Il y a de cela, et il y a surtout ce que les gens en feront. »

6. Un donné pour un rendu

« Le site est d'un énorme intérêt architectural mais les techniques de construction ne correspondent pas aux standards actuels en matière d'économie d'énergie, notamment d'isolation. Le projet prévoit d'adapter les bâtiments conservés, de démolir des auditoires pour libérer des cours intérieures. Quantité d'annexes avaient été ajoutées dans le parc à des époques diverses. Nous avons ainsi découvert un pavillon de Moutschen qui existe sur les vues anciennes: il était encastré dans un hangar de tôle! Il sera réhabilité lui aussi. De même pour les arbres : le relevé réalisé par les paysagistes Pigeon et Ochej met en évidence des sujets remarquables, qui ne sont pas repris comme tels dans la liste officielle régionale – un seul arbre l'est. Pour nous, cela veut dire qu'il faut améliorer l'écrin autour de ces bouquets d'arbres et non les liquider pour faire de la place. »

7. Immense rond-point

« Sur le plan de la mobilité, le Val-Benoît n'est pas autre chose qu'un grand rond-point en triangle. Pour les riverains proches, ce statut monolithique renforcé par les voies rapides concourt à isoler le site, qui est devenu une sorte de borne à éviter, comme une inclusion dans

leur quartier. Nous savons que la transformation du Quai Banning en boulevard urbain risque de se faire attendre, faute de moyens. Dès lors, nous pouvons tout au plus préparer cet adoucissement, c'est-à-dire aménager l'intérieur du site pour que la circulation respecte un maximum de 30 Km/h, soigner les accès, renforcer les circuits des piétons et la connexion avec le RAVEL. »

8. Parking réversible

« Le parking en-œuvre que nous proposons est un bâtiment réversible. Moyennant un minimum de transformations, il pourrait être converti en immeuble de bureaux. Nous avons prévu une hauteur suffisante sous plafond. »

9. Front bâti au Quai Banning

« C'est le geste architectural qui sera peut-être le plus marquant depuis l'extérieur du site. Nous proposons de recomposer petit à petit un front bâti le long du Quai Banning, pour rendre l'alignement moins rébarbatif, plus humain. Par une alternance de pleins – les bâtiments existants, leurs nouveaux voisins – et de vides – les accès, rendus plus lisibles et nettement plus praticables. Nous avons fait des essais de volumétries pour déterminer les gabarits. Notre maquette montre que l'on peut en fait monter assez haut pour accompagner les monuments. »

Propos recueillis par Hélène Ancion

En savoir plus :

- **La SPI+ (www.spi.be/fr) a mis en ligne un site propre pour le projet : www.val-benoit.be.**
- **Le Val-Benoît a sa page Wikipedia : fr.wikipedia.org/wiki/Val-Benoît_(Liège), qui fournit notamment une belle bibliographie. Ainsi le lien vers une édition de 2005 du journal édité par les étudiants de l'ULG, « Le 15e Jour du Mois », témoin en direct du départ pour le Sart-Tilman des derniers ingénieurs, avec quelques magnifiques photos anciennes : « *Les ingénieurs lèvent l'ancre. A l'heure des dernières caisses, retour sur un site d'exception* ». L'article est téléchargeable (www2.ulg.ac.be/le15jour/Archives/149/valbenoit.shtml).**

Brève

Un éco-zoning en Hainaut

La commune de Saint-Ghislain s'illustre par un ambitieux projet-pilote d'écologie industrielle. La reconversion va bon train dans le parc d'activités – essentiellement de la chimie lourde liée aux engrais agricoles - de Tertre-Hautrage-Villerot dont la première fabrique fut installée en 1928.

L'intercommunale de développement économique IDEA et les entreprises actuelles opèrent une mutation dont le point de départ a été la sélection, en 2011 par le Gouvernement wallon, de cinq projets-pilotes[1]. Des groupes de travail avaient alors mis été sur pieds. Ils ont défriché les axes d'un futur plus vert : synergies industrielles par le biais d'échanges de matières premières et d'énergie ; sécurité routière ; gestion rationnelle de l'eau et des déchets ; potentiel de liaison par voie ferrée et voie d'eau ; étude paysagère et environnementale. De manière réaliste, les huit entreprises impliquées avec l'IDEA et soutenues par les autorités communales dans cette recherche de solutions durables ont exploré les domaines où elles avaient des moyens d'action. Leur démarche a suscité « *de nouveaux réflexes de prise en compte de l'intérêt collectif* », selon les mots du périodique « L'Emploi du Temps » de mai 2013.

Le verdict des études de faisabilité a été récemment livré.

- Le projet de boucle industrielle pour les intrants et les produits est en bonne voie et pourrait envisager d'inclure un parc d'activités voisin.
- La très faible part des transports en commun et des modes volontaires dans les trajets domicile-travail offre une large marge à l'amélioration ; une expérience de vélo-électrique menée avec Pro-Vélo a quant à elle mis au jour des lacunes dans le réseau local de voies accessibles aux vélos et aux piétons.
- Afin de ne pas concurrencer la trimodalité qui s'est organisée sur Ghlin-Baudour, les hypothèses d'une accessibilité multimodale sont abandonnées. Le parc de Ghlin-Baudour sera par ailleurs prochainement relié par voie ferrée à l'éco-zoning de Tertre via la gare de Saint-Ghislain.
- Les industriels ont pris conscience de l'impact des aspects paysagers et environnementaux sur leur image de marque. Quelques-uns ont déjà entamé des aménagements pour encourager la biodiversité : roselières, éradication de friches, multiplication et entretien des relais verts de manière à assurer la liaison entre le bois de Baudour, au Nord, et les zones humides de la vallée de la Haine, au Sud. Les haies, alignements d'arbres, bosquets, terres agricoles, aujourd'hui disséminés dans l'éco-zoning, sont assez visibles à grande distance pour lui donner une apparence verte. Mais ils sont peu perceptibles de l'intérieur parce que de nombreuses infrastructures techniques les masquent et parce qu'ils ne jalonnent pas nécessairement des zones accessibles. La restauration d'un maillage écologique entre ces cathédrales de tubes et de poutrelles contribuera à coup sûr à améliorer la qualité de vie des personnes qui travaillent sur place.

Hélène Ancion

1. Les quatre autres projets d'éco-zonings sélectionnés par le Gouvernement wallon sont Chimay-Baileux, Liège Science Park, Hermalle-Engis et l'écopôle de Farciennes/Aiseau-Presles.

© Suez-environnement

Station d'épuration de Liège - Oupeye

L'industrie de la (dé)pollution

Toute activité humaine a un impact sur l'environnement. Pour tâcher d'y remédier, une nouvelle industrie a vu le jour. Son but : réduire les pollutions engendrées par ces activités.

1. Les déchets

Aujourd'hui, les déchets sont gérés, collectés, incinérés (quand ils ne passent pas par des processus industriels développés pour recycler ce qui peut l'être). Grâce aux incinérateurs, nos déchets partent littéralement en fumée et produisent de l'énergie... Quelle merveilleuse invention !
Il s'agit là d'un secteur d'avenir, la production de déchets étant liée au niveau de vie d'une population, qui ne fait que croître. Une gestion durable des déchets visera les modes de gestion les plus propres (réutilisation, recyclage) qui créent aussi le plus d'emplois, si possible locaux.

2. Les eaux usées

Plusieurs systèmes auraient pu être envisagés pour gérer les eaux usées des ménages[1] mais c'est l'option des réseaux d'épuration qui a été choisie. Egouts, collecteurs, station d'épuration... Vu le retard historique de la Belgique en la matière, les travaux ne manquent pas: entre 2000 et fin 2012, ce sont 2,2 milliards d'euros de marché qui ont été adjugés. Après les gros chantiers d'épuration des principales villes wallonnes, la bonne santé du secteur devrait continuer plusieurs années avec la mise en ordre des petites agglomérations.

3. La potabilisation de l'eau

Le réseau de distribution d'eau tisse une toile de 39.000 km sur le territoire wallon et l'eau que nous buvons n'a souvent rien de local. Les investissements devraient encore augmenter, la contamination croissante des eaux de consommation par les pesticides et les engrais nécessitant des installations de plus en plus sophistiquées pour arriver à fournir de l'eau aux normes de potabilité.

4. La pollution de l'air

Difficile de savoir quel poids économique représente cette industrie déjà ancienne. Depuis la filtration par manche des poussières des cokeries jusqu'aux filtres électrostatiques dernière génération en passant par les pots d'échappement catalytiques avec filtre à particules, les technologies utilisées sont variées pour essayer de ne pas rejeter les crasses produites par nos machines et leurs carburants.

5. La dépollution des sols

Voilà un secteur en plein développement! Si le «décret sols» n'est pas encore pleinement applicable en Wallonie, sa mise en œuvre lors des prochaines années devrait faire les choux gras des bureaux d'études et entreprises spécialisées. Le marché est là mais pour l'instant il y a encore peu d'acteurs en Wallonie.

6. Et demain?

La prochaine génération d'industrie de la (dé) pollution est déjà sur les rails. Demain, notre eau sera potabilisée par des technologies membranaires améliorées, dessalée, désinfectée par des nanotechnologies. Celles-ci viendront aussi piéger les polluants présents dans le sol et épurer nos eaux usées... Mais tout ira-t-il pour le mieux dans le meilleur des mondes? Encourager le développement de ces technologies n'est pas sans risque et ce serait oublier un peu vite que le principal frein des industries « traditionnelles » de la (dé) pollution n'est pas leur manque d'efficacité mais le fait que les pouvoirs publics ont du mal à imposer leur usage en toute circonstance.

L'industrie de la dépollution est donc bien établie en Wallonie. On peut s'en féliciter: création d'emplois (locaux) et de bénéfices économiques, etc. On peut aussi le déplorer: le bénéfice pour l'environnement est moins important que la diminution de la pollution à la base.

Karine Thollier

1. Exemple: les toilettes sèches. Le volume visé est assez faible mais présente la part la plus chargée des flux ménagers.

INFO

Le Schéma de Développement de l'Espace Régional (**SDER**) dans la **dernière ligne droite**

Enquête publique, avis des CCATM : mode d'emploi

Le 7 novembre 2013, le Gouvernement a adopté le projet du **nouveau SDER**. Ce document en quatre parties – projet de territoire ; objectifs ; structure territoriale ; mesures – constitue le document suprême de la planologie wallonne. Il détermine l'horizon vers lequel l'ensemble du territoire régional doit tendre pour les décennies à venir. Il oriente les décisions liées au quotidien de tous les Wallons : habitat, cadre de vie, déplacements, implantation des activités économiques, maintien des commerces et services publics de proximité, urbanisme, conservation des espaces verts.

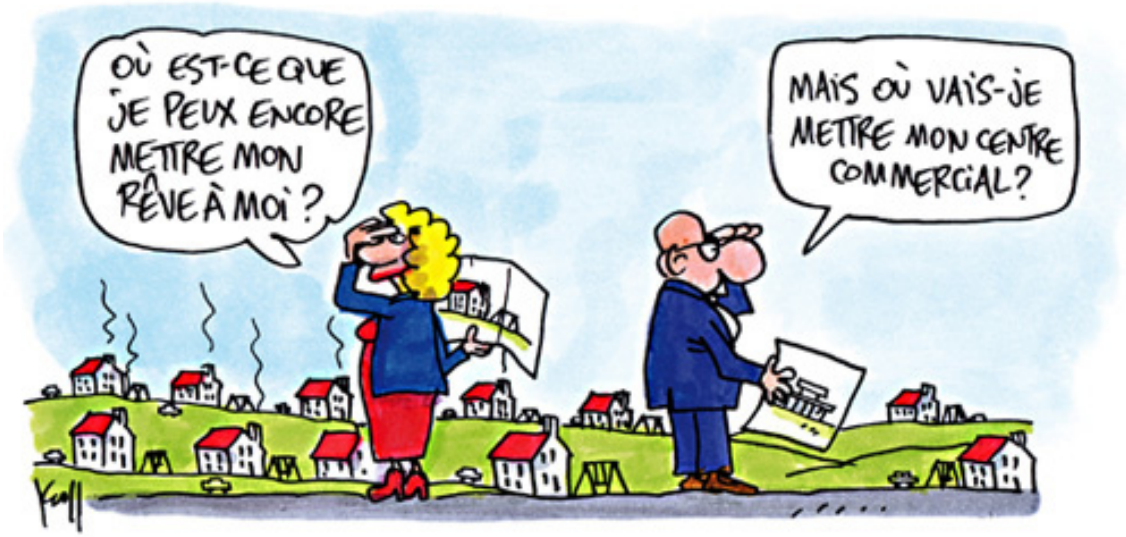
Des consultations ont été organisées en amont de cette adoption du projet de nouveau SDER par le Gouvernement. Elles ont permis aux auteurs de projet et au Gouvernement de peaufiner le texte et les cartes en s'inspirant des visions des communes et des acteurs sociaux, économiques et environnementaux.

En vue de son adoption définitive au printemps 2014, le projet de SDER a été soumis à l'appréciation de tous les Wallons du vendredi 29 novembre 2013 jusqu'au lundi 13 janvier 2014, dans le cadre de son enquête publique. Vingt-et-une réunions publiques d'information sont organisées par le Ministre Henry sur la totalité du territoire afin d'informer au mieux le public des enjeux territoriaux de notre région et des réponses proposées par le nouveau SDER. Des séances d'information sont également organisées par les Maisons de l'Urbanisme.*

Les CCATM sont évidemment parties prenantes dans ce large processus de participation. Elles devront rendre leurs avis avant le 27 février, les conseils communaux ayant jusqu'à cette date soit 45 jours après la clôture de l'enquête publique, pour remettre leurs avis sur le projet de nouveau SDER.

Où trouver le projet de SDER ?

Une version papier du projet de SDER, illustrée et en couleurs, est disponible sur simple demande au 0800-11-901. Par ailleurs, les documents sont consultables dans chaque administration communale et sur le site internet **http://SDER.wallonie.be** (également accessible via http://spw.wallonie.be/dgo4/sder).



©Kroll - http://spw.wallonie.be/dgo4/sder/enquete.php

INFO

L'accessibilité, plus qu'une option : une évidence !

gamah
aide votre CCATM

Dans la mobilité de tout citoyen, l'environnement (à considérer au sens large du terme) joue un rôle prépondérant. Dès lors, il est fondamental de le construire ou le rénover en pensant aux besoins de tout le monde et pas uniquement à ceux de l'homme « modèle ». Concevoir un environnement accessible permet non seulement aux personnes à mobilité réduite (PMR) de s'approprier l'espace mais augmente également le confort de tout citoyen. En effet, la réduction de mobilité touche tôt ou tard, temporairement ou définitivement, une part très importante de notre population et ce sous des formes bien plus diverses que la seule problématique des personnes en chaise roulante.

Malgré les bonnes volontés manifestes, les cheminements dans l'espace public sont semés d'embûches et inadaptés à cause, par exemple, de pentes et dévers trop importants ou de dalles podotactiles non réglementaires. Les bâtiments construits ou rénovés aujourd'hui présentent souvent des ressauts, des ruptures de niveau, des embrasures de porte et des couloirs trop étroits. Les moyens de transport praticables par les PMR sont encore trop rares.

Chaque concepteur et décideur doit être conscient que l'usage prime sur tout. Leurs choix peuvent créer du handicap… ou le supprimer !

Concevoir un environnement « *PMR Friendly* » est complexe. La réglementation fournit bien quelques éléments de réponse, mais il s'agit de mesures minimales et d'équipements à prévoir axés surtout sur les besoins des chaisards. De plus, les textes de loi sont parfois délicats à interpréter. Quant au bon sens et à la pratique, ils ne suffisent pas !

Gamah peut vous aider !
Pour cela, nous vous proposons :

- des séances d'information (1 h) : nous venons chez vous, en CCATM, pour sensibiliser les membres et présenter les moyens d'actions à leur disposition ;
- des formations (2 journées par thème) pour détailler les bâtiments et espaces extérieurs visés, expliquer les critères à intégrer, etc.

Nous mettons aussi à votre disposition :

- un site Internet **www.gamah.be** regorgeant d'informations telles que fiches pratiques et dossiers fouillés ;
- une équipe d'experts pour répondre à vos questions et vous fournir des conseils.

Gamah asbl
Rue de la Pépinière, 23 – 5000 Namur
Tél. 081 24 19 37 – Fax 081 24 19 50
contact@gamah.be
www.gamah.be

Rejoignez-nous ! www.facebook.com/gamahasbl