



La lettre des CCATM

Nouvelles de l'urbanisme et de l'aménagement | n° 70

Esprit du SDER, es-tu là ?

La révision du Schéma de Développement de l'Espace Régional bat son plein. Le projet de nouveau SDER passera dans quelques mois à l'enquête publique. Pourra-t-il être le souffle qui anime la lettre du Code ? Saura-t-il accompagner des évolutions économiques et culturelles encore inconnues aujourd'hui ? Aidera-t-il la Wallonie à aller au devant de défis d'aménagement comme l'érosion de la biodiversité et la préservation des terres agricoles ? Nous le souhaitons. Notre région a grand besoin du SDER pour se ressaisir face à l'éparpillement de l'urbanisation qui a vidé ses villes, banalisé ses villages et transformé ses campagnes en circuits automobiles.

Les rédacteurs



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 Région Wallonne.

Coordination
Alain GEERTS

Rédaction
Hélène ANCION, Benjamin ASSOUAD,
Lionel DELVAUX, Juliette WALKIERS

Comité de rédaction
Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4.
Michèle FOURNY, Environnement Dyle.
Bertrand IPPERSIEL, responsable de projet Aménagement du Territoire,
Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Études en Développement durable.
Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte.

Abonnez-vous à La lettre !
Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tel. 081 390 750 Fax. 081 390 751 • www.iew.be

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

Mise en page : Isabelle Gillard
Crédits photo (sauf mention contraire) : Fotolia
La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.
Photocopie sur papier recyclé

Avec le soutien de :



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

Éditeur responsable: Christophe SCHOUNE - Rue Nanon, 98 - 5000 Namur • Bimestriel • Décembre 2012 - janvier 2013 • Dépôt Namur I

SOMMAIRE

Brève « Vis mon village ! » p.2

L'Enjeu

La lutte continue p.3

La Lettre en image « Les Patates de Luc Maréchal » p.8

Réflexion de terrain

Interview de Paul Magnette, nouveau bourgmestre de Charleroi. p.9

Terrain de réflexion

La conjecture de Zahavi..... p.12

Côté Nature

Vers une trame verte et bleue en Wallonie ? p.14

Annonce

Formations en aménagement du territoire p.17

« Vis mon village ! », un appel pour stimuler les initiatives rurales

La Fondation Roi Baudouin vient de clôturer son appel à projets « Vis mon Village ! » lancé en décembre dernier aux habitants qui s'engagent pour leur lieu de vie rural.

Depuis une quinzaine d'année, la Fondation Roi Baudouin lançait annuellement l'appel à projets « Quartiers de vie », bien connu en Wallonie. Les projets-candidats étaient en majorité issus de quartiers urbains. Afin de toucher davantage les très peuplées campagnes de notre pays, la Fondation a décidé de rebaptiser son appel « Vis mon village ! » et lui a donné, par la même occasion, de nouveaux paramètres.

Bientôt, le jury aura à se décider sur des projets introduits soit par des villageois associés en asbl, en association de fait, en groupe d'habitants, en comité de voisinage ; soit par des associations et des organisations travaillant au niveau local : maisons de jeunes, centres culturels, associations socioculturelles, etc. Dans les deux cas de figure, les activités présentées au jury doivent toucher tous les habitants du village, et non se limiter aux membres de l'association ou de l'organisme.

On attend avec impatience la proclamation des résultats en mai 2013 !

En savoir plus :

La page « Vis mon village ! » sur le site de la Fondation Roi Baudouin :

<http://www.kbs-frb.be/call.aspx?id=303034&langtype=2060>



La lutte continue

Lors de sa 90^e semaine sociale des 29 et 30 mars 2012, le Mouvement Ouvrier Chrétien (MOC Wallonie – Bruxelles) avait invité notre Fédération à participer à sa réflexion sur le mouvement social face à l'aménagement du territoire. Entre emploi et développement durable, entre poids des lobbies et défense des plus fragiles, entre orateurs convaincus et public exigeant, notre exposé devait retracer l'« Histoire des conceptions, des luttes et des politiques d'aménagement, de l'après-guerre à aujourd'hui ».

En formulant des affirmations précises pour cadrer cet exposé, le MOC nous a conduits à réfléchir aux fondements de la démarche environnementale telle qu'incarnée par IEW, des fondements sur lesquels s'appuient évidemment nos attentes vis à vis du nouveau SDER.

Voici quelles étaient ces affirmations du MOC :

1. Il n'y a jamais eu vision unique.
2. Il y a toujours eu lutte entre visions dominante et dominée.
3. Des idées ont évolué ; d'autres subsistent avec une remarquable permanence.
4. En quoi les luttes des porteurs des visions dominées ont-elles pu réellement influencer les situations ?

Le présent article réorganise nos réponses à ces affirmations. Il se distingue de l'exposé du 30 mars 2012, dont le déroulé exact est disponible dans les actes de la 90^e semaine sociale (voir « *En savoir plus* », ci-dessous), ou sur simple demande auprès de notre secrétariat.

« luttes »
combats pas toujours gagnés, mais menés avec ténacité ; l'ennemi peut être un concept, plutôt qu'une personne ou un groupe d'individus précis.

Préambule :

“Faisons les présentations !”

- La Fédération Inter-environnement Wallonie, c'est plus de 150 associations à travers la Wallonie, et une équipe de 37 permanents basée à Namur.

- La Wallonie, c'est cette région du nord-ouest de l'Europe que d'aucuns voient comme un grand jardin et que d'autres voient comme un territoire en voie d'artificialisation complète.

- L'aménagement du territoire était au cœur des préoccupations de la Fédération dès sa fondation en 1975. Selon ses statuts, la Fédération a « *pour but la défense de l'intégrité et de la diversité des environnements et la promotion d'un milieu de vie de qualité* ». A ce titre, l'aménagement du territoire a toujours été considéré comme une discipline essentielle. La Fédération Inter-Environnement Wallonie n'hésite pas à y voir une forme de justice et d'équité.

- Nos combats d'aujourd'hui. Nos associations s'inquiètent :

- de la progression exponentielle de l'imperméabilisation des sols ;
- du fossé entre la réglementation et son application sur le terrain ;
- de l'engagement des pouvoirs publics dans des choix rentables à court terme, mais nuisibles à long terme.

1. « Il n'y a jamais eu vision unique. »

Il n'y a en effet pas de vision unique, et il n'y en a jamais eu, en matière d'aménagement du territoire comme ailleurs. Cette vision, parfois rebaptisée « opinion », « conviction », voire « préjugé », n'est pas immuable. Une vision peut se modifier à la faveur d'événements fortuits, mais aussi lors d'occasions spécifiques sur lesquelles vous avez une prise :

- les lectures ;
- la pâture sur Internet ;
- les visites de terrain ;
- les rencontres ;
- les colloques, formations, semaines sociales, séminaires ;
- les réunions sur convocation (par exemple, celles de la CCATM!).

QUARTIER MIDI



www.quartier-midi.be

La bulldozérisation du quartier de la gare du Midi, à Bruxelles, a réussi à passer outre la résistance des habitants. Affiche produite par le collectif qui soutient les derniers riverains.

La vision de la Fédération a évolué au fil du temps et à travers les personnes qui ont incarné son message. Que l'on pense par exemple à la variété des expériences personnelles des chargés de mission ou des secrétaires généraux. La vision actuelle de la Fédération est une mosaïque enrichie par l'héritage de ceux qui nous ont précédés et par la variété des positionnements de nos associations.

Pas de vision unique non plus, dans le domaine de la lutte :

- au lieu d'un mouvement uni, lisse, la contestation est par essence un phénomène protéiforme et hirsute ;
- il n'y a pas de vision unique des enjeux, pas de motivation unique, pas de manière unique de contester ;
- l'intensité de la contestation n'est pas proportionnelle à la gravité des nuisances ou du problème dénoncé ;

- quand ils poursuivent un même but, des contestataires sont enclins à s'unir pour être plus écoutés. Ils travaillent alors à présenter un front commun, ce qui représente un effort de conciliation souvent sous-estimé.

Pas de vision unique pour « bien voir » l'aménagement du territoire :

- le recul est souvent vanté comme LA clé d'une vision territoriale d'ensemble; mais il y a aussi la connaissance actualisée du terrain la curiosité, l'élan, la capacité à produire un discours qui fasse sens, l'intelligence collective ;
- des termes flous tels que « *lignes de force du paysage* », « *structurant* », « *centralité* », « *urbain* », « *rural* », font s'arracher les cheveux à force de pouvoir signifier tout et son contraire ;
- les concepts idéalistes de « *bon aménagement des lieux* » et de

« *parcimonie* », ne recouvrent, peu s'en faut, aucun consensus.

Petit rappel : l'aménagement du territoire entre l'après-guerre et les années 1970

Suite aux dégâts de la seconde guerre mondiale, la reconstruction se fixe des impératifs d'hygiène, d'esthétique et, déjà, de « bon aménagement ». Les communes partiellement ou totalement détruites doivent adopter des plans d'aménagement pour apprécier les demandes de construire. La loi communale de 1836 encadre toujours la création de plans d'alignement et de règlements communaux sur la sécurité, le passage dans les rues, la salubrité. La loi d'expropriation par zone de 1858, remaniée en 1867, donne aux communes les mains libres pour réaliser des opérations d'urbanisme de grande ampleur. Quant à la loi sur la conservation des monuments et sites de 1931, elle est également toujours d'application.

L'expansion cherche à s'illustrer, dès la fin des années 1950, dans un reprofilage des villes. Il faut à tout prix avoir l'air moderne, permettre aux voitures de circuler librement, répartir les aires d'activité en grandes zones mono-thématiques. Les thèses fonctionnalistes du Corbusier font école, ce qui encourage et accentue les oppositions ville-campagne, résidence-industrie, anciens-modernes.

La hausse de population donne à penser que la Belgique comptera 14 millions d'habitants en l'an 2000. Tout semble justifier que l'on réserve une très large place à la résidence, avec pour résultat la fuite des citadins vers la périphérie, les lotissements « à l'américaine » et les ensembles de logements de standing. Les quartiers anciens et les cœurs de village commencent à souffrir de cet abandon. Ils sont une proie facile pour les démolisseurs.

L'aménagement du territoire devient avec la Loi organique du 29 mars 1962 une compétence politique à part entière, consacrée officiellement dans la loi belge. Fini les travaux publics! Se constitue alors la hiérarchie des plans d'aménagement et des schémas, dont plusieurs ne verront le jour que bien plus tard.

Les villes de taille moyenne, tentées de monter elles aussi dans le train de la modernité, bradent dès les années 1970 leur patrimoine, leur qualité de vie et leur attractivité. Après Bruxelles, Charleroi et Liège, on voit Namur, Verviers, Arlon, La Louvière, Waterloo, Seraing céder aux sirènes du châssis aluminium et de la bretelle d'autoroute. Dans un grand mouvement néo-rural égalisateur, la rurbanisation gagne toutes les provinces.

2. « Il y a toujours eu lutte entre visions dominante et dominée »

Le dominant sécurise sa dominance par des ententes et des refus d'entendre

Une très prolifique entente se noue dès les années 1950 entre le pouvoir politique et le monde immobilier. Elle s'illustre par des pléthores de chantiers dans les années 1960-70, puis par une baisse de régime et par quelques scandales dans les années 1980. Elle laisse une traînée de chancres qui, malgré l'instauration des SAR, phagocytent encore aujourd'hui des quartiers entiers.

Par contre, il y a peu de cas d'entente entre mandataires publics et plaignants. Et si un contestataire devenait bourgmestre? Cela s'est passé avec la montée au pouvoir d'Ecolo dans les années 1980 et pourrait tout à fait se vérifier demain avec un progrès du Mouvement Réformateur.

Ne pas gâcher les deniers publics à exproprier

Le mépris passe – sans le faire exprès ? – par la langue universitaire. En désignant les mandataires et les immobiliers comme « *fonctionnalistes* », les chercheurs ont fait passer pour pragmatique une vision de l'urbanisme composée de totems, d'allées royales et de beffrois. La cité fonctionnaliste est en réalité dérivée des mythes. Cela vaut pour la Belgique comme pour Brasilia, Detroit ou le « Centre Business District » de Santiago du Chili.

Dans le même mouvement, les chercheurs ont eu beau jeu de taxer de « *culturalistes* » les habitants des villes qui défendent l'existant, si modeste soit-il, ceux qui refusent le « On rase gratis ». Cela revient à dissimuler l'importance que ces personnes accordent au fonctionnement de la ville et à sa possible évolution grâce à un canevas non stéréotypé. Ces personnes ont de l'ambition à échelle humaine et un souci réel pour les budgets à engager. Il y a probablement là, plutôt que dans l'autre camp, un pragmatisme à toute épreuve.



Il n'y a jamais eu vision unique, mais tout ce qui permet d'ajouter d'autres maillons à nos chaînes habituelles de causes et d'effets améliore notre vision.

Photo glanée sur le site d'Anne Wolff (<http://les-etats-d-anne.over-blog.com>)

L'histoire du XX^e siècle a appelé les défenseurs des quartiers anciens et populaires des « conservateurs », des « bourgeois », des « énervés », des « empêcheurs de moderniser », des « paupérisés », selon l'humeur du pouvoir en place. Eux-mêmes se disent « amoureux de leur ville »... exactement comme le pouvoir en place!

Devoir civique de transmission d'information

La situation perdure, elle a simplement changé de lieu. Les mandataires et les services d'urbanisme des grandes villes font aujourd'hui tout pour panser les plaies causées par ces matamoresques visions de ville moderne. Il y aurait une grande utilité à ce que les villes et les campagnes se parlent entre elles sur le sujet. Faute de témoignage, d'autres villes wallonnes, d'autres villages qui croient encore que la formule fonctionnaliste fonctionne, risquent tôt ou tard de donner dans le panneau.

Mais voilà, c'est dur d'admettre qu'on s'est trompé et d'en parler :

- une ville qui se voue à la voiture met fin à la circulation aisée en son centre et renforce l'insécurité de tous;
- les chantiers pas complétés et les îlots monofonctionnels coûtent cher, notamment en termes de contrôle social;
- le façadisme, le moderne de copie et le déménagement-remontage de bâtiments historiques n'ont aucun cachet, aucune âme, aucun attrait. De plus, ils vieillissent mal.

Nos associations ont-elles envie de poursuivre la lutte ?

Parmi les tendances décriées par nos associations :

- la passivité;
- l'atténuation de l'envie d'entreprendre,
- la dépolitisation par indifférence;
- le manque d'esprit critique vis-à-vis des modèles proposés;
- le besoin de se cacher derrière un groupe;
- le syndrome « kleenex »;
- l'éparpillement de la résidence et la surconsommation qu'il entraîne.

Beaucoup de nos associations remettent en question les modes de consommation dominants, assi-

milés à une vision dominante dans la mesure où ces comportements consommateurs orientent la plupart des prises de position politiques ainsi que les attitudes individuelles.

Les Wallons, comme tant d'autres Terriens, se plaignent de la perte de repères. Ce à quoi nos associations répondent que ces repères, ils ont accepté de les laisser s'égarer. La télécommande est devenue le symbole d'une société qui se détache de tout, qui se décorporalise et se déterritorialise. Le « ranking », ou classement relatif, l'emporte sur la qualité intrinsèque.



« Dans le piétonnier de Mons, des magasins ont définitivement fermé leur volet et s'en sont allés en centre commercial. Les loyers élevés sont souvent pointés du doigt comme responsables de la paupérisation des quartiers commerçants. Cette relation de cause à effet, qui ressemble plutôt à un raccourci facile, est dénoncée depuis des années par les associations ». Photo La Province, mars 2012

3. Des idées ont évolué ; d'autres subsistent avec une remarquable permanence

Anciennes rengaines qu'on fredonne depuis 1968 au moins :

- banalisation du territoire;
- disparition des services élémentaires dans les villages;
- habitat dispersé;
- mobilité automobile;
- charroi intempestif;
- rupture du réseau écologique;
- piéton dernier servi;
- pesticides non merci;
- pollution sonore et olfactive;
- pas assez de parkings, trop de voitures!;
- patrimoine en perdition.

Nouveaux refrains :

- faux éco-quartiers;
- multiplication des voiries carrossables;
- inégalités écologiques;
- ruralité noyée dans la « Suburbia »;

- urbanisation aggravant les écoulements et crues;
- élevages intensifs;
- paysages rayés de la carte ou monnayés à très haut prix;
- disparition des services élémentaires en ville;
- gaz à effet de serre et demande énergétique en hausse;
- ignorance et incivisme;
- manque de fermeté régionale pour la voie d'eau et le rail;
- mutation du tourisme et des loisirs dits « de masse »;
- NIMBY.

Certains positionnements politiques de la Fédération Inter-environnement Wallonie ont évolué ; d'autres subsistent malheureusement, parce que la situation ne s'est toujours pas améliorée.

Chacun de ces positionnements a été le fruit d'une entente entre associations parfois très opposées. C'est une construction collective qui s'inscrit dans une vision à long terme, au carrefour de plusieurs thématiques. Le positionnement a pour objectif d'influencer le discours politique, mais surtout d'inspirer des comportements plus naturels et salutaires. Son but ultime est de guérir l'environnement ou d'empêcher qu'il soit plus malade. On peut donc dire, sans ciller, que le positionnement est fait pour mourir mais pensé pour durer.

4. « En quoi les luttes des porteurs des visions dominées ont-elles pu réellement influencer les situations ? »

Des revendications entendues et diffusées

Sur les 57 ans écoulés depuis l'après-guerre, il y a un net progrès en matière de circulation d'informations ; la mise en réseau des citoyens leur a appris à se prendre en main et à communiquer leurs opinions de manière respectueuse. Les revendications du monde environnemental concernant l'amélioration de la lisibilité et de la cohérence du corpus juridique ont trouvé preneur : le Gouvernement wallon s'y est engagé dans sa dernière Déclaration de Politique Régionale, en 2009. Parmi

les personnes aujourd'hui occupées professionnellement dans le domaine de l'aménagement du territoire, nombreux sont les lutteurs d'hier. La Commission Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité est devenue une réalité dans une très grande quantité de communes wallonnes.

Plus de respect pour nos ressources, s.v.p.!

En matière de protection de sites, qu'il s'agisse d'habitats précaires pour la faune et la flore ou d'ensembles patrimoniaux, beaucoup de batailles ont été gagnées. Même dans le cas des parcs d'activités économiques, on constate une meilleure prise en compte de critères de proximité et d'accessibilité, mais il leur reste énormément de progrès à faire en matière d'intégration paysagère et d'intégration sociale dans un tissu urbain ou villageois. Concernant les ressources en énergie, des mesures ont été prises notamment dans le domaine du logement, et le cadre éolien semble enfin prêt à entrer en application ; la Fédération continue à interpeller sans relâche le pouvoir fédéral pour qu'il enclenche le passage définitif du nucléaire au renouvelable. La ressource « sol » pourra quant à elle, nous l'espérons, tirer un petit bénéfice de la démarche visant à resserrer la résidence et les services dans les noyaux d'habitat, un dossier que la Fédération a porté dans son Mémoire lors des dernières élections régionales.

En matière d'implantations commerciales, tout est à (re-)faire, puisque l'on voit arriver des monstres en centre-ville, sous prétexte d'y remettre de l'animation et de la croissance. Quant aux complexes qui sévissent en périphérie et en zone rurale, rien n'est encore prévu pour les obliger à effacer leurs traces en fin d'activité. C'est probablement le secteur où les associations environnementales sont aujourd'hui le plus en butte à l'opposition pure et simple de la part des pouvoirs locaux. Pour soutenir leur démarche, la Fédération prépare un positionnement politique sur les centres commerciaux qui viendra compléter celui qu'elle avait publié en 2008.

La Fédération voit dans le SDER actuel, et dans sa révision, le reflet de demandes intenses qu'elle a relayées au fil des années. Nous nous réjouissons de la capacité toujours renouvelée des associations d'IEW à transformer des problèmes locaux en questions existentielles que la Wallonie toute entière doit se poser.

CONCLUSION

«L'aménagement du territoire est-il outil du capitalisme ou arme contre lui?»

Voici la réponse de la Fédération : Il n'est ni l'un ni l'autre. L'aménagement du territoire n'est ni la main invisible d'Adam Smith, capable de redistribuer les richesses

en dépit de toutes les injustices, ni l'index de Marx pointé sur des projets sans intérêt général.

L'aménagement du territoire wallon semble peiner à circonvier le marché immobilier qui pratique encore et toujours l'art de transformer nos désirs en « parcelle vierge de toute construction à 5 minutes de l'auto-oute ». Ses outils, plans, schémas, règlements, illustrent la tentative de ménager à la fois des ressources et des besoins d'espace, besoins qui se sont malheureusement souvent identifiés à des capacités à payer.

Le capitalisme et son obsession de la flèche ascendante ont influencé l'aménagement du territoire, qui s'est cru obligé d'utiliser les mêmes indicateurs : produit intérieur brut (PIB), revenus, pouvoir d'achat, etc. Pourtant, un hôpital régional dont de moins en moins de lits sont occupés, cela veut peut-être dire... « de plus en plus de gens bien-portants » !

IEW martèle depuis des dizaines d'années que les décisions au coup par coup, le mode actuel de financement des communes, et le tout-à-l'auto ont des conséquences catastrophiques en termes de vie en société, de paysages, d'activités économiques, de biodiversité, de souveraineté alimentaire. Deux révisions de taille, celles du SDER et du CWATUPE, donnent l'occasion au monde environnemental de faire entendre sa voix et de faire enfin respecter les demandes des générations précédentes.

■ Hélène Ancion

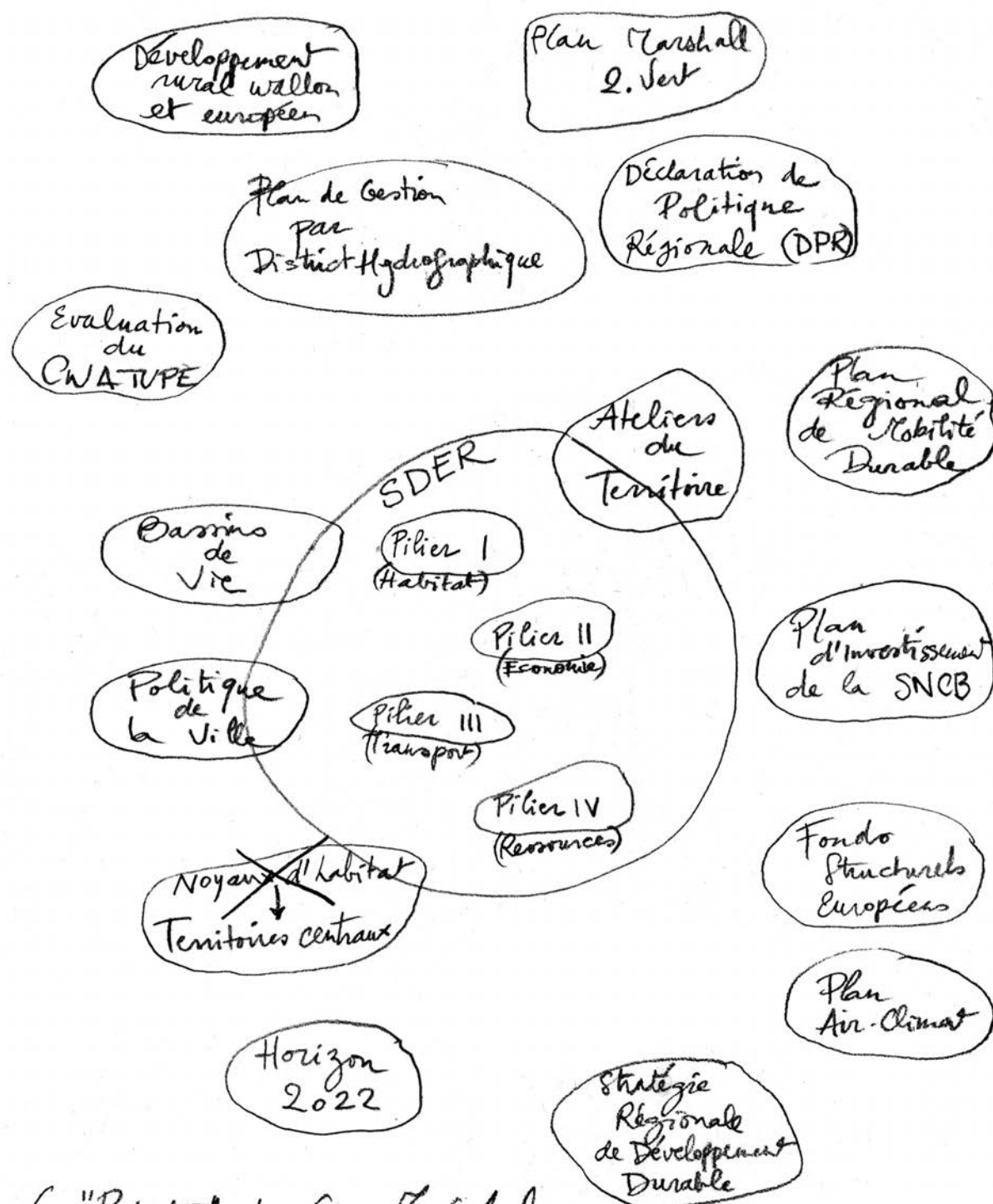


Illustration Joël Scutenaire

En savoir plus

La 90^{ème} semaine sociale du Mouvement Ouvrier Chrétien (MOC Wallonie – Bruxelles) a eu lieu à Charleroi les 29 et 30 mars 2012. L'exposé de la Fédération Inter-Environnement Wallonie s'inscrivait dans le volet "L'aménagement du territoire est-il outil du capitalisme ou arme contre lui?". Le texte complet de l'exposé fait partie des actes publiés dans Les Hors-Série de Politique, numéro HS20, en octobre 2012. ■

« Les Patates de Luc Maréchal », un dessin en guise d'introduction à la conférence sur le SDER du 5 novembre 2012, dans le cadre des Mardis du territoire d'IEW



Les "Patates" de Luc Maréchal

Afin de situer le SDER parmi les nombreuses démarches qui touchent aujourd'hui la Wallonie, Luc Maréchal avait préparé un petit schéma à main levée. Nous l'avons affectueusement baptisé « Les Patates de Luc Maréchal » et tenté de le reproduire ici. La grosse pomme de terre, c'est le projet de SDER en cours, avec ses quatre grands groupes d'objectifs séparés en « Piliers ». A la périphérie, mais en contact direct avec le futur SDER, trois concepts qui lui sont intimement liés : « Bassins de vie », « Politique de la Ville » et « Noyaux d'habitats », remplacé peut-être définitivement par l'expression « Territoires centraux ». Gravitant tout autour, des démarches abouties, en négociation ou encore balbutiantes, ayant toutes un lien direct avec l'aménagement du territoire.



Interview de **Paul Magnette**, nouveau bourgmestre de Charleroi

L'urbanisme carolo et le SDER



Vous trouverez le contenu intégral de l'interview de Paul Magnette sur le site internet de la Fédération.

VILLE DE CHARLEROI

• **L'aménagement du territoire et l'urbanisme sont-elles des questions cruciales à Charleroi ? Les liens avec les autres thématiques y sont-ils particulièrement évidents ?**

Il s'agit en effet de deux éléments importants sur lesquels le renouveau de la Ville doit s'appuyer. En effet, c'est grâce à de nouveaux projets d'aménagement urbain tels que ceux que nous sommes en train de construire à la ville basse ou à la ville haute que le visage de la ville pourra petit à petit évoluer pour que Charleroi redevienne une métropole accueillante, attrayante et attractive pour ses travailleurs, ses citoyens, ses habitants et ses

(futurs) étudiants.

Pour relever le défi du redéploiement de Charleroi, il faut passer par ce type de projet donc oui, l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des questions cruciales. C'est d'ailleurs pour cela que j'ai, dans mes compétences de bourgmestre, choisi l'aménagement urbain.

« Pour relever le défi du redéploiement de Charleroi (...) l'aménagement du territoire et l'urbanisme sont des questions cruciales. »

Ces deux thématiques sont fortement connectées avec bon nombre de matières. Déjà l'une avec l'autre. Et puis un lien direct qui se manifeste dans tous les projets est celui de la mobilité. On ne peut mener un projet de réaménagement de l'espace public sans penser à la mobilité, aux conséquences sur la voirie, à l'aménagement des trottoirs, des pistes cyclables, à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, au stationnement, ...

C'est pourquoi une vision transversale est nécessaire dans l'ensemble de ces projets.

• Quelles sont les problématiques les plus importantes en matière d'urbanisme aujourd'hui à Charleroi ?

Il y a tellement à faire et tellement de projets en cours que parfois, le plus compliqué est de garder une vision globale et claire de ce qu'est et de ce que sera le paysage de Charleroi à court, moyen et long terme.

La problématique la plus importante est de rendre la ville attractive à nouveau pour les citoyens, travailleurs et investisseurs.

• La ville a-t-elle évolué positivement en matière urbanistique ces dernières décennies ?

Il n'y a qu'à voir le nombre de projets en cours pour répondre à cette question ! Cela prouve bien que le renouveau et le réaménagement de la ville est en marche. Les espaces publics de Charleroi sont amenés à évoluer plus que positivement pour rendre la ville plus agréable et plus attrayante et qu'elle devienne une ville où il fait bon vivre.

• La caractéristique la plus remarquable de l'urbanisme carolo aujourd'hui ?

La ville compte une multitude de bâtiments de qualité, qui révèle une histoire longue et riche. Malheureusement ceux-ci sont souvent disséminés et peu, ou pas, valorisés.

Notons également que ce centre-ville historique de qualité et fortement structuré est bordé de « territoires à enjeux » tels que des îlots ou des friches susceptibles de connaître de profondes mutations immobilières



«Le parking des expositions et abords, un des grands espaces inoccupés de Charleroi proche du centre» (Crédit : Bing)

(palais des expos, site Conforama, esplanade de la gare).

Il est rare de trouver dans de grandes villes autant de potentiel foncier aussi proche d'un cœur urbain.

• La caractéristique la moins enviable de l'urbanisme carolo aujourd'hui ?

C'est justement cette présence de grands terrains inoccupés et de friches à proximité immédiate du centre-ville qui représente à la fois un enjeu mais peut déprécier l'image de Charleroi.

Citons également les ruptures créées par les infrastructures routières, principalement le R9. Celui-ci offre en effet une accessibilité exceptionnelle au centre-ville mais a parfois eu pour effet de déstructurer des quartiers et de couper le centre de ses abords de par son statut, son gabarit, son tracé et son altitude.

« Cette présence de (...) friches à proximité immédiate du centre-ville représente à la fois un enjeu mais peut déprécier l'image de Charleroi. »

Enfin, un dernier élément serait la présence d'industries quasi au centre-ville avec la pollution visuelle et olfactive que cela génère, de même que les conséquences en terme de trafic.

LE SCHEMA DE STRUCTURE COMMUNAL

• Pourquoi avoir voulu élaborer un Schéma de Structure Communal (SSC) à Charleroi ?

La Ville a pris conscience d'un enjeu fondamental pour elle qui est de clarifier la structure de son territoire.

Partant du constat qu'il existe un manque de lisibilité du territoire carolo, la proposition, via ce schéma de structure, est de définir une hiérarchie des territoires de la ville, fondement d'une gestion cohérente à long terme.

La Ville de Charleroi a donc saisi l'opportunité de reconfigurer les parties de son territoire en rassemblant les fragments physiques et sociaux de la ville pour leur donner de la cohérence et de la structuration. Le SSC a l'avantage d'être un document d'orientation, de gestion et de programmation du développement de l'ensemble du territoire.

Il est donc utile parce qu'il peut intégrer la gestion urbaine « au quotidien » et accompagner les mouvements, les tendances et les changements de stratégie de planification. Il peut aussi être un outil de contrôle et d'observation.

• Où en est l'élaboration du Schéma de Structure ?

Après trois années de travail, le bureau d'études Cooparch a finalisé un projet de schéma, outil qui

a été approuvé provisoirement par le conseil communal le 4 juin 2012 et qui entend donner une vision plus claire de ce que sera Charleroi demain.

Le Conseil Communal a ensuite soumis ce projet à enquête publique du 7 septembre au 6 octobre 2012.

L'analyse et l'examen des avis, remarques et propositions émis lors de cette enquête publique sont en cours, en concertation avec les autorités régionales.

• Quels sont les lignes forces du projet de Schéma de Structure ?

Les principes de force du Schéma se déclinent en 6 objectifs:

- 1) améliorer le cadre bâti et paysager de Charleroi;
- 2) rendre Charleroi plus rayonnant et plus métropolitain;
- 3) renforcer Charleroi comme ville habitée et vécue;
- 4) rendre Charleroi plus et mieux entreprenant;
- 5) améliorer les qualités environnementales de la ville;
- 6) assurer une mobilité durable pour Charleroi.



Trois façades à l'intérêt patrimonial certain rue de Montigny dans le centre de Charleroi (Crédit : IEW)

LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL (SDER)

• Vous reconnaissez-vous et reconnaissez-vous Charleroi dans le SDER de 1999 ?

Le SDER de 1999 reste un document de qualité par la réflexion qu'il a porté sur le territoire wallon

afin de définir un projet de structure spatiale. Charleroi apparaissait comme pôle majeur sur l'axe est-ouest reliant Mons à Namur et Liège. Il donnait la perspective d'un hinterland plus marqué pour la partie Sud de son territoire, vers Couvin et Philippeville.

La mise en œuvre du projet de développement spatial se déclinait en 8 objectifs. Ceux-ci rencontraient, à l'époque, les préoccupations de structuration du territoire wallon, d'intégration de la dimension suprarégionale, du cadre de vie, du logement, de l'emploi, de la gestion de la mobilité, du patrimoine et des ressources naturelles... Le développement durable et la problématique énergétique n'étaient pas la priorité.

• Appliquez-vous le SDER de 1999 ? De quelles manières ? Motivez-vous les actes en fonction ?

Les décisions en matière d'urbanisme étant par définition de nature normative, c'est d'abord aux documents règlementaires qu'il est fait référence dans les motivations, et donc pas au SDER. Toutefois, chaque décision comporte un volet très important d'appréciation de l'opportunité d'un projet, et là on peut faire référence au SDER.

On visera par exemple à rencontrer l'objectif de densification de l'habitat, mais ceci pas à tous les prix. Il aura aussi fallu tenir compte de différents aspects cruciaux : qualité du projet, importance de l'aéroport, capacité des réseaux de transports en commun.

Toutefois, vu l'échelle très locale de la plupart des demandes de permis d'urbanisme, il n'est souvent pas fait mention du SDER.

« Le SDER constitue un schéma d'échelle régionale ; il ne peut, de ce fait, refléter toutes les réalités locales. »

Signalons enfin que la plupart des documents communaux d'aménagement du territoire débutent généralement par une référence au SDER et un positionnement de Charleroi par rapport à celui-ci.

Ainsi, il est toujours fait mention du SDER dans les plans communaux d'aménagement, les rapports urbanistiques et environnementaux, les études d'incidence ou encore dans le schéma de structure communal.



Le petit ring de Charleroi constitue une coupure très forte dans les quartiers centraux de Charleroi, ici rue de Montigny (Crédit : IEW)

• Le SDER de 1999 conférerait-il à Charleroi la place qu'il méritait ?

Nous sommes bien conscients que le SDER constitue un schéma d'échelle régionale et qu'il ne peut, de ce fait, refléter toutes les réalités locales.

Charleroi y est toutefois présenté comme un pôle majeur sur l'axe est-ouest reliant Mons à Namur et Liège.

• Avez-vous des attentes par rapport au nouveau SDER concernant : la place de Charleroi ? la définition des concepts de « territoires centraux » et de « bassins de vie » ?

Nos attentes, à ce stade, concernent la prise en considération des particularismes des zones urbaines et des zones rurales. Par ailleurs, nous trouvons également qu'il serait judicieux d'introduire dans l'un des objectifs le souhait de favoriser le redéploiement économique et urbanistique des zones en souffrance en raison de la désindustrialisation.

En ce qui concerne le concept de « bassins de vie », il s'agit certes d'un concept à prendre en compte dans un schéma à l'échelle régionale mais à l'heure actuelle, au niveau communal, nos priorités concernent principalement le redéploiement et le réaménagement de notre ville. Toutefois, comme signalé précédemment, le schéma de structure communal se donne pour ambition de placer Charleroi au cœur d'un bassin de vie et de donner à la ville un rayonnement plus large.

La conjecture de Zahavi : les enseignements à tirer en matière de planification

1. La conjecture de Zahavi : genèse, principes et limites

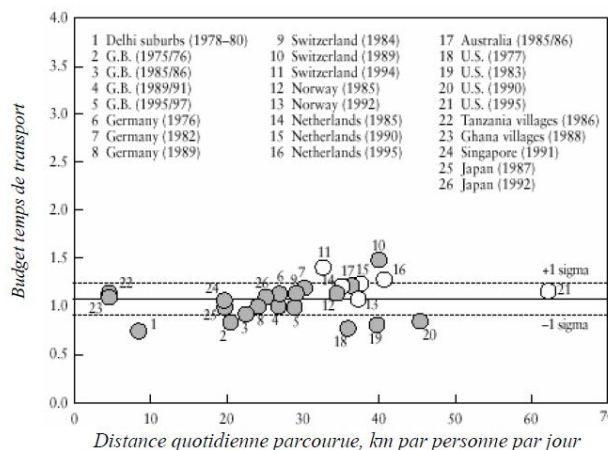
Zahavi est un chercheur de la Banque Mondiale qui s'est beaucoup intéressé au BBT : Budget Temps Transport, soit le temps total passé chaque jour dans les transports. L'hypothèse forte sur laquelle il se base pour développer, dans les années 70, un modèle de prévision de la mobilité des personnes en zone urbaine est issue d'un constat empirique : le budget temps de transport quotidien moyen est égal à une heure.

Effectivement, cette convergence vers un BBT de 60 minutes se vérifie dans le temps et dans de nombreux pays, au travers d'enquêtes et d'études rassemblées. La stabilité du budget temps de transport apparaît face aux distances parcourues et au PIB par personne.

Il semblerait que le développement économique qui permet l'augmentation de la vitesse de déplacement par la généralisation de la voiture n'a pas conduit à la réduction des temps de déplacement mais bien à l'augmentation des distances parcourues. Zahavi formalise ainsi le lien entre distance, temps et vitesse. Le temps gagné par la vitesse accrue serait totalement réinvesti en temps de transport. Tout se passe comme si la gestion du temps se faisait sans que les gains de temps, autorisés par une vitesse accrue, se traduisent par un transfert du temps gagné sur d'autres activités. Plus précisément, si d'autres activités apparaissent, on suppose qu'elles engendrent des besoins de déplacements qui vont simplement respecter la contrainte de la constance globale des BBT.

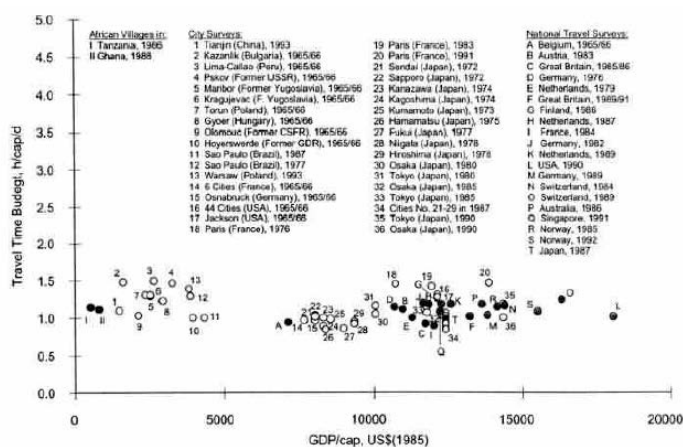
Il est tentant de voir dans cette convergence des temps de transport l'effet d'une loi (loi de Zahavi) ; cependant, de nombreux chercheurs

Graphique 8 : Budget temps de transport, en heure par personne par jour et distance quotidienne parcourue



Source : SCHAFER A., (2000)

Graphique 9 : Budget temps de transport moyen par personne et PIB par personne



Source : SCHAFER A., D. G. VICTOR, (2000)⁵

ont montré les limites de cette convergence quand on descend à un niveau plus désagrégré de données. Zahavi n'a d'ailleurs jamais nié l'existence d'autres variables (que la vitesse et la distance) qui déterminent le temps transport à l'échelle d'un individu (taille du ménage, niveau de revenu, ...). L'idée, par exemple, d'une loi naturelle d'ordre chronobiologique, ne tient pas la route si on observe la grande diversité des pratiques individuelles. Ce qu'avance Zahavi est simplement qu'avec l'accès à la motorisation, le temps consacré au

déplacement commence par décroître puis atteint très vite un palier à partir duquel la durée moyenne de transport ne diminue plus. Cependant l'hypothèse de Zahavi conserve un pouvoir explicatif important et conduit à des analyses et des interprétations intéressantes.

2. Modèle urbain intensif versus modèle urbain extensif

La conjecture de Zahavi est régulièrement évoquée pour expliquer l'étalement urbain. Grâce à la voiture

et à la vitesse permise par celle-ci, les individus ont élargi leur champ d'activités. Quitter le centre-ville et aller s'installer au calme, à la campagne, ne réduit pas l'accessibilité à l'emploi et aux loisirs.

Les liens entre densité urbaine et BBT ont été étudiés par plusieurs chercheurs, à la suite des travaux de Zahavi, et conduisent à distinguer deux profils d'agglomération.

- **Un profil urbain extensif**, dont le développement est associé à des distances parcourues et des temps de déplacement motorisés élevés. Dans ces agglomérations (les villes américaines et canadiennes en sont de très bons exemples), l'automobile semble être à la fois la condition permissive et la condition nécessaire du développement espace-temps urbain.

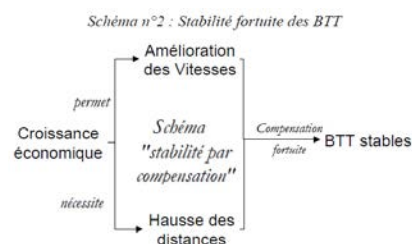
- **Un profil urbain intensif**, principalement dans les villes européennes et asiatiques qui semblent parvenir à maintenir les consommations espace-temps de leur mobilité, en proposant une autre organisation urbaine plus dense et un système de transport moins dépendant de l'automobile et, a priori, moins rapide.

Cette analyse des espace-temps urbains souligne les enjeux de la maîtrise des vitesses dans le développement urbain.

Un frein à l'extension spatiale des villes résiderait dans la régulation des vitesses. En effet, si les vitesses ont permis d'étendre les villes, elles devraient pouvoir freiner, voire renverser leur étalement. La réduction des vitesses devraient permettre de diminuer la zone d'accessibilité des individus. Et de ce fait les inciter à modifier leur localisation résidentielle, au bénéfice des centres d'activités. C'est, en fait, une redensification des villes et des centres (anciens comme nouveaux) qui est attendue. Dans la ville compacte la réduction de vitesse est implicite, mais elle est compensée par le niveau d'utilité des destinations qui peuvent être atteintes au cœur de la ville.

Le raisonnement ci-dessus basé sur la réduction de vitesse peut utilement être complété par une réflexion plus large sur les raisons

de la hausse des distances parcourues. Deux schémas peuvent être envisagés. Le premier est celui de la stabilité contrainte, développé précédemment : la croissance économique permet, par l'extension des systèmes de transport et par le progrès technique, une accélération des vitesses relâchant ainsi la contrainte spatiale de la mobilité. Mais cette hausse des distances est en quelque sorte bornée par une norme de BBT plafond.



Mais ce que semble indiquer le cas des villes du modèle extensif est une stabilité fortuite. La croissance économique nécessite une plus grande mobilité, et permet, par le progrès technologique, une amélioration des vitesses. Ces deux effets peuvent alors se compenser et déboucher sur des BBT stables, ou se conjurer et donner des BBT croissants.

3. Les enjeux environnementaux et sociaux du maintien d'un modèle urbain intensif

Si, conformément à l'hypothèse initiale, il existe bien un niveau plancher du BBT, un seuil en dessous duquel le temps passé dans les transports ne diminue pas, il semble ne pas y avoir de plafond.

La plus forte densité, la part modale plus importante des transports en commun, une meilleure maîtrise des plans d'urbanisme et de l'offre foncière... tout cela contribuerait à faire des villes européennes le lieu d'une mobilité plus durable que les villes nord-américaines. Les habitants de ces villes seraient moins confrontés à la fuite en avant que représente l'accroissement des BBT. Mais certains chercheurs se demandent si ce qui est présenté comme une différence radicale (modèle urbain) ne serait pas un simple décalage dans le temps ? Avec le développement poursuivi de la péri-urbanisation et de l'étalement urbain, ne verrons-nous pas les BBT motorisés augmenter aussi en Europe ?

Ainsi, le mythe de la voiture qui permet de gagner du temps est cassé. Au contraire, la voiture provoquerait une fuite en avant vers de plus en plus de déplacements et de distances parcourues, au détriment de la qualité de vie des individus ! Plus de temps passé en voiture, moins de temps passé en famille, à se détendre, chez soi. Sans compter, les impacts négatifs croissants sur l'environnement avec une augmentation exponentielle des kilomètres parcourus.

4. Conclusion : lien entre mobilité et développement territorial

L'enjeu de contrer l'étalement urbain est donc multiple. Pour réduire progressivement les impacts négatifs de notre mobilité, pour limiter les coûts économiques des infrastructures pour la collectivité et pour préserver une certaine qualité de vie à nos citoyens, les décideurs doivent absolument prendre les mesures contraignantes indispensables pour stopper au plus vite la dispersion de l'habitat. L'offre de logement supplémentaire mais aussi les nouveaux lieux d'activités doivent s'implanter autour des noyaux existants, qu'ils soient centraux, périphériques et ruraux. Le SDER devrait être un outil pour permettre d'aller dans cette direction. Mais les ambitions sur ce point sont malheureusement insuffisantes dans les propositions d'objectifs actuellement sur la table.

■ Juliette Walckiers

Bibliographie :

- I. JOLY, avril 2003, Préserver la constance du budget temps de transport : le réinvestissement des gains de temps, rapport intermédiaire de recherche, Laboratoire d'Économie des Transports, Université Lumière Lyon 2
- Y. CROZET et I. JLOY, 2004, Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du « bien le plus rare », les Cahiers Scientifiques du Transport N°45, p 27-48
- P. HOUDREZ, une histoire de la conjecture de Zahavi : constance versus inconstance des budgets-temps de transports
- I. JOLY, l'allocation du temps au transport. De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées
- C. RAUX (coordinateur), mars 2010, La croissance des budgets-temps de transport. Approfondissement, PREDIT, rapport final
- J. P. HUBERT et M. CASTAIGNE, mai 2005, Comparaison des indicateurs de mobilité à partir des enquêtes nationales belges sur les emplois du temps et la mobilité des ménages, réalisés en 1999, publication GRT, FUNDP



Vers une trame verte et bleue en Wallonie ?

La dégradation et la fragmentation des habitats des plantes et des animaux sont les principaux responsables de l'appauvrissement de la biodiversité. Ce processus risque de s'amplifier fortement sous l'effet du changement climatique et menace nos ressources en aliments, bois et énergie et notre santé. La constitution d'une « trame verte et bleue » s'est imposée en France comme l'une des réponses à ce besoin de résilience de nos écosystèmes. En Wallonie, le projet de révision du schéma de développement de l'espace régional prévoit également l'instauration d'une trame verte et bleue wallonne. Mais de quoi s'agit-il ?

Inscrite comme l'un des nouveaux objectifs du schéma de développement de l'espace régional (SDER), la continuité des liaisons écologiques sur notre territoire passera également par la mise en place d'une trame verte et bleue (TVB). Cette trame devra, selon le projet de SDER, structurer le territoire en organisant le maillage des espaces tant urbains que ruraux. Ses objectifs sont de restaurer les liaisons écologiques, de permettre un accès vers les espaces de na-

ture par une circulation douce et de favoriser la nature en ville. Elle participera naturellement à la régulation des phénomènes d'inondation.

Cette trame verte et bleue n'est pas seulement inspirée de nos voisins français, elle s'inscrit plus largement dans la stratégie Européenne en faveur de la biodiversité dont l'un des six axes repose sur le développement d'une « infrastructure verte ». Cette infrastructure

vient compléter deux directives essentielles qui incluent déjà ces notions de continuité écologique et qui sont constitutives des éléments clés de cette trame tel le réseau Natura 2000 et le réseau hydrographique (Directive cadre « eau » et la directive Habitat). Cette notion de continuité est évidente au sein des sites Natura 2000 mais reste fort limitée pour ce qui est d'assurer la continuité écologique entre sites pour les habitats concernés. Dans ce cas, elle se borne à l'évaluation

des plans ou projets qui pourraient porter atteintes aux espèces et habitats présent dans les sites et à la protection en dehors des sites de certains éléments du paysage (haies).

Les orientations de la trame verte et bleue wallonne ne sont pas encore connues. Sa déclinaison française aura mis près de cinq ans pour aboutir. Elle s'est construite en trois phases : une décision de principe lors du Grenelle, une large concertation pour en définir le cadre et enfin sa mise en œuvre aux différentes échelles territoriales.

Une trame verte et bleue pour renforcer la résilience des écosystèmes

La trame verte et bleue française est conçue comme un outil au service d'un aménagement durable du territoire. Elle est constituée de l'ensemble du maillage constitué des corridors écologiques (existant ou à restaurer), des « *réservoirs de biodiversité* » (les zones noyaux constitués d'habitats naturels sensibles) et de zones-tampon ou annexes (« *espaces naturels relais* »). La TVB vise à enrayer la perte de biodiversité tant extraordinaire qu'ordinaire dans un paysage de plus en plus fragmenté. Ce maillage doit aussi permettre et faciliter le déplacement des « *aires de répartition* » des espèces sauvages et des habitats naturels pour restaurer leur « *bon état écologique* » et faire face au changement climatique. La partie « *verte* » correspond aux milieux naturels et semi-naturels terrestres et la composante « *bleue* » fait référence au réseau aquatique et humide (fleuves, rivières, zones humides,...).

Cette trame a pour vocation de maintenir et renforcer « *la résilience et la fonctionnalité des écosystèmes afin de préserver les processus évolutifs nécessaires à leur adaptation et au maintien de la biodiversité. Les corridors (continuité) écologiques prennent notamment appui sur la biodiversité qualifiée d'ordinaire. Elles ont aussi leur place en milieu urbain.* »

La concertation, de la conception...

Le principe et les grandes orientations de la TVB française ont d'abord été arbitrés lors du Grenelle de l'environnement. Un comité opérationnel a ensuite été institué pour définir les voies, moyens et conditions requis pour sa mise en œuvre. Piloté par un sénateur, ce comité était composé des représentants des différentes collectivités publiques, des partenaires socio-économiques et des organisations non-gouvernementales. Pour répondre à ces missions, le comité était assisté de différentes institutions scientifiques.

Outre la constitution de la trame, le comité a poursuivi d'autres objectifs pour renforcer l'existant : l'acquisition de 20.000ha de zones humides, la généralisation de bandes tampon végétalisées d'au moins 5m le long des cours d'eau, la restauration des continuités pour les écosystèmes d'eau douce. Le comité a également proposé un cadre, des projets de textes législatifs et réalisé des guides pour la mise en œuvre de la TVB. Le comité a également proposé au politique ses réflexions sur la compensation pour atteinte à la continuité écologique, sur la contractualisation pouvant être mise en place pour la gestion des espaces constitutifs de la TVB, sur la place de la TVB en milieu urbain, sur le soutien à développer pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de la TVB au niveau local ainsi que les termes du contexte socio-économique de la TVB.

...à la mise en œuvre

Un comité national et des comités régionaux, de composition similaire au Comité opérationnel sont chargés depuis 2011 de la mise en œuvre des textes législatifs adoptés sur base des propositions du comité opérationnel. Malgré cette démarche, il aura fallu finalement attendre plus d'un an pour le voir effectivement publié. La crainte du monde agricole de voir ces corridors écologiques empiéter sur les terres agricoles a contribué à la mise en sourdine du projet pendant les présidentielles.

Tant au niveau national que régional

Sur base des principes et cadres définis au niveau national, les conti-

nuités écologiques sont identifiées par les schémas régionaux de cohérence écologique, entre les pouvoirs politiques locaux (régions et départements) et les comités régionaux « *trame verte et bleue* ». Ces schémas, soumis à enquête publique, prennent en compte les enjeux nationaux et transfrontaliers identifiés par les orientations nationales. Ils comportent un diagnostic du territoire, les continuités écologiques retenues (réservoirs de biodiversité et corridors), un plan d'actions stratégique, une cartographie et un dispositif de suivi et d'évaluation.

Un cadre plutôt incitatif et préventif

Les TVB, établies à l'échelle régionale, devront être prises en compte dans les documents de planification et les projets d'infrastructures linéaires de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements. Tout projet ou plan public susceptible d'atteindre aux continuités écologiques défini dans la TVB devra préciser les mesures permettant d'éviter, de réduire et, le cas échéant, de compenser ses impacts. Les projets privés conformes au prescrit de l'aménagement du territoire ne seront pas contraints par cette trame. Mais la trame fera évoluer dans un second temps les documents de planification équivalents à nos schémas de structure, aux plans de secteurs,... Cette révision affectera indirectement et dans un second temps les projets privés. Il s'agit donc essentiellement d'un outil d'aménagement du territoire durable, intégrant la préservation de la biodiversité lors de la planification spatiale des territoires.

Sans contraintes sur les acteurs ruraux et avec peu de moyens...

Les TVB doivent proposer des mesures contractuelles permettant, de façon privilégiée, d'assurer la préservation et si nécessaire la remise en bon état de la fonctionnalité des continuités écologiques. Un enjeu de taille mais sans réel moyens... Outre l'obligation de préserver les bandes tampons le long des cours d'eau, aucune nouvelle mesure ne vient protéger la biodiversité ordinaire dans cette trame tant au niveau agricole que forestier. Le drainage des fonds humides, le labour des prairies extensives... pourront continuer même au sein des continuités écologiques de cette trame...



L'implication des politiques et des parties prenantes aura certes permis de jeter les bases de principes d'un aménagement du territoire durable en responsabilisant les politiques et les pouvoirs publics. Pour le reste, la trame au dire même du monde politique a une vocation essentiellement pédagogique vis-à-vis des acteurs socio-économiques.

Et en Wallonie ?

Le CWATUPE permet d'inscrire Le CWATUPE permet d'inscrire au plan de secteur des périmètres de liaison écologiques qui visent à garantir aux espèces animales et végétales des espaces de transition entre leurs biotopes. Assez proche de la notion de trame, cette notion est intégrée dans certains schémas de structure notamment sur base de la cartographie du réseau écologique établie dans le cadre des Plan Communaux de Développement de la Nature (PCDN). Le niveau d'intégration de ces notions est cependant très variable d'une commune – d'un bureau d'étude – à l'autre. Le CWEDD relève bien souvent des manquements à cet égard. L'intégration ces périmètres de liaison écologiques au sein des plans de secteurs reste extrêmement marginale. Ce désintérêt s'explique par l'absence de principes directeurs et de critères scientifiques pour identifier ces périmètres ainsi que par l'absence de

mesures de protection complémentaires pour en assurer la protection.

Le projet de SDER prévoit l'instauration d'une TVB mais n'apporte à ce stade que peu d'information sur les contours qu'elle pourrait prendre en Wallonie. Il devra donc encore formaliser, à l'instar des propositions du comité d'orientation français de la TVB, les grands principes et orientations de la TVB wallonne et inscrire, à son niveau, les grandes continuités écologiques wallonnes et leurs liens avec les régions voisines. Pour être fonctionnelle, cette TVB wallonne devrait ensuite être précisée dans les outils planologiques communaux, les schémas de structure, les plans communaux d'aménagement ou pourquoi pas, venir en surimpression des plans de secteur. Elle devra également donner une certaine force juridique à cette trame pour assurer sa préservation et élargir son champs d'application à des activités qui ne sont pas aujourd'hui soumises à permis (drainage, labour de prairies, plantation d'exotiques...).

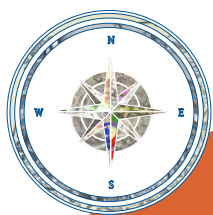
Sa transposition au niveau plus local ne sera pas facile, la superposition de cette trame sur des zones non urbanisables est probablement acceptable mais sa superposition avec des zones constructibles ou à affecter risque d'être plus conflictuelle. Pour intégrer l'incidence so-

cio-économique de telles modifications, il faudra idéalement mobiliser des outils et des moyens (existant ou pas). Sans cela, la TVB wallonne corrigera difficilement les erreurs d'aménagement du territoire inscrites il y a plus de 40 ans aux plans de secteurs mais elle contribuera à en en amoindrir les incidences.

En zone urbaine, la TVB wallonne devrait également offrir l'opportunité de maintenir et de restaurer les liaisons écologiques avec pour effet d'améliorer le cadre de vie. Restaurer ou créer des espaces verts, aménager des voies lentes verdurisées, remettre les cours d'eau à ciel ouvert ou simplement leur offrir plus d'espace constituent autant de mesures concrètes que la TVB pourrait apporter. Mais l'essentiel, soit en définir le cadre, est encore faire...

■ Lionel Delvaux

1. L'article 10 de la directive encourage une gestion adéquate des éléments du paysage qui revêtent une importance majeure pour la faune et la flore sauvages (haies, talus, limites de champs, bords de cours d'eau). Pour y répondre, les haies sont protégées, les cours d'eau devraient bientôt être clôturés mais ces mesures restent très insuffisantes pour rendre effectif les continuités écologiques.



Formation longue en Aménagement du Territoire

Répartie sur deux journées, cette formation longue entend accueillir la plus grande variété de participants, qu'ils soient amateurs ou professionnels!

Le fil rouge de cette formation est le passage entre la 2^e et la 3^e dimension, et retour. De la photo au vrai paysage, de la croisée de chemins empierrés au carrefour tracé sur la carte. Les exercices et mises en situation s'attacheront à découvrir comment les images parviennent à restituer la multiplicité des impressions et le mouvement.

Sur le plan théorique, nous aborderons la participation, largement tributaire de l'information visuelle. Qu'est-ce qui est réellement prévu dans les procédures? Nous décrypterons ensemble ce qui vous intimide ou rebute le plus, le document administratif. Qu'est-ce que ce mystérieux « considérant » toujours accompagné d'un obscur « vu » ? Rejoignez-nous pour y voir plus clair !

Jeudi 18 et vendredi 19 Avril à Neufchâteau

Jeudi 2 et vendredi 3 Mai à La Louvière

Jeudi 23 et vendredi 24 Mai à Marche-en-Famenne

Jeudi 27 et vendredi 28 Juin à Enghien

Débats en Aménagement du Territoire

L'aménagement du territoire est vu comme un domaine très complexe. Ces formations de trois heures, organisées en journée à Namur, cherchent à répondre à la demande des citoyens avides de discernement et de méthodologie. Exposé et débat se succèdent avec pour objectif de mettre à la portée de tous cette réglementation que nul n'est censé ignorer...

Mercredi 27 Mars « Pourquoi faire partie d'une CCATM ? »

Mercredi 11 Septembre « Enquête publique sur le SDER »

Mercredi 20 Novembre « Le permis d'urbanisation »



Mardis du territoire

Un mardi sur deux, de septembre à novembre, nous vous invitons entre 12 et 14h pour écouter et questionner des spécialistes de l'aménagement du territoire. En ces temps de révision du CWATUPE et du SDER, trois mardis s'intéresseront à des enjeux transversaux : les circuits courts, le financement des communes, les noyaux d'habitat. Deux autres rendez-vous seront consacrés à des outils cruciaux de notre aménagement : la CCATM et le SDER. Ces conférences sont gratuites et ont lieu à Namur, dans les locaux de Mundo-Namur, la maison des associations environnementales.

Mardi 17 Septembre « Noyaux d'habitat »

Mardi 1^{er} Octobre « La CCATM »

Mardi 15 Octobre « Les circuits courts »

Mardi 5 Novembre « Le financement des communes »



S'inscrire aux formations:

- courrier électronique: s.rouard@iew.be

- courrier postal:

Fédération IEW - Mundo-Namur

Rue Nanon 98 - 5000 Namur

- fax: 081 390 751

Informations complémentaires: 081 390 750 ou s.rouard@iew.be

www.iew.be

Tarifs:

- **Formation longue (repas compris)**

50€, tarif de base ;

30€, pour les membres des associations d'IEW ;

10€, pour les allocataires sociaux.

Paiement sur place uniquement.

- **Débats en Aménagement du Territoire: 10€**

Paiement sur place uniquement.

- **Mardis du territoire**

Entrée libre

Avec le soutien de:



Intéressé(e) par «La lettre des CCATM» ? Contactez la Fédération Inter-Environnement Wallonie
Tél.: 081 390 750 - info@iewonline.be. Recevez gratuitement la version électronique
de la Lettre via notre formulaire en ligne dans la rubrique 'Abonnez-vous', sur www.iew.be