EDIWALL



SCHÉMA DE
DÉVELOPPEMENT
DU TERRITOIRE

sdt

optimisation spatiale

Wallonie



Gare - Mont-Saint-Guibert



SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

Vers une optimisation spatiale

Adopté le 23 avril 2024

Une publication de la Wallonie

Conception
SPW TLPE : SPW Territoire
Consortium CREAT-UCLouvain – UpCity – HSP – BDO
Rapport sur les incidences environnementales : Stratec

Coordination scientifique et administrative
Alexandre LECLERCQ (CREAT-UCLouvain) et Claire VANSCHEPDAEL (SPW Territoire)

Photos

Gare - Mont-Saint-Guibert - © Michaël LENCHANT
Quartier de l'ancienne gare - Lasne - © SPW TLPE - DiGIT
Passerelle de Jambes - Namur - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Habitat en milieu rural - Nil-Saint-Vincent (Walhain) - © SPW-Territoire - Michel Dachelet
Allée de Fribourg - Erpent (Namur) - © SPW-Territoire - Michel Dachelet
Quartier des Guillemins - Liège - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Anciennes casernes Léopold - Mons – © Atelier d'architecture MATADOR – Maxime DELVAUX
Anciens abattoirs de Bomel - Namur - © SPW TLPE - DiGIT
Rue Rogier - Namur - © SPW Territoire - Claire Vanschepdael
Village de Carnières (Morlanwez) - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Parc scientifique - Louvain-la-Neuve (Ottignies-LLN) - © SPW TLPE - DiGIT
Quai de Meuse - Herstal - © SPW DiGIT
Tombeau du géant - Botassart (Bouillon) – © AWAP - Guy FOCANT
Ascenseur funiculaire à bateaux - Strépy-Thieu - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Ancienne filature - Bouvignes-sur-Meuse (Dinant) - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Place Kuborn - Seraing - © SPW TLPE - DiGIT
Anciennes papeteries - Genval (Rixensart) - © SPW TLPE - DiGIT
Surface commerciale - Wépion (Namur) - © SPW-Territoire - Michel Dachelet
Promenade des Ours - Andenne - © Fabrice DOR
Quai de Sambre - Charleroi - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Quartier de la gare - Arlon - © SPW TLPE - DiGIT
Gare des Guillemins - Liège - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Champ photovoltaïque - SAR - Boussu - © Fabrice DOR
Hôtel de police - Charleroi - © SPW TLPE - DiGIT
Village de Haut-le-Wastia - Anhée - © SPW TLPE - Fabrice DOR
Musée de la Céramique - La Louvière - © SPW TLPE - Fabrice DOR

Maquette & mise en page

PEPS COMMUNICATION (Liège)
pepscommunication.be

Éditeur responsable

Annick FOURMEAUX, Directrice générale, SPW TLPE,
Rue des Brigades d'Irlande 1, B-5100 Namur
territoire.wallonie.be

Publication gratuite - Imprimée sur papier recyclé © mai 2024

ISBN 978-2-8056-0628-1
Dépôt légal D/2024/11802/120

Table des matières

Avant-propos 8

Introduction 9

Concepts et notions clés 13

Concepts territoriaux clés 14

Notions clés 17

Cadre et vision 19

Des engagements 20

Des défis à relever 21

Une vision partagée 24

Objectifs, principes et modalités 31

Axe 1 - Soutenabilité et adaptabilité 35

SA1 Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources 36

SA2 Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques 48

SA3 Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol 60

SA4 Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande 74

SA5 Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques 84

SA6 Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation 90

Axe 2 - Attractivité et innovation 97

AI1 Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen 98

AI2 Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers 104

AI3 Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi 109

AI4 Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique 115

AI5 Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable 123

AI6 Organiser la complémentarité des modes de transport 132

AI7 Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés 138

AI8 Inscrire la Wallonie dans la transition numérique 146

Axe 3 - Cohésion et coopération **153**

CC1 S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités 154

CC2 Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne 160

CC3 Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente 166

CC4 Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets 176

CC5 Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs 182

CC6 Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique 190

Centralités et espaces excentrés **199**

Généralités 200

Concept des centralités 202

Concept d'espaces excentrés 203

Critères de délimitation des centralités 203

Centralités (expression cartographique) 205

Structure territoriale **207**

Pôles, axes et aires de développement 208

Pôles *208*

Axes et réseaux de communication et de transports de fluides et d'énergie *210*

Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale *214*

Trame écologique régionale 217

Aires de coopération transrégionale et transfrontalière 219

La Wallonie coopère avec ses voisins *220*

La Wallonie dans l'aire métropolitaine bruxelloise *222*

La Wallonie dans l'aire métropolitaine Liège-Maastricht-Aix-Hasselt *223*

La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec la Rhénanie-du-Nord Westphalie et la Rhénanie-Palatinat *225*

La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Luxembourg *225*

La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec le Grand-Est et les Hauts-de-France *227*

La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Lille *229*

Ressources clés de suivi et de mobilisation **233**

Glossaire **237**

Annexes **257**

ANNEXE 1 : Récapitulatif des mesures guidant l'urbanisation dans et hors des centralités 258

ANNEXE 2 : Cartographie des centralités 263

ANNEXE 3 : Méthodologie d'identification des centralités 264

ANNEXE 4 : Méthodologie d'identification des pôles 266

ANNEXE 5 : Indicateurs de suivi 269

ANNEXE 6 : Les zones d'activités économiques d'échelle régionale 274

Avant-propos

La déclaration de politique régionale 2019-2024 (DPR 2019-2024) précise que la Wallonie nourrit une triple ambition : une ambition sociale, une ambition écologique et une ambition économique. L'ambition sociale vise à réduire drastiquement la pauvreté et à garantir aux citoyens une vie décente. L'ambition écologique témoigne de la volonté des Wallons et des Wallonnes d'être exemplaires en matière de lutte contre le réchauffement climatique, d'adaptation à ses conséquences et de préservation de l'environnement. L'ambition économique doit permettre à la Wallonie de se hisser parmi les régions de tradition industrielle les plus performantes d'Europe. Un maximum de synergies est nécessaire pour que le social, l'économique et l'environnemental, loin de s'opposer, se renforcent et conjuguent leurs effets.

Dans le cadre du développement territorial, cette triple ambition se concrétise par la volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale forte et intégrée, assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects, en tenant compte des besoins actuels et futurs. La stratégie proposée tient également compte des enseignements issus des multiples crises majeures impactant la Wallonie telles que la pandémie de COVID-19, les inondations dramatiques de juillet 2021 et la guerre en Ukraine débutée en 2022.

Pour consacrer cette stratégie, le schéma de développement du territoire revêt une place centrale.

Le Gouvernement wallon a donc décidé, par arrêté du 9 février 2022, de retirer l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 mai 2019 adoptant la révision du Schéma de développement du territoire adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, et d'actualiser la révision de ce schéma.

Dans le cadre du développement territorial, cette triple ambition se concrétise par la volonté de mettre en œuvre une stratégie territoriale forte et intégrée, assurant la cohérence globale du développement wallon sous tous ses aspects, en tenant compte des besoins actuels et futurs.

Introduction

Le territoire de la Wallonie est un patrimoine commun qui doit être géré de façon à lui assurer un développement durable et attractif, dans la recherche d'un équilibre entre les dimensions sociales, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniales, environnementales et de mobilité. De la pertinence des choix opérés et de la qualité de son aménagement dépendent la prospérité, le bien-être de ses habitants, la qualité de son environnement et la résilience de son territoire.

La Région, les communes et les autres autorités publiques, chacune dans le cadre de ses compétences et en coordination avec la Région, veillent à assurer un développement durable et attractif du territoire dans le respect de l'optimisation spatiale. L'optimisation spatiale vise à préserver au maximum les terres et à assurer une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation. Elle comprend la lutte contre l'étalement urbain. Le développement durable et attractif du territoire rencontre ou anticipe de façon équilibrée les besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux, environnementaux et de mobilité de la collectivité, en tenant compte, sans discrimination, des dynamiques et des spécificités territoriales, et de la cohésion sociale.

Le Schéma de développement du territoire (SDT) est le document stratégique qui formalise la politique du Gouvernement wallon pour gérer l'évolution de son territoire. Il est soumis à la participation citoyenne par le biais d'une enquête publique, et fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement.

Il s'inscrit au sommet de la hiérarchie des outils du Code du développement territorial (CoDT). Les révisions des plans de secteur doivent s'en inspirer. Il est conçu pour être décliné dans les guides d'urbanisme et dans les schémas pluricommunaux, communaux et locaux, en fonction des spécificités de chaque territoire. C'est la raison pour laquelle le SDT donne des lignes de conduite pour permettre aux autorités communales de concevoir une stratégie territoriale à leur niveau. Ses objectifs s'appliquent également aux permis et aux certificats d'urbanisme n°2 dans certaines conditions déterminées par le CoDT.

Sur le plan juridique, le schéma de développement du territoire a valeur indicative. Il est possible de s'en écarter moyennant le respect des conditions et selon les modalités procédurales fixées par le CoDT.

Le SDT s'appuie sur une analyse contextuelle réalisée et mise à jour à la demande du Gouvernement wallon par la Conférence permanente de développement territorial (CPDT). Cette analyse synthétise un diagnostic territorial de la Wallonie. Elle permet de replacer dans leur contexte la vision, les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement, les principes de mise en œuvre de ces objectifs et la structure territoriale du SDT.

Le SDT définit la stratégie de développement pour le territoire wallon à l'exclusion de celui de la Communauté germanophone parce que l'exercice de la compétence en matière d'aménagement du territoire a été transféré par la Région à cette Communauté. Sa portée se limite aux aspects territoriaux et n'envisage pas les mesures de gouvernance ou de programmation budgétaire liées à sa mise en œuvre.

Pour permettre une compréhension univoque de son contenu, un glossaire définit les termes utilisés lorsque cette définition ne figure pas dans le texte, les cartes, illustrations ou graphiques.

Les objectifs, principes et mesures tout comme les puces numérotées ne correspondent pas à un ordre de priorité ou d'importance sauf précision particulière.

Le SDT est un document :

Stratégique : il propose une stratégie de développement du territoire pour répondre aux principaux enjeux territoriaux et rencontrer les besoins de la collectivité. Il oriente les décisions en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme en fixant des objectifs et des modalités de mise en œuvre.

Prospectif : il se fonde sur une vision choisie du territoire à l'horizon 2050. Il tient compte des tendances, des phénomènes émergents et des défis qui s'imposent au territoire. Il projette son développement à court, moyen et long terme avec pour horizon l'année 2050.

Transversal : il intègre de manière décloisonnée les défis auxquels la Wallonie doit faire face et y répond sous l'angle du territoire. Il rencontre les trois dimensions du développement durable en conjuguant les aspects sociaux, économiques et environnementaux. Il respecte les obligations internationales de la Région et s'inscrit en cohérence et en complémentarité avec les plans et les outils stratégiques régionaux déjà adoptés.

Mobilisateur : il s'adresse aux habitants et aux acteurs, publics ou privés, de l'aménagement du territoire. Il les sensibilise à la réalisation de la stratégie territoriale et les engage à s'impliquer chacun à leur niveau dans sa mise en œuvre.

Opérationnel : il propose des mesures concrètes susceptibles de faire l'objet d'un suivi pour que ses ambitions deviennent réalité à l'horizon 2050.

Le SDT se structure autour des points suivants :

Cadre et vision : ce chapitre présente les engagements, les défis ainsi que la vision souhaitée du territoire à l'horizon 2050.

Objectifs, principes et modalités : ce chapitre énonce les buts à atteindre ainsi que les principes et modalités à suivre en matière de développement et d'aménagement du territoire, en cherchant un équilibre entre les dimensions sociales, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniales, environnementales et de mobilité.

Centralités et espaces excentrés : ce chapitre présente les généralités, principes et modalités liés aux centralités et aux espaces excentrés.

Structure territoriale : ce chapitre exprime territorialement les principes et les modalités de mise en œuvre à l'aide de cartes illustrant les intentions et les projets structurants.

Ressources clés de mobilisation et de suivi : ce chapitre présente les mesures transversales de mobilisation, de suivi et d'évaluation.

Glossaire : il définit les notions spécifiques utilisées.

Récapitulatif des mesures guidant l'urbanisation : il présente, en annexe, une synthèse des mesures chiffrées qui encadrent l'urbanisation au regard de l'optimisation spatiale.



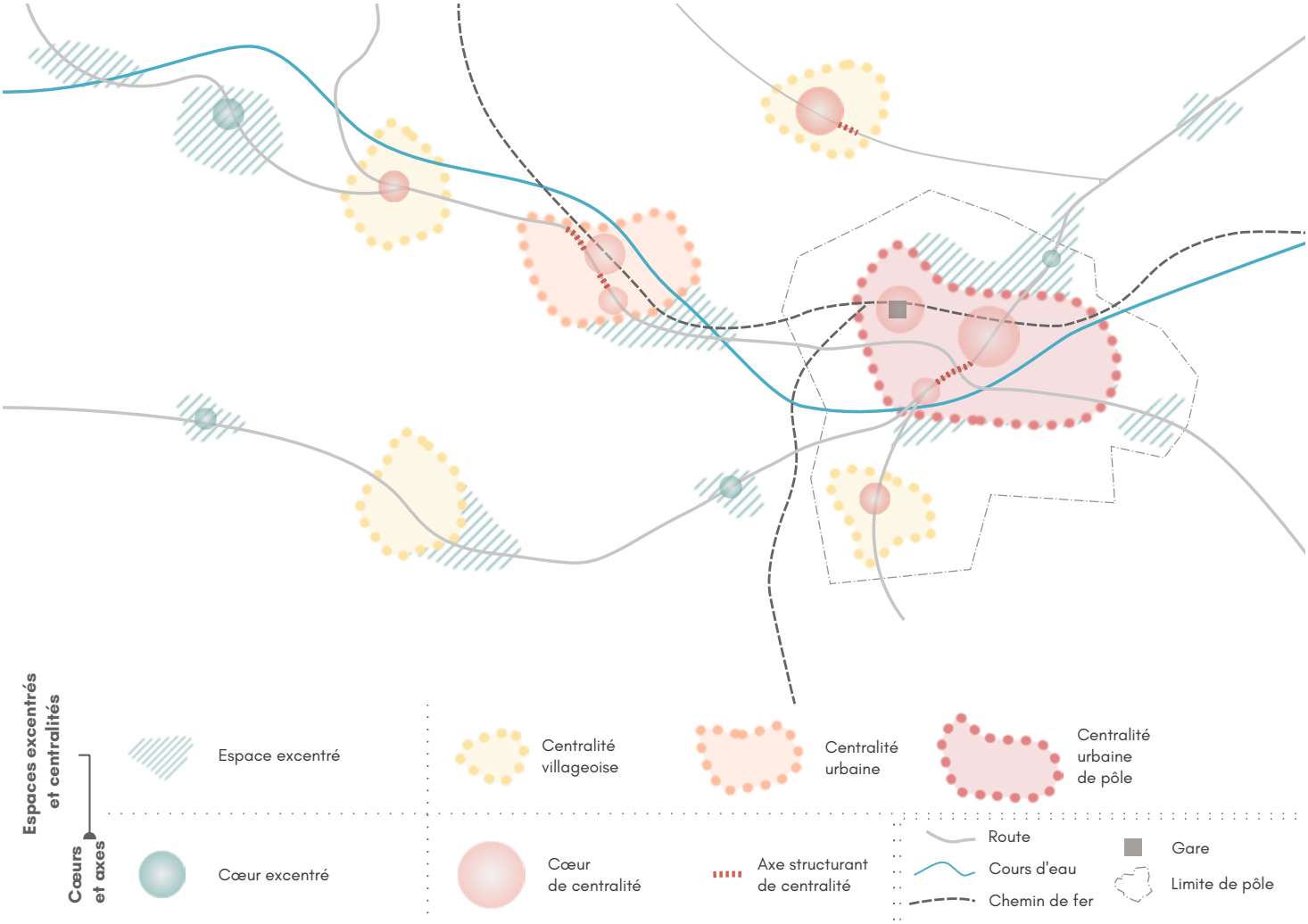
Quartier de l'ancienne gare - Lasne

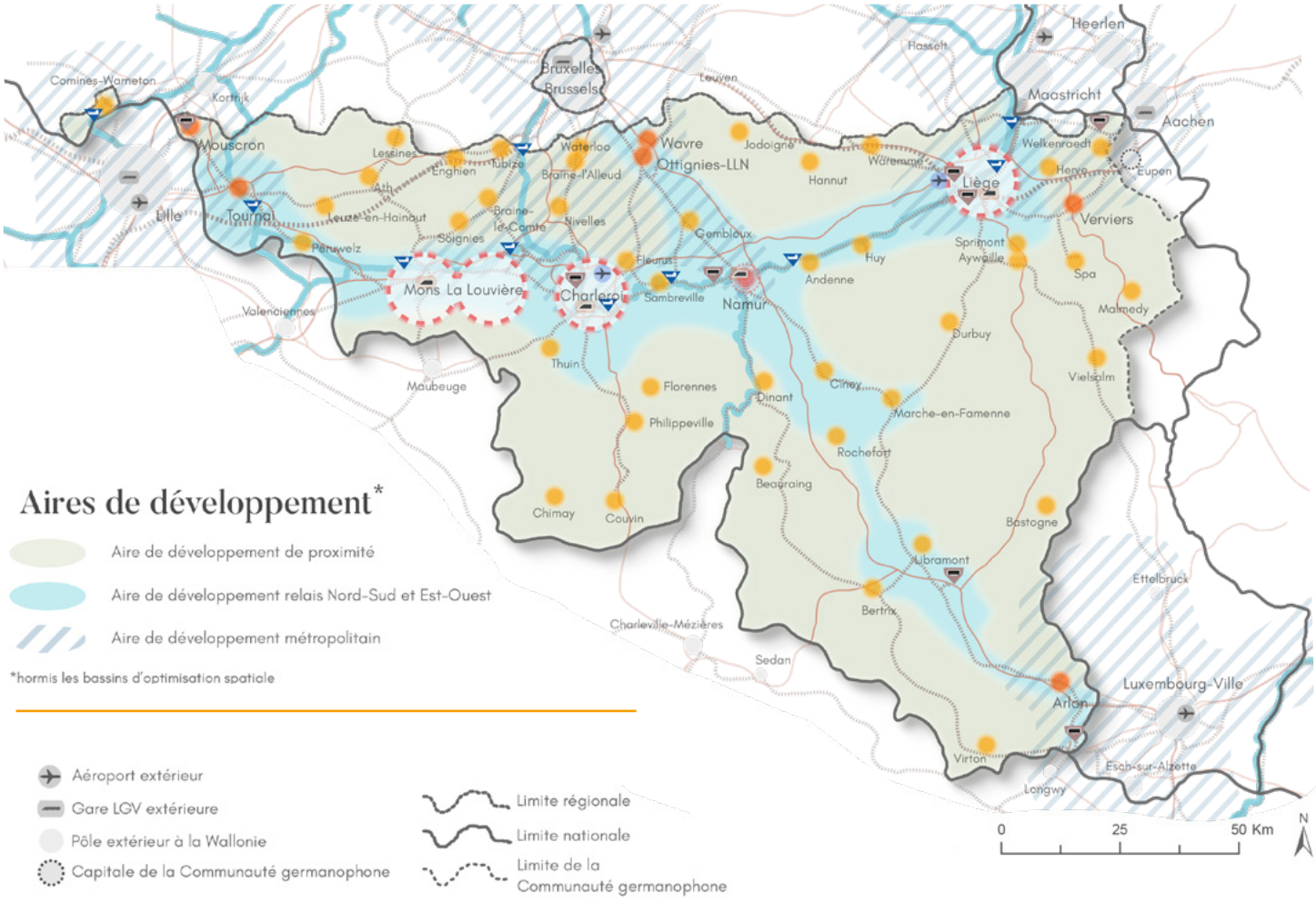
Concepts et notions clés

Concepts territoriaux clés

Le Schéma de développement du territoire s'organise autour d'un certain nombre de concepts territoriaux clés. Ceux-ci sont définis dans le chapitre « Centralités et espaces excentrés », le chapitre « Structure territoriale » et le glossaire :

- les centralités ;
- les cœurs de centralité ;
- les axes structurants de centralité ;
- les espaces excentrés ;
- les cœurs excentrés ;
- les pôles ;
- les aires de développement ;
- les axes et réseaux de communication et de transport.





Le schéma de développement du territoire s'organise autour d'un certain nombre de concepts territoriaux clés.

Notions clés

Artificialisation

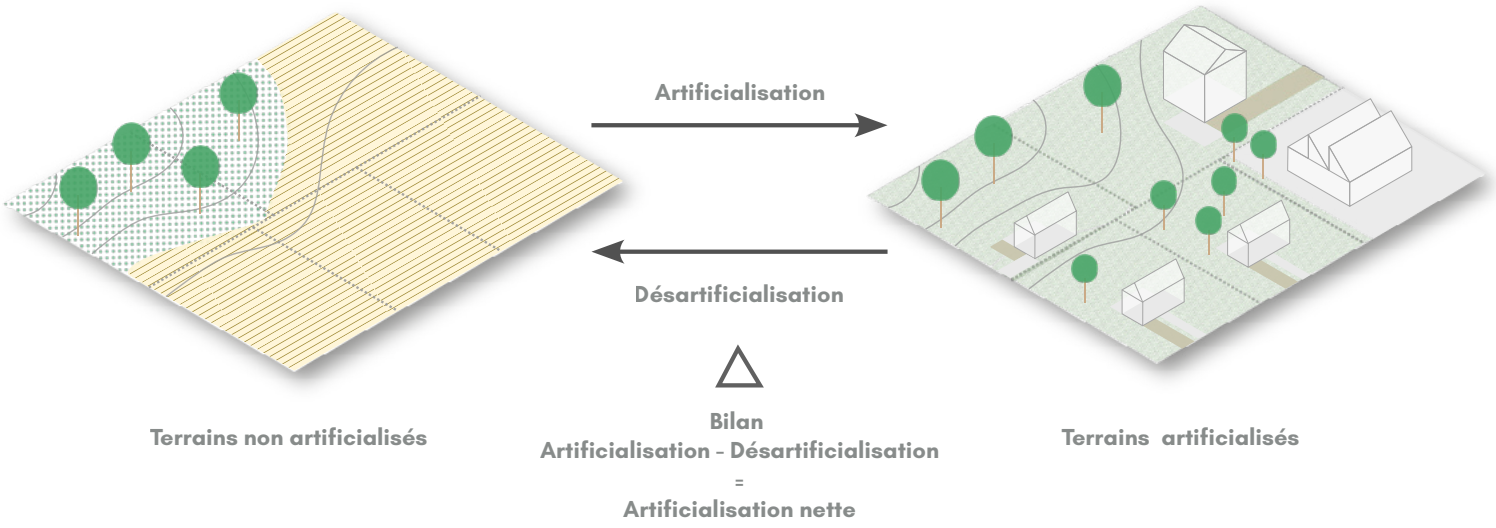
L'artificialisation est le processus par lequel des terres agricoles, forestières ou naturelles sont urbanisées. L'artificialisation est déterminée à partir des parcelles et des espaces non cadastrés qui font l'objet d'une construction ou du placement d'une ou plusieurs installations fixes en vertu d'une part d'un permis d'urbanisme ou d'autre part d'un permis d'urbanisation en ce qu'il vaut permis d'urbanisme pour les actes et travaux relatifs à la voirie.

Désartificialisation

Processus de conversion d'un terrain artificialisé en un terrain non artificialisé indépendamment de son affectation au plan de secteur ou dans les schémas.

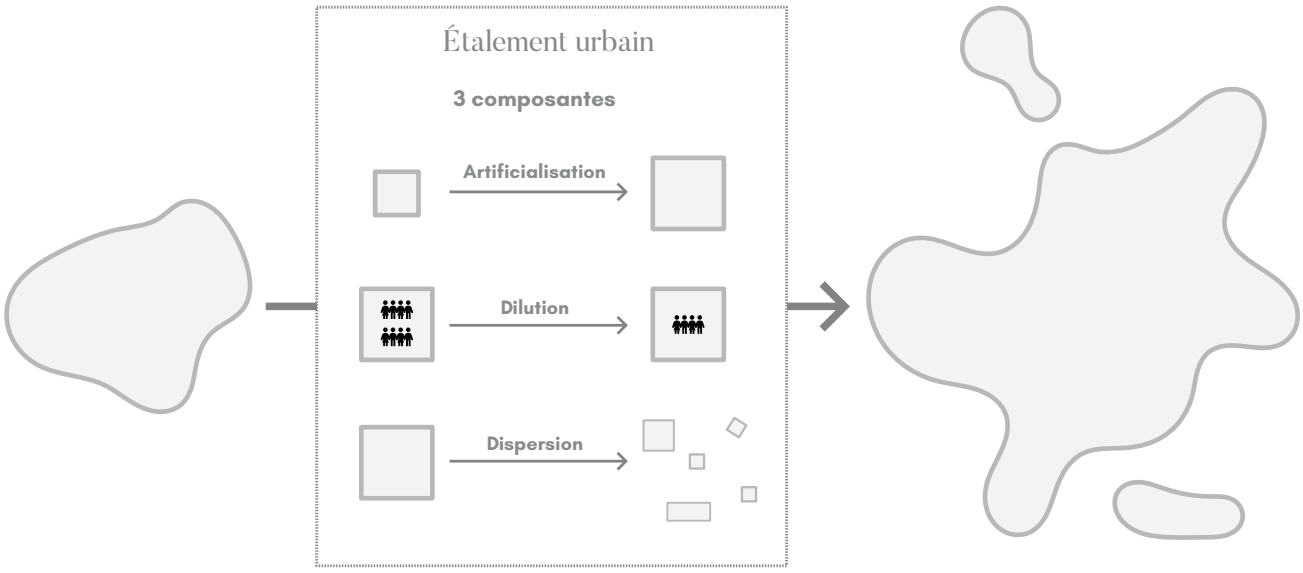
Artificialisation nette

Bilan entre l'artificialisation et la désartificialisation sur une période donnée. Les données liées à l'artificialisation nette servent à établir un monitoring de son évolution.



Étalement urbain résidentiel

L'étalement urbain résidentiel est un processus d'expansion urbaine induit par une artificialisation diffuse de terres caractérisée par un éloignement de la fonction résidentielle aux centralités, une faible compacité et une faible intensité des activités humaines.





Passerelle de Jambes - Namur

Cadre et vision



Des engagements

La Wallonie est engagée dans des plans d'action mondiaux tels que le programme de développement durable des Nations unies à l'horizon 2030 ou l'Accord de Paris sur le climat.

La Wallonie est aussi engagée dans des plans d'action et des stratégies décidés à l'échelle européenne, tels qu'à titre d'exemple l'Agenda territorial 2030, le Green Deal européen, la stratégie industrielle pour l'Europe, le Plan de relance pour l'Europe (NextGenerationEU), le nouveau Bauhaus européen, etc. Ces plans et stratégies visent à rendre l'Europe plus verte, plus numérique et plus résiliente. Certains d'entre-eux fixent notamment comme objectif le zéro artificialisation nette d'ici 2050 ainsi que la « neutralité nette de carbone » à l'horizon 2050.

La Wallonie a par ailleurs adopté plusieurs plans stratégiques dont notamment le Plan de relance en 2022, le Plan air climat énergie en 2023, le Plan wallon de sortie de la pauvreté en 2021 ainsi que la Stratégie régionale de mobilité (SRM) en 2020.

Le projet de territoire proposé s'inspire de l'ensemble de ces documents et contribue à concrétiser ces engagements dans leur dimension territoriale.

Des défis à relever

Dans la DPR 2019-2024, le Gouvernement s'est engagé à faire de la Wallonie une terre de transition écologique, sociale, économique et démocratique. Cette transition permettra d'aboutir à un nouveau modèle de société dans lequel les Wallonnes et les Wallons vivent mieux et plus heureux.

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

1. Garantir un développement et une prospérité pour tous les territoires

La Wallonie est dans un processus de redéploiement économique et social, compte tenu de son produit intérieur brut par habitant et de son taux d'emploi qui doivent continuer à progresser pour garantir un développement et une prospérité partagée. Tous les territoires de Wallonie présentent des atouts pour contribuer à un développement durable et attractif. Aucun territoire ne peut être laissé de côté. Les conséquences négatives des disparités doivent être réduites en valorisant les spécificités et les complémentarités et en créant de nouvelles synergies.

2. Lutter contre les inégalités

La précarité, les difficultés d'accès à l'emploi, l'exclusion sociale, la solitude, les problèmes de santé fragilisent certains citoyens. La Wallonie ne veut laisser personne au bord du chemin. Chacun doit pouvoir mener une vie digne et avoir un accès aisé et à un coût raisonnable aux services, à l'énergie, à l'emploi, au logement et à la vie sociale.

3. S'adapter aux effets du changement climatique et en diminuer les causes

Les inondations dramatiques de juillet 2021 ont provoqué une prise de conscience généralisée chez les habitants de la Wallonie quant à la gestion des risques et les conséquences néfastes et concrètes du réchauffement climatique sur le territoire. La multiplication des phénomènes climatiques extrêmes (sécheresses, inondations, tempêtes) et la gravité de leurs impacts sur le territoire wallon, sur ses habitants et sur leurs moyens de subsistance confirme que la Wallonie doit limiter les conséquences négatives des changements et doit renforcer sa résilience par des mesures de prévention et de gestion des risques.

4. Répondre aux besoins en logements et en services de proximité

La croissance de la population wallonne s'est ralentie depuis plusieurs années, mais les besoins en matière d'habitat continuent d'augmenter en raison de la diminution de la taille des ménages, de l'allongement de l'espérance de vie et des flux migratoires. Cette tendance étant appelée à se poursuivre, la Wallonie doit affirmer ses valeurs de solidarité et d'accueil en facilitant l'accès pour tous à un logement décent et adapté ainsi qu'à des services de proximité.

5. Positionner la Wallonie sur la carte de l'Europe

Dans une conjoncture marquée par la mutation de son tissu économique et par les tensions sur les matières premières, un questionnement sur les choix à opérer en matière de localisation des processus d'industrialisation, une économie mondiale déstabilisée par des crises répétées, la Wallonie doit stimuler la relance économique et renforcer son attractivité pour favoriser la création d'emplois.

6. Améliorer la santé et le bien-être de tous

La Wallonie doit protéger la santé et promouvoir le bien-être de tous, à tout âge et sur l'ensemble de son territoire par l'amélioration des conditions socio-économiques, des qualités de l'environnement et du cadre de vie. Elle doit aussi répondre aux aspirations exprimées par la population dans le cadre d'une société « post-Covid ».

7. Décarboner la mobilité et déployer une mobilité équilibrée selon les spécificités des territoires

La demande en mobilité continue à augmenter alors que les coûts de l'énergie s'accroissent et que le secteur des transports est l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre. La Wallonie doit organiser le territoire pour encourager les modes de transports décarbonés, favoriser les échanges modaux et stimuler les alternatives à l'autosolisme, en ayant égard pour les spécificités des territoires, selon leur densité de population, et des besoins économiques et sociaux des populations.

8. Assurer l'accès à une énergie bas carbone

Dans un contexte conjoncturel d'explosion des coûts de l'énergie et d'instabilité géopolitique, la Wallonie doit s'inscrire dans la transition énergétique en favorisant l'utilisation rationnelle de l'énergie, en soutenant la production d'énergies renouvelables et décarbonées, en maîtrisant son approvisionnement et en augmentant son autonomie énergétique.

9. Développer, restaurer et préserver la biodiversité

La biodiversité s'érode en raison des pressions que l'activité de l'homme exerce directement ou indirectement sur elle. La Wallonie doit protéger son patrimoine environnemental, réduire les menaces sur les milieux naturels et les espèces et développer les services écosystémiques.

10. Privilégier l'économie circulaire

L'exploitation raisonnée des ressources est une condition pour garantir le bien-être des générations futures. La Wallonie doit diminuer sa production de déchets et privilégier les modes d'organisation de l'économie qui intègrent le recyclage et la valorisation des déchets dans une logique de circularité.

11. Vivre avec les incertitudes et les changements

Les crises récentes ont eu des impacts de nature systémique, c'est-à-dire multidimensionnels et dont la gestion doit être transversale et globale. Face à l'ampleur de ces crises, les autorités publiques doivent coordonner leur action et inventer des solutions inédites. Ces crises sont appelées à se répéter. La Wallonie doit donc organiser le développement de son territoire en assumant ce contexte d'incertitudes et de changements permanents.

12. Agir collectivement et de façon coordonnée

Les citoyens, les milieux associatifs, les auteurs de projets, les entreprises, les intercommunales de développement, les communes, la Région… contribuent, chacun à leur niveau, au développement du territoire.

En adoptant le SDT, la Région dispose d'un projet de territoire ambitieux à l'horizon 2050 dont la réussite demande la mobilisation de toutes les parties prenantes.

Dans le respect du principe de subsidiarité, les communes wallonnes ont, dans leur sphère de compétences, un rôle pivot à jouer notamment en tant qu'autorité de proximité.

En adoptant le SDT, la Région dispose d'un projet de territoire ambitieux à l'horizon 2050 dont la réussite demande la mobilisation de toutes les parties prenantes.

Une vision partagée

Pour rencontrer ces défis, le Schéma de développement du territoire propose une vision partagée fondée sur sept ambitions.

Le territoire de la Wallonie, vecteur d'un développement soutenant la création d'activités et d'emplois

La Wallonie reconnaît son territoire comme étant un vecteur de développement économique et social, au service de la société, capable de porter un développement soutenant la création d'activités et d'emplois.

Ce développement économique et social doit pouvoir se décliner eu égard aux spécificités des territoires, urbains et ruraux, et de leurs ressources, en veillant à un équilibre entre l'attractivité et le développement exogène d'une part, et la mise en valeur des ressources propres et le développement endogène d'autre part.

La Wallonie structurera son territoire pour faciliter la mise en œuvre d'infrastructures et de technologies performantes et innovantes permettant d'accompagner la transformation digitale et la transition énergétique. Elle l'organisera afin de permettre la réindustrialisation de son économie ainsi que le renforcement des filières exploitant des ressources naturelles endogènes.

Elle permettra aux étudiants, aux chercheurs et aux travailleurs de s'inscrire dans les réseaux internationaux et à tous les habitants de profiter d'un espace connecté.

La Wallonie organisera son territoire pour fortifier sa transformation économique. Elle rendra ce territoire attractif pour les investisseurs wallons et étrangers. Elle développera les équipements et les infrastructures qui leur sont nécessaires notamment ceux qui mettent en œuvre la stratégie de spécialisation intelligente.

Les ressources propres du territoire seront mises en valeur dans une approche de développement endogène, d'économie de proximité et circulaire. En ce qu'elle pérennise l'autonomie d'approvisionnement des wallons, l'infrastructure verte est renforcée, notamment à des fins nourricières, de production d'énergie, de matériaux et de médicaments.

Le patrimoine paysager, bâti, naturel et culturel sera mobilisé pour soutenir l'essor touristique de la Wallonie et renforcer son attractivité à l'intérieur et à l'extérieur des frontières.

Un développement qui assure l'optimisation spatiale et un cadre de vie qualitatif

La Wallonie réduira l'étalement urbain en renforçant les centralités des villes et des villages. L'offre en services, en commerces et en logements y sera intensifiée surtout dans les lieux les mieux desservis par les transports en commun. Il y sera veillé au maintien de la mixité et de la cohésion sociale. Le caractère qualitatif du cadre de vie des habitants y sera assuré. Le déploiement de nouveaux services tonifiera l'attractivité des cœurs de centralités.

Pour renforcer la biodiversité et protéger les paysages, les terres agricoles, les forêts, les milieux naturels, la Wallonie réduira l'artificialisation des terres en soutenant en priorité les projets qui réutilisent le bâti et les friches. L'étalement urbain sera freiné en intensifiant l'urbanisation des centralités urbaines et villageoises et en urbanisant avec modération et de façon ciblée les espaces excentrés.

Afin d'assurer aux Wallons un cadre de vie de qualité dans les centralités, l'infrastructure verte y est développée dans la mesure des besoins, notamment pour les services socio-culturels qu'elle vise, par exemple via la création d'espaces récréatifs et éducatifs. Il sera veillé à une répartition équitable des espaces verts et récréatifs dans toutes les centralités.



Habitat en milieu rural - Nil-Saint-Vincent (Walhain)

Le développement du territoire comme levier de la transition climatique et énergétique

La Wallonie, en phase avec les orientations européennes, organisera son territoire pour réduire la consommation d'énergie et l'adapter aux changements climatiques.

Les déplacements carbonés seront réduits dans les centralités, en accordant, par ordre de priorité, la préférence au piéton, au vélo, au transport public et, en dernier recours, à la voiture au sein de l'espace public.

La mobilité active (à pied et à vélo) sera privilégiée pour les déplacements de courtes distances (700 mètres à pied ou 3 kilomètres à vélo soit une dizaine de minutes de déplacement).

La Wallonie améliorera la performance des connexions entre les pôles, notamment par le transport public à haut niveau de services et par les modes actifs.

La Wallonie valorisera ses ressources : les forêts, les terres agricoles, l'eau, le sol et le sous-sol, le patrimoine paysager, bâti, culturel et naturel. Le patrimoine naturel au sens large est protégé pour lui-même et valorisé pour les services écosystémiques qu'il prodigue, notamment les services de régulation (par exemple la lutte contre les îlots de chaleur et les inondations).

La Wallonie développera l'économie endogène et l'économie de proximité, ainsi que l'économie circulaire en tirant le meilleur parti des relations entre fonctions, activités et ressources.

Les potentialités en matière de production d'énergie renouvelable et décarbonée seront préservées et augmentées afin de contribuer à atteindre les objectifs européens de neutralité carbone à l'horizon 2030 et 2050.

Le bâti sera plus compact et énergétiquement plus performant.

Des pôles majeurs et la capitale régionale comme moteurs du développement métropolitain et des pôles régionaux comme soutiens au rayonnement métropolitain

La vocation métropolitaine des pôles majeurs de Liège, de Charleroi et du bipôle Mons/La Louvière sera affirmée. Ces trois grands pôles constitueront les portes d'entrée de la Wallonie en l'ouvrant aux aires métropolitaines de l'Europe du Nord-Ouest et en renforçant sa connexion au reste du monde. Ces pôles majeurs concentrent, notamment, des activités, des services et des lieux de connaissances. Le développement des activités métropolitaines en leur sein sera soutenu et développé maximisant ainsi les retombées positives pour l'ensemble de la Wallonie

Les aires de développement métropolitain seront confortées et structurées par le développement des pôles majeurs, des pôles régionaux et de la capitale régionale. Dans les aires de développement métropolitain, les pôles majeurs et la capitale régionale joueront un rôle essentiel dans le positionnement de la Wallonie dans les échanges internationaux, européens et suprarégionaux. Les pôles régionaux consolideront ces échanges et soutiendront l'essor des aires de développement métropolitain.

Namur confortera son rôle de capitale régionale, de pôle administratif et de pôle de services.

Des villes attractives en connexion et des espaces de coopération comme piliers du développement socio-économique

Les villes identifiées comme pôles joueront un rôle de premier plan pour amplifier le dynamisme socio-économique de la Wallonie en optimisant leurs équipements, en devenant davantage attractives pour les entreprises et en stimulant les activités d'enseignement, de recherche et développement. Elles seront connectées entre elles par des transports performants.

Ces villes offriront une qualité de vie pour toutes et tous. Dans le cadre de leur développement, une attention particulière sera portée à leur caractère abordable et à l'amélioration continue de leur cadre de vie en ce compris les logements, contribuant ainsi à garantir leur attrait résidentiel, à décupler leur attractivité et à renforcer tant la cohésion sociale que leur tissu socio-économique.

L'attractivité, le rayonnement et l'interconnexion des pôles majeurs et des pôles régionaux seront soutenus.

La Wallonie favorisera le renforcement du caractère accueillant et sûr des pôles majeurs et des pôles régionaux en proposant des espaces publics de qualité qui remplissent leurs fonctions sociales, économiques, et culturelles.

La polarisation et la visibilité économique, commerciale, culturelle et éducative des centres des pôles majeurs et des pôles régionaux sera garantie. L'infrastructure verte participera à la qualité de vie en ville et à leur attractivité.

Les transports en commun seront soutenus et organisés de manière efficace au sein et entre les pôles majeurs et les pôles régionaux. L'usage utilitaire et de loisir des modes actifs y sera organisé de manière sécurisée. Les opérations de rénovation et de restructuration de qualité, ainsi que de mutualisation des énergies renouvelables y seront facilitées.

La Wallonie renforcera les complémentarités et les synergies entre territoires en suscitant des espaces de coopération supracommunaux et transfrontaliers pour mieux coordonner, voire mutualiser, la création et la gestion d'infrastructures, d'équipements et de services. Ces partenariats entre territoires réduiront les inégalités existantes et contribueront au développement des territoires plus fragiles.

Des territoires ruraux dynamiques et porteurs de richesses

Les territoires ruraux participeront au dynamisme socio-économique de l'économie wallonne. Ils tireront profit de leurs atouts en valorisant notamment leurs terroirs et leurs ressources primaires tout en misant sur les transformations locales. Ce développement territorial s'appuiera sur les pôles ainsi que sur l'aire de développement de proximité.

Les espaces agricoles seront préservés et valorisés pour assurer leurs fonctions nourricières, paysagères et d'appui aux ressources naturelles et à la biodiversité. Le renforcement des centralités, notamment villageoises, contribuera à diminuer la pression sur les espaces agricoles, forestiers et naturels.

La fonction résidentielle dans les territoires ruraux sera concentrée dans les centralités villageoises et pérennisée dans les cœurs excentrés tout en respectant le cadre de vie, et la cohésion sociale. Cette structure polycentrique devra permettre d'éviter l'urbanisation en ruban des villages.

Les commerces, les services ainsi que les équipements collectifs de proximité tels que les maisons rurales, les maisons de villages, les équipements récréatifs et les espaces de coworking seront renforcés pour répondre aux besoins quotidiens et préserver la vitalité et la convivialité des territoires ruraux. L'accès aux services des centralités et plus largement aux pôles sera facilité grâce à des solutions de mobilité à la demande, une offre adaptée en transports en commun ainsi qu'à des solutions de mobilités décarbonées.

Les chaînes de transformation locales sont soutenues, notamment en développant des espaces de développement économique supralocaux. Le développement des énergies renouvelables y sera encouragé dans le respect des orientations arrêtées par le Gouvernement en la matière.

Le tourisme valorisera les atouts des territoires ruraux en proposant une variété d'expériences à un public diversifié, notamment par le tourisme culturel, sportif, écologique, historique, fluvial, événementiel et le slow-tourisme. Les équipements touristiques soutiendront l'économie locale et favoriseront la création d'emplois.

Une Wallonie accueillante, solidaire, rassemblée et intégratrice

Les villes et les villages seront aménagés en créant les conditions pour renforcer la mixité sociale et la diversité, pour réduire l'isolement et la précarité, pour permettre l'émancipation de tous les habitants, en particulier les plus fragiles, et pour garantir la cohésion entre personnes, communautés et générations.

La Wallonie veillera à mettre les citoyens au cœur de l'ensemble des processus de décision pour les projets d'envergure au niveau régional, supracommunal ou local. Les acteurs locaux, en concertation avec la Région, se coordonneront et coopéreront pour mettre en œuvre des stratégies et des projets supracommunaux.



Allée de Fribourg - Erpent (Namur)



Quartier des Guillemins - Liège

Objectifs, principes et modalités

Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement ont pour finalité :

- l'optimisation spatiale qui comporte notamment la lutte contre l'étalement urbain, la préservation maximale des terres et une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation ;
- le développement socio-économique et de l'attractivité territoriale ;
- la gestion qualitative du cadre de vie ;
- la maîtrise de la mobilité.

La recherche d'un équilibre entre les dimensions sociales, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniales, environnementales et de mobilité a conduit à répartir les vingt objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement selon les trois axes suivants :

Axe 1 :

Soutenabilité et adaptabilité (SA)

Axe 2 :

Attractivité et innovation (AI)

Axe 3 :

Coopération et cohésion (CC)

Chaque objectif est présenté autour des points suivants :

- **les constats** objectivent les enjeux et les principes et modalités de mise en œuvre. Ils se fondent sur l'analyse contextuelle et s'inscrivent dans une démarche rétrospective et factuelle ;
- **les enjeux** identifient les points nécessitant une réponse stratégique relevant du développement territorial ;
- **les principes de mise en œuvre** développent les lignes directrices à suivre par tous les acteurs du développement territorial pour atteindre l'objectif ;
- **les mesures de gestion et de programmation** détaillent les actions à mettre en œuvre par les pouvoirs publics pour rencontrer l'objectif ;
- **les mesures guidant l'urbanisation** présentent, pour certains objectifs, des mesures chiffrées qui encadrent l'urbanisation au regard de l'optimisation spatiale.

Les objectifs sont répartis de la façon suivante :

Axe 1 : Soutenabilité et adaptabilité

- SA1 : Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources
- SA2 : Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques
- SA3 : Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol
- SA4 : Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande
- SA5 : Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques
- SA6 : Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

Axe 2 : Attractivité et innovation

- AI1 : Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen
- AI2 : Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers
- AI3 : Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformations génératrices d'emploi
- AI4 : Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique
- AI5 : Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable
- AI6 : Organiser la complémentarité des modes de transport
- AI7 : Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés
- AI8 : Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

Axe 3 : Coopération et cohésion

- CC1 : S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités
- CC2 : Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne
- CC3 : Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente
- CC4 : Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets
- CC5 : Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs
- CC6 : Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique



Anciennes casernes Léopold - Mons

Axe 1

Soutenabilité et adaptabilité

SA1

Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources

SA2

Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques

SA3

Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

SA4

Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

SA5

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

SA6

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

SA1

Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources

Constats

SA1.C1

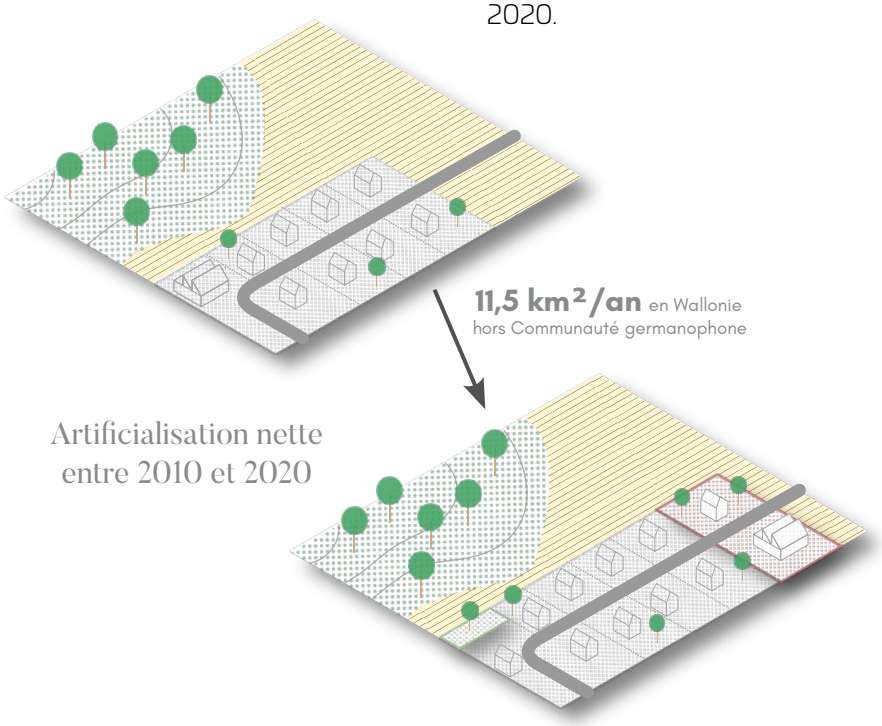
Le sol de la Wallonie est une ressource non renouvelable dont les usages sont nombreux. A ce titre, il doit être considéré comme un bien précieux. L'urbanisation, surtout quand elle se déploie sous la forme d'étalement urbain, est consommatrice de sol. Les conséquences de cette urbanisation non optimisée sont nombreuses : une réduction de la capacité d'absorption des précipitations par les sols, une accélération de la perte de biodiversité, une pression sur les paysages, une diminution des espaces agricoles, forestiers, naturels et des autres terres aptes à absorber le CO_2, une dépendance accrue à la voiture, des coûts d'équipements et d'entretien élevés. Ces conséquences sont négatives pour le bien-être des habitants et pour l'attractivité des territoires.

SA1.C2

L'artificialisation des terres résultant de l'urbanisation se fait essentiellement au détriment des terres agricoles et de leur fonction nourricière. Elle induit une imperméabilisation par les constructions et les aménagements des abords et des voiries. L'infiltration moindre des eaux de pluie impacte le réapprovisionnement des nappes phréatiques, augmente l'écoulement des eaux en surface et accentue les risques d'inondation. L'imperméabilisation amplifie la chaleur ambiante et détériore la qualité de l'air lors des canicules. Ces impacts sont de plus en plus perceptibles en raison des effets du changement climatique.

SA1.C3

En 2021, les terrains artificialisés occupaient 1.823 km² (soit plus de 11 % du territoire régional), contre 1.260 km² en 1985. En 36 ans, les terrains artificialisés ont donc progressé de 44,6 %, ce qui correspond à une croissance moyenne de 15,6 km²/an. L'artificialisation du territoire résulte davantage de l'expansion de la construction résidentielle que de celle des entreprises ou des services. Elle a été maximale entre la fin des années '80 et la fin des années '90 et suit une tendance globalement décroissante depuis le début des années 2000 : en moyenne 15 km²/an entre 2000 et 2009, et en moyenne 11,5 km²/an entre 2010 et 2020.



SA1.C4

L'artificialisation des terres, bien qu'en baisse par rapport aux décennies précédentes, s'accentue dans les territoires ayant de vastes disponibilités foncières en zones urbanisables au plan de secteur, dans les aires de forte pression foncière et généralement à distance des centres urbains et villageois en prenant la forme d'un étalement urbain.

SA1.C5

L'usage rationnel des ressources fait l'objet de plusieurs stratégies et politiques qui concourent aux objectifs du Green Deal européen. La stratégie de l'Union européenne pour la protection des sols a pour objectifs de limiter l'imperméabilisation et d'arrêter l'artificialisation nette des terres à l'horizon 2050. La Commission européenne préconise également l'établissement de modes d'urbanisation circulaires en tirant parti du contexte et des situations (réaménagement des friches, urbanisation à proximité des services et des équipements, optimisation de l'orientation des constructions…), en utilisant, pour la rénovation et la construction, des matériaux et produits réparables, recyclés ou recyclables et en limitant le recours aux matières premières.

SA1.C6

La Wallonie présente une variété de friches dont les perspectives de réaménagement sont nombreuses. Parmi ces friches, les Sites à réaménager (SAR) couvrent ±3.228 ha du territoire wallon en 2021 et constituent, au regard de leur localisation et de leurs spécificités respectives, un potentiel de réurbanisation non négligeable notamment pour l'activité économique, les équipements communautaires, le logement. A cet égard, anticiper leur éventuel intérêt biologique peut renforcer le montage de projet.

SA1.C7

Le volume total des déchets de construction et de démolition en Wallonie est d'environ 6 millions de tonnes par an ce qui représente 45,8 % du gisement des déchets industriels produits annuellement en Wallonie, volume auquel il faut ajouter les 10 millions de tonnes de terres excavées annuellement (PWD-R, 2018). Face à ce constat, le recyclage des terres, des matériaux et la valorisation des déchets tendent à prendre une part de plus en plus importante dans les cycles de production économique. Cette transition vers une économie circulaire est l'occasion de renforcer l'économie locale en favorisant les circuits courts.

Enjeux

SA1.E1

En tant que ressource non renouvelable, le sol doit faire l'objet d'une gestion parcimonieuse. Son utilisation doit être encadrée et optimisée.

SA1.E2

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

SA1.E3

L'urbanisation doit être optimisée en vue de réduire l'imperméabilisation des sols et l'artificialisation des terres, lutter contre l'étalement urbain, renforcer l'attractivité du territoire, limiter les besoins en déplacement et améliorer le cadre de vie ainsi que la mixité sociale. Pour y parvenir, la Wallonie doit se structurer en s'appuyant sur ses villes et ses villages, en valorisant leurs spécificités. Le caractère polycentrique de certaines parties du territoire peut être pris en compte afin de favoriser la cohésion territoriale, lutter contre l'étalement urbain et limiter l'artificialisation des terres.

SA1.E4

L'utilisation des ressources locales et issues du réemploi et du recyclage doit être promue tout comme le réaménagement des friches dans le respect de la Loi sur la conservation de la nature.

Principes de mise en œuvre

Développer le territoire en consommant moins de sol

Réduire la consommation de sol selon les trajectoires d'artificialisation nette

SA1.P1

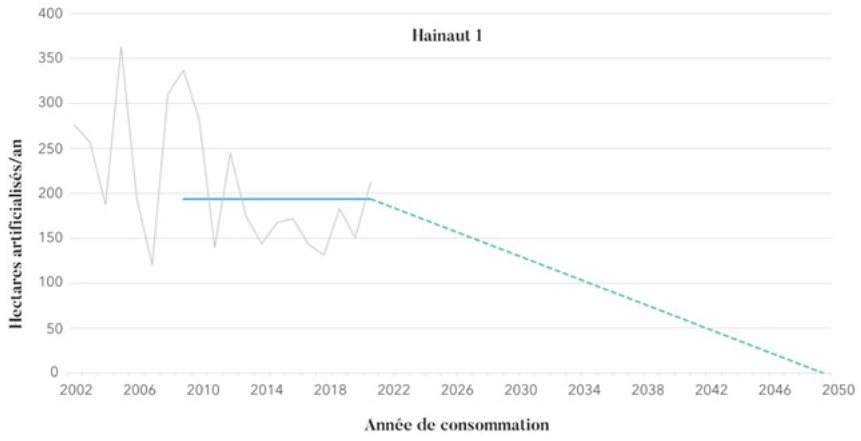
Les terres agricoles, forestières ainsi que les milieux naturels sont des ressources à préserver. Pour y concourir, l'artificialisation nette des terres est réduite progressivement en vue de tendre vers 0km²/an à l'horizon 2050.

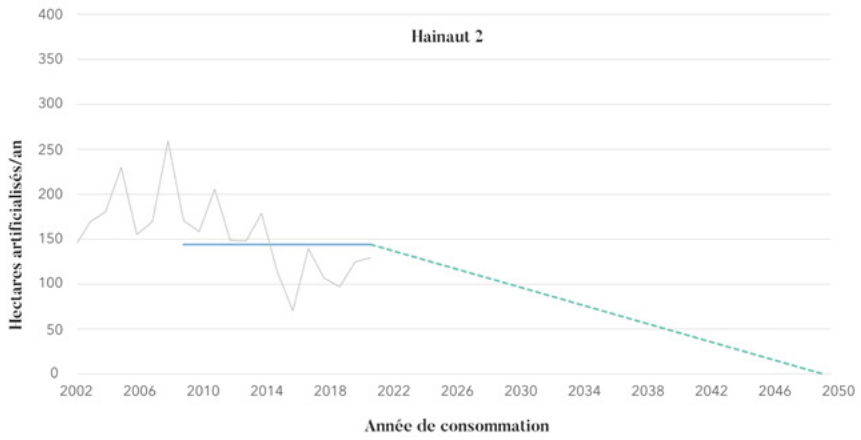
Les trajectoires de réduction de l'artificialisation nette reprises aux figures ci-dessous permettent d'identifier les seuils vers lesquels tendre année après année sans compromettre le développement de la Wallonie.

Ces trajectoires se fondent sur l'évolution de l'artificialisation nette des terres lors des 10 dernières années[1] et sont établies par bassin d'optimisation spatiale.

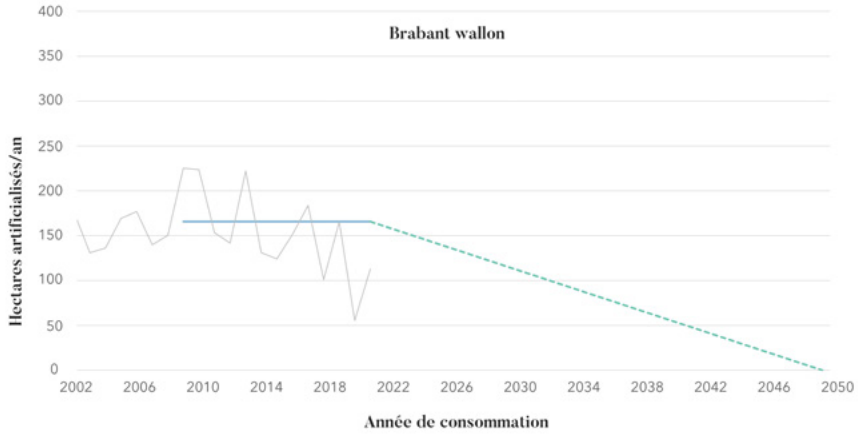
Les trajectoires ont pour fonction de servir de références dans le cadre d'un monitoring.

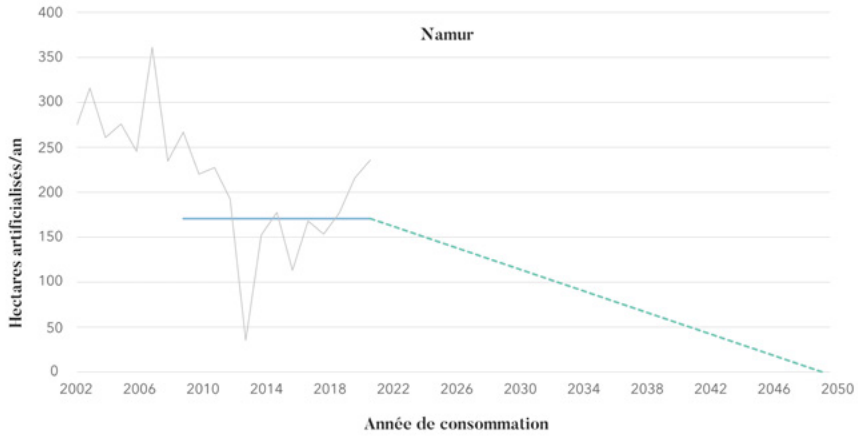
Les principes de mise en œuvre qui suivent concourent à l'atteinte des trajectoires d'artificialisation nette.

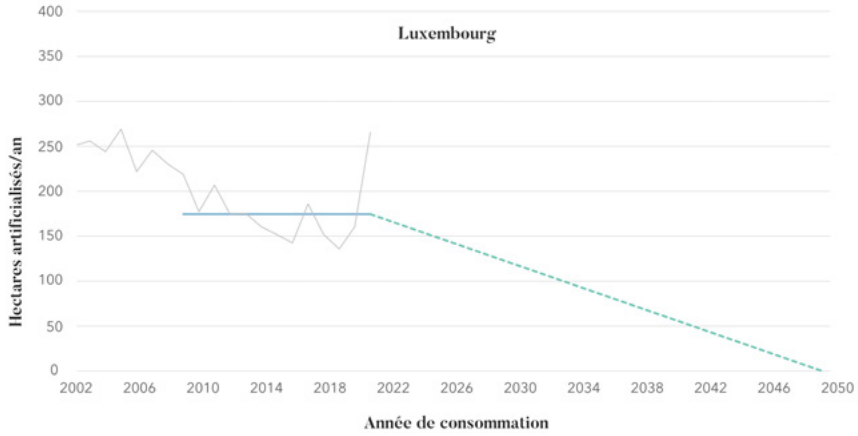


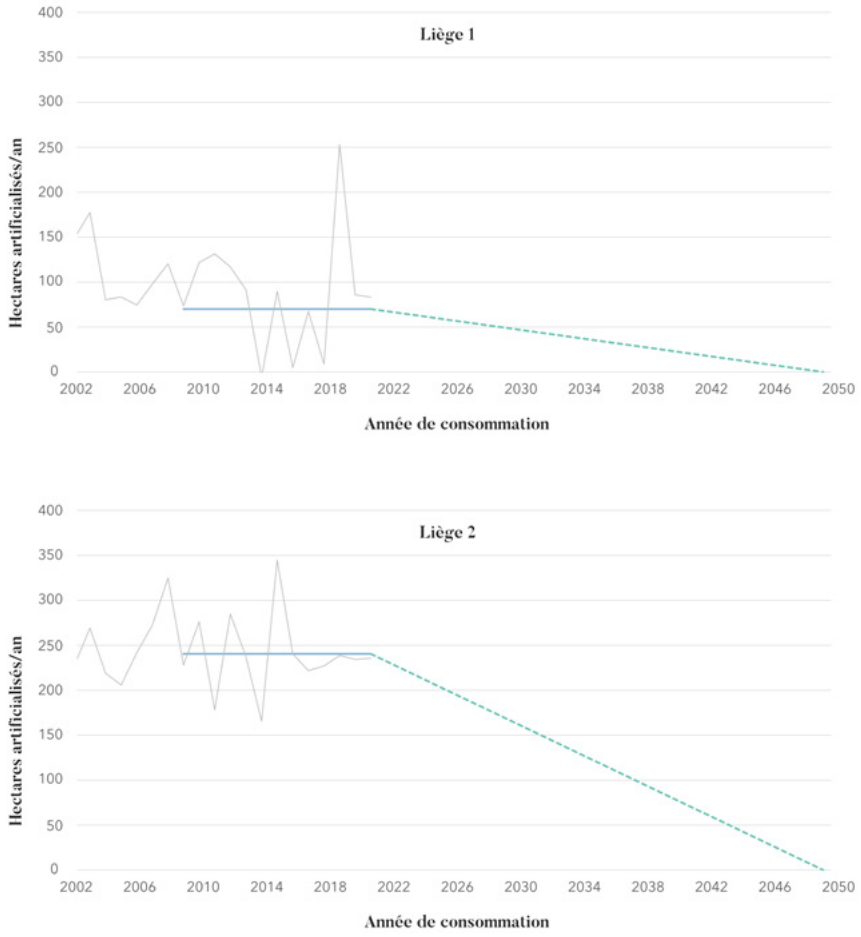


1. Calculée avant la pandémie de COVID-19


Brabant wallon
Hectares artificialisés/an
400
350
300
250
200
150
100
50
0
2002
2006
2010
2014
2018
2022
2026
2030
2034
2038
2042
2046
2050
Année de consommation


Namur
Hectares artificialisés/an
400
350
300
250
200
150
100
50
0
2002
2006
2010
2014
2018
2022
2026
2030
2034
2038
2042
2046
2050
Année de consommation


Luxembourg
Hectares artificialisés/an
400
350
300
250
200
150
100
50
0
2002
2006
2010
2014
2018
2022
2026
2030
2034
2038
2042
2046
2050
Année de consommation



Trajectoires d'artificialisation nette

Artificialisation nette historique

Trajectoire d'artificialisation nette

Artificialisation nette moyenne (10 ans)

SA1.P2

La maîtrise de la consommation des terres s'envisage selon la séquence ERC (éviter, réduire, compenser) : éviter la construction sur des terrains non artificialisés, réduire les impacts environnementaux de cette consommation quand l'urbanisation prend place sur des terrains non artificialisés et compenser les impacts environnementaux subsistants à l'échelle du territoire.

Eviter l'artificialisation des terres en réutilisant, rénovant, transformant ou en reconstruisant

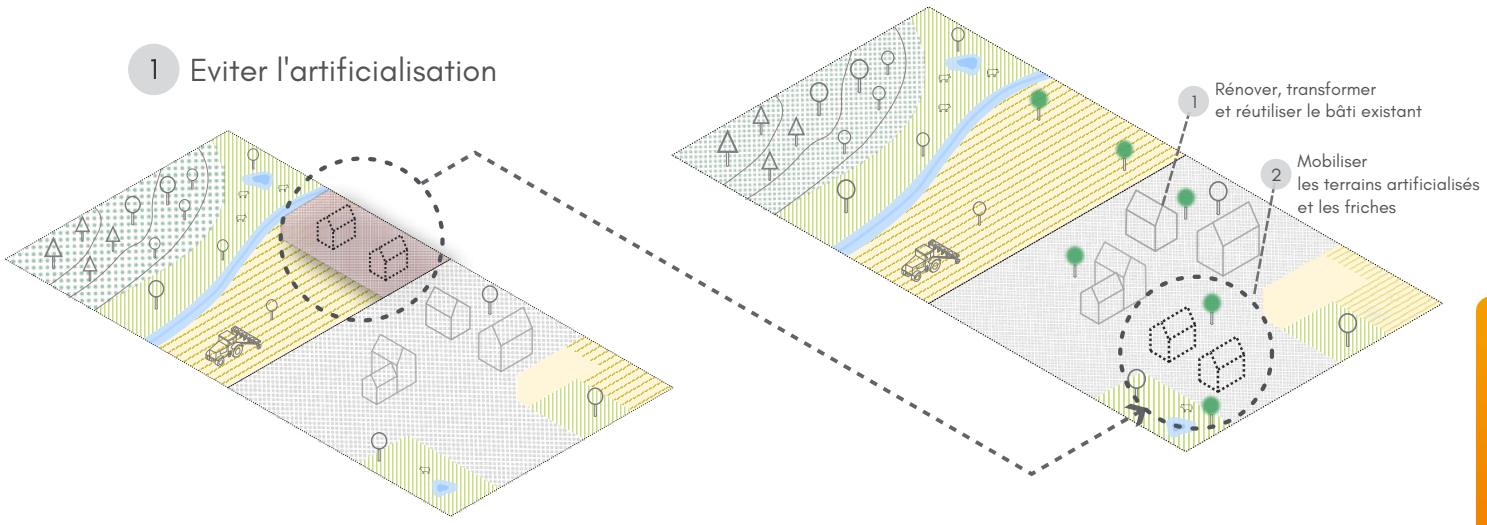
SA1.P3

Le bâti existant est réutilisé, rénové et transformé.

Le choix de la rénovation/transformation ou de la démolition/reconstruction est guidé par l'évaluation comparée du coût de l'opération, de son bilan énergétique, de la valeur patrimoniale du bien et de son impact environnemental global.

SA1.P4

La réutilisation de terrains artificialisés, notamment les friches est favorisée en tenant compte de leur localisation (éloignement par rapport aux centralités...) et de leurs spécificités (pollution historique, impacts environnementaux...).



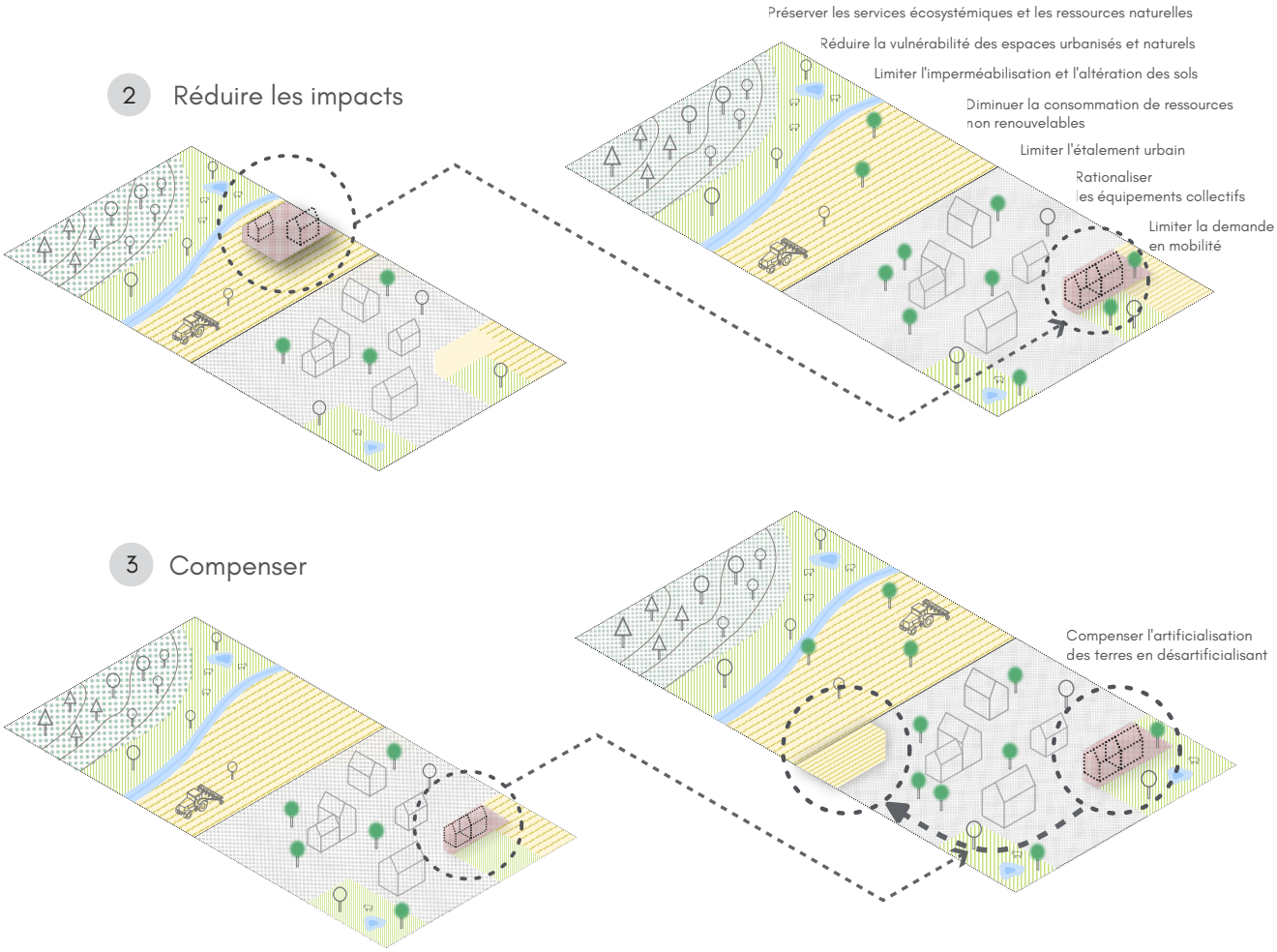
Réduire les impacts de l'artificialisation des terres en recentrant, consolidant ou en restructurant

SA1.P5

L'urbanisation est réalisée de manière à réduire le phénomène d'étalement urbain et à préserver les terres agricoles, les forêts et les espaces naturels. Pour ce faire, d'une part, elle consolide, restructure et développe les centralités et d'autre part elle consolide et restructure les cœurs excentrés. Une densification raisonnée des espaces compris dans les centralités, dans leurs bordures et dans les cœurs excentrés est préconisée. La mitoyenneté et la compacité des constructions ainsi que la mixité des activités sont privilégiées.

SA1.P6

L'urbanisation optimise l'usage multiple des constructions et des équipements collectifs existants dans un souci d'économie pour la collectivité et de réduction des déplacements. La mixité des fonctions et la mutualisation des équipements sont encouragées dans les zones urbanisables en fonction de leurs spécificités et en protégeant les fonctions faibles.



SA1.P7

L'urbanisation est conçue de façon à minimiser les impacts sur le patrimoine naturel et développer l'infrastructure verte pour favoriser le développement des services écosystémiques.

SA1.P8

L'imperméabilisation des sols est régulée de façon différenciée en fonction de l'intensité de l'urbanisation existante et à promouvoir ainsi qu'en fonction de la vulnérabilité aux inondations et aux coulées de boues des territoires situés en aval. Le taux d'imperméabilisation des centralités est en principe plus important qu'en dehors de celles-ci.

Compenser l'artificialisation des terres en désartificialisant

SA1.P9

Toute nouvelle artificialisation sera compensée en vue de tendre vers zéro km^2 d'artificialisation nette par an et au plus tard en 2050 à l'échelle régionale.

Utiliser les ressources du territoire de manière raisonnée

SA1.P10

Les interactions entre les milieux urbanisés et les terres agricoles, forestières et les milieux naturels sont améliorées de manière à garantir et développer localement les services écosystémiques.

SA1.P11

La transition vers des modes de production et de logistique plus durables et plus économes en ressources est soutenue en recherchant un équilibre entre la revalorisation de terrains déjà artificialisés situés à proximité des infrastructures de transports durables, et la satisfaction des besoins économiques des entreprises, compte tenu des disponibilités foncières.

SA1.P12

L'utilisation de matériaux à faible empreinte environnementale et/ou issus du réemploi ou du recyclage est encouragée tout comme l'exploitation raisonnée des matériaux locaux.

SA1.P13

La perméabilité des sols est favorisée et la récolte des eaux de pluies pour les besoins en eau non potable est soutenue. Les zones de captage et les zones vulnérables pour les eaux souterraines sont protégées.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

SA1.M1

Mettre en place un monitoring de suivi de l'évolution de l'artificialisation et de l'imperméabilisation selon les bassins d'optimisation spatiale visés en SA1.P1, dès l'entrée en vigueur du Schéma de développement du territoire (SDT).

Evaluer annuellement l'évolution de l'artificialisation et de l'imperméabilisation.

SA1.M2

Mener des révisions du plan de secteur en tenant compte de l'évolution de l'artificialisation et des besoins du territoire.

Examiner préalablement les modalités de révision du plan de secteur : inscription de périmètres de protection ou de prescriptions supplémentaires, modification d'affectation.

SA1.M3

Développer la thématique de l'imperméabilisation dans un référentiel sur l'aménagement des centralités urbaines et villageoises.

Mettre régulièrement à jour ce référentiel.

Au niveau communal

SA1.M4

Adopter ou réviser un schéma de développement communal ou pluricommunal, éventuellement thématique.

SA1.M5

Dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP), fixer les modalités et principes mettant en œuvre l'optimisation spatiale :

- Inscrire une trajectoire de réduction de l'artificialisation nette en vue de tendre vers zéro km² d'artificialisation nette par an et au plus tard en 2050 ;
- Identifier et cartographier les centralités selon les critères de délimitation définis dans le chapitre « centralités et espaces excentrés » ;
- Le cas échéant, identifier et cartographier les cœurs de centralités ainsi que les cœurs excentrés ;
- Définir des mesures guidant l'urbanisation dans et en dehors des centralités, notamment des mesures stimulant la rénovation du bâti ;
- Définir l'ordre de priorité de mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté (ZACC) ;
- Proposer des affectations pour les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) situées en centralité ;
- Proposer, le cas échéant, des révisions du plan de secteur de manière à respecter la trajectoire d'artificialisation.

Mesures guidant l'urbanisation

Concerne les terrains > 0,5 ha	Dans les espaces excentrés	En bordure de la centralité[1]	Dans la centralité
Superficie en pleine terre (SA1)	Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions réservent une superficie en pleine terre : • ≥ 70 % de la superficie du terrain ; • ≥ à la superficie initiale en pleine terre si celle-ci est inférieure à 70 %.	La superficie réservée en pleine terre peut être supérieure ou égale à celle fixée en centralité pour autant que le projet répond aux conditions cumulatives suivantes : (i) assurer une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ; (ii) ne pas déforcer les centralités ; (iii) marquer les entrées de centralités ; (iv) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ; (v) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ; (vi) pour les terrains de plus de 2 ha, avoir une vue d'ensemble de leur urbanisation par le biais d'un schéma d'orientation local (SOL), d'un permis d'urbanisation, ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées couvrant l'ensemble du terrain. En bordure des centralités, la superficie réservée en pleine terre peut être celle de la centralité concernée, si le projet est situé dans une zone d'aménagement communal concerté (ZACC), un site à réaménager (SAR) ou un périmètre de remembrement urbain (PRU).	Les centralités sont consolidées et intensifiées, tout en limitant l'imperméabilisation des sols. Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions réservent une superficie en pleine terre : • ≥ 30 % de la superficie du terrain ; • ≥ à la superficie initiale en pleine terre si celle-ci est inférieure à 30 %.
	À défaut de satisfaire les valeurs ci-dessus, des mesures alternatives permettant de garantir au sein du terrain une gestion des eaux de ruissellement, d'accueillir la biodiversité et de réguler les îlots de chaleur urbains doivent être prises.		

1. Un terrain situé « en bordure d'une centralité » est attenant à la centralité ou en est à proximité immédiate.

SA2

Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques, énergétiques et climatiques



Anciens abattoirs de Bomel - Namur

Constats

SA2.C1

Les principales évolutions socio-démographiques attendues en Wallonie sont :

- un ralentissement de la croissance du nombre d'habitants ;
- un maintien des flux migratoires ;
- un vieillissement de la population (10 % de la population sera âgée de 80 ans et plus à l'horizon 2050) ;
- une diversification des profils de ménages (composition, taille, revenus…) dont une augmentation des ménages isolés (représentant 42 % des ménages wallons en 2050) ainsi qu'un accroissement de la précarité consécutive à l'augmentation du coût de l'énergie et aux effets de l'inflation.

SA2.C2

Les besoins en logements supplémentaires sont estimés à 8.500 unités par an en Wallonie d'ici à 2030, 7.500 unités par an de 2030 à 2040, 4.000 unités par an de 2040 à 2050, 1.500 unités par an de 2050 à 2060 et 2.500 unités par an de 2060 à 2070 et devraient se poursuivre après 2070[1]. Ces estimations nécessitent des réévaluations régulières en fonction de l'évolution du contexte économique, de la mise en œuvre de politiques menées en Belgique ou dans les régions voisines, de la situation internationale…

SA2.C3

Le parc de logements existant se caractérise par des disparités territoriales en matière de salubrité, de confort, d'adaptabilité, d'accès aux commodités et d'efficacité énergétique. Quarante pour cent de celui-ci date d'avant 1919. Sa rénovation permettra d'améliorer son efficacité énergétique et le confort des habitants. La Wallonie a pris acte de la stratégie de rénovation à long terme des bâtiments afin de transposer la directive européenne (2018/844) relative à la performance énergétique des bâtiments.

SA2.C4

La construction de logements en ruban et/ou à distance des centres urbains et villageois est l'une des manifestations principales du phénomène d'étalement urbain. Ce phénomène accroit les dépenses liées aux services à domicile (collecte d'immondices, soins de santé, livraisons…) et à la construction/maintenance des réseaux de transport, d'énergie, d'assainissement des eaux, etc. Il multiplie et allonge les déplacements individuels et leurs émissions de gaz à effet de serre et accroît la part du budget des ménages consacrée à la mobilité. Il participe à la perte de vitalité des centres et crée des espaces où le principal moyen de déplacement efficace est la coûteuse voiture individuelle.

SA2.C5

Le parc de logements se caractérise par une nette prédominance des habitations unifamiliales (plus de 80 % du parc en 2021). Néanmoins, les appartements représentent 59,8 % de la création nette de logements entre 2011 et 2021. Cette tendance devrait se poursuivre à l'avenir. Les maisons unifamiliales sont parfois divisées ou aménagées pour permettre la cohabitation quand elles ne sont plus adaptées aux moyens financiers ou aux besoins et modes d'habiter de leurs occupants.

1. sur la base des perspectives de ménages 2022-2070 du Bureau fédéral du Plan (2023).

SA2.C6

Le coût de l'immobilier a augmenté deux à trois fois plus rapidement que le revenu moyen durant la première décennie 2000. Sur le marché locatif, les loyers (au prix du marché) ont augmenté de 21 % en moyenne entre 2011 et 2021 (IWEPS, 2022). Le prix des terrains à bâtir augmente globalement année en année. Le prix médian en 2021 d'un terrain à bâtir en Wallonie varie entre 59.250 euros pour la province la moins chère (Luxembourg) et 163.500 euros pour la province la plus chère (Brabant wallon) (Fédération du notariat, 2022).

SA2.C7

En raison de la pandémie de COVID-19, de la guerre en Ukraine et de la remontée des taux d'intérêt, le coût du foncier, de l'immobilier et des travaux de rénovation et de construction ont augmenté. Ces coûts sont tributaires des discontinuités des chaînes d'approvisionnement, de l'augmentation des prix de l'énergie et de l'attrait des investissements dans l'immobilier. Le renforcement des normes et des exigences de qualité des constructions, notamment les normes PEB, impacte également ces coûts même s'il assure à plus long terme des retours sur investissements tenant compte des économies induites.

SA2.C8

Le parc de logement public reste insuffisant pour répondre à une demande croissante, liée à la difficulté de se loger sur le marché privé à un prix accessible. En 2020, 40.000 ménages étaient demandeurs d'un logement public. Le phénomène de l'habitat permanent persiste dans les zones de loisirs et le nombre de sans-abri dans les grandes villes témoigne d'un déséquilibre entre l'offre et la demande de logements à prix abordable.

SA2.C9

De nouveaux modes d'habiter se développent comme la cohabitation, la colocation, le coliving, l'habitat intergénérationnel, l'habitat groupé ou l'habitat léger. L'accès au logement est pris en charge par une diversité plus grande d'opérateurs comme les agences immobilières sociales, les community land trust, les coopératives de logement… La politique d'accueil des gens du voyage doit être poursuivie.

SA2.C10

La mobilité résidentielle reste faible. Pour des raisons culturelles, économiques et fiscales, nombreuses sont les personnes qui continuent à habiter un logement qui n'est plus adapté à leurs besoins.

SA2.C11

Les besoins en logement sont plus importants dans les aires d'influence des métropoles extérieures à la Wallonie (Bruxelles, Luxembourg et dans une moindre mesure Lille).

SA2.C12

Il ressort des enquêtes menées à l'issue de la crise de la COVID-19 que les aspirations citoyennes en matière de logement ont évolué : besoin de logements plus aérés, d'espaces verts (privatifs et publics).

SA2.C13

Parmi les éléments mis en évidence par la CPDT pour expliquer la hausse du prix du foncier, on retrouve la mise en œuvre de politiques visant à limiter l'urbanisation.

Enjeux

SA2.E1

L'urbanisation par la construction de nouveaux logements doit être maîtrisée tout en veillant à la qualité de vie des citoyens en vue de réduire l'étalement urbain et l'artificialisation des terres et, ainsi, limiter les coûts environnementaux et financiers qu'ils génèrent.

SA2.E2

Le parc de logements doit être rénové afin d'améliorer les conditions de vie des habitants et répondre aux exigences de performance énergétique tout en respectant les qualités patrimoniales du bâti.

SA2.E3

Les logements doivent être flexibles et adaptables pour faciliter le développement de nouveaux modes d'habitat et rencontrer les normes et exigences de qualité.

SA2.E4

Les autorités, en partenariat avec les opérateurs privés et publics du marché du logement, doivent garantir à tous un accès à un logement à un prix abordable et un cadre de vie épanouissant.

Principes de mise en œuvre

Mobiliser, adapter et rénover les logements existants pour répondre aux besoins en logements

SA2.P1

Les logements existants sont adaptés et rénovés pour répondre aux besoins résidentiels ainsi qu'aux exigences de qualité, en ce compris les performances énergétiques des logements. Les logements inoccupés sont également mobilisés.

Valoriser les terrains et réutiliser les bâtiments situés dans les centralités pour créer de nouveaux logements

SA2.P2

La création de nouveaux logements se fait en limitant l'étalement urbain et ses impacts. Pour y concourir, les centralités accueilleront au moins 3 nouveaux logements sur 4 à l'horizon 2050.

Les trajectoires de réduction de l'étalement urbain résidentiel reprises aux figures ci-dessous permettent d'identifier les seuils à atteindre année après année sans compromettre le développement de la Wallonie.

Ces trajectoires se fondent sur l'évolution de la production décennale de logements et sont établies par bassin d'optimisation spatiale.

Les trajectoires ont pour fonction de servir de références dans le cadre d'un monitoring.

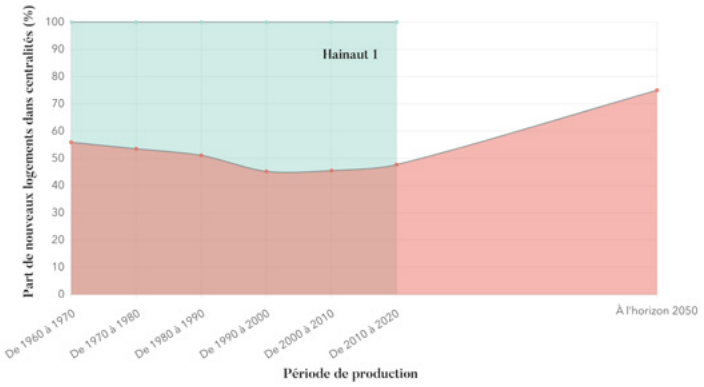
Les principes de mise en œuvre qui suivent convergent pour augmenter progressivement la part de nouveaux logements dans les centralités..

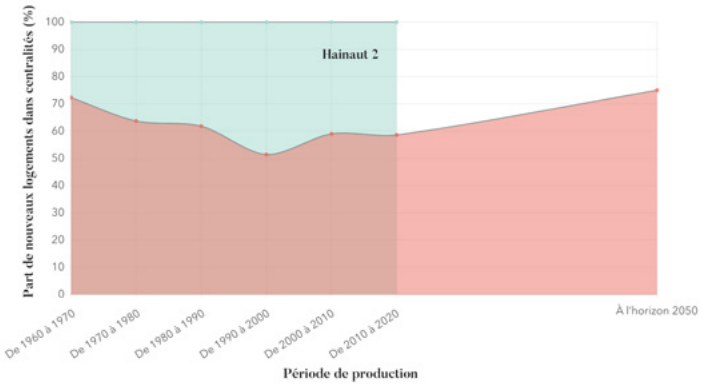
SA2.P3

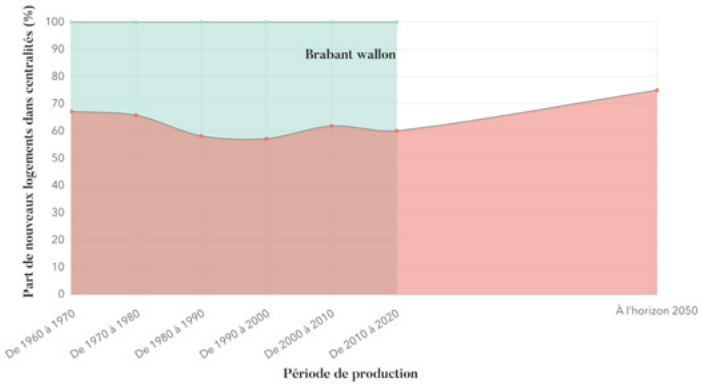
Les nouveaux logements consolident et intensifient les centralités pour optimiser l'utilisation des équipements et permettre au plus grand nombre un accès aisé aux services. Le polycentrisme peut être valorisé par l'intensification des centralités et la consolidation des cœurs excentrés. La densité de l'urbanisation dans les centralités sera accrue de manière raisonnable et dans le respect du cadre de vie et de la cohésion sociale.

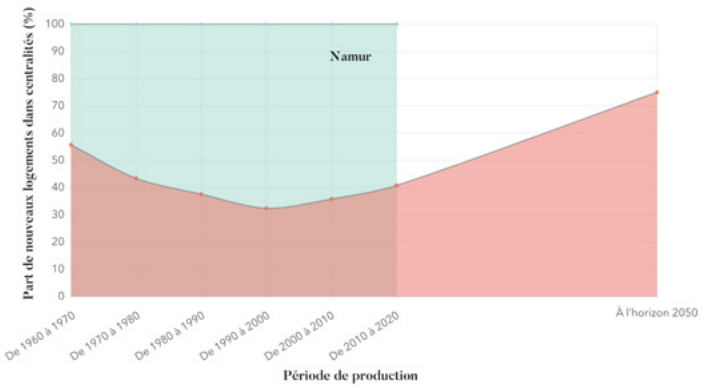
SA2.P4

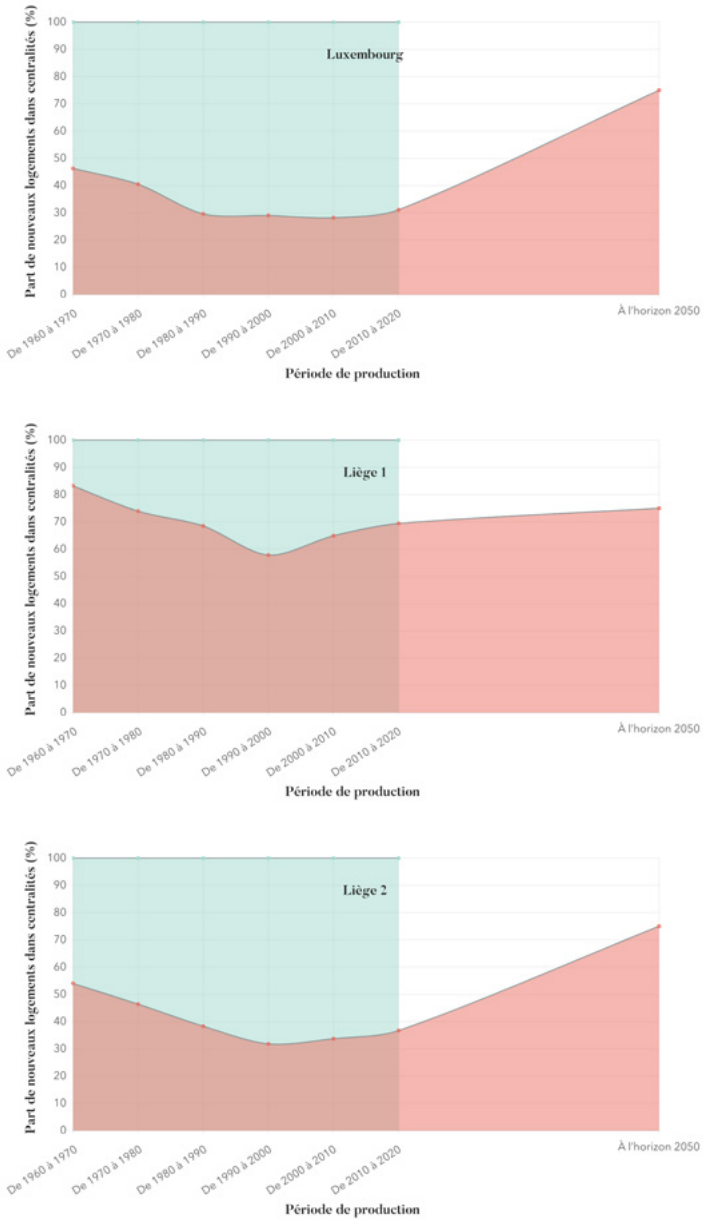
Pour créer des nouveaux logements, la division de logements, la transformation ou le remplacement de bâtiments existants, le réaménagement des friches et la réutilisation des terrains artificialisés sont privilégiés.


Hainaut 1
Part de nouveaux logements dans centralités (%)
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
De 1960 à 1970
De 1970 à 1980
De 1980 à 1990
De 1990 à 2000
De 2000 à 2010
De 2010 à 2020
À l'horizon 2050
Période de production


Hainaut 2
Part de nouveaux logements dans centralités (%)
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
De 1960 à 1970
De 1970 à 1980
De 1980 à 1990
De 1990 à 2000
De 2000 à 2010
De 2010 à 2020
À l'horizon 2050
Période de production


Brabant wallon
Part de nouveaux logements dans centralités (%)
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
De 1960 à 1970
De 1970 à 1980
De 1980 à 1990
De 1990 à 2000
De 2000 à 2010
De 2010 à 2020
À l'horizon 2050
Période de production


Namur
Part de nouveaux logements dans centralités (%)
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0
De 1960 à 1970
De 1970 à 1980
De 1980 à 1990
De 1990 à 2000
De 2000 à 2010
De 2010 à 2020
À l'horizon 2050
Période de production



Trajectoires de réduction de l'étalement urbain résidentiel

- Part de la production de logements en centralités
- Part de la production de logements en espaces excentrés
- Trajectoire de la part de la production de logements en centralités

SA2.P5

Dans les espaces excentrés, les nouveaux logements consolident les cœurs excentrés pour pérenniser les services et équipements existants et permettre un développement polycentrique garant de la cohésion territoriale, notamment en milieu rural. Pour ce faire, la densification peut y être envisagée de manière modérée et dans le respect du cadre de vie et de la cohésion sociale.

SA2.P6

Dans les espaces excentrés, en dehors des cœurs excentrés, les nouveaux logements complètent les tissus bâtis existants avec une densité faible.

SA2.P7

Dans les espaces excentrés, les projets d'urbanisation comportant du logement se localisent en continuité du tissu bâti existant, s'ils nécessitent une artificialisation.

Faire évoluer la conception et la rénovation des logements

SA2.P8

Les logements satisfont aux exigences de salubrité, de sécurité et de performance énergétique de la Wallonie. Que ce soit en construction neuve ou en rénovation, les logements sont conçus pour pouvoir s'adapter aux évolutions de la composition des ménages et favoriser la pratique des déplacements actifs, notamment en prévoyant des espaces de rangement pour les vélos. Ils respectent des critères d'habitabilité afin de garantir la qualité de vie des occupants.

SA2.P9

Les autorités publiques intègrent les exigences du développement durable dans la conception des nouveaux quartiers d'habitat.

SA2.P10

Pour renforcer la cohésion sociale, la conception des ensembles de logements favorise la mixité sociale et générationnelle. La rénovation des logements publics est poursuivie de manière accrue afin d'améliorer la qualité de vie des ménages et diminuer leur facture énergétique (cf. objectif CC6).

SA2.P11

En lien avec l'objectif SA5, la conception et la rénovation des logements tient compte des risques naturels (inondation, canicule, sécheresse, karst, radon, etc.), des risques anthropiques (risque d'explosion, risque de catastrophe industrielle) et s'emploie à diminuer les effets des nuisances et pollutions quotidiennes (bruit, particules fines, pesticides, pollution lumineuse...).

Garantir l'accès au logement et soutenir l'habitat alternatif et innovant

SA2.P12

Les autorités publiques orientent les projets de promotion immobilière privée et les projets de logements publics de façon à répondre à la diversité des demandes.

SA2.P13

L'accès à la propriété dans les zones à forte pression foncière ainsi que dans les centralités est facilité notamment par l'utilisation de mécanismes tels que les community land trust, la mobilisation du foncier public, les partenariats publics-privés, l'emphytéose, les charges d'urbanisme, la construction et la rénovation en vue de créer des logements tremplins et intergénérationnels, etc.

SA2.P14

La production de logements publics est encouragée pour tendre vers l'objectif de réaliser 10 % de logements publics en Wallonie. Ces logements seront prioritairement construits dans les centralités afin d'y garantir l'inclusion et la cohésion sociale.

SA2.P15

Les nouvelles formes d'habitat (cohabitation, colocation, coliving, habitat intergénérationnel, habitat groupé, habitation légère - au sens du Code wallon de l'habitation durable -, etc.) peuvent être autorisées pour autant qu'elles participent à l'amélioration du cadre de vie et satisfassent aux critères de salubrité, de sécurité et de performance énergétique imposés. Les habitats alternatifs sont développés en évitant toute marginalisation et en garantissant la cohésion territoriale.

Garantir l'accès à un cadre de vie épanouissant

SA2.P16

Dans les centralités, il y a lieu de permettre à chaque habitant de profiter des infrastructures vertes notamment en leur offrant un accès à moins de 10 minutes à pied aux espaces verts ou naturels ou aux rives des cours d'eau. Les espaces publics sont conçus pour permettre les activités en commun, faciliter les déplacements actifs et l'accès aux transports publics. Pour réduire la formation d'îlots de chaleur, ces espaces sont végétalisés et rendus perméables là où leur usage le permet.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

SA2.M1

Mettre en place un monitoring de suivi de l'évolution de l'étalement urbain résidentiel selon les territoires de gestion visés au principe SA2.P2, dès l'entrée en vigueur du schéma de développement du territoire.

Evaluer annuellement l'évolution de l'étalement urbain résidentiel.

SA2.M2

Mener des révisions du plan de secteur en tenant compte de l'évolution de l'étalement urbain résidentiel et des besoins du territoire.

Examiner préalablement les modalités de révision du plan de secteur : inscription de périmètres de protection ou de prescriptions supplémentaires, modification d'affectation notamment pour recentrer les zones destinées à l'habitat.

SA2.M3

Réaffecter des friches à destination du logement en privilégiant celles qui sont situées dans les centralités.

SA2.M4

Inscrire la thématique de l'intensification et de la division des logements dans un référentiel relatif à l'aménagement des centralités et des cœurs excentrés. Ce référentiel sera conçu pour être en ligne et sera illustré par des exemples concrets.

Mettre à jour régulièrement ce référentiel.

SA2.M5

Organiser sur le territoire les infrastructures permettant l'accueil des gens du voyage conformément aux dispositions en vigueur.

SA2.M6

Promouvoir la maîtrise publique (emphytéose, droit de préemption) dans les centralités et développer un observatoire foncier.

Au niveau communal

SA2.M7

Adopter ou réviser un schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP), éventuellement thématique.

Dans ces schémas de développement communaux (SDC) ou pluricommunaux (SDP) fixer les modalités et principes mettant en œuvre l'optimisation spatiale :

- Inscrire une trajectoire de réduction de l'étalement urbain résidentiel communal ou pluricommunal qui vise au moins 3 nouveaux logements sur 4 dans les centralités au plus tard à l'horizon 2050 ;
- Identifier et cartographier les centralités selon les critères de délimitation définis dans le chapitre « centralités et espaces excentrés » ;
- Définir des mesures guidant l'urbanisation dans et en dehors des centralités, notamment en :
  - prévoyant des densités de logement dans les zones destinées à l'habitat et dans les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) à vocation résidentielle (en tout ou partie) en tenant compte des spécificités locales et des centralités identifiées dans la structure territoriale ;
  - identifiant les espaces agricoles, forestiers, verts ou naturels à maintenir et à développer dans les centralités.
- Définir l'ordre de priorité de mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté (ZACC).
  Proposer des affectations pour les zones d'aménagement communal concerté (ZACC) situées en centralité ;
- Proposer, le cas échéant, des révisions du plan de secteur de manière à respecter la trajectoire d'étalement urbain résidentiel.

SA2.M8

Adopter ou réviser les guides communaux d'urbanisme (GCU) en vue de définir et concrétiser les modalités de densification de l'urbanisation.

SA2.M9

Mener des opérations de rénovation et de revitalisation urbaines dans les centralités.

SA2.M10

Dans les centralités, de manière à renforcer la fonction résidentielle, prévoir la mise en œuvre des zones d'aménagement communal concerté (ZACC), l'inscription de zones destinées à l'habitat et/ou de zones d'enjeu communal (ZEC) par révision du plan de secteur.

SA2.M11

Fixer des objectifs de création de logements publics dans la commune dans le cadre de son rôle de coordination de la politique publique du logement.

Mesures guidant l'urbanisation

Concerne les terrains > 0,5 ha	Dans les espaces excentrés	En bordure[1] de la centralité	Dans la centralité
Densité en logement (SA2)	Les projets comportant du logement prévoient une densité nette inférieure ou égale à 10 logements à l'hectare. Cette densité peut être supérieure aux conditions cumulatives suivantes : (i) prévoir une densité nette inférieure à la densité nette moyenne de l'urbanisation existante dans un rayon de 200 mètres[2], sans dépasser un maximum de 18 logements à l'hectare ; (ii) disposer d'un accès aisé aux services et équipements de proximité par les modes de transport actifs, collectifs ou partagés ; (iii) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ; (iv) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ; (v) ne pas s'implanter dans une zone urbanisable en ruban inscrite au plan de secteur située en dehors des cœurs excentrés. Dans les zones urbanisables en ruban inscrites au plan de secteur situées en dehors des cœurs excentrés, les projets comportant du logement prévoient une densité nette inférieure à 5 logements à l'hectare. Ces projets doivent également privilégier des ouvertures paysagères en leur sein, ainsi que le regroupement des bâtiments à proximité du tissu bâti existant. Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions qui nécessitent une artificialisation de terres se localisent en continuité ou à proximité immédiate du tissu bâti existant.	La densité nette des projets peut dépasser la densité maximale des espaces excentrés aux conditions cumulatives suivantes : (i) assurer une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ; (ii) ne pas déforcer les centralités ; (iii) marquer les entrées de centralités ; (iv) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ; (v) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ; (vi) pour les terrains de plus de 2ha, avoir une vue d'ensemble de leur urbanisation par le biais d'un schéma d'orientation local (SOL), d'un permis d'urbanisation, ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées couvrant l'ensemble du terrain. En bordure des centralités, la densité des projets peut être égale ou supérieure à la densité minimale de la centralité concernée, si le projet est situé dans une zone d'aménagement communal concerté (ZACC), un site à réaménager (SAR) ou un périmètre de remembrement urbain (PRU).	Les centralités sont consolidées et densifiées en tenant compte de leurs caractéristiques villageoises ou urbaines. La densité nette en logements des projets est : • ≥ 20 logements à l'hectare dans les centralités villageoises, • ≥ 30 logements à l'hectare dans les centralités urbaines, • ≥ 40 logements à l'hectare dans les centralités urbaines situées dans un pôle. Les densités peuvent être nettement supérieures à ces minima dans les cœurs et le long des axes structurants de centralité.

1. Un terrain situé « en bordure d'une centralité » est attenant à la centralité ou en est à proximité immédiate.
2. À partir des limites du terrain repris en zone urbanisable et en tenant compte du nombre de logements existants situés en tout ou partie dans le périmètre.

SA3

Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

L'objectif se décline en 2 volets : les activités et implantations économiques et les implantations commerciales.

Activités et implantations économiques

Constats

SA3éco.C1

La Wallonie manque localement de disponibilités foncières mobilisables rapidement pour l'implantation de grandes entreprises.

SA3éco.C2

Les espaces à destination des entreprises continuent à être équipés pour répondre à la transition numérique et énergétique. Ces espaces doivent s'inscrire dans les projets de communautés d'énergie renouvelables et saisir les opportunités de connectivité numérique avancée (Connect Giga Region).

SA3éco.C3

La lutte contre le réchauffement climatique, l'anticipation de ses conséquences et l'indispensable transition énergétique imposent aux différents secteurs de l'économie de meilleures localisations moins dépendantes des transports carbonés et une efficacité énergétique accrue.

SA3éco.C4

La pandémie de COVID-19 et la guerre en Ukraine révèlent une forte dépendance à certains produits manufacturés hors de Wallonie et d'Europe. Ces crises ouvrent une perspective de création en Wallonie de nouveaux modèles industriels, circulaires, durables et respectueux des caractéristiques du territoire wallon.

SA3éco.C5

L'économie wallonne se transforme et se spécialise. Marquée par une désindustrialisation continue, elle cède la place à des entreprises à plus haute intensité technologique et des activités de services avancés (services aux entreprises, banques, assurances, etc.) compatibles avec l'environnement urbain. Les modes d'organisation de ces activités de services évoluent (dématérialisation, télétravail, etc.).

SA3éco.C6

L'implantation des activités économiques dans les centres urbains et villageois est concurrencée de manière générale par le développement d'autres fonctions aux rentes foncières supérieures. Elle est affectée par la congestion automobile. Dans les zones d'activités économiques mixtes, elle est concurrencée par le développement commercial.

SA3éco.C7

La Wallonie dispose de friches sur lesquelles de nouvelles activités économiques pourraient s'implanter, y compris dans les centres urbains et villageois. Elle mobilise des moyens pour la valorisation des friches urbaines et la requalification des friches industrielles.

Enjeux

SA3éco.E1

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

SA3éco.E2

La Wallonie doit disposer d'une offre de terrains de grandes dimensions (plusieurs hectares d'un seul tenant) pour accueillir des activités économiques créatrices d'emplois.

SA3éco.E3

Pour lutter contre l'étalement urbain, les autorités doivent renforcer l'attractivité des centralités urbaines et villageoises en y soutenant le développement des activités artisanales et des services.

Principes de mise en œuvre

Répondre aux besoins des entreprises dans une perspective de développement durable et d'optimisation du sol

SA3éco.P1

L'occupation des espaces destinés aux activités économiques est optimisée en intensifiant le nombre d'emplois à l'hectare et en privilégiant des modes d'urbanisation compacts.

SA3éco.P2

Les bâtiments non occupés, les friches et les terrains artificialisés sont réutilisés pour répondre à la demande en terrains dédiés à l'activité économique.

SA3éco.P3

A l'échelle régionale, 30 % des nouveaux terrains à vocation économique sont aménagés sur des terres déjà artificialisées à l'horizon 2030. Ce taux est porté à 100 % à l'horizon 2050, sauf en cas de désartificialisation telle que visée au principe SA1.P9.

SA3éco.P4

Les entreprises sont localisées de manière à maximiser les synergies dans les filières de production et permettre la mutualisation de services et équipements (échange de chaleur et de froid, mutualisation de services administratifs et logistiques, etc.). Les sites choisis répondent aux profils d'accessibilité et aux besoins en ressources primaires des entreprises. Ce choix tient compte du traitement des sous-produits et des déchets.

SA3éco.P5

Les espaces à développer pour l'activité économique, surtout les activités du secteur tertiaire, sont bien desservis par les transports en commun et partagés ainsi que par les modes actifs. Les activités du secteur tertiaire s'implantent préférentiellement dans les centralités. Les quartiers de gare sont les plus appropriés pour l'implantation de quartiers d'affaires.

Anticiper les besoins en espaces destinés à l'activité économique

SA3éco.P6

L'offre en terrains et en bâtiments à vocation économique est diversifiée pour répondre aux demandes des entreprises.

SA3éco.P7

Des espaces spécialisés dédiés aux secteurs d'activité porteurs (tels que ceux relevant d'un des six pôles de compétitivité de Wallonie ou des domaines d'innovation stratégiques de la stratégie de spécialisation intelligente (S3)) sont développés en s'appuyant sur les pôles, les aires de développement et les zones d'activités économiques régionales.

S'appuyer sur la structure territoriale et les réseaux et infrastructures de communication pour localiser les activités économiques

SA3éco.P8

Les pôles maillent le territoire et dynamisent le développement socio-économique de la Wallonie par leur rayonnement et la concentration de l'emploi. Les zones d'activités économiques d'échelle régionale sont également des lieux de concentration d'activités économiques directes et indirectes.

SA3éco.P9

Les terrains connectés aux réseaux de communication ferroviaire et fluvial et de transport de fluides, de données (fibre optique) et d'énergies sont valorisés pour répondre aux besoins économiques dans une perspective de développement durable.

SA3éco.P10

L'activité industrielle est renforcée pour tirer parti du capital humain (main-d'œuvre qualifiée et formation d'excellence), des infrastructures de communication existantes, en particulier ferroviaires et fluviales, des infrastructures énergétiques et des infrastructures de captation de CO_2. Les sites propices au développement de l'activité industrielle sont reconnus à l'échelle régionale.

SA3éco.P11

La Wallonie veille à disposer d'un stock de terrains :

- destinés aux activités économiques de services et de recherche et développement dans les pôles, les sites universitaires et les parcs d'activités scientifiques ;
- destinés aux petites et moyennes entreprises sur l'ensemble du territoire, tenant compte des besoins identifiés à l'échelle du territoire de plusieurs communes ;
- de « grandes dimensions », dans les lieux bien connectés aux réseaux de transports ;
- destinés aux activités économiques à haute valeur ajoutée et pourvoyeuses d'emplois dans les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs ainsi qu'à proximité des nœuds intermodaux suprarégionaux ;
- destinés aux activités économiques métropolitaines dans les pôles majeurs (Charleroi , Liège, bipôle Mons/La Louvière) et dans la capitale régionale ;
- en bordure de la voie d'eau navigable (terrains « mouillés ») destinés aux entreprises utilisatrices du transport fluvial, à proximité des points d'appui du transport de biens et des zones portuaires ;
- destinés directement aux activités en lien avec l'exploitation aéroportuaire, à proximité des aéroports de Charleroi et de Liège ;
- destinés aux entreprises utilisatrices de la voie de chemin de fer, à proximité des nœuds ferroviaires, des points d'appui du transport de biens et dans les zones propices au développement de fret ferroviaire de proximité ;
- destinés aux activités de première et de deuxième transformation, situés à proximité des ressources du territoire qu'elles valorisent (terres agricoles, forêts, gisements, eaux souterraines, biomasse).

Ces terrains ne pourront être mis en œuvre que conformément à la destination correspondante.

SA3éco.P12

Les activités économiques compatibles avec la résidence peuvent s'implanter dans les zones d'habitat (zone d'habitat, zone d'habitat à caractère rural) de même que dans les zones d'enjeu communal (ZEC) et d'aménagement communal concerté (ZACC) pour autant que la carte d'affectation des sols le prévoit.

Encourager l'implantation des activités économiques compatibles dans les centralités urbaines et villageoises

SA3éco.P13

L'attractivité et la mixité fonctionnelle des centralités urbaines et villageoises est renforcée en y accueillant des activités économiques dont principalement le commerce et les bureaux. Les activités économiques sont intégrées dans les centralités de façon à rester compatibles avec les fonctions admises, notamment avec la résidence.

SA3éco.P14

Dans les centralités, des équipements collectifs adaptés aux nouveaux types d'organisation du travail (FABLAB, coworking) sont prévus pour compléter les services et les équipements destinés à la population.

Renforcer l'attractivité des pôles

SA3éco.P15

Les pôles et les zones d'activités économiques d'échelle régionale sont les lieux qui concentrent les activités économiques autres que celles exploitants les ressources du territoire. Les friches et l'immobilier de seconde main y sont prioritairement mobilisés pour y localiser ces activités en tenant compte de l'offre et des besoins des territoires voisins.

SA3éco.P16

L'attractivité des pôles est renforcée au bénéfice de ceux qui souhaitent y entreprendre, des touristes, des habitants du pôle et des communes voisines.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

SA3éco.M1

Réserver un stock suffisant de terrains pour accueillir les entreprises de grandes dimensions et les projets de réindustrialisation.

SA3éco.M2

Promouvoir la maîtrise foncière publique (emphytéose, droit de préemption) dans les zones d'activités économiques.

SA3éco.M3

Respecter la spécialisation des parcs d'activités économiques notamment en cas de relocalisation d'entreprises ou de cessation d'activités de manière à garantir le maintien ou le développement de synergies.

SA3éco.M4

Mettre à disposition des terrains à vocation économique équipés en quantité suffisante en donnant la priorité à la réhabilitation de friches, aux opérations de remobilisation des espaces inoccupés dans les parcs existants ainsi qu'à la démolition/reconstruction de bâtiments existants.

SA3éco.M5

Poursuivre et actualiser l'inventaire des sites à réaménager (SAR).

SA3éco.M6

Développer la thématique de l'implantation des activités économiques dans un référentiel relatif à l'aménagement des centralités.

Mettre à jour régulièrement ce référentiel.

SA3éco.M7

Prôner un aménagement qualitatif des zones d'activités économiques, notamment par le développement d'infrastructures vertes et d'aménagements d'espaces destinés à la biodiversité compatibles avec l'activité économique.

Au niveau communal

SA3éco.M8

Dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP), tendre vers une optimisation de l'occupation des espaces destinés à l'activité économique par l'indication d'un rapport planchers/sol (P/S) d'au moins 50 % et d'une superficie de pleine terre d'au moins 20 % sans tenir compte des espaces non valorisables tels que les périmètres et les dispositifs d'isolement. Ces pourcentages peuvent exceptionnellement ne pas être respectés si les spécificités du projet le justifient.

Implantations commerciales

Constats

SA3com.C1

La Wallonie présente des taux d'équipements commerciaux par habitant parmi les plus élevés d'Europe. A certains endroits, l'offre commerciale y est saturée et/ou ne correspond plus à la demande. Le développement de grandes surfaces commerciales (> 1.500 m²) à distance des centres urbains et villageois en prenant la forme d'un étalement urbain a contribué à créer cette suroffre.

SA3com.C2

Les développements commerciaux sont tributaires de plusieurs facteurs : la configuration des lieux, l'accessibilité, la densité de population, le profil socio-démographique, le pouvoir d'achat de la population résidente, la demande de la clientèle de passage (travailleurs, touristes, etc.). Ces logiques d'implantation commerciale varient en fonction des types d'achats considérés (alimentaires/légers/lourds).

SA3com.C3

Le développement dispersé et/ou en ruban du commerce contribue à la perte de vitalité des centres urbains et villageois. Ce développement y est facilité par l'importance et le faible coût du foncier ainsi que par l'accessibilité aisée en voiture. Le redéploiement et l'adaptation du commerce dans les centres urbains et villageois sont handicapés par la difficulté de concurrencer ces avantages.

SA3com.C4

Les commerces implantés à distance des centres urbains et villageois participent à l'étalement urbain et à l'artificialisation. Ils renforcent la dépendance à la voiture et augmentent les problèmes de pollution et de congestion qu'elle génère.

SA3com.C5

Le commerce en ligne reconditionne les habitudes des consommateurs, suscite de nouvelles formes d'implantations commerciales et induit de nouveaux motifs de déplacements.

SA3com.C6

Les transferts frontaliers liés aux commerces impactent les logiques d'implantations commerciales en Wallonie. Cela est particulièrement le cas à ses limites régionales.

Enjeux

SA3com.E1

L'implantation des commerces de détail de plus de 400 m² doit être encadrée et optimisée afin de limiter l'artificialisation des terres, réduire l'étalement urbain et éviter l'apparition de friches commerciales.

SA3com.E2

L'implantation des commerces de détail, en particulier ceux de plus de 400 m², doit convenir aux besoins de la population résidente et de passage. La croissance démographique et le vieillissement de la population doivent également être pris en considération.

SA3com.E3

L'attractivité des centralités urbaines et villageoises doit être renforcée en y soutenant le développement du commerce, y compris celui de plus de 400 m².

SA3com.E4

L'implantation des commerces de détail, en particulier ceux de plus de 400 m², doit répondre aux exigences d'implantation liées aux types d'achats considérés (alimentaires/légers/lourds) et à l'e-commerce.

Principes de mise en œuvre

SA3com.P1

Les ensembles commerciaux de plus de 400 m² s'implantent dans les centralités et préférentiellement dans les centralités urbaines et urbaines de pôles. Les localisations de premier choix sont les espaces où l'activité commerciale est déjà concentrée, situés près des nœuds de transports en commun, aisément accessibles en modes actifs ou partagés.

SA3com.P2

La localisation de commerces de plus de 400 m² est adaptée pour répondre aux besoins actuels et projetés de la population résidente et de passage. Elle ne perturbe pas les rapports entre les différents types de centralités et tient compte de la nature des achats que le commerce propose (alimentaires/légers/lourds).

SA3com.P3

Les disponibilités foncières commerciales, bien situées dans les centralités, sont préservées, voire mises en œuvre, pour permettre, entre autres, l'implantation de surfaces commerciales ou ensembles commerciaux de plus de 400 m².

SA3com.P4

Lorsque cela est possible, l'implantation de surfaces commerciales ou ensembles commerciaux de plus de 400 m² favorise les 4 principes suivants :

- favoriser la réaffectation de cellules commerciales vides, tout particulièrement en centralité, pour de nouvelles activités commerciales, en fusionnant les cellules mitoyennes pour en former de plus grandes ou encore en reconvertissant les cellules isolées ou inadaptées à d'autres fonctions ;
- favoriser la mixité fonctionnelle en complétant les activités commerciales par d'autres fonctions urbaines (services, bureaux, loisirs, etc.) et, de ce fait, permettre aux clients d'accéder à une diversité d'équipements et de services. L'accueil de commerces « hybrides » ou encore la mise en place de « colocations commerciales » contribuent également à la mixité fonctionnelle ;
- permettre l'utilisation temporaire des cellules commerciales ;
- renforcer la compacité des bâtiments et limiter l'imperméabilisation notamment des espaces de stationnement.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional (et communal)

SA3com.M1

Dans les espaces excentrés, favoriser le maintien, ou le cas échéant la réduction, des sites commerciaux existants et, à défaut, permettre leur extension.

Dans ce cadre, en cas de restructuration des surfaces et ensembles commerciaux dont la superficie commerciale nette totale projetée est supérieure à 400 m² :

- permettre l'augmentation de la superficie commerciale nette en achats alimentaires ;
- éviter l'augmentation de la superficie commerciale nette en achats légers ;
- permettre l'augmentation de la superficie commerciale nette en achats lourds à condition que le projet présente une bonne accessibilité en transports en commun et en modes actifs.

En cas d'extension, privilégier le comblement du tissu bâti existant.

SA3com.M2

Dans les espaces excentrés, éviter la création de nouveaux sites commerciaux dont la superficie commerciale nette dépasse 400 m².

SA3com.M3

Dans les centralités, favoriser la restructuration des surfaces ou ensembles commerciaux existants, en particulier ceux de plus de 400 m².

SA3com.M4

Dans les centralités, renforcer principalement les quartiers avec une forte concentration commerciale par la restructuration des ensembles commerciaux existants, et par la localisation en leur sein des moyennes surfaces commerciales (comprises entre 400 et 1.500 m²) et des commerces de proximité (< 400 m²).

SA3com.M5

Favoriser l'implantation de nouvelles surfaces ou ensembles commerciaux, en particulier ceux de plus de 400 m², de toutes catégories d'achats dans les centralités urbaines et urbaines de pôles.

N'admettre l'implantation de nouvelles surfaces ou ensembles commerciaux dans les centralités villageoises, que dans les cas suivants :

- achats légers, uniquement pour les commerces dits "centralisants" de moins de 1.500 m² ;
- achats alimentaires ;
- achats lourds de moins de 1.500 m².

Au niveau communal

SA3com.M6

Dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP), inclure un volet commercial comprenant :

- l'évaluation de l'équipement en achats alimentaires/légers/lourds, des commerces selon leur taille, de la vacance, etc ;
- l'évaluation du développement commercial attendu en vue de :
  - répondre aux besoins de la population résidente et de la clientèle de passage ;
  - renforcer la mixité fonctionnelle ;
  - concentrer le commerce dans les centralités.
- l'identification des périmètres de densification commerciale et des sites commerciaux stratégiques à réhabiliter.

SA3com.M7

Dans les schémas de développement communaux et pluricommunaux, traiter des implantations commerciales de moyennes (400 à 1.500 m^2) et grandes (> 1.500 m^2) surfaces dans le volet relatif aux commerces conformément à la mesure M6 de l'objectif SA3com.

Mesures guidant l'urbanisation liées aux implantations commerciales

Surfaces ou ensembles commerciaux[1] de 400 m² à 1.500 m²	Dans les espaces excentrés	Dans la centralité		
		Centralité villageoise	Centralité urbaine	Centralité urbaine de pôle
Achats légers	À éviter.	À éviter, excepté pour les commerces considérés comme "centralisants".	Admissible à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton. Favoriser les projets localisés dans les cœurs de centralités.	
Achats alimentaires	À éviter, sauf en restructuration d'ensembles ou de surfaces existants.	Admissible.	Admissible, en complément de l'offre commerciale des cœurs de centralités, et à condition de présenter au moins 10 commerces de dé tail à moins de 500 m de cheminement piéton.	
Achats lourds	À éviter, sauf en complément d'ensembles commerciaux denses existants présentant une bonne accessibilité en transports en commun et en modes actifs.	Admissible.	Admissible, à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.	

Surfaces ou ensembles commerciaux[1] de plus de 1.500 m²	Dans les espaces excentrés	Dans la centralité		
		Centralité villageoise	Centralité urbaine	Centralité urbaine de pôle
Achats légers	À éviter.	À éviter.	Admissible à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton. Favoriser les projets localisés dans les cœurs de centralités.	
Achats alimentaires	À éviter, sauf en restructuration d'ensembles ou de surfaces existants.	Admissible.	Admissible, en complément de l'offre commerciale des cœurs de centralités, et à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.	
Achats lourds	À éviter, sauf en complément d'ensembles commerciaux existants, et à condition que le projet présente une bonne accessibilité en transports en commun et en modes actifs.	À éviter.	Admissible si la centralité est située à plus de 30 minutes en transports en commun d'une centralité urbaine de pôle, et à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.	Admissible à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.

1. Une surface ou un ensemble commercial existant qui s'étend à la fois en centralité et en espace excentré est considéré comme entièrement situé dans une centralité pour autant qu'il :
   i. assure une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ;
   ii. ne déforce pas les centralités ;
   iii. marque les entrées de centralités ;
   iv. dispose d'une offre en transports en commun et d'un accès aisé par les modes actifs.

SA4

Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

Constats

SA4.C1

En matière d'infrastructures, la Wallonie dispose d'un réseau routier densément maillé, de réseaux ferroviaire et navigable et de deux aéroports régionaux permettant le transport des personnes et des marchandises. Elles permettent des connexions interrégionales et internationales. La Wallonie dispose également d'un réseau cyclable en développement incluant le RAVeL qui en est un maillon important (cf. objectif AI5).

SA4.C2

En 2017, la répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes était de 83 % pour la voiture, de 9 % pour le train, de 4 % pour les bus, de 3 % pour la marche et de 1 % pour le vélo (Stratégie régionale de mobilité, 2019). Ce qui confirme l'usage prédominant de la voiture individuelle dans les déplacements en Wallonie.

SA4.C3

La pression exercée par le secteur des transports sur l'environnement est importante et elle s'accroit. En effet, la demande en mobilité est croissante vu les besoins sociaux (déplacement des personnes) et économiques (déplacement des marchandises). Elle est amplifiée par les choix antérieurs en matière d'aménagement du territoire (dispersion des activités), les logiques de rationalisation économique et la densité des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et aéronautiques.

SA4.C4

Le secteur des transports contribue de façon croissante au changement climatique par leurs émissions de gaz à effet de serre. La part des émissions wallonnes de CO_2 due au transport routier était en 2019 de 24,1 % (SPW- AWAC, 2022).

SA4.C5

Elle induit des pollutions de l'air et de l'eau de même que des nuisances sonores. Elle impacte le cadre de vie et la santé humaine, les ressources naturelles ainsi que la faune et la flore.

SA4.C6

Les infrastructures de transports exercent également des pressions environnementales liées à l'occupation de vastes surfaces par les réseaux, les aires de stationnement et les espaces de stockage. Ces pressions se manifestent notamment par une perte et une fragmentation des paysages et des habitats naturels.

SA4.C7

La dispersion de la population et des activités sur le territoire entraine une complexification des chaînes de déplacements, une dépendance aux modes de transport motorisés individuels et constitue un obstacle au développement du transports en commun.

SA4.C8

L'usage prépondérant des déplacements routiers (voitures et camions) conjugué à l'évolution des prix de l'énergie augmente la part du budget consacrée par les ménages et les entreprises à la mobilité. Cette augmentation impacte la compétitivité des entreprises et tend à précariser ceux dont la mobilité est contrainte en raison de la dispersion des lieux d'activités et des résidences sur le territoire.

SA4.C9

Selon le Bureau fédéral du Plan, les déplacements routiers devraient rester majoritaires à l'horizon 2040 tant pour les personnes (voitures) que pour les marchandises (camions), entraînant une augmentation de la congestion et une diminution des vitesses moyennes sur le réseau routier en heure de pointe. Néanmoins, on devrait observer à l'horizon 2030, une forte croissance de la pratique de la marche et du vélo (+ 35 %) et des déplacements collectifs (bus-tram-métro) (+ 8,8 %). Le transport des marchandises par rail, la voie d'eau et air devrait s'accroître.

SA4.C10

Le Parlement européen a adopté une proposition pour tendre vers le zéro émission de CO_2 pour les voitures neuves à partir de 2035. Les émissions de gaz à effet de serre devraient atteindre à cet horizon un niveau largement inférieur à celui de 2019. Une diminution des émissions de polluants locaux (NOx et PM2.5) devrait également être observée. La diminution de la demande en mobilité et la multiplication des alternatives aux moteurs thermiques permettront de réduire substantiellement les nuisances environnementales induites par la circulation des véhicules.

SA4.C11

Les autorités wallonnes ont adopté la Stratégie régionale de mobilité (SRM) pour notamment accroître les performances environnementales des différents modes de transport et réduire la dépendance à la voiture. Cette stratégie doit permettre un transfert modal et une réduction de 35 % les émissions de GES d'ici 2030. La Stratégie régionale de mobilité encourage aussi la mobilité partagée afin de lutter contre l'autosolisme, car en moyenne 75 % des déplacements s'effectuent seul en voiture. La Wallonie compte déjà plusieurs aires de covoiturage. Elle prévoit également de créer des mobipôles permettant le report modal vers les transports en commun, le covoiturage et les nouveaux modes de transport (voitures partagées, vélos électriques, micro-mobilités…).

Enjeux

SA4.E1.

L'aménagement du territoire doit concourir à une circulation des biens et des personnes performante, fluide, sécurisée et décarbonée.

SA4.E2.

Le développement de logements, d'activités économiques et de services doit être soutenu dans les centralités pour réduire la demande de mobilité et permettre les déplacements alternatifs à la voiture individuelle et au camion. Les infrastructures doivent être aménagées pour permettre le déploiement de ces modes alternatifs dans et vers les centralités.

SA4.E3.

Des modes de transport plus durables doivent être développés et consolidés pour contribuer à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre, préserver la santé des habitants et assurer la cohésion territoriale. Ce développement doit tenir compte des spécificités des territoires.

Principes de mise en œuvre

Structurer le territoire de manière à soutenir des mobilités flexibles, durables et décarbonées en Wallonie

SA4.P1

La localisation des logements, des activités et des services limite l'étalement urbain, la dépendance à la voiture individuelle, ainsi que les pollutions et nuisances des déplacements générés. Les logements, activités et services s'implantent préférentiellement à proximité des lieux intermodaux (gares ferroviaires, mobipôles, mobipoints, etc.) dans les centralités (cf. objectif AI6).

SA4.P2

Les centralités sont aménagées en « villes ou villages à 10 minutes ». Le recours aux modes de déplacements actifs, collectifs et partagés y est accru en renforçant les conditions qui les favorisent : mixité des fonctions, proximité mutuelle des lieux de vie sociale et d'activités, intensité de l'urbanisation, aménagements physiques adéquats.

SA4.P3

Les infrastructures de transports existantes sont optimisées. Les réseaux de communication et de transports en commun sont organisés en fonction des profils de mobilité des services et des équipements et tiennent compte des personnes à mobilité réduite. Les nouvelles infrastructures de transports sont conçues de façon à limiter l'artificialisation des terres et l'étalement urbain et leur création est guidée par l'évaluation comparée de leur coût, des bénéfices induits et de leur impact environnemental. Les modes actifs, collectifs, partagés et décarbonés utilisent et réinvestissent préférentiellement les infrastructures de transports existantes ou anciennes.

SA4.P4

Les activités économiques générant d'importants flux de marchandises sont localisées prioritairement à proximité des nœuds intermodaux en privilégiant les connexions aux réseaux de transports ferroviaire ou fluvial. L'implantation de plateformes logistiques favorise la mutualisation, la massification et le report modal. La logistique urbaine se développe dans les centralités ou à proximité de celles-ci et développe, notamment, les livraisons par vélo ou vélo-cargo (cf. objectif AI6). Un réseau dense de points de retrait, dont des distributeurs de colis sont aménagés dans les centralités, à proximité de celles-ci et dans les cœurs excentrés afin de répondre aux besoins de l'e-commerce.

Développer et revaloriser l'espace public de manière à promouvoir les modes actifs

SA4.P5

La mobilité des personnes est prise en compte en appliquant le principe « STOP » repris dans la Stratégie régionale de mobilité qui donne la préférence, par ordre de priorité, à la marche (« Stappen »), aux vélos (« Trappen »), aux transports en commun (« Openbaar vervoer ») et aux voitures (« Privévervoer »).

SA4.P6

Afin de promouvoir les modes actifs, l'espace public est conçu et aménagé pour faciliter et sécuriser la marche et le vélo. Les infrastructures piétonnes et cyclables sont continues, maillées, confortables et sécurisées. Des espaces couverts et sécurisés sont aménagés pour le stationnement des vélos. Ils sont situés à proximité des commerces, services et équipements collectifs et des nœuds de transports en commun tels que les mobipôles et les mobipoints.

SA4.P7

Dans les centralités, l'espace public est aménagé pour apaiser la circulation, garantir la place des modes actifs et développer les « villes ou villages à 10 minutes ».

SA4.P8

Dans les cœurs excentrés, l'espace public est aménagé pour apaiser la circulation et garantir la place des modes actifs.

SA4.P9

Les espaces publics sont aménagés en tenant compte du déploiement des modes actifs et de leur fonction de circulation et de séjour (cf. objectif CC5).

SA4.P10

L'espace public est aménagé pour permettre l'accessibilité et le confort de tous les usagers (personnes à mobilité réduite, piétons, utilisateurs de micromobilités, cyclistes, automobilistes, etc.), selon leur capacité à se déplacer, leur genre, leur âge, etc.

Développer un réseau de liaisons cyclables ambitieux

SA4.P11

Les déplacements à vélo sont soutenus par des aménagements propices à l'usage quotidien du vélo.

SA4.P12

Le développement du territoire participe à l'objectif fixé par la Stratégie régionale de mobilité visant à établir et mettre en œuvre un réseau cyclable structurant sur l'ensemble du territoire wallon.

SA4.P13

Le réseau structurant wallon est composé des cyclostrades (ou corridors cyclables, qui relient des zones à haut potentiel de déplacements) ; des liaisons cyclables fonctionnelles supralocales (qui relient les centralités entre-elles) et des liaisons cyclables de desserte locale. Dans les centralités, les zones partagées, les rues (zones) cyclables et les pistes en voiries sont privilégiées dans un cadre de vitesses apaisées.

SA4.P14

Le RAVeL est consolidé et étendu pour renforcer le réseau cyclable de la Wallonie et appuyer le développement socio-économique par le vélo-tourisme. Les tracés (voiries, voies ferrées, halages, etc.) désaffectés seront protégés pour, notamment, assurer son extension et ne pas compromettre son développement.

Développer des transports en commun performants et attractifs

SA4.P15

L'accessibilité en transports en commun aux centralités, aux pôles, aux ensembles commerciaux, aux espaces d'activités économiques ainsi qu'aux sites touristiques est renforcée. Les tronçons du réseau de transports en commun congestionnés sont aménagés pour faciliter la circulation des bus par la création de couloirs qui leur sont réservés.

SA4.P16

Les arrêts de transports en commun sont confortables, sécurisés et intégrés dans l'espace public.

SA4.P17

Le développement et le renforcement des nœuds de connexion intermodaux tels que les mobipôles et les mobipoints répondent à l'objectif AI6 et respectent ses principes de mise en œuvre. Dans les centralités, les quartiers qui les entourent sont urbanisés de façon dense en favorisant la mixité des fonctions.

SA4.P18

Pour renforcer le recours au train, les gares ferroviaires sont aménagées pour favoriser le transfert modal (station de bus, parkings vélos et voitures). Les quartiers de gare sont urbanisés de façon dense en favorisant la mixité des fonctions. Plus la gare est importante, plus le quartier qui l'entoure mérite d'être intensifié.

SA4.P19

Les pôles sont reliés en transports en commun entre eux et avec les pôles extérieurs à la Wallonie.

SA4.P20

Dans les centralités, les aménagements sont réalisés en priorité au bénéfice des modes actifs et des transports en commun, en particulier lors de la restructuration ou de la création des voiries et des espaces publics.

SA4.P21

Des modes structurants de transports en commun (tramway, métro, bus à haut niveau de services...) sont mis en œuvre dans les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs. Un réseau ferroviaire suburbain est développé à Charleroi et à Liège, à l'instar de celui qui est en voie de finalisation autour de Bruxelles. Il contribue à maîtriser la mobilité aux abords de ceux-ci.

Privilégier et/ou renforcer le déploiement de solutions de mobilité partagée à la demande et connectée

SA4.P22

Un réseau express de covoiturage est créé pour limiter le volume du trafic routier. Les parkings sont rationalisés et mutualisés en vue de limiter les surfaces destinées au stationnement et stimuler le covoiturage et les solutions d'autopartage. Des centrales de covoiturage et d'autopartage sont développées. Les transports intelligents (smart-mobility) sont encouragés (cf. objectif AI8). Les solutions de mobilité à la demande sont encouragées en particulier dans les espaces excentrés pour contribuer à la cohésion territoriale, et assurer une performance environnementale et économique des services de mobilité.

SA4.P23

Sur les voiries congestionnées reliant les pôles, des bandes de circulation sont aménagées pour la circulation des taxis, des bus ou pour le covoiturage lorsque cela est techniquement possible et souhaitable.

Soutenir la transition vers d'autres formes de motorisation que le moteur thermique

SA4.P24

La Wallonie adapte son territoire dans la perspective de la décarbonation de la mobilité. Les infrastructures sont aménagées par la mise en place de bornes de recharge électrique, de réseaux de distribution d'énergie et d'infrastructures dédiées, de parkings adaptés, etc.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

SA4.M1

Concrétiser les réseaux ferroviaires suburbains au sud de Bruxelles et autour des pôles majeurs de Charleroi et Liège.

SA4.M2

Créer ou restaurer les liaisons ferroviaires manquantes vers la France (principalement vers Paris, Lille, Valenciennes, Maubeuge et Charleville-Mézières).

SA4.M3

Renforcer les connexions alternatives à la voiture entre pôles et vers les pôles métropolitains voisins (Bruxelles, Luxembourg, Lille, Aix-la-Chapelle et Maastricht).

SA4.M4

Développer la thématique de « villes ou villages à 10 minutes » dans un référentiel relatif à l'aménagement des centralités.

Mettre à jour ce référentiel.

SA4.M5

Protéger les tracés (voiries, voies ferrées, halages, etc.) désaffectés pour notamment préserver les opportunités de conforter le maillage du territoire (sentiers, réseau cyclable dont RAVeL, etc.).

Au niveau communal

SA4.M6

Coordonner le schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP) avec le plan communal et intercommunal de mobilité (cf. objectifs AI5 et AI6).

SA4.M7

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP) :

- Structurer le territoire et les mobilités en fonction des centralités, le cas échéant des cœurs excentrés, et des lieux intermodaux pour limiter les besoins en déplacement et favoriser les modes actifs ;
- Définir des mesures pour améliorer la qualité des espaces publics, et en particulier les voiries, en appliquant le principe « STOP » ;
- Définir des mesures pour gérer le stationnement, le covoiturage, la recharge des véhicules électriques…



Rue Rogier - Namur

SA5

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

Constats

SA5.C1

Les risques d'origine naturelle (inondation, canicule, sécheresse, tempête, coulée de boue, effondrement et glissement de terrain, sismiques, radon…) et d'origine anthropique (risque d'explosion, risque de catastrophe industrielle…) menacent la population, ses activités et l'environnement. En juillet 2021, la Wallonie a subi des inondations dramatiques dont l'intensité était due notamment au réchauffement climatique.

SA5.C2

La population et l'environnement sont également exposés aux nuisances et pollutions quotidiennes (trafic automobile, activités polluantes, etc.) : bruit, particules fines, pesticides, solvants, pollution lumineuse, champs magnétiques…

SA5.C3

Ces risques sont ponctuels et ces expositions sont localisés sur le territoire. Ils nécessitent une vision d'ensemble en ce qui concerne leurs origines et leurs conséquences. Ils requièrent une gestion globale et systémique. Les caractéristiques intrinsèques du territoire (hydrographie, topographie, nature du sol et du sous-sol…), mais aussi l'aménagement et l'occupation du territoire (proximité des activités et infrastructures, artificialisation, imperméabilisation…) influencent la vulnérabilité des territoires.

SA5.C4

La capacité des milieux naturels à réguler les cycles environnementaux (évaporation, infiltration, rétention, écoulement, etc.) est de plus en plus compromise en raison de l'urbanisation, des pollutions quotidiennes et du changement climatique. Cet affaiblissement induit des risques accrus (coulée de boues, inondation ou sécheresse).

SA5.C5

Certains aléas ont tendance à s'intensifier et à survenir plus fréquemment. Le 6ème rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) entrevoit une amplification des phénomènes climatiques extrêmes, une réduction des précipitations sur de longues périodes entraînant des sécheresses, compactage des sols, réduction de la végétation, etc., et à l'inverse une intensification des précipitations à plus grande échelle provoquant des inondations comme celles de juillet 2021.

SA5.C6

L'intensification de ces aléas renforce la vulnérabilité des populations, des biens et des activités exposées.

Enjeux

SA5.E1

L'aménagement du territoire et la conception urbanistique des projets doivent prendre en compte les risques naturels et technologiques ainsi que les nuisances anthropiques.

SA5.E2

La gestion du territoire doit s'inscrire dans une culture de gestion globale et systémique des risques. La gestion des risques, notamment climatiques, doit s'appuyer sur des services écosystémiques et les renforcer.

SA5.E3

L'aménagement du territoire et la conception urbanistique ne doivent pas aggraver les conséquences des phénomènes naturels intenses.

SA5.E4

L'aménagement du territoire et la conception urbanistique doivent éviter l'exposition aux nuisances et pollutions quotidiennes.

Principes de mise en œuvre

Prévenir, s'adapter et surmonter

SA5.P1

Les conséquences négatives des phénomènes naturels, des nuisances et des pollutions quotidiennes (sur la population, les fonctions, les activités…) sont atténuées et gérées autant que possible.

SA5.P2

La gestion des risques est globale et systémique. Elle s'articule autour de la prévention, de l'adaptation et de la résilience. La prévention vise à anticiper et diminuer les risques. L'adaptation vise à vivre avec les risques et consiste à intégrer les aléas environnementaux dans la gestion des territoires, ainsi que dans la conception urbanistique et architecturale. La résilience vise à faire face et surmonter les catastrophes en s'assurant qu'en cas de crises ou de catastrophes, les structures essentielles et les fonctions de base du territoire (production alimentaire, logement de la population, soins de santé, missions de secours…) soient préservées ou, à défaut, restaurées rapidement. Dès lors, tous les projets liés au territoire intègrent la gestion des risques et sont réfléchis aux différentes échelles du territoire dans une vision d'ensemble.

SA5.P3

La politique de gestion des risques ne repose plus exclusivement sur des infrastructures permettant de résister aux aléas (par exemple la construction d'une digue pour empêcher l'inondation), mais aussi sur des infrastructures, en ce compris les infrastructures vertes, permettant d'atténuer leur intensité (par exemple la création d'une zone d'immersion temporaire, l'adaptation des constructions ou encore l'établissement d'espaces verts en ville pour combattre les îlots de chaleur). Elle prévoit également par nécessité des limitations de l'urbanisation pour maîtriser l'ampleur des risques connus et anticipables sur le territoire. Dans les espaces soumis aux risques, les aménagements tiennent compte et développent des services écosystémiques dont en particulier ceux qui régulent naturellement les effets des changements climatiques. La multifonctionnalité (accueil de biodiversité, amélioration du cadre de vie, loisirs, etc.) des espaces de régulation est encouragée en particulier dans les centralités et les cœurs excentrés. Des infrastructures vertes sont développées et les cours d'eau sont mis en valeur dans les centralités urbaines en vue de réguler les risques. La mise en place d'éléments mémoriels relatifs aux catastrophes naturelles passées est également encouragée dans l'espace public afin de conscientiser et sensibiliser la population quant aux vulnérabilités des espaces urbanisés.

SA5.P4

La vulnérabilité des espaces urbanisés, des infrastructures et des bâtiments est réduite en vue d'anticiper et de limiter les risques de dommages. Pour ce faire, les risques naturels sont pris en considération lors de la planification de tout projet d'aménagement, mais également lors de la conception d'infrastructures, des réseaux de communication et de transport de fluide et d'énergie. Si le niveau de risque rencontré est élevé, des mesures adaptées sont prises pouvant aller jusqu'à l'interdiction de construire. Les fonctions et activités sont localisées adéquatement selon les risques encourus. Par ailleurs, la conception et la rénovation des bâtiments au sein de zones à risque visent à limiter les dommages, perturbations et préjudices potentiels et à assurer une restauration rapide de leurs fonctions initiales en cas de dommages.

SA5.P5

Afin de ne pas aggraver l'ampleur des risques d'inondation, l'aménagement du territoire et les projets urbanistiques limitent l'imperméabilisation des sols (infiltration de l'eau par les sols,...) et préservent plus largement les services écosystémiques de régulation.

Limiter les risques technologiques et industriels

SA5.P6

L'urbanisation prend en compte les risques technologiques et industriels existants afin de limiter les conséquences d'un accident éventuel. En fonction du niveau de risque rencontré, des mesures adaptées sont prises pouvant aller jusqu'à l'interdiction de construire.

Réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique

SA5.P7

Les mesures prévues dans la politique wallonne du climat et dans le plan environnement santé sont déclinées sur le territoire afin de notamment diminuer les émissions de polluants atmosphériques.

SA5.P8

Les logements ainsi que les services publics et les équipements collectifs sont conçus de manière à réduire les impacts liés à l'exposition aux nuisances sonores et aux pollutions atmosphériques.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional :

SA5.M1

Examiner les modalités de calcul du taux d'imperméabilisation équivalente et de monitoring les plus efficientes. Le cas échéant, prendre les mesures normatives qui s'imposent pour imposer un calcul du taux d'imperméabilisation dans le cadre des permis.

SA5.M2

Diffuser et promouvoir les deux référentiels établis en application de la circulaire du 23 décembre 2021 :

- Référentiel pour les constructions et les aménagements en zone inondable ;
- Référentiel relatif à la gestion durable des eaux de pluie.

Mettre à jour le référentiel de 2014 : « Réduire la vulnérabilité des constructions existantes ».

SA5.M3

Prendre en considération les cartes d'aléas et de contraintes dans le cadre des révisions du plan de secteur.

SA5.M4

Promouvoir les réflexions et les stratégies d'aménagement du territoire dans la gestion des risques (inondations, îlots de chaleurs, pollution de l'air, etc.) à l'échelle pertinente (bassin versant, etc.).

SA5.M5

Prévoir et identifier des zones de stockage et de tri temporaires permettant de réguler le traitement des déchets issus de crises majeures.

Au niveau communal

SA5.M6

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP) : encadrer les constructions et les aménagements en zone inondable et prévoir des mesures en vue de gérer les eaux de pluie de manière durable.

SA5.M7

Dans les espaces fortement impactés par les conséquences des changements climatiques, en particulier ceux soumis aux risques d'inondation et d'îlots de chaleur, tenir compte des ressources et des besoins du territoire (pluri)communal en termes de services écosystémiques de régulation.

SA6

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



Village de Carnières (Morlanwez)

Constats

SA6.C1

La Wallonie dispose d'une histoire et d'un territoire riches et diversifiés qui nous ont façonné un patrimoine commun.

SA6.C2

Les patrimoines bâtis, naturels, culturels et paysagers constituent des ressources importantes pour la Wallonie. Ils contribuent à l'amélioration de la qualité du cadre de vie des populations, à l'affirmation territoriale et à l'accroissement de l'attractivité territoriale.

SA6.C3

La diversité des territoires urbains et ruraux participe à l'attractivité du territoire.

SA6.C4

Les activités humaines exercent une pression sur ces patrimoines bâtis, naturels, culturels et paysagers. Les perspectives de croissance démographique et le développement des activités annoncent une augmentation de cette pression. On constate un déclin de la biodiversité à l'échelle mondiale et une uniformisation du bâti et des paysages.

SA6.C5

Parmi les sites d'exception à protéger, le réseau Natura 2000 constitue une base importante pour la Wallonie. Il se situe majoritairement au sud de l'axe sambro-mosan. À l'échelle wallonne, près d'un tiers des espèces sont menacées d'extinction à court ou moyen terme. Certaines menaces ne concernent pas le territoire de manière uniforme. L'état écologique du territoire est globalement moins bon au nord de l'axe sambro-mosan tout comme les masses d'eaux souterraines et les eaux de surface.

SA6.C6

En Wallonie, le développement de l'urbanisation, l'étalement urbain qui l'accompagne, la présence de réseaux de communication très denses et de certains espaces agricoles uniformisés induisent une destruction des biotopes, une fragmentation des milieux naturels ainsi qu'une altération durable des paysages.

SA6.C7

Une série d'objectifs à atteindre à l'horizon 2030 pour la préservation, la restauration et le développement de la biodiversité ont été fixés par des stratégies nationales, européennes et internationales. S'inscrivant dans le Green deal européen, la stratégie de l'Union en faveur de la biodiversité à l'horizon 2030 prévoit de mettre en place un réseau de conservation de la biodiversité fondé sur l'interconnexion des sites couvrant au moins 30 % du territoire. Elle mise également sur le développement de l'agro-écologie (25 % d'agriculture biologique et 90 % des terres agricoles à forte diversité et qualité paysagère à l'horizon 2030), la réhabilitation des sols, l'agrandissement des espaces forestiers, la restauration environnementale des cours d'eau et le développement d'infrastructures vertes au sein des villes européennes de plus de 20.000 habitants. L'ensemble de ces éléments peuvent être transposés à toutes les échelles du développement territorial.

En Wallonie, le Plan Bio 2030 vise à ce que 30 % de la superficie agricole utile soit destinée à l'agriculture biologique à l'horizon 2030.

En 2019, les liaisons écologiques à l'échelle régionale ont été adoptées et cartographiées par la Région. Ces liaisons sont des éléments constitutifs du réseau écologique régional et ont pour rôle majeur de faciliter les déplacements des espèces au sein du territoire wallon.

Enjeu

SA6.E1

Les patrimoines bâtis, naturels, culturels et paysagers doivent être valorisés et préservés en contrôlant la pression qu'exercent sur eux les activités humaines. Leurs qualités et leur authenticité doivent être garanties pour les générations futures.

Principes de mise en œuvre

Valoriser les patrimoines

SA6.P1

La conception des projets d'aménagement intègre le patrimoine naturel, affirme et promeut le patrimoine culturel et respecte les lignes de force des paysages.

SA6.P2

Les espaces bâtis et non bâtis sont aménagés en tirant parti de leur(s) patrimoine(s), dans le respect de leur identité architecturale, culturelle et paysagère.

SA6.P3

Les initiatives de conservation intégrée des patrimoines sont soutenues. La rénovation, l'entretien et la valorisation des patrimoines permettent le maintien ou l'émergence de métiers spécialisés dont l'activité se base sur des savoir-faire maîtrisés et une production artisanale locale.

Préserver, restaurer et développer le patrimoine naturel

SA6.P4

Le potentiel d'accueil de biodiversité est développé sur l'ensemble du territoire.

SA6.P5

Le patrimoine naturel constitué notamment des sites reconnus en vertu de la Loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 est développé et valorisé. Le territoire est structuré dans le but d'accroître la protection des sites reconnus et de réduire le morcellement des espaces non bâtis.

SA6.P6

La mise en réseau des sites reconnus est assurée afin de mettre en œuvre un maillage écologique cohérent à l'échelle du territoire régional.

SA6.P7

La structure territoriale reprend notamment les liaisons écologiques adoptées par le Gouvernement wallon. Le territoire est structuré de manière à préserver leur continuité. L'adéquation des projets d'aménagement avec la circulation et les dynamiques naturelles des espèces d'intérêt européen et des espèces d'intérêt patrimonial wallon est évaluée aux différentes échelles du territoire.

SA6.P8

La mise en réseau des territoires non bâtis est assurée, en particulier dans les régions à sols fertiles et forte productivité (les terres agricoles des plateaux limoneux hennuyer et brabançon et de la Hesbaye) ou à forte biodiversité.

SA6.P9

Les infrastructures vertes développent des services écosystémiques sur l'ensemble du territoire. Elles assurent notamment une transition entre les espaces agricoles, forestiers, naturels et urbanisés. Elles sont, en particulier, renforcées dans les centralités et en bordure tant des centralités que des cœurs excentrés, en cohérence avec l'analyse contextuelle.

Perpétuer et affirmer le patrimoine culturel

SA6.P10

La conservation intégrée du patrimoine reconnu et protégé en vertu du Code wallon du Patrimoine est assurée et ce patrimoine est valorisé.

SA6.P11

Les biens bâtis et non bâtis dont la valeur patrimoniale est reconnue sont pris en compte dans tout projet d'aménagement de biens immobiliers proches. Une attention particulière est portée sur l'authenticité et l'intégrité patrimoniale du lieu.

SA6.P12

La production architecturale doit être de qualité pour enrichir le patrimoine culturel de demain.

Protéger et consolider le patrimoine paysager

SA6.P13

Les ensembles paysagers permettent de protéger, de gérer et d'aménager de manière cohérente des paysages bâtis ou non bâtis qui présentent des caractéristiques et des dynamiques communes. Dans ce but, leurs enjeux globaux sont pris en compte dans tout projet d'aménagement.

SA6.P14

Les incidences paysagères des équipements et des infrastructures de communication, de production d'énergie et de transport (parcs éoliens, parcs photovoltaïques, châteaux d'eau, stations d'épuration, lignes et postes électriques, antennes de télécommunication, canalisations, routes, etc.) sont minimisées en privilégiant le regroupement des infrastructures et en proposant des solutions d'atténuation adaptées.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional :

SA6.M1

Traiter dans le référentiel relatif à l'aménagement des centralités des thématiques de la protection, la valorisation et la régénération de la biodiversité.

SA6.M2

Lors des révisions du plan de secteur :

- Prendre en considération et intégrer le maillage écologique, les liaisons écologiques ainsi que le développement de services écosystémiques ;
- Tendre à une amélioration du potentiel d'accueil de la biodiversité, des continuités écologiques et des transitions entre les zones urbanisables et non urbanisables.

SA6.M3

Lors de toute demande de permis pour la création ou le renouvellement d'une ligne à haute tension inférieure ou égale à 150 kV, analyser l'opportunité et la faisabilité de l'enfouissement des infrastructures dans le rapport sur les incidences environnementales. Implanter les lignes à haute tension supérieure à 150 kV autant que possible dans les couloirs existants d'axes de transport et d'énergie. En cas de non enfouissement, soutenir le développement de pylônes au design novateur et mobilisateur, qui limitent les effets négatifs sur l'avifaune et valorisent la trame paysagère en s'y intégrant.

Au niveau communal :

SA6.M4

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP) :

- Décliner et cartographier les liaisons écologiques régionales et prévoir des infrastructures vertes qui garantissent des liens entre les milieux naturels ;
- Prévoir des mesures de préservation et de valorisation :
  - du patrimoine reconnu et protégé en vertu du Code wallon du Patrimoine ;
  - des patrimoines naturels, en ce compris la biodiversité, et paysagers ;
  - des aires de transition paysagère permettant de délimiter les centralités.

SA6.M5

Dans les guides d'urbanisme (GCU), définir des indications permettant l'accueil de la biodiversité par des mesures adaptées telles que :

- l'intégration de plantations, de murs végétalisés, de toitures végétalisées ;
- la préservation de surfaces en pleine terre ;
- l'aménagement des abords des constructions.



Parc scientifique - Louvain-la-Neuve (Ottignies-LLN)

Axe 2

Attractivité et innovation

AI1

Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen

AI2

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

AI3

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

AI4

Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique

AI5

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable

AI6

Organiser la complémentarité des modes de transport

AI7

Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

AI8

Inscrire la Wallonie dans la transition numérique



Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen

Constats

AI1.C1

L'Europe du Nord-Ouest dans laquelle est située la Wallonie est inscrite dans les dynamiques métropolitaines mondiales. Elle comporte les principaux accès continentaux de la mondialisation et de nombreuses métropoles interconnectées. Ces métropoles sont le lieu de concentration de la main-d'œuvre qualifiée, d'entreprises internationales, d'institutions et des centres de décision. Elles concentrent les principales activités et populations dans une économie globalisée et connectée aux marchés internationaux via les ports, aéroports et les grands axes ferroviaires et autoroutiers. Elles rayonnent sur une aire d'influence étendue en permettant des interactions entre activités et services qui les renforcent mutuellement.

AI1.C2

La Wallonie profite de l'influence des métropoles de niveau européen avoisinantes (Bruxelles-Anvers, Lille, Maastricht-Heerlen-Aachen et Luxembourg). Elle ne dispose pas de réelle métropole mais elle bénéficie de la présence de trois couloirs du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) qui connectent les métropoles européennes entres-elles (le couloir Mer du Nord – Baltique ; Rhin-Alpes ; Mer du Nord – Méditerranée) et d'un réseau très dense d'infrastructures de transports (des personnes, des marchandises et d'énergies et de communication).

Cependant seules certaines parties de son territoire tirent parti de ces dynamiques métropolitaines.

AI1.C3

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

AI1.C4

Les multiples confinements dus à la pandémie de COVID-19 et l'augmentation des coûts de l'énergie suite la guerre en Ukraine ont provoqué la mise en place de nouvelles modalités d'échanges, de travail et d'organisation des activités basées sur les solutions numériques et les ressources du territoire. En particulier, la généralisation de l'utilisation du numérique et des NTIC ont réduit l'attrait des centres d'affaires traditionnels. Ces nouvelles modalités cumulées aux effets du changement climatique obligent les métropoles à s'adapter pour rester attractives et garantir leurs rayonnements.

AI1.C5

La Wallonie présente sur un même espace des niveaux élevés de formation, un cadre de vie attractif et des prix du foncier bas, comparativement aux régions métropolitaines voisines. L'économie de la connaissance (centres de recherche, universités et entreprises regroupés dans les pôles de compétitivité wallons) est l'un des domaines qui permet à la Wallonie de se positionner dans l'économie mondialisée.

Enjeux

AI1.E1

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

AI1.E2

Elle doit renforcer l'accueil des activités métropolitaines et capitaliser sur leurs développements.

AI1.E3

Elle doit développer sa connectivité internationale et consolider son interconnexion aux métropoles de l'Europe du Nord-Ouest.

AI1.E4

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

Principes de mise en œuvre

Attirer les activités métropolitaines en s'appuyant sur les pôles majeurs et la capitale régionale

AI1.P1

Les pôles majeurs et la capitale régionale s'affirment comme les lieux principaux d'échanges et d'interactions liés aux dynamiques métropolitaines. Les activités métropolitaines y sont dès lors développées. En Wallonie, le bipôle Mons/La Louvière, Charleroi et Liège disposent des ressources nécessaires pour positionner la Wallonie dans les réseaux de niveau européen. Ces agglomérations de plus de 250.000 habitants concentrent des activités, des services, des lieux de connaissances et disposent de connexions internationales (infrastructures aéroportuaires, ferroviaires, portuaires et/ou routières). Namur joue un rôle important en tant que capitale institutionnelle et tire parti de sa position centrale où convergent les 2 aires de développement relais, lui conférant ainsi une capacité à se positionner dans les dynamiques européennes et internationales. Elle bénéficie également de la présence des administrations régionales et de ses atouts touristiques et patrimoniaux.

AI1.P2

L'amélioration du cadre de vie et de la mobilité sont une priorité pour attirer les activités métropolitaines dans les pôles majeurs et la capitale régionale. Ces améliorations se font au profit de la soutenabilité, de la cohésion sociale, de la santé et d'une identité urbaine attrayante à l'international.

Consolider les dynamiques métropolitaines en Wallonie

AI1.P3

Les dynamiques métropolitaines sont consolidées par un renforcement des services économiques, productifs, culturels, académiques dans les aires de développement métropolitain.

AI1.P4

Les activités à haute valeur ajoutée sont développées dans les aires de développement métropolitain grâce à des plateformes technologiques d'excellence pour assurer des synergies (services aux entreprises, mutualisation d'équipements et de ressources), faciliter l'innovation et l'application (emploi qualifié) et renforcer la confiance et l'intérêt des investisseurs. Les universités et les centres de recherches s'affirment comme des moteurs de recherche et d'innovation au services de l'ensemble du territoire.

Connecter les pôles majeurs, la capitale régionale au sein du réseau de communication de niveau européen pour renforcer l'attractivité de la Wallonie à l'échelle européenne

AI1.P5

L'accessibilité aux pôles majeurs ainsi qu'à la capitale régionale est améliorée en s'appuyant sur le mode ferroviaire (personnes et marchandises) et fluvial (marchandises). En particulier, la desserte ferroviaire internationale aux pôles majeurs est renforcée. La qualité de ces dessertes est augmentée, en priorité pour le chemin de fer.

AI1.P6

Les interconnexions entre les pôles majeurs, la capitale régionale et les métropoles voisines sont renforcées et structurées autour des axes de Liège-Luxembourg/Liège-Lille, Charleroi-Bruxelles/Charleroi-Paris via Reims et Mons-Paris et Bruxelles-Namur-Luxembourg.

AI1.P7

La connexion des pôles majeurs, de la capitale régionale au sein du réseau de communication au niveau européen répond aux objectifs AI5, AI6 et respectent leurs principes de mise en œuvre.

Développer des spécificités et miser sur les espaces naturels

AI1.P8

Les pôles majeurs et la capitale régionale accueillent des activités métropolitaines permettant de renforcer les synergies et d'éviter les concurrences. Ils s'appuient sur les clusters issus de la stratégie de spécialisation intelligente S3 et du Pacte vert de la Commission européenne.

AI1.P9

La Wallonie tire avantage de ses villes, de la qualité de ses paysages et des nombreux espaces naturels qui constituent des lieux de tourisme, de détente et de loisirs pour les habitants des métropoles voisines.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI1.M1

Contribuer à l'adoption de stratégies et de mesures inscrites dans l'Agenda territorial.

Au niveau communal

AI1.M2

Pour les pôles majeurs et la capitale régionale, identifier les aménagements et les espaces à développer permettant d'accroître leur vocation métropolitaine.



Quai de Meuse - Herstal

AI2

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

Constats

AI2.C1

La Wallonie, par sa situation au cœur de l'Europe du Nord-Ouest, est à la jonction de multiples réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers. Ceux-ci s'appuient sur les métropoles (Bruxelles-Anvers, Lille, Aachen, Maastricht-Heerlen et Luxembourg) et les villes voisines (Valenciennes, Maubeuge, Charleville-Mézières, Sedan, Longwy, Esch-sur-Alzette, Ettelbruck, Leuven, Hasselt, Kortrijk...).

AI2.C2

Ces réseaux consolident le développement socio-économique de la Wallonie et s'organisent autour des sièges sociaux des entreprises, des universités, des centres de recherche et développement, des institutions publiques internationales... Ils concourent à accroitre le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines (cf. objectif AI1).

AI2.C3

La Wallonie s'inscrit également dans des réseaux institués, elle fait partie de l'union économique du Benelux et participe à des coopérations transrégionales et transfrontalières telles que les programmes INTERREG (Luxembourg/Wallonie/Flandre), la communauté métropolitaine de Bruxelles, la Grande Région, l'Eurométropole, le Parc des 3 Pays, l'Euregio Meuse Rhin et les réseaux de villes Maastricht-Aachen-Hasselt-Heerlen-Liège (MAHHL) et Tonicités. Ils favorisent le développement partagé, solidaire et équilibré des territoires transfrontaliers grâce aux échanges sur les sujets socio-économiques, culturels, sociaux, patrimoniaux, scientifiques et environnementaux.

AI2.C4

Les interdépendances entre la Wallonie et les territoires qui l'entourent sont de plus en plus fortes. Elles se marquent, notamment, par des flux de travailleurs et de marchandises avec la Région de Bruxelles-Capitale, le Grand-Duché de Luxembourg, et la Flandre. Les flux de travailleurs sont moins intenses et plus équilibrés entre la France et la Wallonie avec une prédominance des mouvements vers la Wallonie. Ces flux entraînent des pressions sur le territoire et l'environnement en termes de mobilité, de choix de lieu de résidence et d'implantation des entreprises.

AI2.C5

Les secteurs relevant de l'économie présentielle, notamment la Silver économie, la construction durable et le tourisme sont particulièrement propices à un travail collaboratif avec les régions voisines.

AI2.C6

Les politiques publiques sont de plus en plus intégrées à l'échelle européenne. Certains territoires transfrontaliers éloignés des réseaux socio-économiques présentent des difficultés à maintenir leurs services et leurs équipements. A contrario, certains territoires pallient ce constat en coopérant et en mutualisant leurs services et leurs équipements de part et d'autre de la frontière.

Enjeux

AI2.E1

La Wallonie doit soutenir le développement des réseaux socio-économiques transfrontaliers et transrégionaux sur son territoire.

AI2.E2

La Wallonie doit s'affirmer dans les projets de coopérations transrégionaux, transfrontaliers et soutenir le développement des territoires transfrontaliers.

AI2.E3

La Wallonie doit s'appuyer sur les réseaux liés au dynamisme des métropoles et des villes voisines (cf. objectif AI1) pour augmenter son taux d'emploi, attirer des entreprises et offrir des activités complémentaires.

AI2.E4

La Wallonie doit coopérer avec les territoires voisins concernant la prévention et la gestion des risques naturels, sanitaires et technologiques (cf. objectif SA5).

Principes de mise en œuvre

Positionner la Wallonie dans les réseaux socio-économiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutenir le développement des territoires transfrontaliers

AI2.P1

Des projets se développent en Wallonie en mobilisant les fonds européens afin de renforcer les coopérations transfrontalières socio-économiques et institutionnelles.

AI2.P2

Les villes wallonnes s'affirment dans les structures de coopérations transfrontalières auxquelles elles participent. Tournai et Mouscron sont parties prenantes de l'Eurométropole. Liège et Verviers jouent de concert dans l'Euregio Meuse-Rhin. Les villes du sud de la province de Liège et de la province du Luxembourg s'inscrivent dans la dynamique grand-ducale au cœur de l'espace transfrontalier. Les bipôles de Wavre/Ottignies–Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud/Waterloo se positionnent dans la coopération avec le Brabant-flamand et la Communauté métropolitaine bruxelloise.

AI2.P3

La Wallonie prend une part active dans la concrétisation des orientations du Schéma de développement territorial de la Grande Région et envisage de nouvelles collaborations au cœur du Benelux pour appuyer son développement territorial.

La mobilisation des ressources territoriales wallonnes et la localisation des activités stratégiques place la Wallonie au centre des coopérations territoriales en confortant sa compétitivité et son développement économique.

Mutualiser les services et les équipements entre les territoires transfrontaliers, les Régions et les États voisins

AI2.P4

La mutualisation des services et des équipements est une solution pour les maintenir dans les territoires ruraux à moindre coût. Cette mutualisation est pertinente dans de nombreux domaines : santé, transports, gestion des déchets, politique de l'eau, formation, culture, sport, développement économique, conservation intégrée du patrimoine, protection de l'environnement...

AI2.P5

Les transports en commun des territoires transfrontaliers sont coordonnés avec les opérateurs des régions voisines.

Connecter les territoires frontaliers aux Régions et aux États voisins

AI2.P6

Les réseaux de communication sont conçus pour offrir des alternatives à la voiture individuelle et au camion afin d'assurer les échanges et les relations entre les centralités et les villes extérieures à la Wallonie. Les liaisons en transports en commun connectant les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs aux villes extérieures à la Wallonie sont développées et améliorées (cf. objectif SA4).

AI2.P7

Les réseaux écologiques transfrontaliers s'appuient sur les infrastructures vertes et sur le réseau écologique wallon dans le cadre des coopérations transfrontalières existantes (cf. objectif SA6).

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI2.M1

Concrétiser des coopérations transfrontalières et transrégionales à l'aide de schémas inter-régionaux ou transfrontaliers, des groupements européens de coopération territoriale (GECT), des plans de mobilité transfrontaliers, des parcs naturels, des parcs nationaux, des réseaux du patrimoine, des contrats de rivière, de la gestion des bassins hydrographiques....

AI2.M2

Poursuivre les dynamiques transfrontalières existantes au travers notamment de l'Eurométropole, et de l'Eurégio et concrétiser les opportunités transfrontalières du réseau Essaimage ou à l'occasion de projets de dimension scientifique internationale.

AI2.M3

Poursuivre les collaborations initiées ainsi que les actions prévues dans le Schéma de développement territorial de la Grande Région.

AI2.M4

Renforcer les coopérations au niveau fédéral, transnational au niveau du Benelux et celles assignées dans le cadre notamment des processus européens de l'Agenda territorial.

Au niveau communal

AI2.M5

Pour les communes frontalières, chercher à coordonner leur développement territorial avec le développement des territoires transfrontaliers.

AI3

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

Constats

AI3.C1

La pandémie de COVID-19 ainsi que les tensions géopolitiques en Europe ont mis en exergue et accentué la vulnérabilité de l'économie wallonne et de sa capacité d'approvisionnement dans des chaînes de valeur mondialisées face à des éléments externes.

AI3.C2

Une économie, dont les activités de production et de transformation, notamment industrielles, sont relocalisées, permettra à la Wallonie d'améliorer sa résilience face aux futures crises, en intégrant les changements climatiques et en réduisant sa dépendance aux ressources et aux chaînes logistiques globales.

AI3.C3

La Wallonie dispose de nombreuses ressources naturelles et primaires, et de compétences et savoir-faire associés à leur mise en valeur : les terres agricoles, la forêt, le sous-sol, les eaux souterraines, dont une part significative de la production est transformée et valorisée hors de ses frontières.

AI3.C4

Le traitement et la transformation des déchets constituent également une nouvelle filière porteuse que la Wallonie doit pouvoir continuer à investir. Des marges d'amélioration existent en matière de transformation de l'ensemble des ressources, notamment grâce au développement et à la maîtrise de solutions innovantes.

AI3.C5

Le développement de nouvelles filières économiques créatrices de richesses et pourvoyeuses d'emplois nécessite un renforcement des activités en lien avec le territoire, une mise en réseau des acteurs et un redéploiement de la formation adaptés aux enjeux actuels.

Enjeux

AI3.E1

La stratégie de spécialisation intelligente de la Wallonie doit être soutenue. Ses domaines d'innovation stratégiques, qui incluent notamment les biotechnologies, les filières agro-alimentaires, numériques et environnementales, l'industrie 4.0 et l'industrie du recyclage, doivent contribuer au développement d'un territoire résilient et régénératif.

AI3.E2

Les activités de pointe et l'innovation entrepreneuriale doivent être orientées dans les parcs scientifiques pour renforcer les collaborations et développer des synergies.

AI3.E3

La valorisation du territoire et de ses ressources endogènes doit renforcer la compétitivité de l'économie wallonne et sa résilience face aux fluctuations de l'économie mondiale.

AI3.E4

La Wallonie doit réduire sa dépendance aux énergies fossiles et aux biens primaires et secondaires importés.

Principes de mise en œuvre

Renforcer l'ancrage de l'économie de la connaissance et des activités innovantes sur le territoire.

AI3.P1

Par l'aménagement de son territoire, la Wallonie crée les conditions pour renforcer l'interaction entre l'entrepreneuriat et la formation, et favoriser l'innovation et la recherche, en particulier dans les domaines d'innovation stratégiques identifiés dans la Stratégie de Spécialisation Intelligente de la Wallonie (S3).

AI3.P2

Le développement de l'économie de la connaissance et des activités innovantes se concentre autour des sites universitaires et des parcs d'activités scientifiques. Le centre dédié au domaine spatial de Redu et Transinne est consolidé et renforcé autour des activités de la télécommunication, de la cybersécurité et du secteur spatial (incluant la physique et l'astronautique internationales).

AI3.P3

Les parcs d'activités scientifiques et les centres de formation (hautes écoles spécialisées) et de compétence (centres de recherche agréés, centres de compétences) sont accessibles en transports en commun et par les modes actifs.

Valoriser les ressources endogènes pour le développement des filières locales et circulaires

AI3.P4

L'économie wallonne renforce son ancrage territorial en valorisant ses ressources naturelles et en favorisant localement leur transformation. Le développement endogène sur l'ensemble du territoire est soutenu en valorisant les terroirs ainsi que les ressources primaires et locales. Ce développement territorial endogène s'appuie sur des filières de proximité et circulaires, en particulier au sein des aires de développement de proximité.

AI3.P5

Les espaces agricoles sont préservés et valorisés pour assurer leurs fonctions nourricières en réponse aux besoins essentiels des citoyens à disposer d'une alimentation saine, abordable, de qualité et durable. L'utilisation des espaces agricoles participe également à la préservation et la gestion des ressources naturelles, de la biodiversité et des sols, au développement socio-économique du territoire ainsi qu'à la préservation et la gestion du territoire et des paysages. Les aménagements visant à développer des filières locales de production et de transformation agricoles sont encouragés tout comme la mise en place de comptoirs de vente directe et de proximité entre les agriculteurs et les consommateurs.

AI3.P6

Les espaces forestiers sont préservés et valorisés afin de garantir leur développement durable tout en assurant la coexistence harmonieuse de leurs fonctions économiques, écologiques et sociales. L'urbanisation vise à ne pas ajouter de pressions supplémentaires sur les espaces forestiers de façon à ne pas compromettre leurs ressources, leurs fonctions de production, leurs services écosystémiques, la vitalité de leur écosystème, leur biodiversité et leur adaptation au changement climatique. Les aménagements visant à développer des filières locales de production et de transformation du bois sont encouragés.

AI3.P7

Les espaces non bâtis ou en attente d'être bâtis sont utilisés pour la production de services écosystémiques (de production, de régulation et socio-culturels).

Intégrer le soutien aux dynamiques économiques de proximité et inclusives dans les outils du développement territorial.

AI3.P8

Les dynamiques économiques de proximité sont intégrées aux projets supracommunaux comme moteurs de développement et de redynamisation à l'échelle supracommunale ou communale.

AI3.P9

L'aménagement du territoire participe à la mise en place de circuits courts tant au niveau de la valorisation des ressources naturelles et primaires du territoire que de leur transformation.

Soutenir les initiatives en matière d'économie circulaire et encourager les synergies entrepreneuriales.

AI3.P10

La Wallonie continue d'évoluer vers une économie neutre en carbone, compatible avec les objectifs en matière de biodiversité, efficace, optimalisée et régénérative dans l'utilisation des ressources.

AI3.P11

Les pôles et les centralités accueillent des équipements collectifs de rencontres et d'échanges participant à l'économie circulaire.

AI3.P12

Afin de soutenir les filières de l'éco-construction et du recyclage, la Wallonie développe des logiques territorialisées d'économie circulaire. Elle soutient la mise en place de nouvelles formations pour offrir la main-d'œuvre nécessaire aux projets d'éco-construction et de recyclage.

AI3.P13

La valorisation et le recyclage des déchets sur le territoire sont encouragés.

AI3.P14

Les nouvelles activités sont implantées en fonction des synergies et des coopérations qui peuvent se créer entre elles et avec les entreprises existantes.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI3.M1

Soutenir le développement des parcs d'activités scientifiques et y maintenir des disponibilités foncières à destination de l'économie de la connaissance.

AI3.M2

Soutenir le développement d'infrastructures d'accueil d'entreprises qui valorisent et transforment les ressources naturelles locales.

AI3.M3

Soutenir le développement d'aménagements et d'infrastructures à destination des filières courtes agricoles notamment concernées par le réseau des « halls relais agricoles » et « Diversiferm ».

Au niveau communal

AI3.M4

Soutenir le développement de « halls relais agricoles » dans les centralités villageoises.

AI4

Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique



Tombeau du géant - Botassart (Bouillon)

Constats

AI4.C1

La Wallonie présente une concentration de sites et de territoires sous-régionaux qui peuvent être valorisés afin de renforcer son attractivité touristique. Les villes et les espaces urbanisés disposent d'une offre importante en attractions (surtout culturelles) et en hébergements (importance de l'offre hôtelière pour le tourisme et le tourisme d'affaires). Les espaces ruraux offrent un tourisme nature orienté vers les randonnées et la découverte, ainsi qu'une offre en campings, hébergements de terroir (dont les nuitées augmentent d'année en année), etc. Les villes et villages dotés d'un niveau élevé de touristicité présentent un caractère polarisant et attractif qui contribue à un développement proportionnel plus large. L'offre touristique présente des disparités en Wallonie en fonction des opportunités et du contexte territorial rencontré (atouts naturels, patrimoniaux, historiques et/ou disponibilités foncières).

AI4.C2

Le plan de secteur dispose encore de 4.700 ha (sur un total de 8.569 ha) de terrains affectés en zone de loisirs, non urbanisés, non utilisés à des fins touristiques et non soumis à une contrainte forte (aléa d'inondation élevé, etc.) Parmi ces terrains, 1.866 ha sont constitués de sites d'une superficie de 15 ha ou plus et sont situés au cœur ou à proximité d'espaces touristiques. De nombreux terrains sont aussi inadaptés au déploiement d'activités touristiques (taille réduite, accessibilité limitée, absence d'impétrants, intérêt biologique…). En 2023, ± 1.000 ha de zones de loisirs au plan de secteur font référence à des sites concernés par le plan d'habitat permanent.

AI4.C3

La position centrale de la Wallonie dans l'Europe du Nord-Ouest couplée à la présence d'un réseau de communication très développé (réseau routier et autoroutier dense et bien réparti sur le territoire), de deux aéroports (Liège et Charleroi) et d'une gare sur une ligne à grande vitesse (Liège) contribuent également à son développement touristique. Aujourd'hui, le tourisme wallon capte principalement (en termes de nuitées) une clientèle flamande, hollandaise et wallonne[1].

AI4.C4

Grâce à ses atouts, la Wallonie dispose du potentiel pour développer tant un tourisme destiné au grand public (grandes attractions, tourisme historique, industriel, etc.) qu'un tourisme individuel et diffus (nature et randonnées, micro-aventure, petit patrimoine, paysage, etc.). La création de parcs nationaux sur le territoire wallon renforcera son attractivité touristique.

AI4.C5

Le poids économique du secteur touristique est conséquent pour la Wallonie, avec une valeur ajoutée brute de 3,6 milliards € en 2016 (dernière année de référence antérieure à la pandémie de COVID-19), équivalent à 4,1 % de la valeur ajoutée brute totale de la Région. Les secteurs de la restauration, du transport et de l'immobilier de loisirs sont les principaux émetteurs de cette valeur ajoutée.

1. les clientèles française et bruxelloise arrivant en 4e et 5e positions, source : SPF Economie 2019.

AI4.C6

Le tourisme est un secteur vulnérable lors des crises sanitaire, financière ou sécuritaire. La pandémie a, néanmoins, renforcé le tourisme local.

AI4.C7

Toute activité, site ou attraction touristique entretient des rapports étroits avec son environnement humain, architectural et naturel.

Le cadre de vie et l'activité touristique sont en effet intrinsèquement liés. Des services complémentaires se développent à proximité des sites touristiques générant des retombées économiques locales. Cependant, ces synergies sont plus complexes à mettre en place entre les grandes infrastructures touristiques et les territoires qui les entourent car elles tendent à conserver leur clientèle sur leur site.

AI4.C8

Le développement des activités liées aux sites et territoires touristiques augmente les besoins de mobilité pour les biens et les personnes. Si les activités touristiques participent à la multifonctionnalité des territoires ruraux, des faiblesses sont toutefois observées au niveau de leur couverture numérique haut-débit et de leur accessibilité, notamment pour les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

AI4.C9

La valorisation du patrimoine naturel, culturel et paysager contribue au renforcement de l'économie présentielle et au développement des territoires avec des retombées aux échelles régionale, supracommunale et communale. Le développement d'infrastructures touristiques et de loisirs de qualité et innovantes contribue à rendre les territoires attractifs. Certaines infrastructures de loisirs vétustes ne répondent plus ni aux besoins des opérateurs touristiques ni à ceux de la clientèle, ni aux objectifs stratégiques de la Wallonie. Le renouvellement de celles-ci ou le développement de nouveaux équipements s'imposent.

AI4.C10

Les grands sites touristiques wallons valorisés par l'organe de promotion touristique wallon sont des vecteurs de développement.

Enjeux

AI4.E1

Le développement du tourisme doit tirer parti des atouts patrimoniaux, environnementaux, historiques et de l'accessibilité des territoires. Les liens entre le tourisme, le patrimoine et le territoire doivent être amplifiés.

AI4.E2

Les projets d'aménagement touristiques doivent soutenir l'économie locale et favoriser la création d'emplois.

AI4.E3

L'accessibilité des sites et territoires touristiques par les différents modes de transport doit être améliorée, en privilégiant les modes actifs et les transports en commun.

AI4.E4

Le développement touristique, en ce compris les attractions et les hébergements touristiques, doit renforcer, en les complétant, la mixité des fonctions déjà présentes sur le territoire en minimisant les conflits d'usages, les nuisances et les impacts sur le cadre de vie et l'environnement.

AI4.E5

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

AI4.E6

Le développement touristique doit être conçu de façon à limiter l'artificialisation tout en permettant la concrétisation de nouveaux types d'offres.

Principes de mise en œuvre

Elargir l'offre touristique en valorisant les atouts du territoire

AI4.P1

Le développement touristique valorise les atouts de la Wallonie en garantissant un éventail d'offre pour un public diversifié : tourisme culturel et patrimonial, tourisme industriel, écotourisme, tourisme de mémoire, tourisme fluvestre, tourisme de l'événementiel, slow-tourisme, etc.

AI4.P2

L'activité touristique liée aux grands événements (festivals, compétitions sportives, carnavals, marches, commémorations, pèlerinages, etc.) est soutenue à l'échelle régionale et infrarégionale.

AI4.P3

La vocation touristique et culturelle des villes, des villages et des sites touristiques est amplifiée, notamment celle des villes et villages avec un haut taux de touristicité.

AI4.P4

Les synergies entre le tourisme et le patrimoine sont développées.

AI4.P5

L'offre touristique est admise dans les zones agricoles et forestières du plan de secteur, dans le cadre d'une diversification de l'activité et des revenus des exploitants agricoles et forestiers de ces zones pour autant que la destination première de la zone ne soit pas mise en cause de manière irréversible et que l'offre soit de qualité.

AI4.P6

La désignation de parcs nationaux en Wallonie est une opportunité pour valoriser à large échelle le patrimoine naturel.

AI4.P7

Le tourisme est développé à l'échelle infrarégionale afin de créer des emplois et de mettre en valeur la culture et les produits locaux.

Optimiser l'offre touristique et renforcer son ancrage territorial

AI4.P8

Les sites touristiques sont structurés par des aménagements de qualité de façon améliorer leur image et à être aisément exploitables.

AI4.P9

L'accessibilité en transports en commun et en mobilité active est prise en compte lors du développement ou de la restructuration de grandes installations touristiques ou de loisirs.

AI4.P10

En vue d'attirer une clientèle touristique européenne, l'accessibilité des sites touristiques à partir des aéroports de Charleroi et de Liège et des différentes gares ferroviaires est développée.

AI4.P11

Les équipements touristiques existants et en développement soutiennent l'économie locale et la création d'emplois. La mise en place de concepts touristiques innovants est encouragée.

Protéger les sites et les territoires touristiques

AI4.P12

Le développement du secteur touristique respecte le cadre de vie et la qualité de vie des habitants. Les activités touristiques participent au renforcement de la mixité fonctionnelle.

AI4.P13

Le secteur du tourisme anticipe les changements climatiques en développant des activités et des infrastructures plus résilientes, qui s'adaptent à ces évolutions et qui tiennent compte de leur environnement.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI4.M1

Mettre en place une stratégie touristique dans des filières à haut potentiel, sur la base des sites et des territoires touristiques (sites touristiques au rayonnement important, sites inscrits sur la liste du patrimoine mondial arrêtée par l'UNESCO, aérodromes, villes d'art, villes reconnues comme valant le détour, villes à haut indice de touristicité, vallées touristiques, massifs forestiers, Geopark Famenne-Ardenne, parcs naturels et nationaux), du tourisme fluvestre, des ensembles immobiliers dont la valeur patrimoniale est reconnue (plus beaux villages de Wallonie, etc.).

AI4.M2

Renforcer l'intégration de la Wallonie dans des parcours transrégionaux et transnationaux (Eurovélo, GR : sentiers de grandes randonnées...) en développant une offre de services associée.

AI4.M3

Désaffecter et assainir, ou réutiliser à d'autres fins, les infrastructures touristiques (hébergements et attractions) en déshérence ou mal localisées.

AI4.M4

Poursuivre le développement des réseaux cyclables en lien avec l'offre touristique existante et les nouveaux projets d'infrastructures.

AI4.M5

Faire un état des lieux de la situation et du potentiel des zones de loisirs existantes et déterminer de nouvelles zones de loisirs plus adéquatement situées au regard de la faisabilité potentielle de projets, de leur accessibilité et des connexions possibles avec les centralités urbaines et villageoises. Sur la base des enseignements établis, réviser le plan de secteur.

Au niveau communal

AI4.M6

Pour les communes disposant d'activités ou de potentiels touristiques : chercher à articuler le développement touristique avec le développement territorial.

AI4.M7

Gérer le stationnement des véhicules automobiles, des cars de tourisme, des campings cars et des vélos, particulièrement dans les communes rurales accueillant de grandes infrastructures touristiques.

AI4.M8

Mettre en place des poches de stationnement connectées aux sites à haut potentiel touristique par d'autres moyens de transport, et encourager les visiteurs à leur utilisation.

AI4.M9

Veiller à la préservation du cadre de vie et à la cohérence entre le bâti nouveau et le site touristique lorsque le bâti constitue un des facteurs d'attraction d'un site touristique.

AI5

Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable

Constats

AI5.C1

L'accessibilité aux biens et services pour tous est une nécessité économique et sociale. Une bonne accessibilité des territoires pour les flux de marchandises et de personnes est un facteur d'attractivité et un levier de création de richesses.

AI5.C2

Les phénomènes de mondialisation, de globalisation et de métropolisation ont intensifié la demande en déplacement des personnes et des marchandises ces dernières décennies. Face à cette demande, une concurrence existe entre les régions qui ambitionnent toutes de tirer parti de leur position stratégique dans l'Europe du Nord-Ouest. Bien qu'ayant une position stratégique, la Wallonie peut être facilement contournée vu le caractère exigu de son territoire (cf. objectif AI1).

AI5.C3

L'offre en transport s'est développée et structurée pour répondre à la spécialisation, la concentration et la délocalisation des activités économiques productives. La pandémie de COVID-19 et la guerre en Ukraine ont entraîné une augmentation du prix de l'énergie et désorganisé les chaines d'approvisionnement. Ces évènements pourraient induire une relocalisation d'activités, notamment industrielles, et la promotion de circuits de production sur des plus courtes distances. Les méthodes d'organisation en « just in time » combinée à la croissance des achats en ligne renforcent et diversifient les activités de logistique et de consommation (envois plus fréquents, moins lourds, plus nombreux). L'optimisation des chaines de transports se poursuivra avec le contrôle du trafic en temps réel, la mise en commun de l'offre et de la demande via des applications internet.

AI5.C4

Pour être compétitifs par rapport au transport routier, le transport de marchandises par la voie d'eau ou le rail ont besoin de bénéficier de flux massifiés et de terrains situés à proximité du rail et des voies de navigation à destination des entreprises des secteurs économiques primaire et secondaire.

AI5.C5

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

AI5.C6

En matière d'infrastructures, la Wallonie bénéficie d'un bon réseau de communication multimodal interne (route, rail, eau). La présence de deux aéroports concourt à l'accessibilité et l'attractivité internationales du territoire wallon. Ces réseaux offrent des connexions interrégionales et internationales. Cependant l'offre transfrontalière en matière de transport des personnes ne valorise pas toujours les opportunités offertes par le réseau. La Wallonie bénéficie par ailleurs de plusieurs plateformes multimodales de marchandises parmi lesquelles le Trilogiport et l'aéroport de Liège (cf. objectif AI6).

AI5.C7

Les nouveaux modes de travail et les rythmes de vie de plus en plus individualisés multiplient les motifs de déplacements des personnes. Cette tendance complexifie les chaînes de déplacements et induit une plus grande flexibilité et une adaptabilité plus forte des systèmes de transport. L'augmentation du nombre de personnes âgées exige des transports disposant d'un niveau de confort, de sécurité et de fiabilité plus élevé.

AI5.C8

L'urbanisation résidentielle s'est principalement déployée en fonction du réseau routier au détriment des lieux multimodaux desservis en transports en commun tels que les gares.

AI5.C9

Selon le Bureau fédéral du Plan, les déplacements routiers devraient rester majoritaires à l'horizon 2040 tant pour les personnes (voitures) que pour les marchandises (camions), entraînant une augmentation de la congestion et une diminution des vitesses moyennes sur le réseau routier en heure de pointe. Le transport des marchandises par rail, voie d'eau et air pourrait s'accroître.

AI5.C10

Les infrastructures de transport wallonnes nécessitent un entretien important. Tenant compte de l'étendue des réseaux, la charge de l'entretien ramenée par habitant est élevée.

AI5.C11

Les autorités wallonnes ont adopté la Stratégie régionale de mobilité (SRM) wallonne qui précise que l'accessibilité, la fluidité, la sécurité et la santé doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030 (cf. objectifs SA4 et AI6). Il est ambitionné de réduire la demande de déplacements notamment par un aménagement du territoire plus rationnel.

Enjeux

AI5.E1

L'accessibilité du territoire doit rester compétitive et garantir l'attractivité de la Région que ce soit à partir des pays et régions voisins ou depuis l'international (cf. objectifs AI1 et AI2).

AI5.E2

Les potentialités offertes par les connexions aux réseaux européens et internationaux doivent bénéficier à l'ensemble du territoire en permettant de regrouper les flux des personnes et des entreprises pour atteindre des masses suffisantes et ainsi favoriser le report modal vers les alternatives aux transports par la voiture ou le camion (cf. objectifs AI1, AI6 et SA4).

AI5.E3

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

AI5.E4

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

AI5.E5

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

Principes de mise en œuvre

Maintenir et renforcer l'accessibilité transrégionale et internationale de la Wallonie en soutenant la décarbonation des flux

AI5.P1

Les connexions ferroviaires entre la Wallonie, les métropoles et les territoires qui l'entourent sont renforcées par le maintien, l'entretien et l'amélioration du réseau existant ou l'augmentation de l'offre de services.

AI5.P2

Les aéroports de Liège et de Charleroi sont développés pour maintenir une accessibilité et une attractivité du territoire wallon. Leurs aménagements tiennent compte des améliorations technologiques du secteur aérien qui tendent à réduire leurs impacts environnementaux.

AI5.P3

Les aménagements des liaisons fluviales stratégiques sont poursuivis. Les connexions fluviales avec les ports et les axes de transports européens sont améliorées et développées. La mise à grand gabarit des principales voies hydrauliques wallonnes renforce les liaisons nord-sud entre Anvers et Paris et les liaisons est-ouest entre la Meuse et l'Escaut.

AI5.P4

Les gares routières internationales sont localisées le long du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et renforcent les nœuds intermodaux des pôles majeurs. Leurs aménagements assurent la sécurité et le confort et développent, en synergie, des modalités de production énergétique.

AI5.P5

Le réseau routier et ses aménagements améliorent les connexions du réseau transeuropéen de transport (réseaux central et global).

Structurer, optimiser et valoriser les réseaux de communication et de transport régionaux

AI5.P6

Les réseaux de transports sont consolidés dans une perspective de création de richesses et de développement durable.

AI5.P7

Les réseaux de transports sont optimisés plutôt qu'étendus limitant ainsi la propagation de l'urbanisation diffuse ou en ruban autour de ces nouvelles infrastructures. Cela participe à limiter l'artificialisation, l'étalement urbain et les impacts environnementaux.

AI5.P8

L'organisation des réseaux s'appuie sur la structure territoriale pour assurer une desserte efficace du territoire pour les personnes et les marchandises.

AI5.P9

Les centralités urbaines et villageoises sont interconnectées pour mailler le territoire et garantir la cohésion territoriale.

AI5.P10

L'aménagement du territoire localise les activités, les services, les commerces, les équipements et le logement de manière à orienter les flux de marchandises et de personnes vers les réseaux de communication qui leur sont adaptés et les modes décarbonés. La localisation des activités privilégie la proximité aux lieux intermodaux (cf. objectif AI6).

Garantir la fluidité et la sécurité sur les réseaux régionaux

AI5.P11

Les activités, les services, les commerces, les équipements et le logement sont localisés de façon à limiter les besoins de mobilité, garantir la fluidité des réseaux et limiter l'impact environnemental des déplacements induits.

AI5.P12

L'urbanisation dans les espaces excentrés ne compromet pas la hiérarchie des réseaux pour limiter le risque d'accidents et les conflits d'usages. Les traversées de centralités sont aménagées pour apaiser et réduire les risques d'accidents.

AI5.P13

En fonction du tissu bâti rencontré, l'aménagement des voiries concourt à la régulation du trafic routier pour réduire les risques (vitesse, matières dangereuses, etc.) et les impacts sur la santé et l'environnement (nuisances sonores, vibrations, qualité de l'air, etc.).

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI5.M1

Participer à la définition de la politique européenne en matière de transport et de réseau.

AI5.M2

Améliorer l'intermodalité et la capacité fret-ferroviaire de l'aéroport de Liège.

AI5.M3

Améliorer la performance des liaisons en transports en commun de l'aéropôle et de l'aéroport de Charleroi avec la centralité urbaine de Charleroi, les pôles wallons et ceux des régions voisines.

AI5.M4

Dans le cadre du projet Seine-Escaut :

- ré-ouvrir le canal Condé-Pommeroeul au gabarit Va ;
- aménager la liaison Meuse-Escaut au gabarit Va par l'adaptation des écluses d'Obourg, Viesville, Gosselies, Marchienne-au-Pont et Sambreville.

AI5.M5

Garantir un tirant d'eau de 3,4 mètres sur la Meuse à partir de Namur.

AI5.M6

Dans le cadre du renforcement du réseau ferroviaire :

- envisager la dorsale wallonne à grande vitesse entre la LGV1 et la LGV3 et analyser la création d'une gare LGV à Charleroi ;
- étudier le développement des infrastructures autour des aéroports qui permettent la multimodalité et le transport fluvial et ferroviaire ;
- envisager de rétablir la liaison entre Libramont et Bastogne.

AI5.M7

Développer la liaison ferroviaire entre Bruxelles, Namur et Luxembourg dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières.

AI5.M8

Poursuivre les efforts pour rétablir les liaisons transfrontalières ferroviaires entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet, sans porter préjudice à la construction d'un éventuel RAVeL.

AI5.M9

Dans le cadre de l'achèvement du réseau transeuropéen de transport (réseau central à l'horizon 2030 et réseau global à l'horizon 2050) :

- poursuivre les améliorations à la connexion routière entre Charleroi et Couvin ;
- veiller à la réalisation des améliorations prévues à la connexion routière entre Arlon et Longwy.

AI5.M10

Dans le cadre de la liaison E25/E42, examiner la pertinence ou non à terme de la connexion routière entre l'E40 et l'E25 à l'est de Liège.

AI5.M11

Dans le cadre de la liaison routière entre Charleroi et Maubeuge, examiner la pertinence ou non à terme de l'achèvement de la RN54.

AI5.M12

Renforcer les points de connexion aux réseaux de communication et de transport

- Aéroports :
  - Optimiser la connexion des aéroports régionaux au réseau de communication ferroviaire à grande vitesse ;
  - Améliorer la performance des liaisons entre l'aéroport de Charleroi et Bruxelles par les transports en commun.
- Ports :
  - Renforcer les plateformes multimodales :
    - Comines ;
    - Tournai ;
    - Ghlin-Baudour (Mons) ;
    - Garocentre (La Louvière) ;
    - Tubize ;
    - Charleroi ;
    - les plateformes portuaires sur la Sambre ;
    - Seilles-Sclaigneaux (Andenne) ;
    - Monsin (Liège) ;
    - Trilogiport (Liège).
- Plateformes logistiques situées sur les corridors ferroviaires de fret :
  - Renforcer les plateformes multimodales de :
    - Montzen (partie en activité) ;
    - Liège Logistics ;
    - Ronet (Namur) ;
    - Mouscron ;
    - Athus ;
    - Kinkempois (Renory) ;
    - Monceau-sur-Sambre.
- Gares LGV :
  - Développer la gare LGV de Liège ;
  - Analyser la création d'une gare LGV à Charleroi.

AI5.M13

Dans le cadre des révisions du plan de secteur :

- supprimer les périmètres de réservation obsolètes destinés aux infrastructures routières ;
- modifier, le cas échéant, les affectations pour permettre une urbanisation à proximité des gares ferroviaires.

Au niveau communal

AI5.M14

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, élaborer ou réviser les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP) dans le respect des mesures SA4.M6 et SA4.M7.

AI6

Organiser la complémentarité des modes de transport



Ascenseur funiculaire à bateaux - Strépy-Thieu (Le Roeulx)

Constats

AI6.C1

Le maillage du réseau de communication routier wallon a permis de maintenir une relative fluidité du trafic et a permis la dispersion de l'urbanisation de l'habitat et des activités économiques. Associé à une organisation du territoire monofonctionnelle, il en résulte un éparpillement des fonctions entrainant une complexification des chaines de déplacements et une augmentation du nombre de kilomètres parcourus en voiture individuelle et en camion.

AI6.C2

La répartition des parts modales concernant le déplacement des personnes à l'horizon 2030 dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) est de 5 % pour la marche (3 % en 2017), 5 % pour le vélo (1 % en 2017), 10 % pour le bus (4 % en 2017), 15 % pour le train (9 % en 2017) et 60 % pour la voiture (83 % en 2017).

AI6.C3

Pour la mobilité des personnes, les principaux lieux d'intermodalités sont les gares ferroviaires et les gares routières. La Stratégie de mobilité wallonne (SRM) prévoit le développement de mobipôles et de mobipoints qui sont les lieux où convergent des infrastructures de mobilité et qui concentrent une offre en services.

AI6.C4

La répartition des parts modales concernant le transport des marchandises à l'horizon 2030 dans la Stratégie régionale de mobilité (SRM) est de 7 % pour le rail (4 % en 2017), 18 % pour le fluvial (14 % en 2017) et 75 % pour le camion (82 % en 2017).

AI6.C5

La Wallonie dispose de plateformes multimodales dont le rôle est d'optimiser le transport de marchandises. Les plateformes multimodales s'organisent autour du réseau transeuropéen de transports (RTE-T). Elles font partie de la chaîne d'acheminement des marchandises pour les activités économiques productives wallonnes et les consommateurs. Elles assurent, également, l'approvisionnement des marchés européens et internationaux. De plus, la logistique urbaine se développe généralement dans les centres urbains et à proximité de ceux-ci (cf. objectif SA4).

Enjeux

AI6.E1

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

AI6.E2

Les plateformes multimodales doivent être valorisées en y regroupant les activités. Leurs capacités de développement doivent être préservées. Les plateformes doivent garantir l'accueil d'activités de transformation produisant de la valeur ajoutée.

AI6.E3

Le développement des lieux intermodaux comme les gares, les mobipôles et les mobi-points doit être structuré et soutenu pour renforcer l'attractivité des centralités urbaines et villageoises et des lieux à haute concentration d'emplois. (cf. objectifs AI7 et SA4).

Principes de mise en œuvre

Faciliter la mobilité des personnes en renforçant et développant les nœuds de connexion intermodaux

AI6.P1

Le développement et le renforcement des nœuds de connexion intermodaux répondent à l'objectif SA4 et respectent ses principes de mise en œuvre.

AI6.P2

Le développement et le renforcement de nœuds de connexion intermodaux concourent au respect des objectifs de répartition des parts modales fixés par la Stratégie régionale de mobilité (SRM).

AI6.P3

L'offre de services fournie par les mobipôles est coordonnée pour faciliter le développement, la combinaison et l'organisation entre plusieurs modes de transports.

AI6.P4

La localisation des nœuds de connexion s'appuie sur la structure territoriale et l'organisation des réseaux de transports en commun structurants.

AI6.P5

Les nœuds de connexion existants sont renforcés dans les centralités.

AI6.P6

Les mobipôles sont situés le long des axes structurants des transports en commun, de préférence dans les centralités et à proximité des lieux à haute concentration d'emplois. Certains mobipôles sont localisés près des zones d'activités économiques d'échelle régionale et des aéroports.

AI6.P7

Les mobipoints sont préférentiellement localisés dans les centralités urbaines.

AI6.P8

Des parkings-relais sont développés de préférence à proximité des nœuds de connexion au réseau de communication ferroviaire, au mobipôle et au terminus de tramway, de métro ou de bus. Leurs aménagements assurent la sécurité et le confort des usagers. Des bornes de recharge électrique y sont prévues.

AI6.P9

La continuité des chaînes de déplacements pour les piétons, les cyclistes et les personnes à mobilité réduite vers et à partir des nœuds de connexion intermodaux est renforcée et développée.

Consolider et optimiser la continuité des chaînes de déplacements des marchandises

AI6.P10

La connexion entre les différents réseaux de communication est assurée en limitant les ruptures de charge (plateformes multimodales). L'accès aux plateformes multimodales est garanti à l'échelle régionale et locale.

AI6.P11

L'implantation d'activités ayant un profil de mobilité élevé (rail, eau) est encouragée à proximité des nœuds de connexion aux réseaux ferroviaire et fluvial. Les terrains bien situés par rapport aux réseaux fluvial et ferroviaire sont protégés et mis en valeur afin d'être réservés aux activités pouvant utiliser des modes massifiés.

AI6.P12

La formation de clusters est encouragée afin de rapprocher les centres de production, d'approvisionnement et de distribution.

AI6.P13

Dans les centralités urbaines, l'aménagement et l'organisation des voiries sont optimisés pour soutenir la logistique urbaine et favoriser la circulation des marchandises par des modes alternatifs au camion et à la camionnette (cf. objectif SA4).

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI6.M1

Traduire sur le territoire les deux volets (mobilité des personnes, marchandises) de la Stratégie régionale de mobilité (SRM) (ex : principe STOP, mobipoint, mobipôle, etc.).

AI6.M2

Créer une centaine de plateformes ou unités d'échange modal à l'horizon 2030 et couvrir l'ensemble du territoire à l'horizon 2050.

Identifier les lieux ayant un potentiel d'intermodalité.

AI6.M3

Inventorier les terrains (dont les friches) disposant des caractéristiques adéquates pour le transfert modal (cf. Stratégie régionale de mobilité (SRM)).

AI6.M4

Renforcer les infrastructures de transport de marchandises en lien avec la voie d'eau suivantes : Comines, Tournai, Ghlin-Baudour (Mons), Garocentre (La Louvière), Tubize, Charleroi, les plateformes portuaires sur la Sambre, Seilles-Sclaigneaux (Andenne), Monsin (Liège) et le Trilogiport (Liège).

AI6.M5

Renforcer les infrastructures des plateformes en lien avec le réseau ferroviaire suivantes : Montzen (partie en activité), Liège Logistics, Ronet (Namur), Mouscron, Athus, Kinkempois (Renory) et Monceau-sur-Sambre.

AI7

Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés

Constats

AI7.C1

Les espaces urbanisés que nous connaissons aujourd'hui résultent des évolutions économiques et sociales qui les ont façonnés au cours de l'histoire. Les centres des villes et des villages étaient formés de rues et de places animées par les habitants, les chalands et les travailleurs fréquentant les commerces, les cafés, les restaurants et les hôtels, les services administratifs, les équipements et les lieux cultuels et symboliques. Ils étaient généralement bien desservis par les réseaux de transport et constituaient l'un des principaux moteurs du développement wallon.

AI7.C2

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les évolutions économiques et sociales ainsi que les modes d'organisation du territoire ont induit la création d'espaces monofonctionnels. De nouvelles formes d'urbanisation peu denses sont apparues en extension des villes et des villages à proximité des axes de circulation routières. Ces développements contribuent à étaler l'urbanisation et génèrent une importante artificialisation des terres. Les centres urbains et villageois ont perdu en attractivité, ils ont perdu de leur population au profit des périphéries. Pourtant, cette concentration des activités et des logements de même que les espaces publics qui les articulent, s'ils sont bien organisés, permettent de maîtriser les coûts collectifs, de favoriser les synergies entre les activités et de réduire les besoins de mobilité individuelle.

AI7.C3

L'implantation des activités économiques et des résidences hors des centres urbains et villageois et à distance de plus en plus grande des pôles a été facilitée par le faible coût des terrains et des transports routiers, l'extension des réseaux et dans une certaine mesure la conception initiale du plan de secteur. Ce mouvement centrifuge, qui encourage la localisation des activités à l'extérieur des tissus existants, participe à la perte de vitalité des centres urbains et villageois.

AI7.C4

Les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine, de développement rural, de revalorisation commerciale ou patrimoniale, menées depuis près de cinquante ans, ont permis un renouveau au cœur des centres urbains et villageois. Mais ces politiques, très ciblées et limitées, n'ont que partiellement contribué à freiner la perte d'attractivité de ces centres.

AI7.C5

Les axes d'entrée dans les centres urbains et villageois se sont généralement développés de façon désordonnée. Les voiries sont aménagées principalement au bénéfice de la circulation des voitures. Les activités économiques et le commerce s'y développent sans intégration, ni cohérence d'ensemble.

AI7.C6

La plupart des quartiers commerçants des centres urbains et villageois souffrent et présentent souvent des taux de vacance commerciale élevés. Leur perte de vitalité s'explique par la concurrence avec les espaces commerciaux situés à distance des centres urbains et villageois. Les retail parks, centres commerciaux et espaces commerciaux en ruban le long des axes profitent d'une accessibilité aisée en voiture contrairement aux quartiers commerciaux des centres urbains et villageois qui sont moins accessibles et présentent des conditions de développement moins adaptées aux besoins des commerçants (cellules de plus petite taille, vitrines réduites, loyers élevés, etc.). La réduction du nombre de personnes habitant les centres explique aussi la fragilité du commerce qui s'y développe.

AI7.C7

La concurrence croissante de l'e-commerce avec le commerce physique impacte également la vitalité des centres urbains et villageois. Certaines autorités ont mis en place les moyens techniques et logistiques nécessaires pour approvisionner la population à travers ce canal de distribution, avec la participation des commerces locaux. La pandémie a également modifié les comportements d'achats, de mobilité et de travail. Elle a accentué les pratiques d'achat en ligne et diminué les flux de transports en ville.

AI7.C8

Certains centres urbains et villageois souffrent d'un déficit d'activités, d'attractivité et d'image. Ils sont en outre affectés par les pollutions, l'insécurité, la pandémie de COVID-19 et les effets du changement climatique (îlots de chaleur ou inondations) et l'appauvrissement d'une partie de la population. Nombreux sont les centres urbains et villageois à subir la fermeture des commerces et des services en raison de la rationalisation des activités et de l'e-commerce.

AI7.C9

Certains centres urbains et villageois comptent de nombreux immeubles ou terrains à l'abandon, dents creuses ou espaces dégradés (bâti insalubre, cellules commerciales ou de bureaux vides). Ces terrains et bâtiments font souvent l'objet de spéculation foncière. S'ils sont mobilisés, ils sont des atouts pour le développement des centres urbains et villageois où les besoins de revitalisations et de régénérations sont les plus importants.

AI7.C10

Nos villes et villages se sont construits le long et autour des rivières et cours d'eau de sorte qu'ils sont très vulnérables aux risques d'inondation.

Enjeux

AI7.E1

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

AI7.E2

Un équilibre entre l'offre commerciale des cœurs de centralité et celle des ensembles commerciaux situés dans les espaces excentrés, doit être retrouvé. Les quartiers commerçants des cœurs de centralité doivent être dynamisés en développant leurs spécificités.

AI7.E3

Face à la concurrence de l'e-commerce, il est nécessaire de fournir aux commerces physiques des centralités les moyens techniques, financiers et logistiques leur permettant de recourir à ce canal de distribution.

Principes de mise en œuvre

Reconquérir les espaces urbanisés

AI7.P1

La reconquête des espaces urbanisés nécessite de revaloriser les friches par des interventions coordonnées sur la dépollution des sols, le bâti, la conception des espaces publics, le végétal, la circulation, le stationnement, l'architecture, la mixité et la densité des fonctions, le patrimoine, la culture, le tourisme, etc. Elle s'inscrit dans le cadre d'une démarche globale d'amélioration du cadre et de la qualité de vie des habitants, des travailleurs et des chalands.

AI7.P2

Les autorités soutiennent et stimulent la réhabilitation des logements et des sites abandonnés et en déshérence en donnant la priorité à ceux qui sont bien localisés et à proximité des équipements. La reconquête passe par des actions concertées de requalification des espaces publics et par le partenariat pour éliminer les chancres et offrir de nouveaux espaces bâtis améliorant la qualité du cadre de vie.

AI7.P3

Les services, les équipements, le commerce et les activités économiques sont maintenus et renforcés dans les centralités urbaines et villageoises afin de les rendre plus attractives. Une concentration d'activités variées permet d'éviter la formation d'espaces monofonctionnels. La requalification du bâti et des terrains situés dans les centralités et à proximité des points de connexion aux réseaux de transports en commun est privilégiée. La diversité des fonctions est garantie par une politique immobilière et foncière et par une planification articulant densité, mixité, qualité et accessibilité.

AI7.P4

La requalification et la restructuration des quartiers commerçants existants ou d'activités délaissés situés au cœur de centralité est privilégiée. Les immeubles commerciaux et les cellules vides situés en dehors du cœur de centralité sont reconvertis. Les commerces sont localisés de manière à réduire les besoins de mobilité.

Consolider et revaloriser les espaces urbanisés

AI7.P5

La qualité du cadre de vie et l'attractivité commerciale du cœur de centralité sont étroitement liées. Des lieux de vie sociale animés, agréables et sécurisants, une architecture de qualité et un patrimoine riche renforcent l'attrait des espaces urbanisés. La rénovation des bâtiments, des façades et des vitrines, le remembrement de cellules commerciales ainsi que la création de nouvelles formes de points de vente (maternités commerciales, cellules tremplins, pop-ups stores…) permettent de donner un cadre propice à l'exercice des activités commerciales.

AI7.P6

Dans les centralités urbaines et villageoises les principes d'intensification des activités commerciales, de mixité fonctionnelle en lien avec les logements, d'utilisation temporaire, de réutilisation… (cf. objectif SA3) s'appliquent aux projets de requalification des tissus bâtis.

AI7.P7

Des espaces verts publics (jardins, promenades plantées, squares, potagers…) sont aménagés dans les centralités urbaines et villageoises. Les terrains qui les accueillent sont choisis de façon à offrir à tous les habitants et travailleurs un lieu récréatif situé à moins de 10 minutes à pied de leur lieu de vie. Ces aménagements sont réalisés en priorité dans les espaces urbanisés les plus denses et dans les quartiers marqués par la précarité.

AI7.P8

Les centralités urbaines et villageoises sont aménagées pour devenir des « villes ou villages à 10 minutes » en favorisant le développement des modes actifs et des transports en commun. Les infrastructures de transports et les espaces destinés au stationnement des véhicules sont aménagés de manière à réduire progressivement l'espace occupé par les voitures individuelles. Les opérations de rénovation et de revitalisation urbaine et celles à mettre en œuvre dans les zones d'initiatives privilégiées sont poursuivies et amplifiées.

AI7.P9

Les axes d'entrées dans les centralités sont requalifiés en pacifiant la circulation, en réservant des espaces pour les transports en commun et partagés ainsi que pour les modes actifs, en réalisant des aménagements paysagers et en réorganisant le bâti et les fonctions qui les bordent.

AI7.P10

Pour faciliter la lecture du territoire, la limite des espaces urbanisés est marquée par des aménagements paysagers.

AI7.P11

Les principes et mesures proposés dans l'objectif AI8 permettront de faire face à la croissance continue de l'e-commerce en promouvant une complémentarité entre commerce physique et commerce en ligne sur le territoire.

AI7.P12

Le milieu naturel est protégé et mis en valeur pour favoriser la biodiversité dans les espaces urbanisés. Les quartiers sont végétalisés (maintien ou plantation de haies, de bandes herbeuses, de plantes grimpantes, d'arbres hautes tiges, notamment d'arbres fruitiers…) et tirent profit des plans et cours d'eau ainsi que des infrastructures vertes.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI7.M1

Réhabiliter 100 ha de sites à réaménager (SAR) par an avec une attention pour le retour de ces sites, lorsque leur localisation y est favorable, à l'activité économique.

AI7.M2

Consolider la mise en œuvre de la politique intégrée des villes et des politiques de revitalisation urbaine, rénovation urbaine et zones d'initiatives privilégiées.

AI7.M3

Mettre en œuvre les actes et travaux projetés pour la réhabilitation et la rénovation des sites de réhabilitation paysagère et environnementale.

AI7.M4

Mettre en avant les politiques durables de revitalisation des commerces et autres activités dans les cœurs de centralité (exemples : régies commerciales, pop-up stores, business improvement districts, restart shop, plan horizon proximité, etc.).

Au niveau communal

AI7.M5

Sauf lorsqu'ils portent uniquement sur le thème de l'optimisation spatiale, dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP), identifier les périmètres dans lesquels le tissu urbain est à consolider, à restructurer, à protéger ou à développer.

AI7.M6

Encourager l'accueil de nouveaux porteurs de projets commerciaux dans les périmètres de densification commerciale afin d'y réduire notamment le taux de cellules commerciales vides.

AI7.M7

Encourager la digitalisation des commerces de proximité dans les périmètres de densification commerciale afin d'y réduire notamment le taux de cellules commerciales vides.



Bouvinges-sur-Meuse (Dinant)

AI8

Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

Constats

AI8.C1

Le développement du numérique contribue à renforcer la compétitivité des entreprises et l'attractivité des territoires. Disposer de réseaux permettant d'échanger de manière fluide et sécurisée une grande quantité de données numériques est devenu une nécessité critique pour un nombre croissant d'entreprises. Les ménages doivent également disposer d'une connexion internet pour accéder à certains services.

AI8.C2

La pandémie de COVID-19 a généralisé de nouveaux modes d'organisation du travail et en particulier le télétravail qui nécessite une couverture internet haut débit. Elle a également mis en avant une fracture numérique du territoire wallon. En effet, la Wallonie souffre d'un retard dans l'équipement numérique en dehors des territoires les plus densément peuplés. Des « zones blanches et grises » subsistent tant pour la couverture ultra-haut débit (fibre optique) que pour le haut débit même si de nouvelles possibilités de connexion internet haut débit par satellite émergent et permettent de couvrir tout le territoire wallon.

AI8.C3

L'accès, la qualité, la fiabilité, et la cyber-sécurité des télécommunications numériques sont renforcés par des stratégies européennes et wallonnes (une stratégie numérique pour l'Europe, Agenda territorial 2030, Stratégie numérique de la Wallonie). Le concept « d'une Europe verte » mis en avant dans l'Agenda territorial 2030 ambitionne de développer une connectivité numérique durable. La Stratégie numérique de la Wallonie (Digital Wallonia) envisage un territoire connecté et intelligent comme un véritable facteur de compétitivité économique à l'échelle internationale et comme catalyseur du développement économique. Elle doit garantir un accès très haut débit sur l'ensemble du territoire et ultra haut débit pour certaines zones prioritaires. Cette stratégie a également mis en évidence la nécessité d'adopter des politiques permettant de baisser le coût du déploiement du haut débit sur l'ensemble du territoire de l'Union, notamment en assurant une planification, une utilisation plus efficace et une mutualisation des infrastructures numériques.

AI8.C4

La technologie numérique est également un secteur d'activité susceptible de générer de nombreux emplois. La Wallonie souffre d'un déficit de développement de l'emploi dans ce domaine. Elle dispose cependant d'un potentiel de formation et de recherche pour développer des activités innovantes liées à ce secteur. Sa position centrale dans l'Europe du Nord-Ouest lui donne des atouts pour attirer les services nécessaires au développement de ces activités.

AI8.C5

Le développement du numérique sert également au partage d'informations, au contrôle et à la gestion durable des territoires. Ces usages se concrétisent par la « Smart Région », les réseaux intelligents (Smart grids), les compteurs intelligents (Smart metering), les transports intelligents (Smart mobility), etc.

Enjeux

AI8.E1

La Wallonie doit respecter les objectifs de la stratégie numérique pour l'Europe et de la stratégie numérique de la Wallonie (Digital Wallonia). Elle doit garantir l'accès de tous aux réseaux de communication à très haut débit. La couverture numérique du territoire doit notamment permettre d'améliorer le débit, la fiabilité, la cybersécurité et garantir la souveraineté et la protection des données.

AI8.E2

La couverture numérique du territoire doit être priorisée pour garantir un accès numérique aux services et assurer la compétitivité numérique des activités économiques.

Principes de mise en œuvre

Assurer la couverture numérique du territoire

AI8.P1

Afin de réduire les disparités territoriales, les nouvelles évolutions de la technologie numérique sont développées tant dans les territoires urbains que ruraux tout en respectant les normes d'émissions d'antenne GSM établies par l'OMS, l'Union européenne et la Wallonie en vue de garantir la santé des habitants et des usagers. Les équipements et les infrastructures sont mutualisés par souci d'efficience. Leurs impacts environnementaux et sur les paysages sont réduits.

AI8.P2

La Wallonie encourage la mise en place du réseau très haut débit afin de garantir l'accès au numérique pour chacun et renforcer la compétitivité des entreprises. La mise en place du réseau tient compte de la diversité des espaces wallons, de l'efficience des technologies et des interconnexions frontalières. Le réseau ultra haut débit (fibre optique) est installé dans les centralités urbaines et villageoises, en commençant par les pôles et les aires d'influences métropolitaines, et dans les parcs d'activités économiques.

Faciliter la gestion du territoire par la numérisation des collectivités

AI8.P3

Le développement de territoires connectés et intelligents s'appuie sur la stratégie « Smart Région » de Digital Wallonia.

AI8.P4

Les centralités urbaines et villageoises mettent en place des initiatives « Smart » adaptées au potentiel de leur territoire et aux défis qu'elles rencontrent.

Renforcer la compétitivité des entreprises par l'innovation

AI8.P5

La Wallonie soutient sur son territoire les acteurs mondiaux du numérique et renforce la visibilité de ce secteur à l'échelle internationale. Pour ce faire, les besoins des entreprises actives dans ce domaine (data center, etc.) sont rencontrés. L'utilisation des énergies renouvelables est privilégiée pour alimenter les besoins de ces entreprises (cf. objectif CC6).

AI8.P6

Les pôles, les centralités urbaines et villageoises et les cœurs excentrés accueillent, en tenant compte de leurs besoins, des équipements collectifs adaptés aux nouvelles technologies et aux nouvelles formes d'organisation du travail et des services (E-santé, structures de coworking, etc.) pour contribuer à optimiser les déplacements domicile-travail. Les offres de services y sont également concentrées.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

AI8.M1

Installer des infrastructures de très haut débit et développer de nouvelles compétences dans le secteur du numérique.

Mutualiser au maximum les infrastructures préexistantes.

AI8.M2

Combler les « zones blanches et grises » dépourvues de haut débit en télécommunications dans les centralités urbaines et villageoises.

AI8.M3

Créer les conditions nécessaires à la concrétisation des réseaux 5G en Wallonie à court terme et des évolutions technologiques de pointe à moyen/long terme.

AI8.M4

Développer les technologies de l'information et de la communication (infrastructure de recherche TIER-1).

AI8.M5

Doter les entreprises, les sites universitaires, les parcs d'activités scientifiques et les centres de recherche agréés de réseaux de connexions Digital.

AI8.M6

Installer une infrastructure collaborative wallonne de traitement de données issues des satellites SENTiNEL du réseau COPERNICUS.

AI8.M7

Développer la télémédecine et l'interconnexion des infrastructures sanitaires d'un même territoire.

AI8.M8

Anticiper le besoin en lieux de stockage de données numériques et promouvoir des centres de données moins énergivores.

AI8.M9

Généraliser les systèmes de transport intelligents (ITS) sur les réseaux de communication identifiés par la structure territoriale de la Wallonie.

AI8.M10

Développer une gestion dématérialisée des permis d'urbanisme.

AI8.M11

Soutenir le développement d'Application Programming Interface (API) permettant de fournir des informations aux systèmes domotiques et développer des applications telles que la gestion des déchets, la prise en compte de la pollution atmosphérique, l'énergie, etc.

AI8.M12

Soutenir le développement de la géomatique et de systèmes d'information au service de l'aménagement du territoire.

Au niveau communal

AI8.M13

Utiliser les plateformes numériques cartographiques de la Région.



Place Kuborn - Seraing

Axe 3

Cohésion et coopération

CC1

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

CC2

Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne

CC3

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

CC4

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

CC5

Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

CC6

Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

CC1

S’appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

Constats

CC1.C1

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de petites, moyennes et grandes villes. Ce maillage est suffisamment serré pour répondre aux besoins de la collectivité en termes de proximité d'activités économiques, de services et d'équipements.

CC1.C2

La Wallonie s'organise autour d'une structure multipolaire composée de pôles qui concentrent un nombre important d'équipements et de services et offrent un grand éventail d'emplois.

CC1.C3

Les territoires wallons sont diversifiés sur les plans socio-économique, culturel, paysager... Leurs spécificités sont leur richesse. Certaines parties du territoire tirent parti du dynamisme des métropoles situées à l'extérieur de la Wallonie, d'autres bénéficient d'importantes ressources territoriales et d'autres encore valorisent leurs atouts transfrontaliers.

CC1.C4

Certaines disparités entre territoires subsistent et peuvent être discriminantes au niveau de l'emploi, du contexte économique ou social, des aménités environnementales, de la mobilité, des réseaux numériques, du coût de l'énergie, etc. C'est notamment le cas dans des territoires très faiblement peuplés ou anciennement industrialisés qui sont en cours de redéveloppement.

CC1.C5

La concurrence territoriale, la dissémination de certaines activités économiques et l'urbanisation excessive de réserves foncières mal localisées induisent de nouveaux besoins en mobilité et affaiblissent les synergies entre activités.

Enjeux

CC1.E1

Pour garantir la prospérité et la cohésion sociale, l'ensemble des territoires de la Wallonie doit être développé.

CC1.E2

Les territoires de la Wallonie doivent être développés de façon complémentaire dans le respect de leurs spécificités, en valorisant leurs ressources et en s'appuyant sur la coopération territoriale. Ce développement peut s'appuyer sur la structure multipolaire du territoire ainsi que sur le maillage des cœurs excentrés et des centralités villageoises et urbaines.

CC1.E3

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

Principes de mise en œuvre

Optimiser le développement du territoire en s'appuyant sur les pôles, les centralités villageoises et urbaines et les cœurs excentrés.

CC1.P1

Les centralités villageoises et urbaines sont aménagées de façon à maintenir et développer une offre de proximité diversifiée en activités économiques, commerces, équipements et services dans tous les territoires de Wallonie, y compris les moins peuplés.

CC1.P2

Le développement de l'urbanisation, notamment résidentielle, est intensifié dans les centralités villageoises et urbaines pour permettre au plus grand nombre de bénéficier de la proximité des activités, commerces, équipements et services et limiter l'étalement urbain et l'artificialisation (cf. objectifs SA1 et SA2).

CC1.P3

Le développement des pôles concourt à l'essor socio-économique de l'ensemble de la Wallonie.

CC1.P4

Les pôles sont amenés à accueillir les fonctions et les équipements qui rayonnent sur leur territoire d'influence : activités économiques non directement liées à l'exploitation des ressources primaires et locales, ensembles commerciaux de grandes dimensions, services et équipements supralocaux. Des terrains y sont aménagés pour grouper ces fonctions et équipements.

CC1.P5

Pour affirmer la complémentarité des territoires, le développement des pôles valorise les spécificités des territoires qu'ils polarisent.

CC1.P6

Les équipements et services structurants des bipôles et des pôles constitués à partir d'agglomération sont coordonnés et mutualisés, si cela est pertinent, pour limiter les coûts de fonctionnement (économiques, énergétiques, environnementaux) et répondre aux besoins des habitants et des acteurs économiques.

Tirer parti des spécificités sous-régionales pour assurer la cohésion et la prospérité de toute la région.

CC1.P7

La diversité des territoires est mise en valeur pour augmenter la résilience de toute la Région face aux fluctuations et crises à venir.

CC1.P8

Le développement du territoire est optimisé au regard des spécificités sous-régionales en s'appuyant sur les aires de développement. Il mise sur les variétés, les coopérations et les complémentarités.

CC1.P9

Les aires de développement mettent en valeur les atouts et potentialités du territoire au regard des objectifs du développement territorial. Des stratégies adaptées y sont développées. Elles mettent en avant une mobilisation efficiente et équilibrée des multiples ressources disponibles.

CC1.P10

Les complémentarités sont valorisées dans et entre les aires de développement. Les retombées positives du développement sont partagées sur l'ensemble du territoire en s'appuyant sur le maillage des pôles et des centralités urbaines et villageoises.

Connecter les pôles et les centralités

CC1.P11

Les pôles et les centralités sont connectés par des réseaux de transports alternatifs à la voiture en réponse aux objectifs SA4, AI5 et AI6. Dans la perspective de maîtriser la mobilité, la priorité est accordée à la consolidation, au renforcement ou au développement d'une offre de mobilité collective, active, partagée et performante entre les pôles.

CC1.P12

Le réseau ferroviaire constitue le moyen privilégié de liaison entre les pôles. Là où les connexions ferroviaires ne sont pas établies, une offre de mobilité collective est développée sur les infrastructures routières existantes.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

CC1.M1.

Etablir des collaborations à l'échelle supracommunale à l'occasion des révisions du plan de secteur en tenant compte des bassins d'optimisation spatiale.

CC1.M2

Encourager l'élaboration de schémas de développement pluricommunaux (SDP) en tenant compte notamment des aires de développement ou des effets polarisants des pôles.

CC2

Articuler les dynamiques territoriales supralocales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne

Constats

CC2.C1

L'héritage de la Wallonie repose sur différentes identités fondées sur les terroirs, les références culturelles, le patrimoine naturel, bâti et paysager. Ces identités constituent une plus-value pour l'attractivité de la Wallonie.

CC2.C2

Des territoires partagent des enjeux communs et certains sont identifiés au sein de la Wallonie notamment en matière de flux domicile-travail, de soins de santé, de fréquentation scolaire, de commerces... Ces territoires varient selon les thématiques (nature, tourisme, mobilité et transport, services, économie, environnement, police, etc.) et le contexte géographique (vallée, agglomération urbaine, etc.). Ces territoires sont animés par des pôles. Plusieurs centralités identifiées couvrent une partie du territoire de deux voire de plusieurs communes.

CC2.C3

Les risques naturels, sanitaires ou technologiques nécessitent souvent une gestion globale et systémique au sein du territoire selon des échelles variables (cf. objectif SA5).

CC2.C4

Différentes directives et stratégies européennes (neutralité carbone, qualité de l'air, artificialisation des terres, protection de l'environnement, lutte contre le réchauffement climatique) nécessitent une coordination à diverses échelles, dont le niveau supracommunal, pour être efficaces.

CC2.C5

Confrontées à une diminution des moyens publics, les communes sont incitées à renforcer la mutualisation des services, des infrastructures et équipements publics avec d'autres communes afin d'assurer la mise à disposition de ceux-ci aux citoyens.

CC2.C6

Des mécanismes de regroupement de communes (fusion) et de coopération entre communes (intercommunales, associations de projet, conventions) existent depuis des années.

CC2.C7

Des communes ont adopté des plans sectoriels stratégiques au niveau supracommunal, voire provincial, notamment en matière de mobilité, de gestion des inondations ou de tourisme.

CC2.C8

Des projets de territoires à l'échelle supracommunale se développent et portent sur des enjeux transversaux (le schéma d'agglomération de Liège, Charleroi Métropole, le Cœur du Hainaut, Pays de Famenne, Contrat de développement territorial du Brabant wallon...). Les stratégies reprises dans certains projets de territoires visent à rencontrer l'objectif de lutte contre l'étalement urbain en se répartissant la construction des nouveaux logements.

Enjeux

CC2.E1

Les stratégies supracommunales doivent prendre en compte les objectifs européens, notamment ceux visant la réduction de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, la réindustrialisation, la décarbonation, le développement de l'économie circulaire et la lutte contre le réchauffement climatique.

CC2.E2

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

CC2.E3

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

CC2.E4

Les communes doivent se coordonner et coopérer dans un objectif d'efficience des actions publiques, de rationalisation des moyens, et de gestion globale des risques (cf. objectif SA5).

Principes de mise en œuvre

Soutenir la coopération entre communes voisines et renforcer l'adhésion supracommunale

CC2.P1

La rencontre, le dialogue et l'échange d'idées entre les acteurs du développement territorial des différentes sous-régions ou territoires sont encouragés tout en respectant leurs diversités.

CC2.P2

La coopération interservices et la mutualisation des compétences en aménagement du territoire sont renforcées entre communes voisines tout comme l'échange de bonnes pratiques.

CC2.P3

A l'échelle infrarégionale, les stratégies territoriales s'appuient, notamment, sur les éléments porteurs d'une valeur identitaire forte et sur des enjeux partagés pour renforcer l'attractivité, améliorer le cadre de vie des habitants et renforcer l'adhésion.

CC2.P4

A l'échelle infrarégionale, les projets de territoire et les stratégies territoriales s'appuient sur les processus de participation prévus dans la législation pour renforcer l'adhésion et la cohésion.

Se coordonner et développer des stratégies supracommunales efficaces et adaptées aux enjeux et problématiques à gérer

CC2.P5

Les communes développent des stratégies territoriales transversales et thématiques à l'échelle supracommunale. Elles se coordonnent et mettent en commun leurs spécificités territoriales. Elles répartissent efficacement les réponses à mettre en œuvre en matière de développement résidentiel, économique, commercial, de services et équipements, de préservation de l'environnement, de maîtrise de la mobilité, de gestion des risques...

CC2.P6

Les communes contribuent à la rencontre des objectifs européens visant notamment la lutte contre le réchauffement climatique, la neutralité carbone, la qualité de l'air, l'artificialisation des terres, l'imperméabilisation des sols et la protection de l'environnement.

CC2.P7

Les communes se coordonnent en s'appuyant sur la structure territoriale et en particulier sur les aires de développement et les bassins.

CC2.P8

Les stratégies communales se coordonnent avec les stratégies des territoires voisins notamment en ce qui concerne le développement des centralités et des zones d'aménagement communal concerté (ZACC) se trouvant à cheval sur plusieurs communes.

CC2.P9

Les communes tiennent compte dans leurs stratégies territoriales des risques naturels, technologiques, sanitaires à l'échelle supracommunale. Elles coordonnent spécifiquement leurs aménagements pour limiter les dommages et garantir un cadre de vie agréable et sécurisé pour tous (cf. objectif SA5).

Mutualiser les services et les équipements en tirant parti des complémentarités et assurer la cohésion territoriale.

CC2.P10

Les communes mutualisent les services et équipements pour garantir leur maintien et leur attrait.

CC2.P11

L'accessibilité des services et équipements mutualisés à l'échelle supracommunale est facilitée pour le plus grand nombre et favorisée par des modes décarbonés et collectifs.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

CC2.M1

Les modifications du plan de secteur renforceront la structure territoriale eu égard aux bassins d'optimisation spatiale.

Au niveau communal

CC2.M2

Prendre en compte les stratégies supracommunales et, lorsque cela est pertinent, les stratégies liées au développement économique et social et les schémas de développement des territoires voisins.

CC2.M3

Identifier les infrastructures vertes supracommunales pour garantir une protection environnementale cohérente.

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



Anciennes papeteries - Genval (Rixensart)

Constats

CC3.C1

L'évolution de la structure de la population, son augmentation et son vieillissement induiront de nouveaux besoins en services, commerces et équipements. Les différentes crises (sécuritaire, sanitaire, économique) sont également susceptibles d'influer sur ses besoins.

CC3.C2

La pression sur le pouvoir d'achat de certaines personnes (ménages isolés et monoparentaux, personnes âgées, etc.) demande de mettre à leur disposition des services, des commerces et des équipements collectifs à un coût abordable.

CC3.C3

La diminution de la part de la population active engendre une baisse de la base taxable qui impacte le budget des collectivités, leur fonctionnement et la bonne exécution de leurs missions de service public.

CC3.C4

La Wallonie dispose d'un réseau relativement dense de villes bien équipées. Des carences en termes de services et d'équipements (crèches, établissements scolaires, services médicaux etc.) sont toutefois observées dans certaines villes.

CC3.C5

L'importante migration résidentielle dans certaines parties du territoire y induit une demande croissante en services (mobilité, commerce, emploi, etc.) qu'il est difficile ou coûteux de satisfaire.

CC3.C6

La pression foncière observée dans les villes peut entrainer la relégation de populations, de services et d'équipements vers des espaces éloignés des centres urbains et villageois. L'accessibilité de ces espaces dépend alors en grande partie de la voiture individuelle, ce qui accentue la dynamique d'étalement urbain.

CC3.C7

Le taux d'équipement commercial par habitant en Wallonie est l'un des plus importants d'Europe, mais ce constat fait l'objet de disparités importantes sur le territoire. Les points de vente et ensembles commerciaux de moyenne surface (400 à 1.500 m^2) et de grande surface (> 1.500 m^2) contribuent largement à ce taux d'équipement élevé. Ces développements se localisent souvent à distance des centres urbains et villageois en prenant la forme d'un étalement urbain. Ces développements induisent des déplacements plus importants et une forte dépendance à la voiture. Ils anémient les centres urbains et villageois où les taux de vacance commerciale sont élevés.

CC3.C8

Les secteurs alimentaires spécialisés, de l'HoReCa et des services à caractère commercial, implantés sur des surfaces de moins de 400 m² (commerces dits « de proximité ») occupent un rôle clef dans les centres urbains et villageois. Ces commerces s'implantent dans ces zones densément peuplées, accessibles à pied et en transports en commun. La vitalité de ces commerces de proximité repose sur :

- le volume de population résidant à proximité ;
- la qualité des produits et services proposés ;
- la présence de fonctions complémentaires dans l'environnement direct ;
- des horaires d'ouverture élargis (en soirée ou le dimanche par exemple).

CC3.C9

Les commerces de proximité sont par ailleurs complémentaires aux commerces de shopping « plaisir » souvent présents dans les centres urbains de pôles.

CC3.C10

Ce retour à la proximité est confirmé par les nouveaux comportements d'achats (mis en exergue avec la pandémie) mais également par l'adaptation des formats de la grande distribution (perte de vitesse des hypermarchés, succès grandissant des moyennes surfaces et des supérettes de quartiers).

CC3.C11

L'évolution du numérique permet également d'envisager une nouvelle génération de services publics accessibles à tous. L'usage de ces technologies se généralise dans la vie quotidienne.

CC3.C12

La Wallonie accuse un retard dans la mise en place de certains équipements techniques (réseaux d'adduction et d'épuration des eaux). La charge polluante collectée et traitée dans les agglomérations de moins de 2.000 habitants est encore en deçà des objectifs européens.

Enjeux

CC3.E1

Le développement des commerces, services, équipements et espaces publics ou communautaires doit rencontrer les besoins des habitants en tenant compte des dynamiques et des spécificités territoriales.

CC3.E2

L'offre en services et équipements publics doit être répartie sur le territoire en s'appuyant sur la structure territoriale et, le cas échéant, sur les centralités.

CC3.E3

L'attractivité des centralités doit être renforcée. Les commerces de proximité et de moyenne surface doivent y être localisés préférentiellement notamment pour réduire la vacance commerciale.

CC3.E4

L'usage du numérique doit faciliter l'accès aux services, surtout pour les personnes les plus éloignées de ceux-ci.

CC3.E5

En ce qui concerne les équipements techniques, la mise en conformité des réseaux d'épuration telle qu'exigée par l'Union européenne est un enjeu majeur au niveau environnemental.

Principes de mise en œuvre

Recentrer le développement de services, d'équipements et de commerces de proximité

CC3.P1

La localisation des services et équipements d'échelle supracommunale destinés aux activités scolaires, socio-culturelles, sportives, administratives, hospitalières, etc. est privilégiée dans les centralités urbaines de pôles. Les services de base (gardes d'enfants, enseignement, soins de santé, commerces alimentaires, etc.) sont concentrés dans les centralités urbaines et villageoises afin d'être proches des usagers. La localisation des établissements d'accueil et d'hébergement des aînés tient compte des besoins par arrondissement conformément aux règles en vigueur dans le Code wallon de l'action sociale et de la santé.

CC3.P2

Les surfaces commerciales de proximité sont développées de façon à renforcer les centralités urbaines et villageoises ainsi que les cœurs excentrés, et non de manière isolée ou linéaire, le long des voiries régionales. Par ailleurs, les comptoirs de vente directe entre le producteur (lié aux ressources primaires) et le consommateur sont admis dans les espaces excentrés, y compris en dehors de leurs cœurs.

CC3.P3

Les principes de développement commercial présentés en SA3com.P4 (intensification, mixité fonctionnelle, utilisation temporaire, etc.) sont également d'application pour les surfaces commerciales de moins de 400 m² (traités dans le présent objectif CC3).

CC3.P4

Afin de renforcer la cohésion sociale et territoriale, un réseau d'équipements collectifs « de proximité » est, d'une part, mis en place dans les centralités (notamment autour des plate-formes d'échange modal et des commerces de proximité) et, d'autre part, pérennisé dans les cœurs excentrés. Ces équipements collectifs sont partagés, multifonctionnels et flexibles (maisons multi-services, maisons rurales, maisons de villages, équipements récréatifs, etc.).

CC3.P5

Les services, commerces et équipements d'échelle locale sont concentrés dans les cœurs de centralité pour favoriser la mixité fonctionnelle et faciliter l'accessibilité à pied, à vélo ou en transports en commun.

CC3.P6

Les commerces « centralisants » sont implantés principalement dans les centralités.

CC3.P7

Les commerces « polarisants » sont implantés principalement dans les centralités urbaines (et idéalement la catégorie léger dans leurs cœurs de centralité).

Permettre à tous l'accès aux services, équipements et commerces de proximité

CC3.P8

L'accessibilité aux services, équipements et commerces de proximité est soutenue par l'application des objectifs SA4, AI5 et AI6, notamment par le renforcement de l'accessibilité aux centralités en transports en commun (cf. SA4.P15), le développement de parkings relais (cf. AI6.P8) ou l'accroissement des mobipoints et mobipôles en centralité (cf. AI6.P6 et AI6.P7).

CC3.P9

Au sein des centralités, le confort, la continuité des cheminements et la sécurité d'accès aux services, équipements et commerces de proximité sont renforcés par l'application des objectifs SA4 et CC5, notamment l'application du principe « STOP » en centralité (cf. SA4.P5) ou l'aménagement confortable des espaces publics pour les différents usages et usagers (cf. CC5.P10).

CC3.P10

En lien avec l'objectif AI4, les services, équipements et commerces (particulièrement de proximité) disposent des moyens logistiques et financiers pour développer leurs activités ou proposer leurs services en ligne.

CC3.P11

Afin de permettre à tous un accès optimal à l'eau, la performance des réseaux de distribution et d'assainissement d'eau est améliorée.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional :

CC3.M1

Prendre les mesures nécessaires pour disposer d'un réseau de transport routier efficace et sûr :

- Renforcer l'offre de transports en commun dans et vers les centralités urbaines de pôles, en ce compris en soirée ;
- Adapter et promouvoir l'offre de transport à la demande ;
- Encourager le commerce dans les cœurs de centralité en utilisant des technologies d'information en temps réel des usagers quant à la disponibilité des parkings, notamment dans le cadre d'une approche multimodale (gare, parking de dissuasion, etc.).

CC3.M2

Soutenir le développement des commerces de proximité et encadrer celui du secteur HoReCa dans les centralités, et les cœurs excentrés notamment à travers :

- Les plans spécifiques à destination des commerces de proximité et du secteur HoReCa (Ex : Plan Horizon Proximité), permettant de cerner les problèmes rencontrés, d'y apporter des aides financières et de l'accompagnement, et intégrant la digitalisation de ces secteurs d'activité ;
- Une harmonisation des règles en vigueur pour ces secteurs ;
- Le développement de dispositifs permettant de garantir la qualité tels le développement de labels « artisans », des formations sectorielles spécifiques et des certifications obligatoires au niveau sécurité et hygiène.

CC3.M3

Doter les villes et communes d'instruments en matière de revitalisation commerciale afin de leur permettre d'être davantage actrices du développement commercial de leur territoire et de l'équilibre de celui-ci. Mobiliser pour ce faire les organismes déjà en place : régies communales autonomes, agences de développement local, ou en leur absence, les services de développement économique et d'attractivité.

CC3.M4

Réaliser les réseaux de transports d'eau tels que prévus dans le Schéma régional d'exploitation des ressources en eau (SRERE) : sécurisation de La Louvière, bouclage de Charleroi, liaison Néblon-Durbuy, valorisation des eaux d'exhaure à Florennes vers Charleroi et Walcourt, liaison Hollogne-Arbre à la Croix, liaison Arbre à la Croix-Andenne, liaison Andenne-Wellin, liaison Ghlin-Transhennuyère, sécurisation Brabant wallon Est, sécurisation Vielsalm, Arlon-Messancy, Houffalize.

Au niveau communal :

CC3.M5

Dans les schémas de développement communaux (SDC) ou pluricommunaux (SDP), traiter des implantations commerciales de petites surfaces (< 400 m²), notamment de proximité, dans le volet relatif aux commerces conformément à la mesure M6 de l'objectif SA3com.

Mesures guidant l'urbanisation liées aux implantations commerciales

Surfaces ou ensembles commerciaux[1] de moins de 400 m²	Dans les espaces excentrés	Dans la centralité		
		Centralité villageoise	Centralité urbaine	Centralité urbaine de pôle
Achats légers	Admissible uniquement pour les commerces de proximité.	Admissible, en favorisant la concentration de ce type d'activité dans les cœurs de centralités.		
Achats alimentaires	Admissible à condition de privilégier une implantation dans les cœurs excentrés ou d'être un comptoir de vente directe entre le producteur (lié aux ressources primaires) et le consommateur.	Admissible, en vue de répondre aux besoins de proximité de la population locale.		
Achats lourds	Admissible à condition de privilégier une implantation dans les cœurs excentrés.	Admissible, en vue de répondre aux besoins de proximité de la population locale.		

1. Une surface ou un ensemble commercial existant qui s'étend à la fois en centralité et en espace excentré est considéré comme entièrement situé dans une centralité pour autant qu'il :
   I. assure une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ;
   II. ne déforce pas les centralités ;
   III. marque les entrées de centralités ;
   IV. dispose d'une offre en transports en commun et d'un accès aisé par les modes actifs.



Surface commerciale - Wépion (Namur)

CC4

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

Constats

CC4.C1

Depuis quelques années, un regain d'intérêt se manifeste pour les centres urbains et villageois. Le nombre croissant de projets notamment résidentiels qui s'y développent en témoigne. Ce retour vers les centres urbains et villageois est facilité quand un certain nombre de conditions sont réunies : proximité/facilité d'accès aux commerces alimentaires, aux services et équipements ainsi qu'aux espaces verts, qualité des espaces publics et de l'environnement naturel et bâti, qualité et diversité de l'offre de logements.

CC4.C2

Le développement de projets dans les tissus existants n'est pas aisé à mettre en œuvre. Outre les problèmes inhérents aux contraintes techniques et aux surcoûts de la construction dans les territoires fortement urbanisés, il se heurte souvent à l'opposition des riverains qui craignent les nuisances liées au nouveau voisinage (augmentation des flux motorisés, accroissement de la densité et de la mixité fonctionnelle et sociale, perte de vues...). Cette résistance peut être surmontée par des démarches de sensibilisation, d'information, de concertation ou de co-élaboration des projets initiés par les développeurs ou les autorités publiques. Celles-ci sont plus efficientes si elles sont menées le plus tôt possible dans le cadre de l'élaboration d'outils de planification ou lors de la programmation des projets. Par la suite, l'évaluation environnementale des projets et les enquêtes prévues par les procédures de permis constituent d'autres étapes importantes d'implication des citoyens.

CC4.C3

Les usagers et les habitants sont de plus en plus nombreux à souhaiter être associés au développement de leur territoire. Face à ce constat, de nouvelles modalités de participation sont développées à côté des procédures officielles de demande d'autorisation et/ou d'évaluation environnementale.

Enjeux

CC4.E1

Une réflexion globale doit être menée pour organiser au mieux la compatibilité et la complémentarité des activités dans les centralités.

CC4.E2

L'implication des habitants et des entreprises doit être encouragée le plus tôt possible lors de l'élaboration d'outils de planification ou de projets pour prévenir d'éventuels conflits et les adapter au mieux aux besoins.

CC4.E3

Les autorités doivent soutenir, dans les centralités, le développement de projets mixtes et denses susceptibles d'améliorer la qualité de vie, l'attractivité des centralités et de répondre aux demandes des habitants et des entreprises : augmentation de l'offre en logements, accès aux transports en commun et modes actifs, aux équipements et services, aux espaces publics de qualité et proximité d'espaces verts.

CC4.E4

L'attrait pour des centralités renouvelées, denses et mixtes doit être stimulé par le partenariat et l'implication des citoyens lors des opérations de restructuration et de rénovation.

Principes de mise en œuvre

Promouvoir une densification adéquate et une compatibilité entre activités

CC4.P1

Dans les centralités urbaines et villageoises, les projets renforcent la densité du bâti ainsi que la mixité sociale et fonctionnelle. Ils répondent aux aspirations citoyennes en termes de bien-être.

CC4.P2

Les niveaux de densité et les critères qui permettent d'opérationnaliser la mixité fonctionnelle et sociale sont fixés par l'adoption d'outils d'aménagement du territoire.

CC4.P3

La densité et la compacité à promouvoir tiennent compte de la proximité aux points de connexion aux transports en commun, de l'accès aisé aux espaces verts et à des espaces publics conviviaux. Elles prennent en considération l'urbanisation existante (le cas échéant en s'écartant de ses caractéristiques) et valorisent, dans la mesure du possible, le patrimoine naturel et bâti.

CC4.P4

La mixité des activités est organisée en fonction de plusieurs facteurs :

- les localisations à privilégier pour les différentes activités en fonction du rôle des espaces publics adjacents (lieux symboliques, lieux de repos, lieux animés, lieux de rencontre, lieux de passage), et du statut des intérieurs d'îlots (intimité/activités) ;
- la compatibilité avec l'activité principale présente ou souhaitée dans la rue ou dans le quartier ;
- la complémentarité de fonctions à privilégier en lien avec les besoins locaux ;
- les formes urbanistiques à adopter pour concrétiser cette mixité (mixité horizontale ou verticale, repères urbains…) ;
- l'opportunité de tester la coexistence de certaines activités via des occupations temporaires.

CC4.P5

Pour encourager la densité et la mixité des activités, la sensibilisation des citoyens et des acteurs de l'immobilier est encouragée, en particulier sur les thématiques suivantes : la compatibilité des activités pressenties, leurs complémentarités et les plus-values collectives issues des synergies envisagées.

Renforcer les démarches participatives

CC4.P6

Les processus participatifs sont encouragés lors de l'élaboration des orientations des projets de développement ou de restructuration dans les centralités urbaines et villageoises.

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

CC4.M1

Mobiliser les Maisons de l'urbanisme et la Conférence permanente du développement territorial en coordination avec l'administration de l'aménagement du territoire, pour promouvoir la politique d'optimisation spatiale. Leur mission sera la diffusion d'informations et d'outils de sensibilisation, la formation, la mise en réseau, le soutien et l'accompagnement des acteurs.

CC4.M2

Développer la thématique de l'acceptabilité sociale des projets dans un référentiel.

Mettre régulièrement à jour ce référentiel.

Au niveau communal

CC4.M3

En complément des procédures légales et de manière facultative, mettre en place des modalités collaboratives pour associer les acteurs du territoire, les habitants et les usagers à l'élaboration des schémas de développement communaux (SDC) ou pluricommunaux (SDP), des schémas d'orientation locaux (SOL), des guides d'urbanisme (GCU) et des opérations d'aménagement opérationnel (rénovation urbaine, revitalisation urbaine, sites à réaménager (SAR)...).

CC4.M4

Encourager la mise en place et le renouvellement des missions et des compositions des commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et mobilité (CCATM).

CC4.M5

Recourir à des démarches innovantes d'implication des acteurs du territoire, habitants et usagers : balades urbaines, élaboration de récits de renouveau territorial, simulations des projets, concours d'urbanisme ou d'architecture, mesures de participation en distanciel...



Promenade des Ours - Andenne

Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs



Quai de Sambre - Charleroi

Constats

CC5.C1

La circulation (flux de personnes et de marchandises), l'accessibilité (aux lieux) et le séjour (espaces de repos, de loisirs, de délassement…) sont les principales fonctions de l'espace public auxquelles s'ajoute également la fonction environnementale (rafraichissement, gestion des eaux de ruissellement, verdissement et biodiversité…). Les espaces publics prennent différentes formes telles que les rues, les trottoirs, les sentiers, les pistes pour les modes actifs, les parkings, les places, les parvis, les parcs, les squares, les berges, les sites semi-naturels… et accueillent différents équipements (bancs, éclairages, œuvres d'art, kiosques, toilettes publiques, plaines de jeux et de sports.)

CC5.C2

Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs sont un levier fondamental d'attractivité des centres urbains et villageois. La densification accrue de l'habitat et la diminution potentielle de l'espace privé induisent un besoin plus important d'espaces publics de qualité, notamment d'espaces verts. Ce besoin s'est montré fondamental lors des périodes de confinement dû à la crise sanitaire.

CC5.C3

La qualité esthétique des espaces publics et des équipements concourt à la convivialité, à l'ambiance (quiétude, animation…) des lieux et à renforcer une identité partagée.

CC5.C4

En Wallonie, la qualité des espaces publics est variable. Ces derniers restent majoritairement aménagés pour les fonctions de circulations, ils sont en outre encore trop peu adaptés aux transports en commun, aux modes actifs et aux personnes à mobilité réduite. Différentes actions ont été menées pour les réaménager (opérations de rénovation et de revitalisation urbaines, opérations de développement rural, réaménagements de voiries pour l'insertion de transports en commun…) mais elles demeurent insuffisantes pour rendre attractifs les centres urbains et villageois et répondre au défi climatique, à la perte de biodiversité et à la nécessité d'un cadre de vie de qualité.

CC5.C5

Les coûts liés à l'aménagement et l'entretien des espaces publics dépendent de leur conception, de la coordination des interventions et des modalités de gestion.

CC5.C6

Les espaces verts rendent des services écosystémiques importants tant en milieu urbain, périurbain que rural (régulation thermique, mise à distance des fonctions incompatibles, réduction de la pollution de l'air, prévention et régulation des inondations, connexions des habitats naturels, etc.). Ils améliorent la capacité d'adaptation des populations et des territoires aux effets du changement climatique, atténuent ces effets et participent au maintien, au développement et à la restauration de la biodiversité.

Enjeux

CC5.E1

La qualité des espaces publics existants doit être améliorée en intégrant les enjeux socio-économiques, de mobilité et environnementaux.

CC5.E2

Les (ré)aménagements d'espaces publics doivent être conçus de manière créative et viser le développement d'espaces multifonctionnels.

CC5.E3

En tant que support des mobilités, les espaces publics doivent assurer la continuité pour les différents modes et la sécurité des itinéraires.

CC5.E4

Sur le plan environnemental, les espaces publics doivent participer aux infrastructures vertes et agir comme support de l'adaptabilité des milieux urbanisés face aux défis climatiques. Ils favorisent la biodiversité.

CC5.E5

Sur le plan social, les espaces publics doivent être le support de la cohésion sociale, du bien-être physique et mental des individus, de l'identité collective des lieux ainsi que de la culture. A ce titre, ils doivent être accessibles et confortables pour tous.

CC5.E6

Sur le plan économique, les espaces publics doivent jouer un rôle d'attractivité pour attirer les implantations économiques ainsi que les futurs habitants.

CC5.E7

La gestion et l'entretien des espaces publics doivent être pris en compte lors de leur conception. Ces modalités s'inscrivent dans une perspective de sobriété et de durabilité.

CC5.E8

L'offre et la qualité des espaces verts doivent être augmentées dans les centralités.

Principes de mise en œuvre

Structurer le territoire par des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs

CC5.P1

L'espace public est conçu de manière à organiser et structurer le bâti existant ou projeté. Il met en valeur les immeubles et les édifices repères par des jeux de perspectives, de végétation, d'eau et de lumière en ce compris l'éclairage artificiel.

CC5.P2

La conception d'ensembles de logements intègre l'aménagement d'espaces publics dont des espaces verts de qualité, conviviaux et sûrs.

CC5.P3

L'espace public est organisé pour relier les quartiers entre eux sous forme de places, de rues, de chemins, d'espaces verts. Il limite les ruptures causées par les infrastructures de transports ou induites par le tissu bâti ou le parcellaire privé. Il garantit un réseau maillé d'itinéraires continus, sécurisés et de qualité.

CC5.P4

Dans les centralités, les espaces publics doivent être protégés, améliorés et, au besoin, créés.

CC5.P5

Les espaces publics sont maillés, en centralités, pour concrétiser le concept de « villes ou villages à 10 minutes ».

CC5.P6

Le nombre et la surface d'espaces verts dans les centralités urbaines de pôles sont augmentés pour que chaque citoyen ait accès à un parc, ou un espace vert équivalent, à moins de 10 minutes à pied.

CC5.P7

Dans les espaces excentrés, les espaces publics (places, parvis, équipements publics…) situés dans leurs cœurs excentrés sont consolidés et protégés.

Aménager des espaces publics accessibles, adaptés et confortables aux usagers

CC5.P8

Les espaces publics sont conçus et (ré)aménagés afin d'être accessibles, inclusifs adaptés à tous les usagers.

CC5.P9

L'espace public est conçu en vue d'éviter les biais de genre et d'assurer le sentiment d'adhésion.

CC5.P10

Les aménagements des espaces publics sont confortables et tiennent compte de la diversité des usagers et des usages (bancs, eau potable, sanitaires, stationnements pour les vélos, etc.).

CC5.P11

L'aménagement des espaces publics tient compte de la temporalité (soirée, journée, différentes saisons de l'année) et leur multifonctionnalité est promue.

CC5.P12

L'aménagement des espaces publics encourage l'activité physique (promenades, design actif, plaine de jeux etc.) dans un souci de santé publique. La créativité et le caractère ludique de ces espaces sont encouragés.

CC5.P13

L'aménagement d'espaces publics permet les pratiques culturelles (débats citoyens, animations théâtrales, concerts, manifestations, expositions artistiques...).

CC5.P14

Les évolutions technologiques et la réponse aux attentes qui y sont liées telles que les bornes de recharge électrique (voitures, vélos, smartphones...) ou les véhicules partagés (voitures, vélos, trottinettes...) sont intégrées à la conception de l'espace public en évitant une profusion d'équipements et de signalétiques.

CC5.P15

Les éléments liés à la perception (qualité et animation des façades, notamment des rez-de-chaussée) et à la lisibilité (signalétique, éclairage) des espaces sont pris en compte dans l'aménagement des espaces publics.

CC5.P16

L'aménagement des espaces publics intègre leurs modes de gestion et d'entretien. Ils sont déterminés par une diversité de facteurs : la propreté, l'implication citoyenne ou des partenaires socio-économiques, la gestion différenciée des espaces verts,...

CC5.P17

Les processus de participation ou de co-construction (cf. objectif CC4) sont mis en place pour les projets d'aménagement d'espaces publics structurants.

Arbitrer les usages et gérer le partage de l'espace public

CC5.P18

La mise à la disposition des habitants et des usagers d'un réseau de trottoirs et de pistes cyclables praticables, confortables et sécurisés concrétise le principe STOP (cf. objectif SA4). Il donne la préférence, par ordre de priorité, à la marche (« stappen »), aux vélos (« trappen »), aux transports en commun (« openbaar vervoer ») et aux voitures (« privévervoer »). Le piéton, y compris les personnes à mobilité réduite, occupe une place centrale dans les choix d'aménagement des itinéraires d'accès aux services, aux commerces de proximité et aux équipements.

CC5.P19

Le trafic est apaisé dans les centralités urbaines et villageoises (réduction du nombre de bandes de circulation, voirie partagée, traversée d'agglomération, zone résidentielle, réduction des aires de stationnement en voirie...).

CC5.P20

L'aménagement des espaces publics situés aux lieux de rassemblement (école, équipement sportif, église, salle de spectacle, nœud de transport, etc.) favorise la sécurité, la rencontre, l'attente et la fluidité des piétons et personnes à mobilité réduite.

CC5.P21

La mise en place d'ambiances (plans lumières, plans paysagers...) et d'équipements appropriés contribue à guider l'usager vers les différents usages souhaités de l'espace public.

Accueillir la nature dans les espaces publics et anticiper les effets du changement climatique

CC5.P22

Les espaces publics s'adaptent et anticipent les effets du changement climatique, notamment, en misant sur les services écosystémiques rendus.

CC5.P23

L'aménagement des espaces publics limite l'imperméabilisation des sols, favorise la percolation et la captation des eaux de ruissellement, anticipe les évolutions climatiques (pluie, chaleur, vent...).

CC5.P24

L'espace public (rues, parcs, plaines de jeux, places...) participe aux infrastructures vertes et accueille la biodiversité.

CC5.P25

De nouveaux espaces verts sont créés, en particulier dans les centralités.

CC5.P26

La sobriété des aménagements des espaces publics est privilégiée par l'utilisation de matériaux locaux, de qualité et une conception fonctionnelle et nécessitant de faibles coûts d'entretien.

CC5.P27

La conception des espaces publics valorise les fonctions environnementales par les plantations et l'accueil de la biodiversité, la réhabilitation de cours d'eau, l'ouverture de certains espaces verts sur la ville, l'aménagement de promenades, d'espaces de détente et de loisirs dans les parcs et aux abords des cours d'eau.

CC5.P28

La conception et la localisation des espaces publics intègrent la gestion des risques (perméabilité des sols pour contrer certains aléas, choix de localisation de certains espaces...).

Mesures de gestion et de programmation

Au niveau régional

CC5.M1

Lors de l'établissement des plans et programmes, établir une stratégie globale de conception et de gestion de l'espace public en concertation avec les services compétents.

CC5.M2

Développer la thématique de la conception des espaces publics dans un référentiel sur l'aménagement des centralités urbaines et villageoises.

Mettre à jour régulièrement ce référentiel.

CC5.M3

Etablir une plateforme collaborative d'échanges de bonnes pratiques en matière d'espaces publics.

Au niveau communal

CC5.M4

Identifier les espaces publics structurants à l'échelle communale, les préserver de l'urbanisation, les valoriser et au besoin prévoir la création d'espaces complémentaires pour assurer leur maillage.

CC5.M5

Soutenir les opérations de rénovation urbaine et de revitalisation urbaine dans les centralités urbaines et promouvoir la création ou l'amélioration d'espaces verts de qualité et l'aménagement du domaine public pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

CC6

Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

Constats

CC6.C1

La consommation intérieure brute de la Wallonie s'est élevée à 182,5 TWh en 2019, en baisse de 11,4 % par rapport à 2010 et en baisse de 12,7 % par rapport à 1990. Les principales sources d'énergie utilisées sont le nucléaire, les produits pétroliers et le gaz naturel. L'indépendance énergétique de la Wallonie oscille autour des 10 %. L'indépendance énergétique de la Wallonie vis-à-vis du reste du monde reste donc faible même si elle est en hausse depuis 2008.

CC6.C2

Le secteur de l'industrie représente 33,8 % de la consommation finale d'énergie (2019). La consommation industrielle a fortement baissé par rapport à 2010 (- 13,9 %), principalement en raison de l'arrêt d'une série d'activités. Le secteur industriel wallon est assez intensif en énergie et sa compétitivité dépend de l'accès et du coût de l'énergie. Les tendances haussières rapides des prix de l'énergie impactent néanmoins à présent l'ensemble des activités économiques, secteur tertiaire compris.

CC6.C3

Le secteur des transports représente 28,9 % de la consommation finale d'énergie (2019). Elle est relativement stable depuis 2010. Le secteur des transports est largement dépendant des énergies fossiles. La dispersion des activités, de l'habitat, des commerces et des services renforce la dépendance à la voiture pour les personnes et au transport routier pour les marchandises. Les solutions alternatives à ces modes restent peu performantes sur une grande partie du territoire wallon (cf. objectifs SA4, AI5 et AI6).

CC6.C4

Le secteur du logement représente 25,9 % de la consommation finale d'énergie (2019). La consommation finale d'énergie de ce secteur est en baisse depuis 2010 (- 6,5 %). L'amélioration de la performance énergétique des logements joue un rôle majeur dans la consommation énergétique du secteur et dans cette évolution à la baisse. Néanmoins, le bâti wallon, en ce compris public, présente toujours des performances énergétiques médiocres.

CC6.C5

Le potentiel des énergies renouvelables est relativement faible en Belgique. Le pays est plutôt plat, densément peuplé et peu ensoleillé. L'utilisation à grande échelle de l'énergie hydraulique, des éoliennes terrestres et des solutions solaires est difficile en raison des grands défis liés à l'aménagement du territoire et au soutien public (Plan National intégré Energie Climat Belge 2021-2030 – version approuvée en Comité de Concertation du 19/12/2018). Cependant, elle présente des capacités en biomasse non négligeables.

CC6.C6

En ce qui concerne la production énergétique wallonne, la croissance des énergies renouvelables se poursuit mais à un rythme relativement lent. Leurs parts dans la consommation finale d'énergie s'élevaient à 13 % en 2019.

CC6.C7

La sortie progressive et partielle du nucléaire prévue par le Gouvernement fédéral et les ambitions européennes sont vectrices, à la fois, d'incertitudes vis-à-vis de l'approvisionnement électrique et de perspectives de nouveaux investissements en matière de production d'électricité décarbonée.

CC6.C8

La Wallonie avec la centrale d'accumulation par pompage de Coo dispose d'un moyen de stockage à grande échelle permettant d'équilibrer le réseau et de couvrir une partie des besoins en flexibilité induits par la transition énergétique. D'autres projets de stockage existent et continueront de se développer notamment sous la forme de batteries (Esthor Lux) ; ces unités devront aider à l'intégration des énergies renouvelables et à assurer la stabilité du réseau.

CC6.C9

Les sites de production nécessitent des localisations et des besoins surfaciques spécifiques. Les conflits potentiels entre ces sites de production (éoliennes, centrales Turbine Gaz Vapeur…) et les autres affectations, notamment l'habitat, peuvent contraindre leurs développements.

CC6.C10

Au niveau des réseaux de transport d'énergie, l'harmonisation de ceux-ci en vue d'améliorer les interconnexions entre pays européens a été entreprise.

CC6.C11

Au niveau régional et en ce qui concerne le réseau électrique, le réseau centralisé à très haute tension constitue l'épine dorsale du réseau de transport d'électricité. Le réseau existant est déjà connecté avec les territoires voisins et l'établissement d'ALEGrO (reliant la Belgique à l'Allemagne via Lixhe) et de Nautilus (reliant la Belgique avec le Royaume-Uni) illustrent la volonté d'intégrer le réseau national au réseau européen, dans le respect du règlement européen relatif aux réseaux transeuropéens d'énergie (RTE-E). Le Plan de Développement fédéral du réseau de transport 2020-2030 prévoit encore de le compléter notamment par des interconnexions supplémentaires avec la France et le Luxembourg. Il est également prévu de renforcer l'épine dorsale par la création d'une nouvelle liaison à haute tension entre Avelgem et Courcelles. Les réseaux de transport et de distribution doivent s'adapter à la multiplication des unités de production décentralisées, et au besoin être renforcés.

CC6.C12

D'autre part, la Wallonie dispose d'un réseau de canalisations souterraines permettant le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) et de produits à usages industriels. La majorité des canalisations se situe au nord de l'axe Mons – Charleroi – Namur – Liège, et se poursuit vers la Flandre, la France et les Pays-Bas. Moins nombreuses au sud de cet axe, les canalisations s'étendent généralement jusqu'aux frontières, permettant des connexions avec l'Allemagne et le Grand-Duché de Luxembourg. Le réseau des canalisations est en constante évolution pour répondre aux différents besoins : des études préparatoires sont ainsi en cours pour déterminer le tracé entre le réseau existant et les futures centrales au gaz envisagées dans le cadre de la sortie du nucléaire. À noter également que deux types de nouveaux réseaux risquent d'émerger en vue du transport et de la distribution d'hydrogène et de CO_2. Ces nouveaux vecteurs pourront parfois utiliser les canalisations existantes dédiées à l'heure actuelle au transport/distribution du gaz naturel (repurposing) dès lors qu'une sortie du gaz naturel à horizon 2050 est notamment actée dans le Plan air climat énergie (PACE).

CC6.C13

L'adaptation des réseaux de distribution, notamment d'électricité, est un enjeu majeur pour la transition énergétique wallonne. Les Gestionnaires de réseau de distribution l'intégreront dans leurs plans d'investissement à horizon 2040-50.

CC6.C14

La Commission européenne a identifié, comme un défi majeur, la réforme du système énergétique européen en vue de parvenir à la neutralité climatique d'ici 2050. Dans le cadre du Green Deal, en 2020, elle a présenté sa stratégie pour un système énergétique intégré aux citoyens. La stratégie européenne définit ainsi six piliers d'actions, dont trois ont des liens directs avec l'aménagement du territoire : la mise en place d'un système énergétique plus « circulaire », l'accélération de l'électrification et l'établissement d'une approche nouvelle et globale, tant pour la planification des infrastructures à grande échelle que pour celle des infrastructures locales.

CC6.C15

Dans le cadre de son plan REPowerEU de mai 2022 visant à renforcer l'indépendance énergétique et lutter contre le changement climatique, la Commission européenne a émis une série de nouvelles règles, d'abord au travers du Règlement temporaire 2022/2577 établissant un cadre en vue d'accélérer le déploiement des énergies renouvelables et, ensuite, par l'adoption de la Directive 2023/2413 modifiant la Directive 2018/2001 en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelable, relatives à l'accélération des procédures d'octroi de permis pour les projets dans le domaine des énergies renouvelables. La Directive 2023/2413 dite « RED III » prévoit notamment d'imposer à chaque Etat membre la réalisation d'une cartographie et d'un plan. La première identifiera, pour le 21 mai 2025, les zones nécessaires pour les contributions nationales à la réalisation de l'objectif en matière de sources d'énergie renouvelable à l'horizon 2030. Le second déterminera parmi ces zones nécessaires et pour le 21 février 2026, des zones d'accélération des énergies renouvelables.

La Commission veut relever la part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie de l'Union en 2030 à au moins 45 %. Les objectifs en matière d'énergie renouvelable devraient aller de pair avec les efforts complémentaires de décarbonation sur la base d'autres sources d'énergie non fossiles en vue d'atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050.

CC6.C16

En 2019, la Wallonie a défini des objectifs énergétiques dans le cadre de sa contribution au Plan national Energie Climat. Ainsi, à l'horizon 2030 elle vise à poursuivre la décarbonation (- 37 % de GES non ETS par rapport à 2005), à améliorer l'efficacité énergétique (23 % de la consommation finale par rapport à 2005) et à porter la part des énergies renouvelables à hauteur de 23,5 % de la consommation finale brute d'énergie.

CC6.C17

Le Plan air climat énergie (PACE) 2030, adopté par le Gouvernement wallon le 21 mars 2023, est le plan d'action de la Wallonie pour lutter contre les dérèglements climatiques. Il constitue la feuille de route de la Wallonie pour atteindre son objectif 2030 de réduction de -55 % d'émissions de GES par rapport à 1990, doubler les énergies renouvelables d'ici 2030 et améliorer la qualité de l'air.

Enjeux

CC6.E1

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

CC6.E2

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

CC6.E3

Le démantèlement des éoliennes d'ancienne génération au profit d'éoliennes plus performantes et moins impactantes de nouvelle génération doit être réalisé dans le respect de l'environnement et des générations futures.

Principes de mise en œuvre

Réduire et optimiser la consommation d'énergie

CC6.P1

La Wallonie organise son territoire en faveur d'une mobilité moins consommatrice d'énergie carbonée. Les infrastructures de transport et de distribution sont aménagées pour permettre la mise en place de bornes de recharge électrique (cf. objectifs SA4 et AI7).

CC6.P2

Les complémentarités territoriales des fonctions sont pensées en termes de circularité et de développement de synergies en vue d'une meilleure valorisation des sources d'énergie locale (notamment au niveau de la réutilisation de la chaleur fatale en provenance des sites industriels ou des centres de données). Les sources d'énergie locales sont mieux valorisées. Le déploiement de réseaux alternatifs (micro-réseaux thermiques intelligents, etc.) est encouragé.

CC6.P3

Le bâti existant est rénové et isolé tandis que les nouvelles constructions sont conçues de manière à être économes en énergie (respect des normes PEB). A cet effet, une plus forte compacité des bâtiments est prônée.

Garantir l'approvisionnement en énergie propre

CC6.P4

La Wallonie répond aux besoins d'adaptation des réseaux amenés par des demandes davantage fluctuantes et des productions décentralisées. Elle porte une attention particulière à l'interconnexion des réseaux nationaux et au renforcement des bouclages au sein de ceux-ci. L'adaptation des réseaux est anticipée et les espaces nécessaires à leurs interconnexions et leur renforcement sont réservés.

CC6.P5

La localisation des activités energi-intensives est orientée en fonction des réseaux de transport et de distribution d'énergie pour faciliter la distribution.

CC6.P6

La planification, la construction et l'exploitation d'installations de production et de stockage d'énergie de grande ampleur à partir de sources renouvelables bénéficient d'une attention particulière et sont présumées relever d'un intérêt public supérieur.

CC6.P7

L'acceptabilité sociale est promue à tous les stades du développement des projets dans le domaine des énergies renouvelables (cf. objectif CC4).

Mettre en œuvre la transition énergétique dans le respect de l'environnement et des générations futures

CC6.P8

Le démantèlement des éoliennes d'ancienne génération au profit d'éoliennes plus performantes et moins impactantes est soutenu. L'installation de nouvelles éoliennes réutilise au maximum les fondations préexistantes et/ou assure l'excavation totale des fondations antérieures et leur recyclage pour limiter l'artificialisation des terres et l'imperméabilisation des sols.

CC6.P9

Les installations photovoltaïques se développent en utilisant au maximum les toitures et les terrains artificialisés.

Mesures de gestion et programmation

Au niveau régional

CC6.M1

Renforcer et compléter le réseau de transport d'électricité très haute tension dans les limites des compétences régionales.

CC6.M2

Renforcer et adapter les réseaux de distribution d'électricité, en vue de favoriser la transition énergétique et la mobilité décarbonée.

CC6.M3

Renforcer les réseaux de transport et distribution de gaz et veiller à leur adaptabilité aux nouveaux vecteurs (H_2 et CO_2) dans les limites des compétences régionales.

CC6.M4

Investir dans la rénovation du bâti existant tant dans le secteur public que privé et en particulier en faveur de l'isolation des logements.

CC6.M5

Favoriser le déploiement des énergies renouvelables et faire évoluer les procédures pour l'octroi des permis des projets ou les dispenses de permis dans le domaine des énergies renouvelables selon les impositions qui seront retenues par l'Union européenne et dans le respect, du cadre de vie de la population et de la préservation de l'environnement.

CC6.M6

Encadrer l'électrification massive du territoire (réseau intelligent, bornes de recharge pour véhicules électriques, micro-stockage).

CC6.M7

Elaborer un référentiel pour soutenir le processus d'acceptabilité sociale des projets d'infrastructures associés à la transition énergétique.

CC6.M8

Promouvoir les matériaux locaux, biosourcés et à faible impact environnemental dans les schémas et les guides.

Au niveau communal

CC6.M9

Soutenir la complémentarité des fonctions en matière de circularité énergétique et de développement de synergies en vue d'une meilleure valorisation des sources d'énergie locale (réseaux de chaleur et de froid, etc.).

CC6.M10

Soutenir un urbanisme soucieux de l'efficacité énergétique des bâtiments (compacité du bâti, rénovation énergétique, ensoleillement des façades, etc.).



Quartier de la gare - Arlon

Centralités et espaces excentrés



Ce chapitre présente les généralités, principes et modalités liés aux centralités et aux espaces excentrés.

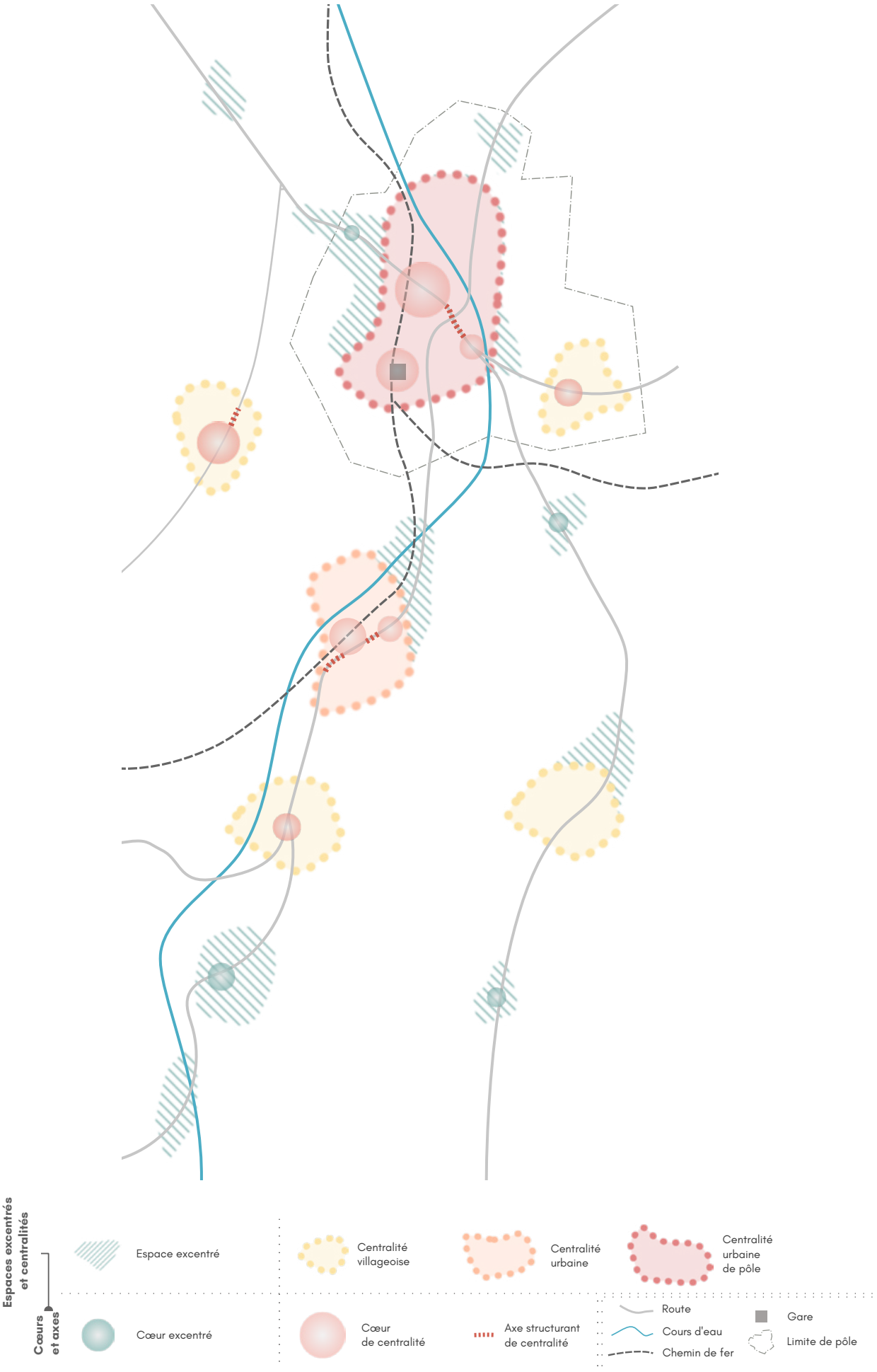
Généralités

Mieux structurer le territoire wallon permet de réduire l'étalement urbain, maîtriser la mobilité, améliorer le cadre de vie, assurer l'attractivité du territoire et préserver les écosystèmes.

La Wallonie est maillée par un réseau de villages et de villes.

Certaines parties des villes et des villages cumulent une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun. Ces espaces sont les **« centralités »**. Le maillage de ces centralités est un atout de premier plan pour soutenir et structurer le développement du territoire. Ces espaces demandent à être renforcés notamment pour y développer le logement ainsi que les activités commerciales et tertiaires.

L'urbanisation s'est également développée hors des centralités en prenant des formes diverses allant des fermes isolées dans la campagne aux ensembles agglomérés de faible densité. Historiquement, l'urbanisation hors des centralités résulte du développement de hameaux, de villages, de quartiers et sites industriels... À travers le temps, d'autres formes d'urbanisation, parfois sur-consommatrices du sol, y ont vu le jour : quartiers résidentiels pavillonnaires, espaces d'activités économiques, ensembles commerciaux, infrastructures et équipements publics, sites de loisirs et touristiques... Hors des centralités, ces espaces urbanisés ainsi que ceux susceptibles de l'être sont les **« espaces excentrés »**. Ces espaces comportent des « cœurs excentrés » où se concentrent un nombre plus important de logements, de services et d'équipements de proximité. Les « cœurs excentrés » peuvent être consolidés par une densité adéquate. En dehors de ceux-ci, l'urbanisation doit être freinée pour le développement du logement et des activités commerciales et tertiaires. En revanche, le développement des activités qui ne peuvent pas être localisées dans les centralités peut dans une certaine mesure y être soutenu. Il convient donc de développer de façon différenciée les centralités et les espaces excentrés en tenant compte de leurs atouts et de leurs spécificités.


Espaces excentrés et centralités
Espace excentré
Centralité villageoise
Centralité urbaine
Centralité urbaine de pôle
Cœurs et axes
Cœur excentré
Cœur de centralité
Axe structurant de centralité
Route
Cours d'eau
Chemin de fer
Gare
Limite de pôle

Concept des centralités

Le renforcement des centralités répond aux principes suivants :

- y concentrer le logement et les activités, commerciales et tertiaires, en densifiant l'urbanisation de manière raisonnée et dans le respect de la qualité de vie ;
- développer une mixité des fonctions ;
- opérationnaliser le concept de « ville ou village à 10 minutes » pour favoriser l'accès aux activités, aux services et aux équipements à pied et à vélo ;
- donner une place importante aux espaces de convivialité et aux espaces verts.

Parmi ces centralités, on distingue les « centralités villageoises » et les « centralités urbaines ». La structure territoriale distingue également les « centralités urbaines de pôle » des autres centralités urbaines.

Les centralités ne sont pas constituées d'espaces homogènes. Certains espaces sont appelés à soutenir un développement plus important que d'autres : les **cœurs de centralité** et les **axes structurants de centralité**.

Les cœurs de centralité sont principalement :

- les quartiers de l'hypercentre concentrant les commerces d'achats légers (intégrés à un mix commercial diversifié), les services et équipements ;
- les quartiers péricentraux rassemblant les commerces, services et équipements de proximité ;
- les quartiers de gares ou de nœuds de transports en commun dont l'urbanisation est à renforcer en complémentarité de l'hypercentre.

Les axes structurants de centralité sont les grands axes de déplacement qui irriguent les centralités et le long desquels se sont localement concentrés le logement, le commerce et d'autres activités économiques. Ils présentent souvent une bonne accessibilité notamment en transports en commun.

Les **bordures des centralités** forment un espace de transition entre les centralités et les espaces excentrés. L'urbanisation s'y développe en tenant compte de cette nécessaire transition.

Certains territoires sont appelés à soutenir un développement plus important que d'autres : les cœurs de centralité et les axes structurants de centralité.

Concept d'espaces excentrés

L'urbanisation des espaces excentrés doit être développée de façon modérée et ciblée.

Les espaces excentrés ne sont pas constitués d'espaces homogènes. Certains espaces doivent être développés avec modération tandis que d'autres sont appelés, à certaines conditions, à être développés ou consolidés. C'est le cas notamment des **espaces spécialisés** et des **cœurs excentrés**.

Les territoires spécialisés sont les espaces, souvent monofonctionnels, affectés à l'activité économique, aux commerces, aux loisirs, au tourisme, aux infrastructures et équipements publics. Certains de ces espaces repris en périmètre de reconnaissance d'activités économiques sont aménagés avec des crédits publics.

Les cœurs excentrés sont par exemple les quartiers du centre historique des villages ou les parties de quartier résidentiel concentrant un nombre plus important de logements et de services.

Critères de délimitation des centralités

Les autorités communales, grâce à leur bonne connaissance du territoire, sont les mieux à même de délimiter les centralités, de les caractériser selon leur nature villageoise ou urbaine et d'identifier les cœurs et les axes urbains structurants à consolider. En effet, en élaborant un schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP), elles peuvent adéquatement les cartographier en tenant compte de leur projet de développement et des atouts et contraintes de leur territoire tout en déterminant des modalités de mise en œuvre appropriées telles que des seuils de densités de logements, des seuils d'imperméabilisation ou des orientations pour le développement du commerce.

Le SDC ou le SDP caractérisent les centralités selon leur nature urbaine ou villageoise. Néanmoins, une délimitation spatiale des centralités est nécessaire à court terme pour orienter les actions et les décisions des autorités et des investisseurs et d'en assurer le suivi (cf. Centralités (expression cartographique)).

Pour garantir la cohérence de l'approche, des critères de délimitation des centralités ou des balises destinées à encadrer les démarches communales et à gérer le développement en l'absence de celles-ci sont proposées. Ces balises s'articulent autour d'une première détermination des périmètres des centralités et de leur typologie (urbaine ou villageoise).

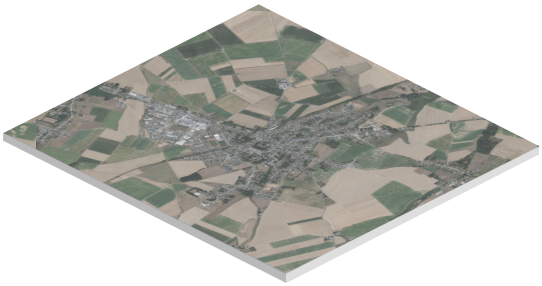
La méthodologie d'identification des premiers périmètres des centralités et de leur typologie (urbaine ou villageoise) est exposée en annexe. Ils sont établis suivant une approche systématique à l'aide d'un système d'information géographique (SIG) et sur la base de critères objectifs et quantifiables. Leur cartographie ne tient pas compte d'éventuelles contraintes environnementales, juridiques… et des projets de territoire que seule une planification communale ou régionale fine peut intégrer.

Compte tenu du caractère systématique de leur détermination, les centralités ne peuvent constituer qu'un premier support à la prise de décisions. Celles-ci doivent se fonder sur une analyse de terrain complémentaire notamment lorsque les projets à apprécier se trouvent en bordure des centralités.

Pour une détermination fine et adaptée à la situation locale précise, les autorités communales sont invitées à déterminer au plus tôt la (les) centralité(s) urbaine(s) et/ou villageoise(s) de leur territoire en élaborant un schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP). Sur la base des disponibilités foncières et des besoins en logements de la ou des communes, la détermination du périmètre de ces centralités répond aux critères suivants :

1) Concourir à l'atteinte des deux trajectoires (fixées dans les SDC ou SDP) à l'horizon 2050 suivantes :
   - zéro artificialisation nette ;
   - au moins 75 % du développement résidentiel dans les centralités.
2) Tenir compte des spécificités et du développement projeté de la (des) commune(s) à l'horizon 2050 notamment résidentiel, en services et équipements, en activités tertiaires et commerciales, en espaces verts.

Balises et délimitation des centralités



Situation de base



Schéma de développement du territoire

Premiers périmètres des centralités & balises

Approche systématique à l'aide
d'un système d'information géographique (SIG)
et sur la base de critères objectifs et quantifiables

Opérationnalisation à l'échelle régionale



Schéma de développement (pluri)communal

Périmètres des centralités ajustés
en respectant les balises du SDT

Approche fine à l'aide d'analyses de terrain

Opérationnalisation à l'échelle (pluri)communale

3) Maintenir globalement au moins 50 % de la superficie des zones urbanisables inscrites au plan de secteur reprises dans les centralités cartographiées du SDT (cf. annexe 2) en respectant les indications suivantes :

- certaines centralités cartographiées par le SDT peuvent ne pas être retenues dans les centralités du SDC/SDP ;des parties de territoire non reprises dans les centralités cartographiées du SDT peuvent être retenues dans les centralités du SDC/SDP si le développement promu par celui-ci assure :
    - un accès à moins de 10 minutes à pied aux commodités résidentielles de base actuelles ou projetées (services et équipements de proximité, commerces, espaces verts publics) ;
    - un accès à moins de 10 minutes à pied à une offre en transports en commun actuelle ou projetée (train, métro, tram, bus) disposant d'une desserte suffisante au regard des spécificités communales et supracommunales ou, à défaut, à des solutions de mobilités collectives ou partagées.

Toutefois, les centralités pourront être délimitées en tenant compte d'un accès à moins de 15 minutes à pied aux commodités résidentielles de base ainsi qu'à une offre en transports en commun disposant d'une desserte suffisante au regard des spécificités communales et supracommunales en motivant ce choix au regard de leur(s) territoire(s) et de la non-aggravation de l'étalement urbain.

Centralités (expression cartographique)

Les centralités cartographiées permettent d'appliquer les mesures guidant l'urbanisation présentées dans le SDT (cf. annexe 1).

Les centralités sont cartographiées dans un atlas imprimé au format A3 (cf. annexe 2).

La méthodologie d'identification des centralités est exposée à l'annexe 3.

Les périmètres de centralités sont représentés cartographiquement par un pointillé (dont les points ont un diamètre de 50 mètres) permettant une marge d'interprétation des limites de centralités.



Gare des Guillemins - Liège

Structure territoriale

Pôles, axes et aires de développement

Pôles

Le développement du territoire se structure autour des pôles qui rayonnent. Ceux-ci concentrent des services et des équipements ou atteignent un niveau d'intensité économique important. En Wallonie, quarante-neuf pôles rencontrent ces critères.

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

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

Le développement des pôles répond aux principes suivants :

- optimiser et consolider le développement socio-économique en favorisant les synergies entre activités et services, en tenant compte de leurs atouts (accessibilité multimodale, équipements, services, offre culturelle, relation et coopération, etc.) et en limitant l'étalement urbain ;
- coordonner et structurer le développement des équipements et services en maximisant leur utilisation, en minimisant leurs coûts, en évitant les concurrences entre communes et en valorisant leurs spécificités. C'est notamment le cas pour les bipôles et les pôles constitués de plusieurs communes ;
- améliorer la cohésion sociale en offrant à tous des services et des équipements de qualité, accessibles en des temps de déplacement raisonnables principalement en modes actifs, collectifs, partagés ou à la demande.

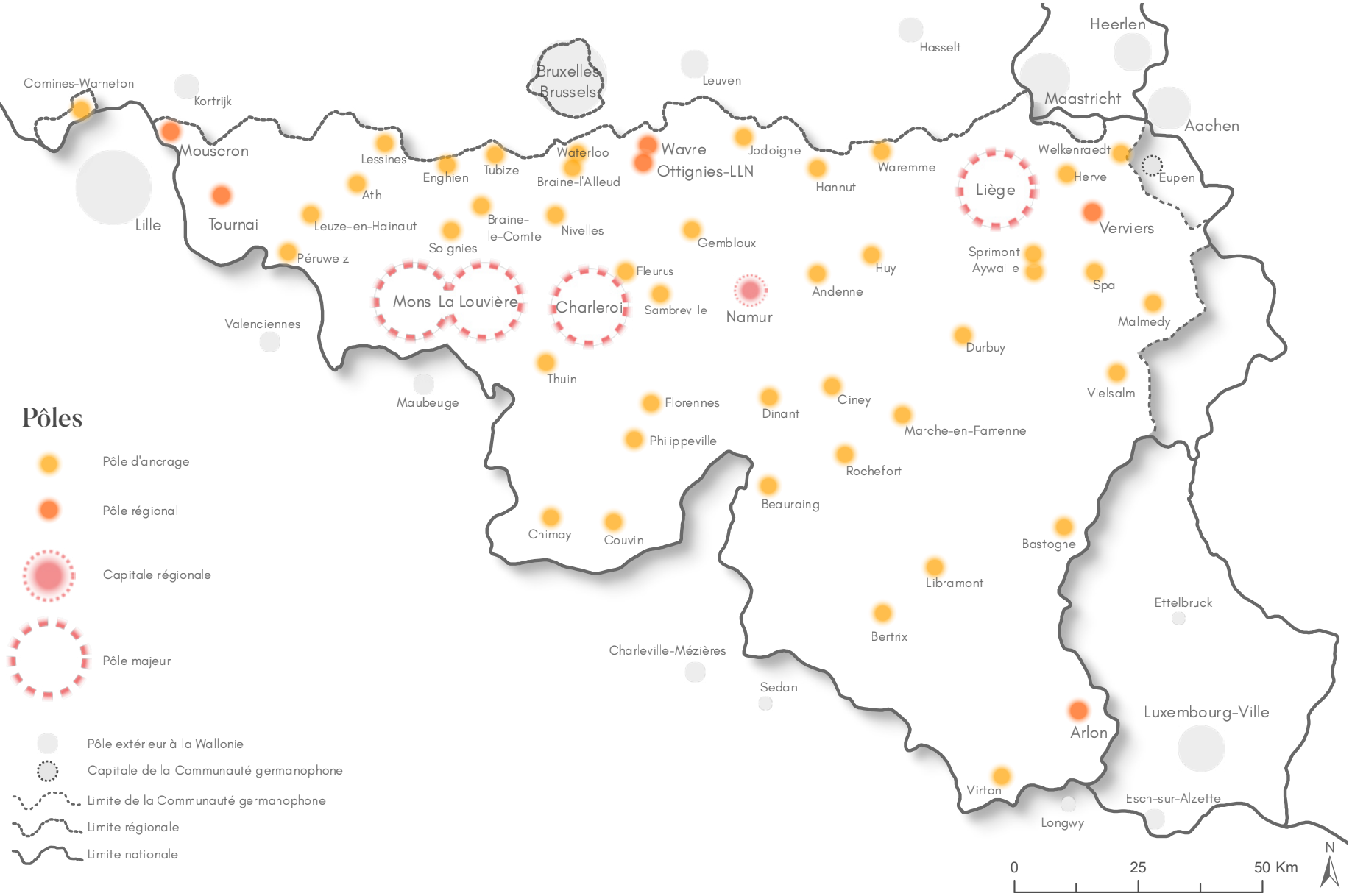
Les autorités locales sont invitées à prendre les initiatives appropriées pour structurer et développer les pôles en coordination avec la Wallonie, et en concertation avec les communes voisines quand elles font partie d'un même pôle ou d'un bipôle.

Quatre types de pôles sont identifiés dans la structure territoriale : les pôles d'ancrage, les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs.

- Les **pôles d'ancrage** accueillent des activités et des services pour l'ensemble du territoire desservi. Ils consolident le développement des activités économiques qui ne sont pas directement liées à l'exploitation raisonnée des ressources primaires et locales du territoire qu'ils polarisent. Ils prévoient et renforcent dans leur centralité des services et des équipements destinés à la population desservie par le pôle ;
- Les **pôles régionaux**, outre les caractéristiques des pôles d'ancrage, consolident et développent les services et équipements de niveaux supérieurs de même que les activités économiques complémentaires, dont celles à haute valeur ajoutée, à fortes interconnexions régionales et pourvoyeuses de nombreux emplois ;
- La **capitale régionale** rencontre les caractéristiques des pôles régionaux tout en assumant le rôle de capitale institutionnelle de la Wallonie. Sa position centrale, où se croisent les deux aires de développement relais, lui permet de participer pleinement aux dynamiques européennes et internationales ;
- Les **pôles majeurs** rencontrent les caractéristiques des pôles régionaux et assurent la consolidation des services et équipements permettant des échanges internationaux dans différents secteurs et le développement des activités métropolitaines (siège d'entreprises internationales, d'institutions et des centres de décision).

La méthode de détermination des pôles est exposée dans l'annexe 4.

PÔLES


Comines-Warneton
Kortrijk
Bruxelles
Brussels
Leuven
Hasselt
Heerlen
Maastricht
Aachen
Mouscron
Lessines
Enghien
Tubize
Waterloo
Braine-l'Alleud
Wavre
Ottignies-LLN
Jodoigne
Waremme
Hannut
Liège
Welkenraedt
Herve
Eupen
Verviers
Ath
Lille
Tournai
Leuze-en-Hainaut
Soignies
Braine-le-Comte
Nivelles
Gembloux
Péruwelz
Fleurus
Sambreville
Namur
Andenne
Huy
Sprimont
Aywaille
Spa
Malmedy
Mons
La Louvière
Charleroi
Valenciennes
Durbuy
Thuin
Vielsalm
Maubeuge
Florennes
Dinant
Ciney
Marche-en-Famenne
Philippeville
Rochefort
Beauraing
Chimay
Couvin
Bastogne
Libramont
Ettelbruck
Bertrix
Charleville-Mézières
Sedan
Luxembourg-Ville
Arlon
Virton
Esch-sur-Alzette
Longwy
Pôles
Pôle d'ancrage
Pôle régional
Capitale régionale
Pôle majeur
Pôle extérieur à la Wallonie
Capitale de la Communauté germanophone
Limite de la Communauté germanophone
Limite régionale
Limite nationale
0
25
50 Km
N

Axes et réseaux de communication et de transports de fluides et d'énergie

Les axes sont des couloirs formés par les infrastructures de transports pour les personnes et les marchandises (routes, chemins de fer, voies navigables…), les infrastructures de transports de fluide et d'énergie (lignes électriques et de télécommunication, conduites de gaz et de fluides…) ainsi que les nœuds de connexions de ces infrastructures (aéroports, gares, ports, antennes…).

Les axes connectent les pôles entre eux, maillent le territoire wallon et le relient aux espaces transrégionaux, transfrontaliers et internationaux. La bonne accessibilité du territoire wallon (corridors RTE-T, réseau routier intrarégional, réseau ferroviaire…) participe à son attractivité, à son développement socio-économique et à la compétitivité wallonne sur la scène internationale.

La proximité aux nœuds de connexion sert de point d'appui pour le développement des différents territoires. Ils permettent les échanges et valorisent ainsi les spécificités territoriales. Par leurs capacités et leur concentration, ils orientent les choix d'implantation des activités (socio-économiques, touristiques, résidentielles…). En cela, ils sont un levier pour le développement territorial.

Dans les aires de développement métropolitain et les aires de développement relais, la densité et la diversité des réseaux de communication permettent des choix modaux optimaux et des liaisons entre les pôles et la desserte des aires pour la circulation des personnes ainsi que des biens et services.

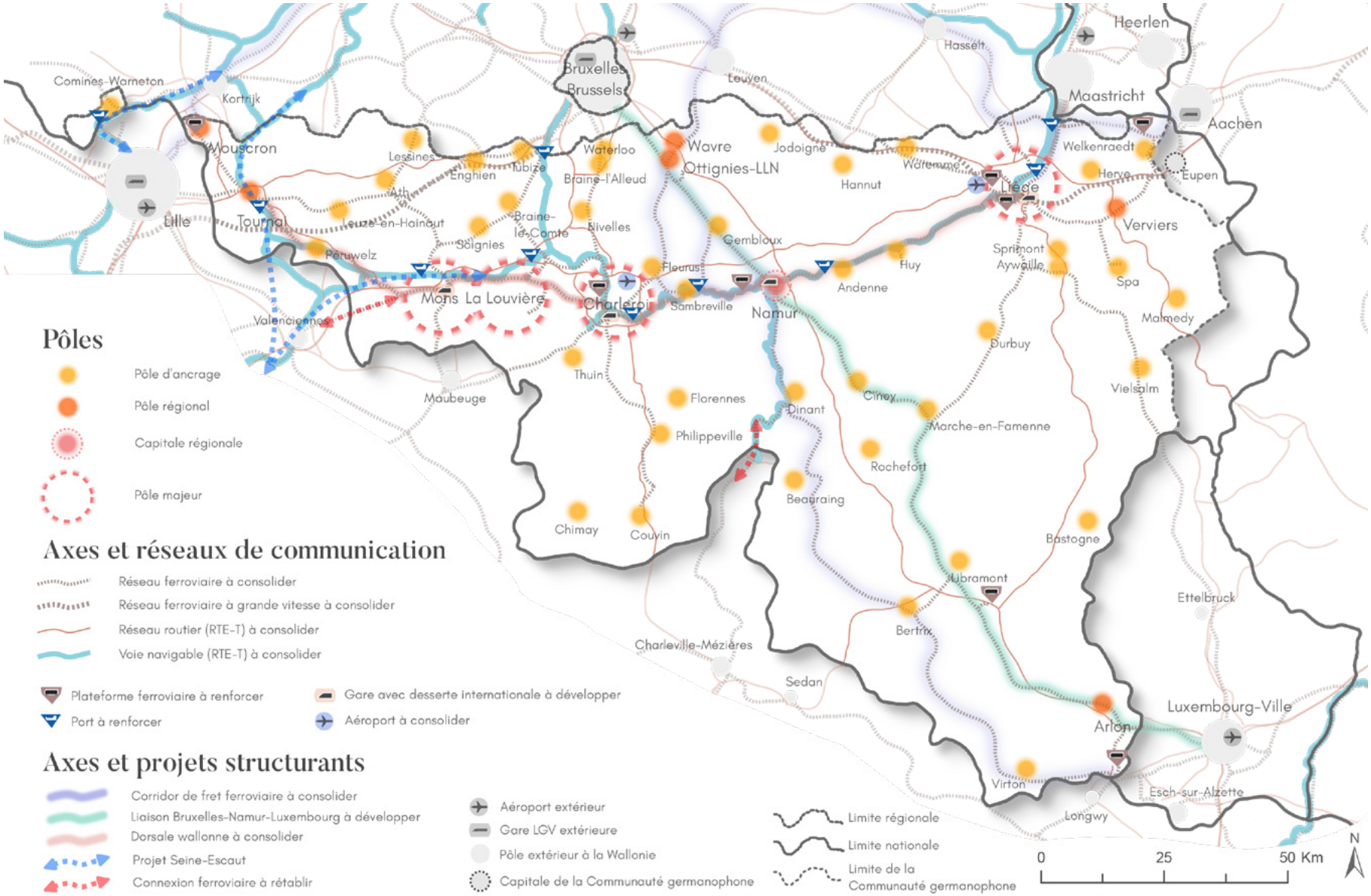
Les axes optimisent la circulation des flux et répartissent équitablement sur le territoire l'accès aux biens et services. Au besoin, ils sont consolidés pour permettre la fluidité des échanges, la décarbonation des déplacements et assurer les continuités des parcours et la sécurité des itinéraires.

Les axes sont des couloirs formés par les infrastructures de transports pour les personnes et les marchandises, les infrastructures de transports de fluide et d'énergie ainsi que les nœuds de connexions de ces infrastructures.

La structure territoriale identifie les axes et les projets structurants suivants :

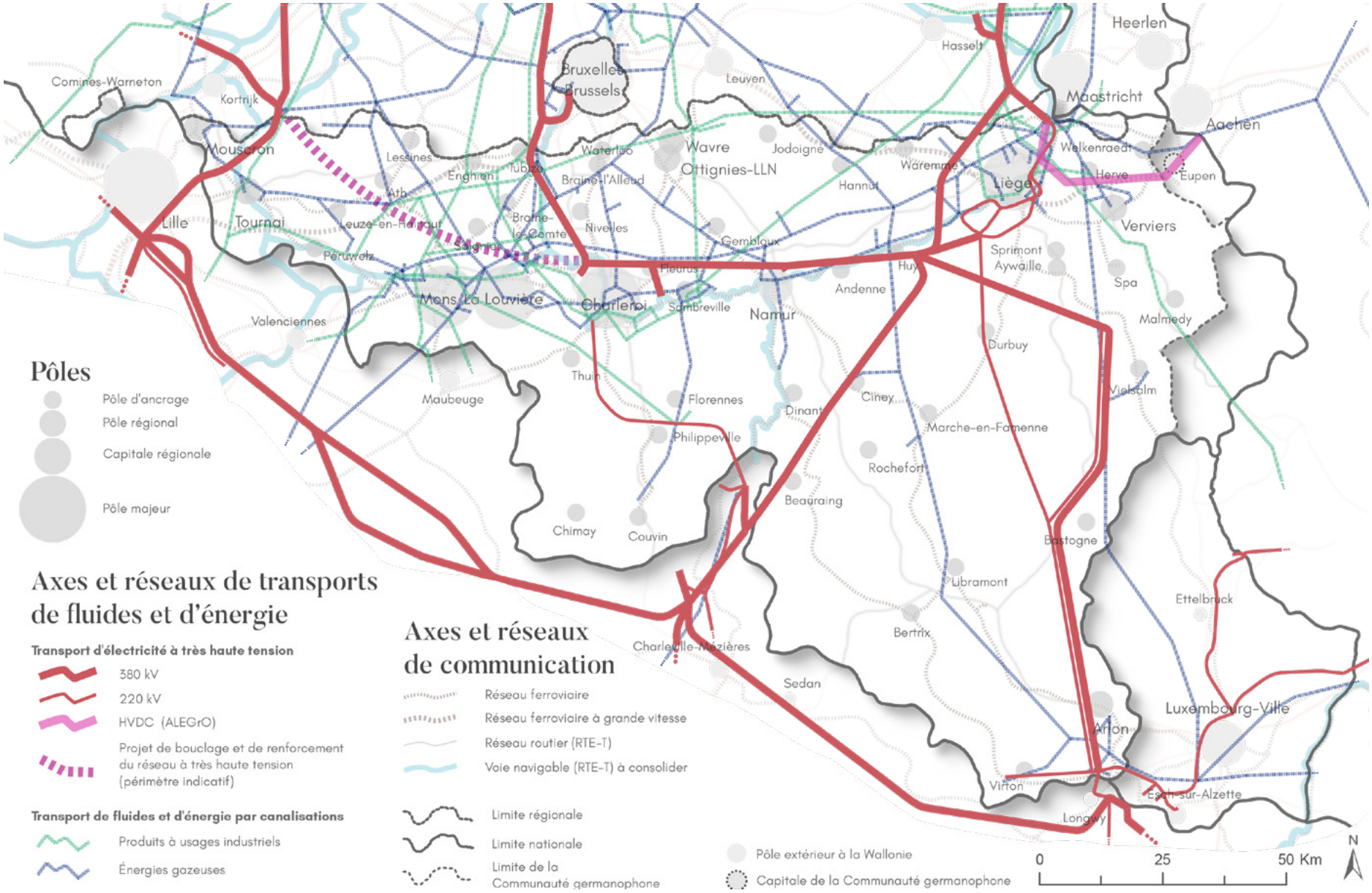
1. La Wallonie est desservie par le transport aérien au départ des aéroports de Brussels South Charleroi Airport, de Liège Airport, de Bruxelles national et au départ des aéroports des régions voisines. La performance des liaisons en transports en commun de l'aéropôle et de l'aéroport de Charleroi avec la centralité de Charleroi, les pôles wallons et ceux des régions voisines est améliorée grâce à l'aménagement d'une gare multimodale. La capacité de l'intermodalité fret-ferroviaire de l'aéroport de Liège est renforcée.
2. Le réseau structurant routier existant est quasiment complet. L'interconnexion au réseau autoroutier à l'échelle internationale est consolidée. Le maillage et les connexions au réseau secondaire sont ponctuellement améliorés. À l'exception des travaux de sécurité et des connexions aux équipements essentiels (gares, hôpitaux et ZAE), aucune nouvelle voirie structurante ne sera réalisée hormis celles prévues à l'objectif AI5.

AXES ET RÉSEAUX DE COMMUNICATION



3. Le réseau ferroviaire pour le transport des personnes tire parti des gares de Liège-Guillemins et de Bruxelles-Midi pour les connexions au réseau à grande vitesse. La liaison entre Bruxelles, Namur et Luxembourg est développée dans le cadre des connexions internationales et transfrontalières. Les connexions ferroviaires transfrontalières existantes (Tournai-Lille, Mons-Aulnoy, Liège-Aix-la-Chapelle, Liège-Maastricht, Liège-Luxembourg, Charleroi-Maubeuge via Jeumont, Athus-Luxembourg) sont consolidées et celles entre Mons et Valenciennes via Quiévrain et entre Dinant et Charleville-Mézières via Givet sont rétablies. Ces connexions offrent des alternatives pour les déplacements sur des distances moyennes, mais aussi des perspectives de redéveloppement des liaisons internationales classiques sur de longues distances. Les réseaux ferroviaires suburbains au sud de Bruxelles et autour des pôles majeurs de Charleroi et Liège seront finalisés.
4. Le réseau ferroviaire pour le transport de marchandises est principalement organisé sur les axes Sibelit (Anvers – Athus-Meuse – l'Italie – la Suisse) et Exchange (Anvers – Montzen – l'Allemagne), il doit être valorisé par le renforcement d'un ensemble de plateformes logistiques : Montzen (partie en activité), Liège Logistics, Ronet (Namur), Mouscron, Athus, Kinkempois et Monceau-sur-Sambre.
5. Le réseau de voies navigables (Escaut, Meuse, Sambre, canal Albert, canal Bruxelles-Charleroi, canal du Centre, canal de Condé et canal Nimy-Blaton-Péronnes) doit atteindre une grande capacité et être principalement utilisé pour le transport de marchandises, mais également à des fins touristiques. Dans le cadre du projet Seine-Escaut, la réouverture du canal Condé-Pommeroeul doit permettre d'atteindre une capacité du gabarit Va. De même, la liaison Meuse-Escaut est adaptée au gabarit Va. Le tirant d'eau de 3,4 mètres sur la Meuse à partir de Namur doit être garanti. Les infrastructures logistiques en lien avec la voie d'eau suivantes doivent être renforcées : Comines, Tournai, Ghlin-Baudour (Mons), Garocentre (La Louvière), Tubize, Charleroi, les plateformes portuaires sur la Sambre, Seilles-Sclaigneaux (Andenne), Monsin (Liège) et le Trilogiport (Liège).
6. Le réseau de l'opérateur de transport de Wallonie (OTW) doit connecter les pôles entre eux par des lignes rapides et desservir les bassins de mobilité. Les pôles majeurs Liège, Charleroi, le bipôle Mons/La Louvière et la capitale régionale (Namur) sont connectés à l'échelle européenne par le réseau de bus privé.
7. Le réseau cyclo-pédestre s'inscrit au sein du réseau européen (EuroVélo). Il permet les déplacements de loisirs tout en ayant un usage utilitaire localement. Des cyclostrades sont développées pour relier les zones à haut potentiel de déplacements. Des pistes cyclables desservent les quartiers des centralités.
8. Pour le transport des marchandises, des nœuds de connexion intermodaux tels que les plateformes multimodales sont établis sur les axes structurants et à proximité des pôles. Pour le transport des personnes, en complément des gares et des points d'arrêt, des mobipôles et des mobipoints sont développés, ils donnent une impulsion pour un déploiement massif des modes de transport durable.
9. Le territoire est desservi et traversé par un réseau électrique centralisé à très haute-tension connecté avec les territoires voisins.
10. Un réseau de canalisations souterraines permet le transport régional et le transit international d'énergie (gaz, carburant liquide) ainsi que de produits à usages industriels, qui doit pouvoir évoluer pour le transport futur d'hydrogène et CO_2.
11. Un réseau de fibres optiques dessert les principales villes et parcs d'activités économiques.

AXES ET RÉSEAUX DE TRANSPORTS DE FLUIDES ET D'ÉNERGIE



Aires de développement et bassins d'optimisation spatiale

La Wallonie présente des spécificités sous-régionales qu'il convient de valoriser pour assurer la cohésion et la prospérité de toute la région.

Les aires de développement identifient les territoires partageant des spécificités et des perspectives de développement semblables. Certains territoires peuvent appartenir à plusieurs aires.

Les aires de développement sont les suivantes :

- les aires de développement de proximité ;
- les aires de développement relais Nord-Sud et Est-Ouest ;
- les aires de développement métropolitain ;
- les bassins d'optimisation spatiale.

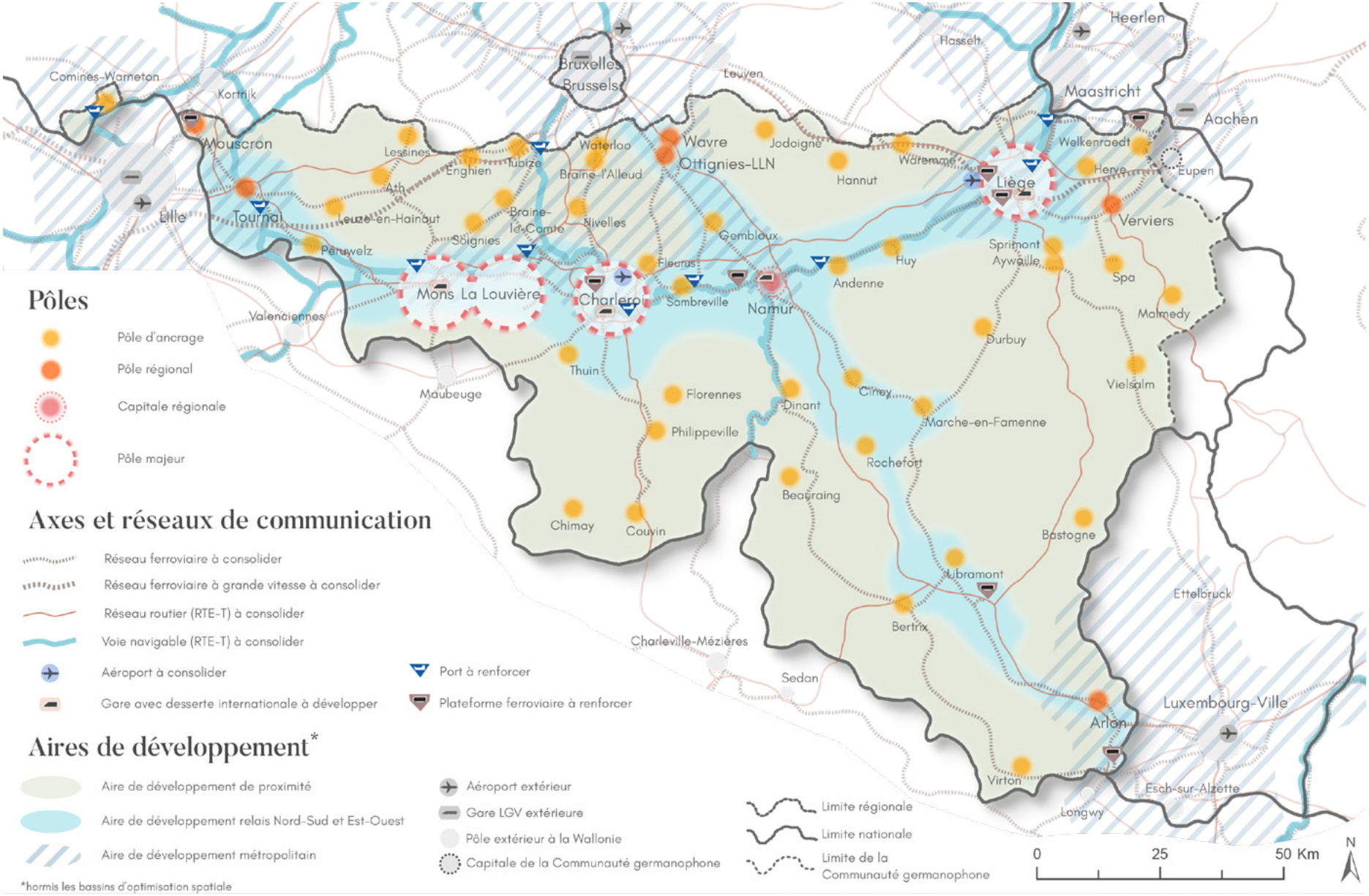
Les aires de développement de proximité s'articulent autour des liaisons de proximité sous-régionales. Elles présentent des atouts pour soutenir l'économie circulaire, collaborative, touristique, présentielle et locale. Elles s'appuient sur des pôles d'ancrage. Elles mettent en valeur les terroirs wallons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

Les aires de développement relais Nord-Sud et Est-Ouest sont irriguées par les liaisons suprarégionales à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest. Elles présentent des atouts pour accueillir, notamment, les activités de renouveau industriel à haute valeur ajoutée (industrie du recyclage, industrie 4.0, industrie aérospatiale durable, industrie agro-alimentaire, etc.) et les activités de logistique. Elles s'appuient sur des pôles régionaux et d'ancrage ainsi que sur les axes du réseau européen de transport (RTE-T). Elles favorisent le développement du nord au sud en reliant les aires métropolitaines de Bruxelles et de Luxembourg, ainsi que d'est en ouest en établissant des connexions entre les aires métropolitaines de Liège-Maastricht-Aix-Hasselt et de Lille. Leur développement doit tenir compte des spécificités induites par ces connexions. La capitale régionale tient une position centrale en étant située au cœur de cette dynamique. Leur développement favorise l'ouverture du territoire aux échanges européens. Il permet de maximiser l'utilisation des infrastructures existantes bien interconnectées en captant les flux.

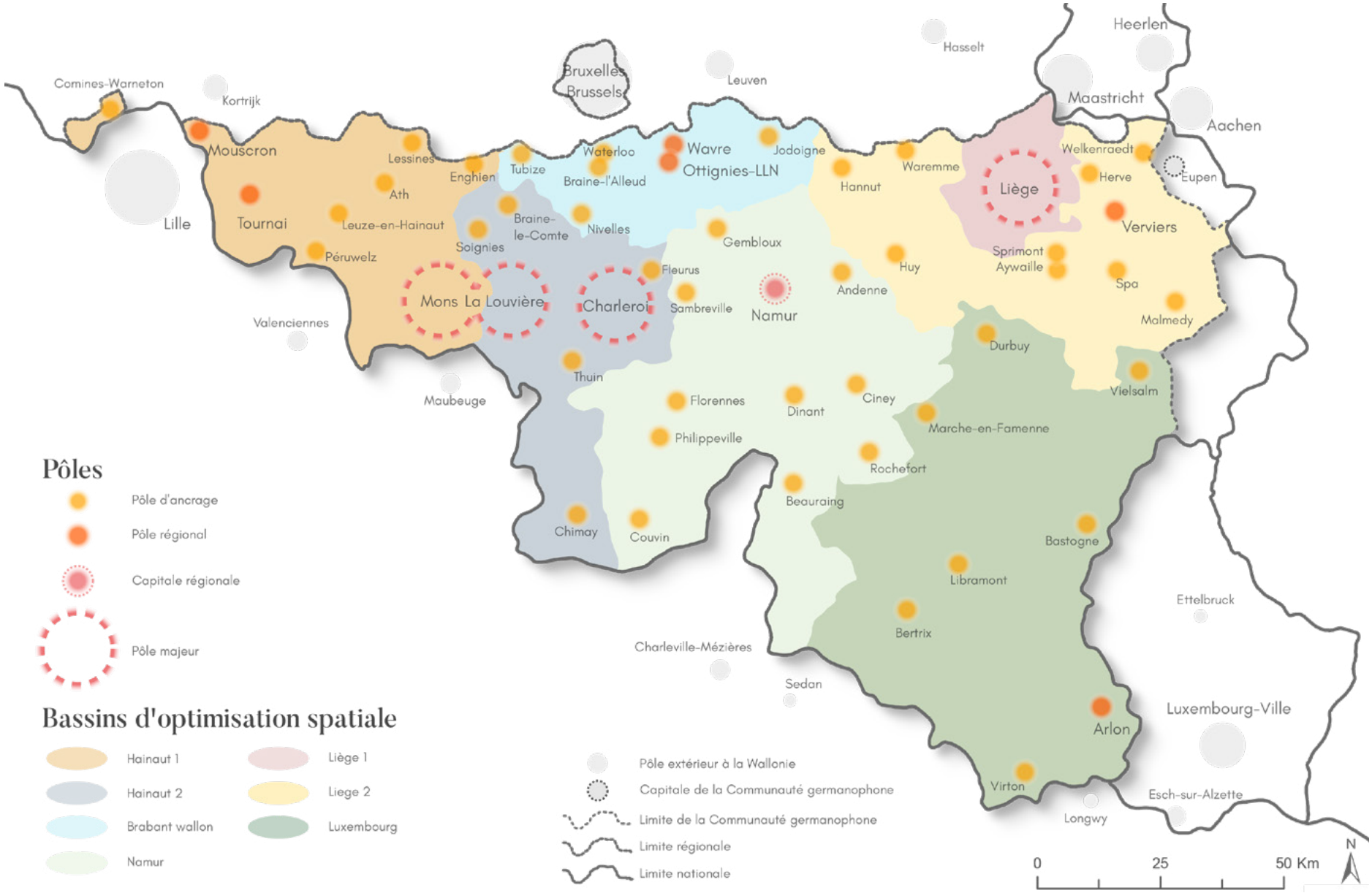
Les aires de développement métropolitain tirent parti de leur accessibilité internationale. Elles présentent des atouts pour accueillir les équipements et services liés à l'économie de la connaissance, de l'innovation et de gestion de l'information. Elles s'appuient sur les pôles majeurs, la capitale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

Les bassins d'optimisation spatiale sont les territoires correspondant aux territoires gérés par les directions extérieures de l'administration régionale de l'aménagement du territoire. Leur identification est liée à l'application des principes de mise en œuvre des objectifs SA1 et SA2 qui fixent des trajectoires de réduction de l'artificialisation nette et de l'étalement urbain pour ces bassins.

STRUCTURE TERRITORIALE



BASSINS D'OPTIMISATION SPATIALE



Trame écologique régionale

La trame écologique régionale se définit comme étant l'ensemble des habitats naturels ou semi-naturels, milieux de vie (temporaires ou permanents) et liaisons actuels ou potentiels, qui concourent à protéger, restaurer et développer la biodiversité à long terme sur le territoire régional.

Ce réseau se structure autour de liaisons écologiques et des sites reconnus en vertu de la Loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 en tenant compte de leur valeur biologique et de leur continuité potentielle. Il tient également compte des spécificités biogéographiques sous-régionales pour établir la cohérence de sa structure (relief, hydrographie, pédologie).

Les liaisons écologiques à l'échelle régionale ont été adoptées et cartographiées, en 2019, par le Gouvernement wallon.

Ces liaisons sont des éléments constitutifs de la trame écologique régionale et ont pour rôle majeur de faciliter les déplacements des espèces au sein du territoire wallon. Elles aident à structurer le territoire, car elles limitent la fragmentation des espaces naturels et permettent le brassage génétique au sein des biotopes améliorant ainsi l'adaptabilité des populations floristiques et faunistiques. Le développement ainsi promu intensifie les services écosystémiques (régulation microclimatique, pollinisation, épuration et rétention de l'eau…). La consolidation des milieux naturels et les avantages ainsi rendus renforcent l'intérêt des espaces non artificialisés et des infrastructures vertes dans les centralités et les espaces urbanisés peu denses. Les liaisons écologiques peuvent également s'insérer dans l'infrastructure verte en complément des infrastructures de transports structurantes (cours d'eau et voies d'eau, sous les lignes à haute tension, sur les servitudes de canalisation, en bordure des axes ferroviaires, routiers et cylcostrades, bassins d'orage écologiques…), mais aussi à l'échelle communale les longs de rues et avenues et au sein des quartiers. Elles peuvent ainsi s'insérer dans le réseau de jardins, parcs, cimetières ou en bordure des centralités pour établir la transition optimale entre milieu urbanisé, agricole, forestier ou naturel. La restauration de zones humides dans les bordures de centralité est un enjeu majeur pour gérer l'écoulement d'eaux et constituer des zones pour lutter contre les inondations. L'instauration de ces couloirs écologiques induit des avantages dont les gains économiques sont souvent supérieurs aux coûts des mesures curatives qui doivent être prises en leur absence.

Les sites reconnus en vertu de la Loi sur la conservation de la nature du 12 juillet 1973 ont pour but de conserver le caractère, la diversité et l'intégrité de l'environnement naturel.

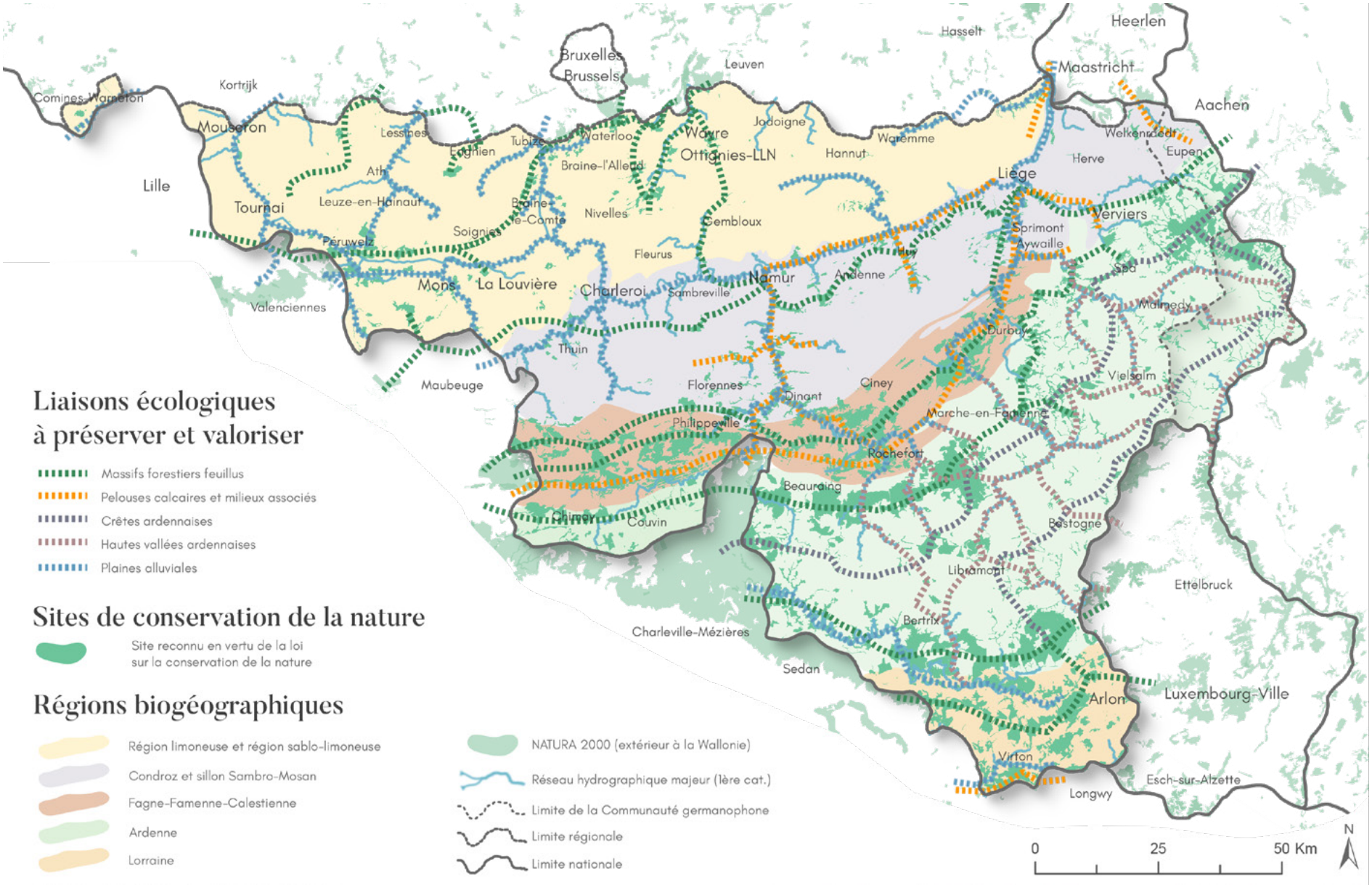
Ils font l'objet de mesures de protection visant la flore, la faune, leurs communautés et leurs habitats, ainsi que le sol, le sous-sol, l'eau et l'air.

La trame écologique régionale, comprenant les liaisons écologiques, doit être prise en considération lors des révisions du plan de secteur.

Par ailleurs, les schémas de développement communaux et pluricommunaux doivent identifier et cartographier l'infrastructure verte en tenant compte des spécificités locales. Ils déclinent les liaisons écologiques régionales de manière à garantir des liens entre les milieux naturels et développer des services écosystémiques adaptés aux contextes et enjeux locaux. Dans les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP), l'infrastructure verte tient compte de la cohérence à l'échelle supralocale et éventuellement transfrontalière des continuités écologiques et des sites voisins de conservation de la nature.

Les schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP) ainsi que les schémas d'orientation locaux (SOL) tiennent compte du réseau écologique adopté sur la base d'autres législations.

TRAME ÉCOLOGIQUE RÉGIONALE



Aires de coopération transrégionale et transfrontalière

L'Europe du Nord-Ouest concentre des ports, des aéroports, les sièges sociaux de grandes entreprises, des centres politiques et administratifs internationaux.

Ils sont principalement situés dans les métropoles de Paris et Londres, sur les axes du Rhin, de l'Escaut et de la Meuse et au sein des aires de la Randstad et de la Ruhr. Au centre de ce contexte et à proximité de ces territoires et des activités associées, la Wallonie doit pouvoir tirer parti de sa position géostratégique. Elle doit aussi valoriser au mieux son insertion dans la vaste étendue agro-forestière qui s'étend sur les Ardennes et l'Eifel.

Des coopérations doivent s'établir à cette échelle afin de rencontrer les principes prévus à l'objectif AI1 :

- attirer les activités métropolitaines en s'appuyant sur les pôles majeurs et la capitale régionale ;
- consolider les dynamiques métropolitaines en Wallonie ;
- connecter les pôles majeurs, la capitale régionale et les portes d'entrée de la Wallonie au réseau de communication de niveau européen pour renforcer l'attractivité de la Wallonie à l'échelle européenne.

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

Cette intention permet d'atteindre l'objectif AI2 ayant pour principe de :

- positionner la Wallonie dans les réseaux socio-économiques et institutionnels transrégionaux et transfrontaliers et soutenir le développement des territoires transfrontaliers ;
- mutualiser les services et les équipements entre les territoires transfrontaliers, les Régions et les États voisins ;
- connecter les territoires transfrontaliers aux Régions et aux États voisins.

Les politiques européennes soutiennent financièrement les accords de coopération transrégionaux et transfrontaliers via le FEDER avec notamment le programme INTERREG A. L'Union européenne reconnait les Groupements Européens de Coopérations Territoriales (GECT) comme cadre institutionnel pour ces accords de coopération.

Les accords de coopération bénéficiant du soutien de l'Union européenne doivent rencontrer les objectifs de la Nouvelle Charte de Leipzig et de l'Agenda territorial 2030.

La Nouvelle Charte de Leipzig adoptée le 30 novembre 2020 promeut un développement durable des villes européennes : des villes justes, productives et vertes. Elle confirme l'intérêt de la structure spatiale polycentrique européenne déjà affirmée dans le Schéma de Développement de l'Espace Communautaire de 1999. Cette structure polycentrique offre des potentiels de densification des aires rurales et urbaines afin de diminuer les déplacements entre la résidence, le travail, les équipements et les services. Cette structure intègre les aires fonctionnelles dont certaines couvrent plusieurs territoires institutionnels. Dans cette optique la Nouvelle Charte de Leipzig encourage les coopérations transnationales et transrégionales pour lutter contre l'étalement urbain tout en valorisant le potentiel foncier des friches industrielles. Les enjeux du développement de l'économie productive et du logement abordable sont également des priorités à rencontrer dans les aires fonctionnelles tout comme la préservation des réseaux écologiques, la création de trames vertes et bleues et la création d'espaces publics de qualité.

L'Agenda territorial 2030 adopté le 1er décembre 2020 promeut une Europe juste avec un développement territorial équilibré, des régions fonctionnelles, un renforcement de l'intégration au-delà des frontières et une Europe verte avec un environnement sain, des connexions durables et une économie circulaire. Il promeut notamment l'utilisation durable des sols, la prévention de l'expansion urbaine et l'objectif de « zéro artificialisation nette ».

Les orientations de ces documents ont guidé la conception de la structure territoriale du SDT. Ces orientations et le SDT doivent permettre de renforcer les accords existants et de développer de nouvelles coopérations.

L'Agenda territorial 2030 adopté le 1er décembre 2020 promeut une Europe juste avec un développement territorial équilibré, des régions fonctionnelles, un renforcement de l'intégration au-delà des frontières et une Europe verte avec un environnement sain, des connexions durables et une économie circulaire.

La Wallonie coopère avec ses voisins

L'ensemble de la Wallonie a souscrit à deux accords transnationaux et transrégionaux : le Benelux et la Grande Région.

Il conviendrait d'amplifier le développement de stratégies de coopération pour assurer :

- une vision partagée des spécificités territoriales et de la position géostratégique au centre de l'Europe du Nord-Ouest ;
- une gestion à l'échelle des bassins hydrographiques et des ensembles paysagers ;
- une restauration de la biodiversité ;
- une gestion plus résiliente des échanges d'énergies, d'eaux de surface et des nappes phréatiques ;
- une mobilité plus durable, plus sécurisée et plus fluide sur les axes internationaux routiers, ferroviaires, navigables et en ce qui concerne les modes actifs ;
- une sécurité garantie des populations face aux risques naturels, sanitaires et technologiques ;

- une meilleure complémentarité et une moindre concurrence pour l'attrait des activités et des populations ;
- une meilleure mutualisation des services et des équipements.

Dans cette optique, le Schéma de développement territorial de la Grande Région, adopté en 2021, prévoit de rencontrer avec les entités territoriales adhérentes, dont la Wallonie, les objectifs suivants :

- une Grande Région plus compétitive et innovante, par ses savoirs et ses complémentarités ;
- une qualité de vie et un bien-être à la hauteur des transitions (climatiques, écologiques, énergétiques, démographiques, socio-économiques, digitales, alimentaires), visant une véritable cohésion sociale et territoriale ;
- un marché du travail transfrontalier et partagé, fondé sur des filières communes de formation ;
- un développement métropolitain polycentrique articulé sur une mobilité et une connectivité bas-carbone ;
- un cadre d'orientation et de coordination à long terme qui s'inscrit dans une logique multi-niveaux.

Le futur programme INTERREG VI de la Grande Région dans le cadre de son axe stratégique « une Grande Région plus proche des citoyens » soutiendra notamment la mise en œuvre de stratégies de développement territorial intégrées dans le cadre de zones fonctionnelles.

Par ailleurs, les provinces du Hainaut, du Brabant wallon, de Namur, de Liège et du Luxembourg participent toutes au développement de la Wallonie et occupent chacune une position stratégique dans les dynamiques transfrontalières :

- le Hainaut au centre des aires métropolitaines de Bruxelles, de Lille et de l'aire transfrontalière avec le Grand-Est et les Hauts-de-France ;
- le Brabant wallon dans l'aire métropolitaine de Bruxelles ;
- la province de Namur à la jonction de l'aire métropolitaine de Bruxelles, de l'aire transfrontalière avec le Grand-Est et des autres provinces wallonnes ;
- la province de Liège dans l'aire métropolitaine de Liège-Maastricht-Aix-Hasselt et dans l'aire transfrontalière avec la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et la Rhénanie-Palatinat ;
- la province de Luxembourg dans l'aire métropolitaine de Luxembourg et dans l'aire transfrontalière avec le Grand-Est.

Fortes de leur position stratégique, ces provinces participent au renforcement des coopérations transfrontalières et transrégionales.

La Wallonie dans l'aire métropolitaine bruxelloise

L'aire métropolitaine bruxelloise doit se structurer dans le cadre de la coopération prévue au sein de la communauté métropolitaine de Bruxelles définie par la 6ème réforme de l'Etat.

Bénéficiant du rôle international de Bruxelles, de la proximité aux espaces portuaires de Gand, d'Anvers et de Rotterdam et de la concentration de plusieurs universités et hautes écoles à Bruxelles, Louvain, Louvain-la-Neuve, Namur, Charleroi et Mons, en lien avec des centres de recherche et développement, l'aire métropolitaine doit renforcer ses coopérations pour répondre à la forte attractivité des entreprises et à la mobilité résidentielle.

La population augmente et cherche à s'implanter en Région de Bruxelles-Capitale, dans les deux provinces du Brabant et de plus en plus vers l'est du Hainaut et le namurois. Ces territoires accueillent des populations aisées alors que certains pôles wallons concentrent des populations plus modestes et précaires. La Région de Bruxelles-Capitale prévoit de répondre à l'accroissement de sa population par la production de logements. Toutefois, il apparait que cette politique n'enraie pas la pression immobilière. L'offre foncière pouvant être mobilisée pour la création de logements dans l'aire métropolitaine est relativement peu importante. Cette rareté sera amplifiée par l'objectif fixé d'atteindre le zéro artificialisation nette à l'horizon 2040 en Flandre et en 2050 en Wallonie.

La Région de Bruxelles-Capitale reste un pôle d'emplois important pour la Wallonie mais le centre et l'ouest du Brabant wallon accueillent un nombre croissant de travailleurs ce

La population augmente et cherche à s'implanter en Région de Bruxelles-Capitale, dans les deux provinces du Brabant et de plus en plus vers l'est du Hainaut et le namurois.

qui implique une réduction des navettes vers Bruxelles alors que les mouvements depuis Bruxelles et la Wallonie vers la province ne cessent de croitre. De même, le Brabant flamand continue à se développer, ce qui accroît les flux entre les deux Brabant.

Au sein du territoire wallon, la densité d'activités économiques en Brabant wallon permet de consolider l'aire métropolitaine de Bruxelles. De par sa situation géographique et sa structure territoriale, cette province participe au développement de la Wallonie. Elle doit continuer à tirer profit de ses spécificités (technologies de pointe, pôle universitaire, cadre de vie, ...) et anticiper les transformations économiques et technologiques de manière à pérenniser son attractivité territoriale et son dynamisme économique. En outre, si historiquement la province bénéficie des retombées de l'aire métropolitaine bruxelloise, il convient de souligner qu'aujourd'hui, les échanges avec les pôles majeurs de Charleroi et de Mons-La Louvière se multiplient, il en va de même avec la capitale régionale. Elle établit des collaborations et des synergies avec les régions, provinces et pôles voisins. Le développement des pôles brabançons est soutenu de manière à renforcer leurs rayonnements et maximiser les retombées positives au profit de la Wallonie.

Plus largement, le développement de l'aire métropolitaine bruxelloise, laquelle s'étend jusqu'à la capitale régionale de Namur et les pôles majeurs de Charleroi et de Mons-La-Louvière, représente une opportunité stratégique majeure pour dynamiser l'économie, stimuler l'inno-

vation et optimiser l'utilisation des ressources. Son attractivité territoriale doit être renforcée au profit de toute la Wallonie. Cette démarche implique une approche intégrée, mettant l'accent sur la consolidation des réseaux académiques et leurs campus universitaires, culturels, économiques et des infrastructures métropolitaines. Par son développement, la résilience économique de l'aire métropolitaine bruxelloise doit être promue en diversifiant les activités économiques présentes sur son territoire, en encourageant notamment l'émergence de l'industrie 4.0 et en favorisant la recherche universitaire, ainsi que le développement de l'entrepreneuriat local et international axé sur l'innovation. Dans ce contexte le réseau express régional bruxellois (RER) offre une alternative aux déplacements automobiles mais il convient de le prolonger par une exploitation suburbaine jusqu'autour de Charleroi, Mons-La Louvière et de Namur pour desservir ces pôles et l'aéroport de Charleroi. De même, il est nécessaire de renforcer l'offre alternative pour les déplacements est-ouest au sein de l'aire métropolitaine, entre les deux Brabant et entre les principaux pôles (réseaux de bus rapides, voies réservées aux véhicules partagés, réseaux cyclables, points nœuds et les projets de cyclostrades). La concertation entre les trois Régions doit permettre la mise en place de politiques de mobilité.

La régulation des cours d'eau et la promotion des espaces écologiques de même que les nuisances aériennes doivent également faire l'objet d'une gestion concertée.

La Wallonie dans l'aire métropolitaine Liège-Maastricht-Aix-Hasselt

L'aire métropolitaine de Liège-Maastricht-Aix-Hasselt bénéficie des coopérations dans le cadre du GECT Euregio Meuse-Rhin.

Alors que les parties du Limbourg hollandais et de Rhénanie-du-Nord-Westphalie en dehors de l'aire métropolitaine stagnent quelque peu, les villes de Maastricht et Aix-la-Chapelle sont de plus en plus attractives pour les jeunes populations en raison notamment du développement de leur pôle universitaire : réseaux ELAT (Eindhoven-Leuven-Aachen Triangle) pour la coopération universités/entreprises, TUL (Transnationale Universiteit Limburg) qui regroupe les universités de Hasselt et de Maastricht et la RWTH (université Technique de Rhénanie-du-Nord-Westphalie d'Aix-la-Chapelle qui est dans le top 3 des universités allemandes d'ingénieurs) en lien avec les parcs scientifiques et les clusters technologiques aux trois frontières (gares d'Aachen-West et de Melaten).

Ces développements renforcent vers Aix-la-Chapelle les flux de travailleurs wallons transfrontaliers principalement issus des communes de la Communauté germanophone ou de Plombières. Pour l'accès à Aix-la-Chapelle, il convient de prendre en considération l'instauration d'une zone de base émission et de la réouverture de la ligne 49 en direction de Stolberg via Raeren. En Rhénanie-du-Nord-Westphalie, la fin de l'artificialisation du sol qui est prévue à l'horizon 2040 pourrait avoir un effet sur la demande foncière en Wallonie.

Bien que la coopération soit existante, la concurrence entre villes est vive notamment dans le secteur des transports, de la logistique et du commerce.

L'attractivité de l'aire métropolitaine et des villes repose sur des projets de mobilité durable (tramway à Liège, tramway rapide Spartacus entre la ligne Hasselt-Maastricht, réseau cyclable Fietsne...). Toutefois la région liégeoise doit s'y inscrire plus volontairement en renforçant les liaisons dans le cadre du réseau express liégeois (REL) et celles avec Maastricht. La gare de Liège-Guillemins doit devenir un hub ferroviaire pour rejoindre Bruxelles, Anvers, Aix-la-Chapelle et Luxembourg et, à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, avec des connexions vers Londres, Paris, Amsterdam et Cologne.

L'offre dans le secteur de la logistique en région liégeoise se structure depuis plusieurs années tant grâce au Trilogiport qu'à l'aéroport de Liège mais la compétition entre la Wallonie et les plateformes déployées au nord de Maastricht (Venlo) est importante. En effet, ces projets valorisent les mêmes atouts de leurs bonnes connexions avec Anvers et Rotterdam et l'accès au bassin de la Ruhr.

Bien que Liège dispose d'une offre importante en matière de commerces, Maastricht capte une importante clientèle wallonne de l'aire métropolitaine tandis qu'Heerlen est très attractive pour les biens d'achats lourds.

Le projet de Parc des Trois Pays initié depuis 2001 au sein de l'aire métropolitaine dans le cadre de l'Euroregio et des accords Benelux doit être soutenu pour assurer la protection et restauration de la biodiversité, la valorisation du paysage et le tracé de sentiers de randonnée de même qu'un soutien au secteur agricole.

Au sein du territoire wallon, le pôle majeur de Liège participe au développement de la Wallonie et il doit continuer à tirer profit de ses spécificités (technologies de pointe, pôle universitaire, cadre de vie, ...). Par sa position limitrophe, il établit des collaborations et des synergies avec les régions, provinces et pôles voisins. Le développement des pôles liégeois est soutenu de manière à renforcer leurs rayonnements et maximiser les retombées positives au profit de la Wallonie.

Plus largement, le développement de l'aire métropolitaine représente une opportunité stratégique majeure pour dynamiser l'économie, stimuler l'innovation et optimiser l'utilisation des ressources. Son attractivité territoriale doit être renforcée au profit de toute la Wallonie. Cette démarche implique une approche intégrée, mettant l'accent sur la consolidation des réseaux académiques, culturels, économiques et des infrastructures métropolitaines. Par son développement, la résilience économique de l'aire métropolitaine liégeoise doit être promue en diversifiant les activités économiques présentes sur son territoire, en encourageant notamment l'émergence de l'industrie 4.0 et en favorisant la recherche universitaire, ainsi que le développement de l'entrepreneuriat local et international axé sur l'innovation.

Située dans cet espace transfrontalier, la Province de Liège doit continuer à tirer profit de ses spécificités (paysage, tourisme, agriculture, terroir...) et les faire valoir dans l'aire métropolitaine de Liège-Maastricht-Aix-Hasselt de manière à maximiser les retombées positives sur le territoire et contribuer aux dynamiques transfrontalières. Les complémentarités entre Liège, le pôle régional de Verviers et les villes d'Aix-la-Chapelle et de Maastricht seront développées afin de créer une nouvelle aire de prospérité à la Wallonie.

Les relations de coopération de la Wallonie avec la Communauté germanophone visent à assurer le transfert de compétences de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Une concertation continue entre les deux entités devrait être instaurée pour garantir une cohérence dans les orientations adoptées respectivement. De même l'information relative aux projets et à leurs impacts devrait être assurée.

La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec la Rhénanie-du-Nord-Westphalie et la Rhénanie-Palatinat

En dehors de l'aire métropolitaine de Liège-Maastricht-Aix-Hasselt, un certain déclin démographique est observé sur le plateau d'Eifel ce qui limite d'autant la pression résidentielle sur l'est de la Wallonie. Les flux de travailleurs transfrontaliers sont peu importants et relativement diffus.

Pour désenclaver cette aire transfrontalière, la poursuite des aménagements sur la E42 au-delà de Prüm permet de mieux la connecter à Francfort et, l'attractivité économique du sud-est de la province de Liège sera également accrue.

Toutefois, l'essentiel du développement repose sur le parc naturel transfrontalier des Hautes-Fagnes-Eifel reconnu par les trois régions (Rhénanie-du-Nord-Westphalie, Rhénanie-Palatinat et Wallonie) en 1971. Il constitue le principal levier pour favoriser l'attractivité touristique, la protection des sols et la préservation de la biodiversité.

La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Luxembourg

La structuration de l'aire métropolitaine luxembourgeoise est principalement détaillée dans le Schéma de développement territorial de la Grande Région. En outre, la consultation « Luxembourg en transition » préfigure les travaux de révision du Plan Directeur d'Aménagement du Territoire luxembourgeois.

Le développement de Luxembourg-Ville repose depuis le début des années 1970 sur le secteur de la finance via notamment une compétitivité fiscale attrayante. Cette dernière a conduit à la délocalisation de sièges sociaux d'entreprises notamment wallonnes. Cette polarisation vers Luxembourg induit des déséquilibres dont notamment d'importants flux entrant et sortant ce qui contribuent fortement aux émissions de CO_2 issus de déplacements des travailleurs transfrontaliers. L'objectif de la consultation « Luxembourg en transition » est de proposer plusieurs visions territoriales pour un futur décarboné et résilient d'un espace transfrontalier.

Le sud du Grand-Duché frontalier avec Athus et Aubange poursuit sa reconversion vers la société de la connaissance avec un pôle universitaire de BELVAL qui bénéfice aussi du pôle culturel de la Rockhal. L'université de la Grande Région via le programme INTERREG contribue à cette stratégie à laquelle est associée l'ULiège. Cette reconversion est complétée par l'aménagement de la plateforme logistique de Bettembourg qui pourrait concurrencer la plateforme d'Athus. Dans ce contexte, le sud de la province de Luxembourg devra renforcer ses capacités en logistique multimodale. Cette situation privilégiée offre des opportunités pour exploiter les dynamiques économiques transfrontalières, notamment avec les villes de Longwy et du sud-ouest du Grand-Duché de Luxembourg telles que Pétange, Differdange, Esch-sur-Alzette, Belval, Käerjeng, etc. Pour consolider ce développement transfrontalier, le développement d'Aubange est soutenu en misant notamment sur le terminal conteneurs d'Athus ainsi que le Pôle européen de développement.

Pour renforcer les retombées économiques et sociales de l'aire métropolitaine luxembourgeoise, des stratégies seront élaborées à l'échelle des aires fonctionnelles transfrontalières. Dans ce cadre, le pôle régional d'Arlon jouera un rôle central.

Dans le cadre de ce développement continu, le Grand-Duché a prévu d'augmenter l'offre résidentielle sur son territoire. Mais, en raison des prix de l'immobilier sur le territoire grand-ducal, de plus en plus de wallons, de français et de luxembourgeois s'installent dans les communes

de l'ouest de la province de Luxembourg et du sud-est de la province de Liège. Des mesures doivent être prises pour gérer cette pression immobilière d'autant qu'à l'échelle de l'aire métropolitaine, il convient de prendre en compte les effets de raréfaction du foncier en raison de politiques de maîtrise de l'artificialisation de part et d'autre de la frontière.

Ce développement de plus en plus généralisé au sein du Grand-Duché et avec ses retombées sur les régions voisines a pour effet, outre sa contribution aux émissions de CO_2, un accroissement de besoins en services et des difficultés de mobilité transfrontalière principalement depuis Aubange, Arlon, Libramont jusqu'à Bastogne et de façon plus diffuse le long des axes N4, E411 et la E25. Le projet INTERREG MMUST (Modèle MUltimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers) vise à mettre en place un modèle permettant d'objectiver les déplacements transfrontaliers pour orienter les décisions à mettre en place.

Le Grand-Duché de Luxembourg a adopté des stratégies territoriales et de mobilité durable (IVL et MODU 2.0) afin d'atteindre au moins 25 % de la part des déplacements en transports en commun. Pour y parvenir, il convient de renforcer l'offre ferroviaire transfrontalière, de concrétiser et de concentrer les espaces de bureaux sur les sites très bien desservis en transports en commun au Grand-Duché de Luxembourg. Dans les communes wallonnes, il convient également d'augmenter l'offre résidentielle à proximité des gares de même que les parkings relais. L'offre en transports en commun doit être étoffée pour permettre une alternative à la voiture individuelle entre Bastogne et le réseau ferroviaire luxembourgeois.

L'aire métropolitaine du Grand-Duché de Luxembourg concentre une offre commerciale importante tant du côté wallon, français que luxembourgeois mais des développements se poursuivent. Dès lors une concertation dans ce secteur serait souhaitable pour éviter la multiplication des friches commerciales.

De même, il convient de gérer l'accès aux terres agricoles car la pression de l'urbanisation au Grand-Duché induit une réduction des surfaces agricoles qui incite les agriculteurs luxembourgeois à acquérir des terrains agricoles en Wallonie. Ce faisant, ils viennent concurrencer les agriculteurs locaux dans l'accès à la terre et contribuent au renchérissement des terres.

La province de Luxembourg participe au développement de la Wallonie, par ces atouts (cadre de vie, agriculture, sylviculture, activités économiques, ...). Elle doit continuer à tirer profit des synergies offertes par l'aire d'influence du Grand-Duché de Luxembourg en misant sur la captation des richesses induites par ces flux. Les coopérations qui peuvent être mises en place sont encouragées. Les pôles sont développés et les plateformes multimodales ferroviaires (dont éventuellement à terme celles de Neufchâteau et d'Aubange) sont exploitées afin de consolider leurs rayonnements, d'établir des synergies et de maximiser les retombées positives pour la Wallonie.

En raison des prix de l'immobilier sur le territoire grand-ducal, de plus en plus de wallons, de français et de luxembourgeois s'installent dans les communes de l'ouest de la province de Luxembourg et du sud-est de la province de Liège.

La Wallonie dans l'aire transfrontalière avec le Grand-Est et les Hauts-de-France

Depuis 2015, le contour des régions françaises frontalières à la Wallonie a été modifié par la fusion des anciennes régions Champagne-Ardenne, Lorraine et Alsace dans la région Grand-Est et du Nord-Pas de Calais et de la Picardie dans la région Hauts-de-France.

Les deux régions fixent dans leur Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT) les orientations de développement territorial. Il convient de saisir l'opportunité de ces révisions pour confirmer certaines orientations communes et analyser l'impact des mesures adoptées pour atteindre le zéro artificialisation nette en déclinaison de la loi Climat et Résilience adoptée en juillet 2022.

Dans l'aire transfrontalière avec la Région Grand-Est, tandis que la population augmente en Lorraine marquant ainsi la migration résidentielle de l'aire métropolitaine de Luxembourg, elle est en recul et vieillissante en Champagne-Ardenne. Cette faible dynamique est également enregistrée dans les Hauts-de-France jusqu'aux portes de l'aire métropolitaine de Lille.

En Wallonie, l'offre de soins hospitalier et d'hébergement pour les personnes âgées attire un nombre croissant de français issus de l'aire transfrontalière du Grand-Est et des Hauts-de-France. La mutualisation de ces services nécessite une gestion concertée. A l'inverse, les villes moyennes françaises (Valenciennes, Maubeuge, Charleville-Mézières, Givet, Sedan…) sont attractives pour le commerce vu les différentiels de prix sur les biens alimentaires et l'offre en achats légers.

La présence d'implantations universitaires au sein de cette aire favorise les échanges et collaborations transfrontalières stimulant ainsi la recherche et l'innovation qui viennent sous-tendre la dynamique économique dont les écosystèmes de cette partie de la Wallonie.

Bien que relativement peu élevé, le nombre de frontaliers français venant travailler en Wallonie est en augmentation. Le renforcement des relations ferroviaires entre Maubeuge-Mons et Maubeuge-Charleroi de même que la restauration des lignes entre Valenciennes-Mons, et Dinant-Givet permettraient de consolider l'attractivité des pôles wallons en facilitant les échanges transfrontaliers de passagers. Cela contribuerait également à renforcer l'attractivité des pôles d'enseignement et de formation que sont Charleroi et Mons. Entre Maubeuge et Charleroi, l'option ferroviaire permettrait aussi de rétablir une connexion classique à l'échelle internationale (Paris-Berlin via Charleroi-Namur et Liège).

La E420/N5 entre Charleroi et Charleville-Mézières et la ligne ferroviaire Charleroi- Couvin devraient désenclaver la région qui présente un déficit d'emplois et une stagnation démographique. Elles devraient contribuer à augmenter le nombre de travailleurs frontaliers résidant dans les Ardennes et travaillant dans l'Entre- Sambre-et-Meuse et du côté de Charleroi. L'accessibilité et l'attractivité de la plateforme multimodale de Charleroi-Châtelet seront renforcées, favorisant ainsi le report modal du transport de marchandises.

Ces renforcements de la mobilité transfrontalière doivent s'inscrire dans une logique de coopération et de coordination entre les bassins de mobilité qui se structurent, notamment au niveau de Charleroi Métropole, et côté français, avec les bassins de mobilité Ardennes-Nord Champagne et Hainaut-Cambraisis-Thiérache. La coordination transfrontalière sera nécessaire non seulement pour les réseaux routiers et de transports publics, mais également pour les réseaux cyclables, de covoiturage et plus globalement la facilitation de la multimodalité.

De même que l'intégration au Seine Nord Europe va favoriser le report modal et soutenir le développement des zones wallonnes dédiées à la logistique : Ghlin-Baudour, Garocentre, etc.

Les complémentarités transfrontalières sur le plateau ardennais et dans les vallées de la Sambre, de la Meuse et de la Semois doivent permettre une valorisation endogène et conjointe des terroirs et des produits, de la biodiversité, des paysages, des villes et villages, des éléments patrimoniaux (citadelles, châteaux, industries, terrils, etc.) et des infrastructures touristiques (Lacs de l'Eau d'Heure, Val-Joly...).

Un potentiel de développement de parcs naturels transfrontaliers est présent sur l'ensemble du versant de l'Avesnois. Les contrats de rivière transfrontaliers comme celui de la Semois-Chiers sont également un vecteur intéressant dans la mise en valeur de l'infrastructure verte.

La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Lille

L'aire métropolitaine de Lille se structure dans le cadre du GECT de l'Eurométropole Lille-Tournai-Courtrai. Il convient également de prendre en compte le SRADDT des Hauts-de-France.

Du côté wallon, la Wallonie Picarde présente des atouts (activités économiques, parcs naturels, villes patrimoniales, ...) participant indubitablement au dynamisme wallon. Sa situation entre l'aire métropolitaine de Lille et de Bruxelles permet la captation des richesses induites par ces flux. Elle permet aussi de les amplifier. Les synergies transfrontalières impliquant la Flandre, la France et la Wallonie contribuent au développement de la Wallonie. Le développement des pôles de la Wallonie Picarde joue un rôle clef dans ces dynamiques et permet d'accroître les synergies, capter les flux et maximiser les retombées positives pour son territoire et plus largement pour la Wallonie. Les pôles régionaux de Mouscron et Tournai sont caractérisés par des interactions économiques et transfrontalières denses. Ils doivent dès lors être soutenus et développés en conséquence. La dynamique territoriale en Wallonie picarde a permis de fédérer les acteurs autour d'un projet de territoire, de structurer leur participation et de renforcer le dialogue, à travers des organes de gouvernance supracommunaux.

Lille connait une croissance démographique et économique qui déborde sur Comines, Estaimpuis, Mouscron et Tournai. L'augmentation de population française s'opère dans un contexte de raréfaction rapide du foncier disponible, surtout au niveau de Mouscron où la pression foncière est plus intense. A l'échelle de l'aire métropolitaine, il convient de prendre en compte les effets de raréfaction du foncier en raison de l'instauration du zéro artificialisation nette en France.

Les parties wallonnes de l'aire lilloise connaissent un accroissement du nombre d'emplois avec notamment une hausse des flux de travailleurs venant de France vers Mouscron ou Tournai.

Le Réseau Express du Grand Lille prévu pour 2025-2030 devrait améliorer fortement les connexions entre Courtrai et Lille au bénéfice de Mouscron. Il convient d'élargir ce projet par des connections entre Tournai et Lille qui bénéficieront tant aux travailleurs qu'aux touristes et chalands.

L'aire métropolitaine de Lille s'étend de plus en plus vers la Wallonie-picarde mais aussi plus significativement vers Courtrai et Roulers jusqu'en direction du nord de l'aire métropolitaine bruxelloise où Gand connait un dynamisme élevé avec son université, ses activités économiques et culturelles et son renouvellement urbain. Cet axe bénéficiera en outre de la création du canal Seine-Escaut reliant Anvers à Paris.

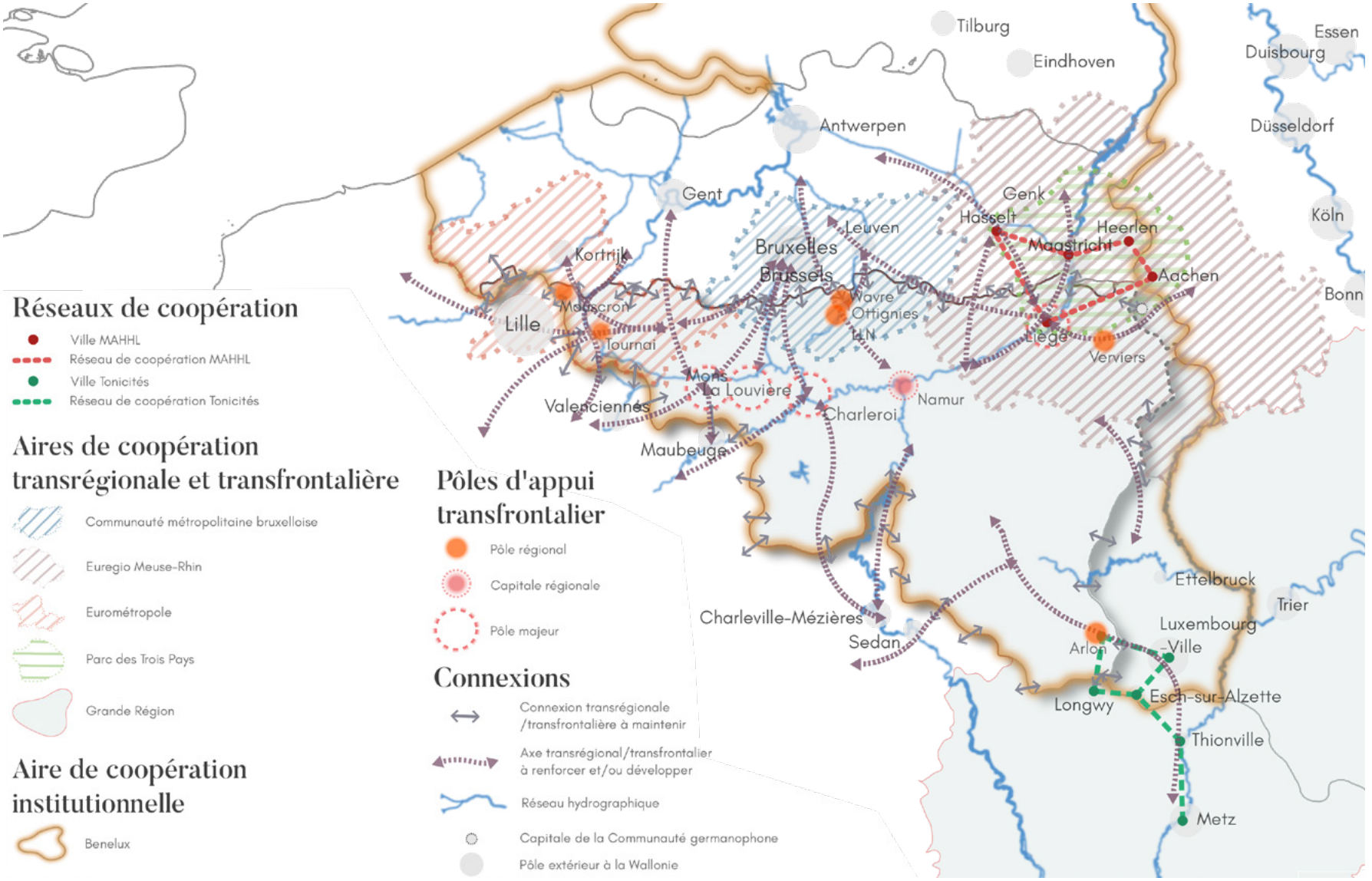
Dans cette dynamique, le développement territorial français a pour objectif de renforcer Lille avec le financement des universités, le développement du parc scientifique de la Haute-Borne à Villeneuve d'Ascq, le projet Eura-technologie et les rives de la Haute-Deûle De même, l'agglomération de Valenciennes bénéficie d'aménagements urbains et de stratégies de développement dans le secteur des transports. L'aire métropolitaine lilloise connait également un accroissement du nombre des grands équipements collectifs et d'une couverture de l'ensemble des territoires avec le très haut débit. La concurrence avec les développements et infrastructures wallonnes doit être surmontée par l'instauration de coopérations.

Entre la France et la Wallonie, l'aire métropolitaine lilloise comprend également les parcs naturels transfrontaliers des plaines de l'Escaut et les sites patrimoniaux UNESCO (beffrois et sites miniers) qui permettent de garantir le maintien de vastes espaces non bâtis.

L'obligation de réaliser un Schéma de développement territorial transfrontalier suite à la loi sur la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles françaises sur l'aire métropolitaine lilloise sont des opportunités à saisir pour mieux insérer l'ouest de la Wallonie picarde dans cette aire métropolitaine.

Les parties wallonnes de l'aire lilloise connaissent un accroissement du nombre d'emplois avec notamment une hausse des flux de travailleurs venant de France vers Mouscron ou Tournai.

AIRES DE COOPÉRATION TRANSRÉGIONALE ET TRANSFRONTALIÈRE





Champ photovoltaïque - SAR - Boussu

Ressources clés de suivi et de mobilisation

Pour garantir la bonne mise en œuvre de la stratégie territoriale, une attention et une mobilisation dans la durée sont nécessaires. Pour y parvenir, des ressources s'articulant autour du suivi, de l'évaluation et de la mobilisation sont mises en évidence.

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

Un suivi spécifique est réalisé pour les mesures phares du Schéma de développement du territoire (SDT). Ils doivent se concevoir comme des outils d'aide à la décision.

Un **suivi de l'artificialisation et de l'imperméabilisation** dont l'objet est de monitorer l'artificialisation et l'imperméabilisation selon les bassins d'optimisation spatiale. Il permet de confronter les dynamiques observées avec les trajectoires de réduction de l'artificialisation nette fixées en SA1. Le respect des trajectoires est évalué conformément aux exigences du CoDT.

Un **suivi de l'étalement urbain résidentiel** dont l'objet est de monitorer la répartition des nouveaux logements dans et hors des centralités selon les bassins d'optimisation spatiale. Il permet de confronter les dynamiques observées avec les trajectoires de réduction de l'étalement urbain résidentiel fixées en SA2. Le respect des trajectoires est évalué conformément aux exigences du CoDT.

Un **suivi des dynamiques résidentielles et du cadre de vie** dont l'objet est de monitorer des indicateurs liés à la qualité du cadre de vie, l'accès au logement et la présence de services et d'équipements et d'espaces verts à proximité en lien avec le principe de « ville ou village à 10 minutes ».

Un **suivi de l'implantation des activités commerciales** dont l'objet est de monitorer les dynamiques d'implantation commerciale au sein du territoire. Il évalue la localisation, la superficie commerciale et le type (achats alimentaires, légers, lourds) d'implantation commerciale au sein du territoire et en particulier dans les centralités et dans les espaces excentrés.

Un **suivi de l'implantation des activités économiques** dont l'objet est de monitorer les espaces disponibles et nécessaires pour les activités économiques, le réaménagement de friches ainsi que le coefficient d'occupation du sol des espaces destinés à l'activité économique.

Un **suivi des dynamiques transfrontalières et transrégionales** dont l'objet est d'analyser l'évolution des stratégies territoriales voisines et d'examiner la dimension transrégionale et transfrontalière de la gestion des problématiques territoriales : groupements européens de coopération territoriale (GECT), plans de mobilité transfrontaliers, parcs naturels, réseaux du patrimoine, contrats de rivière, gestion des bassins hydrographiques, etc.

L'établissement de schémas communaux, l'amélioration des espaces urbanisés et des espaces publics, l'attractivité du territoire de même que le partenariat et l'implication citoyenne sont également des objectifs dont l'évaluation doit être établie.

L'**évaluation régulière des outils** d'aménagement du territoire normatifs et opérationnels, ainsi que d'autres outils ayant des retombées spatiales (plans communaux de mobilité, développement rural...) permettra d'appréhender leurs effets sur l'aménagement et la gestion du territoire. Ces outils devront être évalués et seront, le cas échéant, créés, modifiés ou supprimés. Le Schéma de développement du territoire (SDT) prévoit l'élaboration d'un référentiel sur l'aménagement des centralités urbaines et villageoises.

Un diagnostic territorial orienté sur les thématiques du Schéma de développement du territoire est préconisé tous les 6 ans. Il a pour objet d'examiner les dynamiques territoriales au regard des perspectives et besoins sociaux, économiques, démographiques, énergétiques, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité.

Face à la complexité des dynamiques territoriales suivies et à l'apparition potentielle de phénomènes territoriaux non encore connus, la stratégie territoriale doit également se poursuivre en misant sur l'intelligence collective et le renforcement des compétences. Il convient de rester ouvert à de nouvelles solutions permettant d'atteindre les objectifs du Schéma de développement du territoire et de pouvoir s'adapter à d'éventuels phénomènes émergents.

L'échange de bonnes pratiques doit être soutenu entre tous les acteurs de l'aménagement du territoire. Des publications, des visites et des conférences-débats sur les problématiques locales et transversales ainsi que sur les innovations ou bonnes pratiques doivent être régulières et accessibles aux personnes intéressées. L'expertise, la recherche ainsi que les formations répondant au caractère complexe et multidisciplinaire de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme sont encouragées. Les réseaux entre professionnels issus des différentes collectivités territoriales et les relations avec les instances de formation et de recherche doivent être permanents et continus pour contribuer à l'amélioration des connaissances et des pratiques.

Face à la complexité des dynamiques territoriales suivies et à l'apparition potentielle de phénomènes territoriaux non encore connus, la stratégie territoriale doit également se poursuivre en misant sur l'intelligence collective et le renforcement des compétences.



Hôtel de police - Charleroi

Glossaire

Achats alimentaires

Achats réalisés à une fréquence d'une à plusieurs fois par semaine (en moyenne) pour répondre aux besoins d'alimentation du ménage.

Achats légers

Achats de produits non pondéreux réalisés à une fréquence d'une fois tous les deux mois (en moyenne), essentiellement relatifs à l'équipement de la personne (vêtements, chaussures, accessoires, soins du corps, pharmacies, etc.), à l'équipement de la maison pour des produits légers (articles de ménage et décoration) et aux loisirs pour des produits légers (sports, librairie, multimédia, etc.).

Achats lourds

Achats de produits pondéreux réalisés à une fréquence faible (de plusieurs fois par an), essentiellement relatifs à l'équipement de la maison pour des produits lourds (mobilier, appareils électroménagers, bricolage) et aux loisirs pour des produits lourds (transport, gros équipements de sport, camping, animaux).

Activités métropolitaines

Activités caractéristiques de la dynamique de métropolisation comprenant des activités économiques tertiaires supérieures telles que des sièges sociaux d'entreprises internationales, des conseils de gestion d'entreprises internationales, des activités de recherche et de développement scientifiques, des organisations et institutions internationales, des services aux entreprises (télécommunications, programmation, conseil et autres activités informatiques, services d'information, services financiers).

Aires de développement (hormis des bassins d'optimisation spatiale)

Territoires qui partagent des spécificités et des perspectives de développement semblables.

Aires de coopération transrégionale et transfrontalière

Territoires où des stratégies de coopération et de développement communes sont mises en place avec les partenaires des pays ou régions voisines.

Aléa naturel

Risque naturel plus ou moins probable sur lequel l'homme a peu de maîtrise.

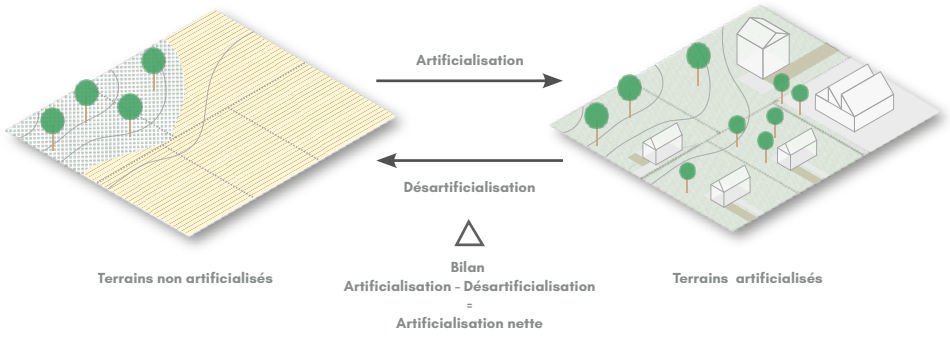
Artificialisation

L'artificialisation est le processus par lequel des terres agricoles, forestières ou naturelles sont urbanisées. L'artificialisation est déterminée à partir des parcelles et des espaces non cadastrés qui font l'objet d'une construction ou du placement d'une ou plusieurs installations fixes en vertu d'une part d'un permis d'urbanisme ou d'autre part d'un permis d'urbanisation en ce qu'il vaut permis d'urbanisme pour les actes et travaux relatifs à la voirie.

Artificialisation nette

Bilan entre l'artificialisation et la désartificialisation sur une période donnée.

Les données liées à l'artificialisation nette servent à établir un monitoring de son évolution.



Axes structurant de centralité

Grands axes de déplacement qui irriguent les centralités et le long desquels se sont localement concentrés le logement, le commerce et d'autres activités économiques. Ils présentent souvent une bonne accessibilité notamment en transports en commun.

Bassins d'optimisation spatiale

Territoires correspondant aux territoires gérés par les directions extérieures de l'administration régionale de l'aménagement du territoire.

Biens primaires

Produits issus des activités dont la finalité consiste en une exploitation des ressources naturelles (agriculture, extraction, exploitation forestière, pêche).

Biens secondaires

Produits issus de la transformation des matières primaires (industrie manufacturière, construction, agro-alimentaire...).

Bordure de centralité

Espace de transition entre les espaces excentrés et les centralités. Elle comprend l'ensemble des terrains attenants à la centralité ainsi qu'à proximité immédiate de celle-ci.

Business improvement district

Principe développé aux États-Unis, consistant à définir une zone dans laquelle les entreprises sont tenues de payer une redevance supplémentaire dans le but de financer des projets communs dans le quartier.

Cadre de vie

Le cadre de vie inclut les espaces de vie des individus depuis leur logement, leur quartier jusqu'aux différents espaces vécus au quotidien (espaces de travail, culturels, de loisirs et de détente, de formation, de circulation…). La qualité du cadre de vie s'apprécie selon différents critères comme le confort, la sécurité face aux risques socio-économiques, techniques et naturels, l'accès aux services, aux commerces, aux équipements et aux espaces verts, le design, la valorisation du patrimoine bâti et non bâti mais aussi l'information, le sentiment d'appartenance et la participation.

Cellule commerciale vide/vacante

Espace dédié à une activité commerciale, qui est inoccupé au moment de l'observation/du relevé commercial. L'état du bâtiment (fonctionnel ou nécessitant des travaux) n'a pas d'importance pour le déclarer comme cellule vide/vacante. Une cellule vide est considérée :

- comme « temporaire » si elle est inoccupée par une activité commerciale depuis moins d'1 an ;
- comme « de long terme » si elle est inoccupée par une activité commerciale depuis plus d'1 an et moins de 3 ans ;
- et comme « structurante » après plus de 3 ans d'inoccupation.

Centralité

Partie de villes et de villages qui cumule une concentration en logements, une proximité aux services et équipements et une bonne accessibilité en transports en commun. Parmi ces centralités, on distingue les « centralités villageoises », les « centralités urbaines » et les « centralités urbaines de pôle ». (cf. annexe 3).

Cœur de centralités

Quartier des centralités concentrant des logements, des commerces d'achats légers (intégrés un mix commercial diversifié), des services et des équipements ou disposant d'un nœud de transports en commun.

Les cœurs de centralité sont par exemple :

- les quartiers de l'hypercentre concentrant les commerces d'achats légers (intégrés à un mix commercial diversifié), les services et équipements ;
- les quartiers péricentraux rassemblant les commerces, services et équipements collectifs de proximité ;
- les quartiers de gares ou de nœuds de transports en commun dont l'urbanisation est à renforcer en complémentarité de l'hypercentre.

Il est fait référence au concept de cœur de centralité en se fondant sur une analyse de terrain ou le cas échéant sur son identification dans un schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP).

Cœur excentré

Dans les espaces excentrés, le quartier du centre historique des villes et villages ou la partie de quartier résidentiel qui présente une forme d'urbanisation compacte, qui concentre, à l'échelle de la commune et de ses anciennes sections, un nombre plus important de logements et qui dispose d'équipements et services de proximité et/ou de commerces facilement accessibles par les modes actifs.

Il est fait référence au cœur excentré en se fondant sur une analyse territoriale à l'échelle de la commune ou, le cas échéant, sur son identification dans un schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP).

Cohésion sociale

Capacité d'une société à assurer le bien-être de tous ses membres, en réduisant les disparités et en évitant la marginalisation; à gérer les différences et les divisions; à se donner les moyens d'assurer la protection sociale de l'ensemble de ses membres.

Cohésion territoriale

Capacité d'un territoire à réduire ses disparités afin que tous les habitants puissent jouir de conditions de vie et d'un développement comparable, et où les liens existants sont susceptibles de créer une communauté d'avenir solidaire.

Commerce de détail

Unité de distribution dont l'activité consiste à revendre de manière habituelle des marchandises à des consommateurs en nom propre et pour compte propre, sans faire subir à ces marchandises d'autre traitement que les manipulations usuelles dans le commerce.

Commerce de proximité

Commerce de détail qui répond à l'échelle locale à des besoins quotidiens ou réguliers. Il vise à mailler le territoire permettant à tous de disposer d'une offre commerciale adaptée aux besoins locaux et accessible par les modes actifs.

Ils font généralement référence à des commerces d'alimentation spécialisée (boulangeries-pâtisseries, boucheries-charcuteries, poissonneries…), d'alimentation générale, des supérettes, des commerces sur éventaires et marchés, des traiteurs, des commerces de livres, journaux et papeterie, des commerces de petits formats de bricolage et des pharmacies.

Commerce hybride

Commerce comprenant plusieurs activités différentes, mais complémentaires, dans une même cellule commerciale. Souvent, les commerces hybrides sont constitués d'une offre en restauration et d'une autre activité, mais ce format est accessible à tous types d'activité.

Commerce dit « centralisant »

Commerce de détail qui s'insère harmonieusement au sein d'un quartier mixte et s'intègre en complémentarité avec d'autres commerces permettant ainsi de contribuer à l'animation de l'espace public et à la vitalité du quartier.

Commerce dit « polarisant »

Commerce de détail qui attire une clientèle à large échelle. Exemples de catégories commerciales « polarisantes » : magasins de vêtements, chaussures, accessoires, sports, mobilier, électroménager, multimédia, décoration, etc.

Grande surface commerciale

Cellule commerciale de toute nature dont la surface nette est supérieure à 1.500 m².

Moyenne surface commerciale

Cellule commerciale de toute nature dont la surface nette est comprise entre 400 et 1.500 m².

Colocation commerciale

Emménagement de deux ou plusieurs commerçants, avec leurs activités propres, dans une même cellule commerciale pour pouvoir occuper des surfaces bien localisées et attractives (dont les loyers sont souvent plus élevés) en réduisant les coûts fixes (loyer, connexion internet, entretien de la vitrine, etc.) et variables (électricité, eau, chauffage, etc.), et en profitant de synergies entre les activités commerciales.

Commodités résidentielles de base

Services, commerces et/ou équipements qui visent à satisfaire un ou plusieurs besoins essentiels des habitants à l'échelle locale tout en améliorant leur qualité de vie. Ces commodités désignent généralement les services et équipements de proximité, les commerces de proximité, les espaces verts publics.

Community Land Trust (CLT)

Organisation sans but lucratif qui a pour mission d'acquérir et gérer des terrains en vue d'y créer des habitations accessibles pour des ménages ayant des difficultés d'accès à un logement ainsi, éventuellement, que des équipements d'intérêt collectif. Le modèle CLT fonctionne sur le principe de séparation entre la propriété du sol et celle du logement. Le CLT reste propriétaire du terrain ; les familles, quant à elles, achètent le bâtiment et sont locataires du terrain par le biais d'un bail long de type bail emphytéotique.

Conservation intégrée (art 185 du Code wallon du Patrimoine)

Par conservation intégrée, il faut entendre l'ensemble des mesures qui ont pour finalité d'assurer la pérennité du patrimoine, de veiller à son maintien dans le cadre d'un environnement approprié, bâti ou naturel, ainsi qu'à son affectation et son adaptation aux besoins de la société.

Cyclostrades

Itinéraires identifiables qui constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables.

Densité

La densité de logements, ou densité résidentielle, est le rapport entre le nombre d'unités de logements et une superficie (ou un linéaire) de référence. Selon le périmètre et le choix de la superficie de référence, la densité est dite nette ou brute (voir ci-après). Elle est généralement exprimée en logements par hectare (log./ha).

Densité brute

La densité brute est une densité calculée à partir d'une superficie brute. La superficie brute englobe l'ensemble du territoire sans exclusion, quelle que soit son affectation (résidentielle, agricole, industrielle, etc.) et sa nature (voiries, espaces publics, cours d'eau, etc.). A l'échelle d'un projet d'urbanisation qui borderait une voirie existante ou un parc, la superficie brute englobe la superficie du ou des terrains concernés par le projet et la moitié de l'espace public qui les borde.

Densité nette

La densité nette est une densité calculée à partir d'une superficie nette. La superficie nette correspond à la superficie du périmètre en excluant les espaces publics, les zones non cadastrées (voiries, places, équipements publics, parcs, infrastructures de transport, etc.), les espaces bâtis ou aménagés non dédiés à la résidence et les zones non urbanisables au plan de secteur.

Désartificialisation

Processus de conversion d'un terrain artificialisé en un terrain non artificialisé indépendamment de son affectation au plan de secteur ou dans les schémas. Il est à distinguer de la renaturation.

Désurbanisation

Abandon progressif des quartiers urbains traditionnels qu'engendre le surdéveloppement des espaces périphériques.

Économie de la connaissance

Économie basée sur les technologies de l'information et de la communication ainsi que la recherche et le développement des connaissances et techniques de pointe.

Économie de proximité

Mode d'organisation de l'économie autour de la relation directe « producteur – consommateur ». L'économie de proximité recouvre des concepts tels que : circuits courts, ventes en direct, services à la personne, commerce de face-à-face et met l'accent sur le nombre réduit, voire l'absence, d'intermédiaires. Si la proximité évoque d'abord un apparentement spatial, qualifiée alors de géographique, la proximité peut aussi être de nature organisationnelle (Bouba-Olga O. et Grossetti M. (2008), Socio-économie de proximité, Revue d'Économie Régionale et Urbaine 2008/3).

Économie présentielle

Economie ciblant la consommation locale due à la population résidente à laquelle on soustrait les résidents absents et à laquelle on ajoute les touristes présents sur le territoire.

Écotourisme

Forme de tourisme responsable, prenant le plus souvent place dans les espaces naturels, et qui contribue à la protection de l'environnement et au bien-être des populations locales.

Énergies propres

Sources d'énergie dont l'exploitation présente des quantités négligeables de polluants par rapport à d'autres sources historiques carbonées (charbon, pétrole, etc.), qui ne compromettent pas la transition énergétique et qui garantissent à tous un accès à des services énergétiques fiables, durables et modernes. Les énergies renouvelables constituent une énergie généralement propre ayant la propriété de se reconstituer naturellement.

Ensemble commercial

Ensemble d'établissements de commerce de détail qu'ils soient situés ou non dans des bâtiments séparés et qu'une même personne en soit ou non le promoteur, le propriétaire, l'exploitant ou le titulaire du permis, qui sont réunis sur un même périmètre commercial et entre lesquels il existe un lien de droit ou de fait, notamment sur le plan financier, commercial ou matériel ou qui font l'objet d'une procédure commune concertée en matière de permis d'urbanisme, de permis d'environnement ou de permis unique.

Ensemble paysager

Regroupement de territoires paysagers selon une classification de type géographique. Les ensembles paysagers de Wallonie font écho aux grandes différenciations paysagères de la Wallonie issues de la combinaison des substrats géologiques, des formes principales de relief, des niveaux d'altitude et des types de sols qui, par leur influence sur les occupations naturelles et humaines du sol, sont des éléments déterminants dans la morphologie d'un paysage.

Équipements

Les équipements sont les installations qui rendent possibles les activités et les relient entre elles.

Les **équipements dits « d'infrastructure »** assurent l'adduction d'eau, l'égouttage et l'épuration, le transport d'énergie (gaz, électricité), les télécommunications, les transports et déplacements (routes, chemin de fer, voies navigables). Ils prennent généralement la forme de réseaux et comportent des équipements ponctuels et des ouvrages d'art.

Les **équipements « de superstructure »** sont les bâtiments dans lesquels certains services sont assurés : administrations publiques, commerces, installations sportives et culturelles, établissements d'enseignement, de santé, etc.

Équipements collectifs de proximité

Installations situées à proximité des zones résidentielles, des entreprises ou des lieux fréquentés par la communauté locale. Elles permettent de fournir des services à destination de la collectivité. Ils se caractérisent par leur accessibilité à un large public, répondant dans un souci d'intérêt général aux besoins variés des habitants dans des domaines tels que la culture, le sport, la santé, l'éducation, la petite enfance, les services publics, l'économie sociale, et autres. (ex. maisons rurales, maisons de villages, équipements récréatifs et sportifs, etc.)

Espace de régulation

Tout espace, qu'il soit naturel ou non, qui régule les nuisances et les aléas de manière à atténuer leur intensité dans le temps au sein du territoire.

Espace public

Espace, au sens physique du terme, qui :

- est accessible à tous, sans discrimination, librement et gratuitement ;
- est accessible à tout moment, sauf pour des nécessités de gestion ;
- est approprié et pratiqué dans le respect des principes et exigences édictés par les autorités publiques ;
- est connecté à d'autres espaces publics et constitue un maillon d'un réseau ;
- répond aux fonctions de circulation (flux des personnes et marchandises), d'accessibilité (desserte d'immeubles et d'espaces riverains), de séjour (repos, marché, fête, etc.) et de support de services écosystémiques (biodiversité, captation de l'eau de pluie, etc.).

Les espaces publics se matérialisent par différentes formes et configurations telles que les rues, les trottoirs, les sentiers, les parkings, les places, les parvis, les parcs, les squares, les sites semi-naturels, etc.

Espaces excentrés

Espaces hors des centralités urbanisés ou susceptibles d'accueillir des projets d'urbanisation.

Les espaces urbanisés hors des centralités, prennent des formes diverses allant des fermes isolées dans la campagne aux ensembles agglomérés de faible densité. Historiquement, l'urbanisation hors des centralités résulte du développement de hameaux, de villages, de quartiers ouvriers, de sites industriels. À travers le temps, d'autres formes d'urbanisation, parfois gourmandes dans l'utilisation du sol, y ont vu le jour : quartiers résidentiels pavillonnaires, parcs d'activités économiques et commerciaux, infrastructures et équipements publics, sites de loisirs et touristiques...

Ces espaces comportent des « cœurs excentrés ».

Étalement urbain

L'étalement urbain est un processus d'expansion urbaine induit par une artificialisation diffuse de terres caractérisée par un éloignement aux centralités, une faible compacité et une faible intensité des activités humaines.

Étalement urbain résidentiel

L'étalement urbain résidentiel est un processus d'expansion urbaine induit par une artificialisation diffuse de terres caractérisée par un éloignement de la fonction résidentielle aux centralités, une faible compacité et une faible intensité des activités humaines.

FABLAB

Espaces où sont mis à disposition du matériel, des outils, des formations pour le lancement de projets créatifs, commerciaux, artistiques, etc. Les FABLAB, contraction de l'anglais « Fabrication laboratory », sont ouverts à tous types de profils : débutants, indépendants, designers, étudiants ou citoyens.

Friche commerciale

Espace bâti ou non, anciennement utilisé pour des activités commerciales, abandonné depuis plus de 2 ans et de plus de 2.000 m².

Gestion globale et systémique des risques

Démarche transversale d'intégration des risques dans les stratégies et décisions qui repose sur une analyse systémique, récurrente et globale des aléas, des facteurs de vulnérabilité et des risques potentiels sur le territoire en vue d'en atténuer les effets négatifs.

Hall relais agricole

Bâtiment destiné à accueillir des activités de stockage, de transformation, de conditionnement ou de commercialisation de produits agricoles, par des agriculteurs ou des sociétés coopératives de transformation et de commercialisation, ainsi que l'équipement mobilier ou technique de ces bâtiments destinés à développer des circuits courts de valorisation des produits agricoles.

Hébergement de terroir

Type d'hébergement dans lequel les touristes sont en contact direct avec l'habitant et le territoire. Ce type d'hébergement inclut par exemple les gîtes ruraux, gîtes à la ferme, gîtes citadins, chambres d'hôtes et chambres à la ferme, ainsi que les meublés de vacances.

Hypermarché (INSEE)

Établissement de vente au détail en libre-service qui réalise plus du tiers de ses ventes en alimentation et dont la surface de vente est supérieure ou égale à 2.500 m².

Ilots de chaleur urbain

Ilots thermiques caractérisés par des microclimats artificiels provoqués par les activités humaines (centrales énergétiques, échangeurs de chaleur...) et l'urbanisme (surfaces sombres qui absorbent la chaleur, comme le goudron).

Imperméabilisation des sols

Processus de recouvrement permanent d'un sol ou du sous-sol dans un périmètre donné (terrain, etc.) par un matériau artificiel imperméable (asphalte ou béton, par exemple), notamment lors de la construction de bâtiments et de routes.

Industrie 4.0

L'industrie 4.0 est un concept de production industrielle qui repose sur les technologies de l'information, l'interconnectivité des moyens de production et l'innovation numérique pour optimiser la gestion des ressources, des procédés et augmenter l'adaptation et la flexibilité de la production (adéquation entre offre et demande, spécialisation, personnalisation ...).

L'infrastructure verte

Réseau constitué de zones naturelles et semi-naturelles et d'autres éléments environnementaux faisant l'objet d'une planification stratégique, conçu et géré aux fins de la production d'une large gamme de services écosystémiques (Commission européenne, 2013).

Interconnexion des réseaux énergétiques

Connexion entre les différents réseaux nationaux ou régionaux de transport d'énergie permettant de mutualiser les moyens de production et de répondre aux besoins en énergie.

INTERREG

Programme européen financé par le Fonds européen de développement régional (FEDER) qui vise à soutenir l'échange d'expériences et le partage de compétences entre les régions européennes pour améliorer leurs développements au profit de tous les citoyens.

Liaisons écologiques

Liaisons écologiques adoptées par le Gouvernement wallon le 9 mai 2019 (art. D.II.2. §2, al.3., du CoDT).

À l'échelle du territoire régional, elles assurent un maillage écologique cohérent pour les milieux spécifiques :

- aux massifs forestiers feuillus ;
- aux pelouses calcaires et milieux associés ;
- aux crêtes ardennaises ;
- aux hautes vallées ardennaises ;
- aux plaines alluviales.

Lieux intermodaux

Espaces directement desservis et à proximité d'un pôle intermodal.

Logement adaptable

Logement pouvant être aisément adapté aux besoins spécifiques d'une personne à mobilité réduite de manière à lui permettre d'y circuler et d'en utiliser toutes les fonctions de manière autonome, conformément aux critères fixés par le Gouvernement.

Logement tremplin

Logement mis à la disposition de jeunes ménages par une commune moyennant un loyer modéré.

Massifs forestiers (au sens de l'article 1er, 34° du Code wallon du tourisme)

Territoires boisés dessinés par une étude de valorisation menée par l'autorité compétente, à la demande du Commissariat général au Tourisme, soit retenus par le Commissariat général au Tourisme dans le cadre de l'appel à projets qui en a découlé, soit désignés par le Gouvernement sur proposition du Commissariat général au Tourisme suite à la réalisation d'études complémentaires.

Maternité commerciale

Mécanisme d'aide au lancement d'activité commerciale visant à encourager des commerçants dans le lancement de leur activité, ou dans la diversification de celle-ci, consistant en général à la mise à disposition temporaire et avec un loyer réduit d'une cellule commerciale, acquise par des pouvoirs publics. Une maternité commerciale peut inclure plusieurs cellules dans un même bâtiment.

Métropole

Espace urbain qui s'inscrit dans les réseaux d'échanges mondialisés et qui dispose d'une masse critique, d'une concentration en activités métropolitaines et d'une densité prépondérante en réseaux de communication.

Métropolisation

Processus de concentration et de spécialisation territoriales structuré autour de métropoles interconnectées à l'échelle internationale. Le processus est axé sur la connectivité et la compétitivité des territoires et se traduit par un accroissement de la population, une augmentation des flux et des échanges internationaux ainsi qu'une concentration en activités métropolitaines. Les moteurs du développement métropolitain s'inscrivent principalement dans la captation des flux économiques, technologiques et d'informations et dans les capacités d'échanges économiques, managériales, technologiques et informationnelles.

Micro-aventure

Forme de tourisme consistant à partir pour un court séjour (un week-end ou quelques jours) dans le but de vivre une expérience dépaysante et/ou sportive, souvent en autonomie et proche de son domicile.

Micro-mobilité

Terme regroupant tous les moyens de déplacement individuels, légers, compacts et portatifs, permettant à l'utilisateur de parcourir de petites ou moyennes distances.

Mixité horizontale

Présence de fonctions diversifiées dans des immeubles voisins.

Mixité verticale

Présence de fonctions diversifiées dans un même immeuble.

Mobipoints

Lieux aménagés dans un contexte urbain où convergent différentes offres et infrastructures de mobilités contribuant à la transition vers la voiture partagée et des déplacements actifs décarbonés.

Mobipôles

Lieux physiques, « hubs » où convergent différentes offres et infrastructures de mobilité en connexion directe avec le réseau de transport public structurant (train et bus). Cette offre (et l'infrastructure qui l'accompagne) pourra être de plusieurs formes et sera dimensionnée selon la situation et le contexte local.

Nuisance anthropique

Ensemble des facteurs issus des activités humaines qui limite la qualité de vie ou qui présente un impact sur l'environnement.

Parcs naturels (décret du 16 juillet 1985)

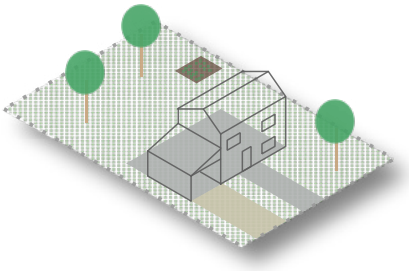
Territoires ruraux d'un haut intérêt biologique et géographique soumis à des mesures destinées à en protéger le milieu en harmonie avec les aspirations de la population et le développement économique et social. Ils couvrent une superficie minimum de 10.000 ha d'un seul tenant.

Parcs scientifiques

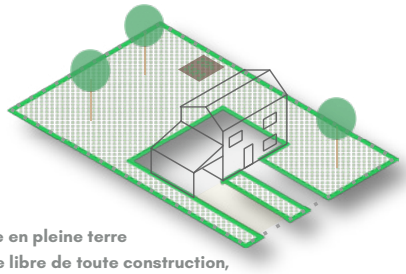
Parcs d'activités économiques concentrant en un même lieu des entreprises technologiques et des acteurs de la recherche. Ils proposent des services et des solutions immobilières spécialisés et développent des partenariats avec une université de référence. Ils sont intégrés au réseau Science Parks of Wallonia.

Part de terrain en pleine terre

Part d'un terrain libre de toute construction, y compris en sous-sol, aménagée sans minéralisation (graviers, etc.) et permettant au sol d'assurer ses fonctions naturelles (habitat naturel, régulation, production de biomasse).



Terrain artificialisé



Surface en pleine terre

Surface libre de toute construction, y compris en sous-sol, aménagée sans minéralisation (graviers, etc.) et permettant au sol d'assurer ses fonctions naturelles (habitat, régulation, production de biomasse)

Chemin de terre, Dalles gazon, jardin, parterre, gazon, massif boisé, potager ...

Surface en pleine terre

$$= \sum Superfice_{pleine\ terre}$$

Part de terrain en pleine terre

$$= \frac{\sum Superfice_{pleine\ terre}}{Superficie\ totale\ du\ terrain}$$

Part de terrain imperméabilisé

Part d'un terrain dont le sol ou le sous-sol sont recouverts de manière permanente par un matériau artificiel imperméable (asphalte ou béton, par exemple).

Patrimoine exceptionnel

Bien classé inscrit sur la liste arrêtée par le Gouvernement.

Patrimoine mondial (art. 3 du Code wallon du Patrimoine)

Tout bien immobilier classé reconnu en application de la Convention pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, faite à Paris le 16 novembre 1972.

Patrimoine (art. 1er du Code wallon du Patrimoine)

Le patrimoine comprend l'ensemble des biens immobiliers qui constituent un reflet et une expression des valeurs, croyances, savoirs, savoir-faire et traditions en continuelle évolution, dont la protection se justifie en raison de leur intérêt notamment archéologique, historique, architectural, scientifique, artistique, social, mémoriel, esthétique, technique, paysager ou urbanistique et en tenant compte de critères de rareté, d'authenticité, d'intégrité ou de représentativité. Cela inclut tous les aspects de l'environnement résultant de l'interaction dans le temps entre les personnes et les lieux.

Périmètre de densification commerciale

Périmètre qui concentre spatialement les activités commerciales afin d'atteindre une masse critique de commerces. Ces périmètres correspondent généralement aux rues et artères commerçantes principales des cœurs de centralités et sont définis sur la base de l'appareil commercial existant et autres activités génératrices de flux (banques, postes, bâtiments publics, etc.). Ils bénéficient d'une bonne accessibilité multimodale et participent à la mixité des fonctions urbaines. Définis dans le cadre des schémas de développement communaux (SDC) et pluricommunaux (SDP), ces périmètres peuvent faire l'objet de conditions particulières pour faciliter les implantations commerciales : subsides publics, aménagements urbains, démarches administratives facilitées, etc.

Plateforme logistique

Parc d'activités économiques où convergent des biens provenant de divers expéditeurs via des sources et modes d'approvisionnements différents, afin d'être dirigés vers le client final. Un certain nombre d'opérations de dégroupages – groupages peuvent être effectuées au niveau des plateformes, dont la vocation n'est pas d'assurer du stockage si ce n'est à très court terme.

Plateforme multimodale

Parc d'activités économiques où est organisée l'interconnexion de différents modes de transport. La plateforme multimodale est destinée à organiser et faciliter le transit et l'acheminement de biens, et d'en réduire ainsi les coûts.

Points d'appui

Lieux où doivent être concentrés les activités économiques, les équipements et les services. Le type d'activité est adapté au type de point d'appui.

Polarité

Périmètre qui concentre et attire l'emploi, les activités économiques, les services, la population, qui rayonne sur les espaces environnants et qui assure un développement soutenable et une amélioration du cadre de vie au-delà de lui-même.

Pôle

Commune ou regroupement de communes qui, par la présence suffisante de population, de services et d'activités économiques, rayonne sur les communes environnantes. (cf. annexe 4) .

Pôle de compétitivité

Regroupement d'entreprises et d'acteurs de la recherche (centres de recherche et départements universitaires) autour d'un domaine économique porteur. Les pôles de compétitivité wallons ont été créés en 2006 dans le cadre du Plan Marshall. Ils sont au nombre de 6.

Polycentrisme

Organisation d'un territoire autour de plusieurs centres urbains et villageois. Cette organisation peut s'observer à plusieurs échelles (suprarégionale, régionale, supracommunale, communale, ...).

Pop-up stores (ou magasin éphémère)

Points de vente établis pour une courte durée, en vue d'occuper des cellules vides, d'attirer de nouveaux types de chalands et de tester de nouveaux concepts.

Rapport planchers / sol (P/S)

Rapport entre l'ensemble des surfaces planchers construits ou constructibles sur un ou plusieurs niveaux et la surface du terrain, il est à distinguer de l'emprise au sol qui est le rapport entre la surface bâtie au sol et la surface du terrain.

Réseau écologique

Ensemble des habitats et des milieux de vie (temporaires ou permanents) qui permettent d'assurer la conservation à long terme des espèces sauvages sur un territoire. Il correspond à un ensemble d'écosystèmes naturels et semi-naturels, mais aussi d'habitats de substitution, tous en interconnexion, susceptibles de rencontrer les exigences vitales des espèces et de leurs populations.

Réseau express de covoiturage

Espaces réservés aux véhicules à occupation multiple sur le réseau de communication routier. Ils sont délimités par des stations « d'embarquement » localisées en amont des tronçons congestionnés et par des stations « repères » localisées dans des zones qui concentrent l'emploi ou à proximité des points de connexion aux réseaux de transports en commun situés à l'entrée des pôles régionaux, majeurs et de la capitale régionale.

Réseaux de communication

Réseaux constitués des routes, des voies ferrées et des voies fluviales.

Réseaux de transports de fluide et d'énergie

Réseaux constitués des infrastructures de transport d'électricité, de gaz naturel et de fluide (hors gaz naturel) et d'eau.

Ressources du territoire

Ensemble des dotations qu'un territoire peut mobiliser pour développer l'activité économique. La ressource du territoire peut être qualifiée de « locale », « naturelle » et « primaire ». Les ressources du territoire prennent la forme de lieux et d'aires.

Restructuration de surfaces et ensembles commerciaux

La restructuration d'un ensemble commercial existant ou de surfaces existantes consiste en toute action qui vise à revoir (à la hausse ou à la baisse) les superficies commerciales nettes et/ou les types d'achats proposés.

Retail park

Expression anglaise qui désigne un parc d'activités commerciales. Il se définit par un ensemble commercial comprenant au minimum 5 cellules commerciales pour une surface globale supérieure à 3.000 m² de surface bâtie.

Risque naturel

Probabilité qu'un aléa naturel se produise et provoque des dommages sur les biens (dégâts), les activités (perturbations) et les personnes (préjudices) tenant compte des vulnérabilités.

Risque technologique

Probabilité qu'un incident lié à une activité industrielle et technologique se produise et provoque des dommages sur les biens (dégâts), les activités (perturbations) et les personnes (préjudices) tenant compte des vulnérabilités.

Rupture de charge

Coût logistique (économique, temps) occasionné par le transbordement de marchandises lors d'un changement de mode de transport.

Secteur HoReCa

Activités liées à l'hôtellerie, à la restauration, aux brasseries et cafés.

Services écosystémiques

Ensemble des avantages apportés à la société par l'ensemble des êtres vivants (biocénose) et les milieux naturels dans lesquels ils vivent (biotope).

Ils se distinguent selon trois catégories : les services de production (fourniture d'aliments, d'énergie, de matériaux…) ; les services de régulation (protection contre les inondations et les îlots de chaleur, épuration de l'air et de l'eau, …) et les services socio-culturels (qualité de vie, loisirs en plein air…).

Services et/ou équipements de proximité

cf. équipements collectifs de proximité

Shopping plaisir

Fait d'aller « faire » les magasins, sous l'angle de la détente ou de l'amusement.

Silver économie

Ensemble des produits et services destinés aux personnes âgées de plus de 60 ans. La Silver économie est une économie transversale qui trouve des déclinaisons dans de nombreux marchés. Tous les secteurs confondus dont, plus particulièrement, les loisirs, le transport, l'alimentation, la sécurité, la santé et l'habitation… (Rengo N., (2015), La Silver Économie : un nouveau modèle économique en plein essor, Géoéconomie, 2015/4 (N° 76)).

Site commercial

Espace occupé par une surface commerciale ou un ensemble commercial auquel viennent s'ajouter toutes les surfaces nécessaires au bon fonctionnement de la surface commerciale ou de l'ensemble commercial considéré (ex. superficie commerciale brute, parking, espaces logistiques, etc.). Un site commercial présente un périmètre précis au sein du territoire.

Slow-tourisme

Forme de tourisme qui consiste à prendre le temps de découvrir la nature, le patrimoine, la culture, l'histoire et la gastronomie, en privilégiant les rencontres, en se déplaçant à pied, à vélo, en transport fluvial ou en transports en commun et en respectant l'environnement.

Smart...

Processus de transition permettant de renforcer la performance, la bonne gestion, mais aussi la bonne gouvernance via l'utilisation des nouvelles technologies. Il se décline notamment en aménagement du territoire au travers des Smart city, Smart village, etc.

Société de la connaissance (ou société du savoir)

Modèle de société où, sous l'effet des technologies de l'information et de la communication, une forte diffusion des informations agrège les savoirs ce qui constitue peu à peu le facteur central de l'économie, le plus déterminant (Drucker P., (1969), The Age of Discontinuity. Guidelines to Our Changing Society, New York, Harper and Row).

Superficie commerciale nette

Superficie d'une ou plusieurs surface(s) commerciale(s) nette(s).

Surface en pleine terre

Surface (au singulier) libre de toute construction, y compris en sous-sol, aménagée sans minéralisation (graviers, etc.) et permettant au sol d'assurer ses fonctions naturelles (habitat, régulation, production de biomasse)

Surface imperméabilisée

Surfaces dont le sol (incluant l'ensemble de ses horizons) et le sous-sol sont recouverts de manière permanente par un matériau artificiel imperméable (asphalte ou béton, par exemple).

Système énergétique intégré

Système de production, de transformation et de consommation énergétique dans lequel les flux d'énergie se font entre utilisateurs et producteurs selon une logique d'interconnexion permettant une diminution du gaspillage des ressources ainsi qu'une réduction des coûts. Ce système vise à soutenir la décarbonation et bâtir une Union européenne neutre sur le plan climatique d'ici 2050.

Taux d'équipement commercial par habitant

Indicateur de potentiel/de saturation du marché commercial exprimé en surface commerciale (m^2) par habitant. Il permet ainsi de rapporter l'équipement d'un territoire en fonction de ses effectifs de population.

Taux d'imperméabilisation équivalente

Rapport entre la somme des différentes surfaces aménagées pondérées par leur contribution au ruissellement de surface et la superficie du terrain.

Terrain

Le mot terrain peut, selon les cas, désigner :

- une partie de parcelle, une parcelle ou un ensemble de parcelles contigües considérées comme une seule entité en raison de leurs spécificités , de leur gestion, de leur planification, de leur réglementation ou de leur utilisation ;
- une surface dédiée à un projet d'urbanisation.

Terrain non artificialisé

Tout terrain non construit indépendamment de son affectation au plan de secteur ou dans les schémas.

Tourisme fluvestre

Forme de tourisme qui s'articule autour de et sur la voie d'eau. Il s'agit tant d'activités et d'hébergement à découvrir sur les cours d'eau et fleuves que sur leurs berges et aux abords.

Tourisme industriel

Forme de tourisme où l'intérêt est porté sur l'activité industrielle et artisanale du présent et du passé.

Tourisme local/domestique/intérieur

Forme de tourisme où les touristes et voyageurs privilégient uniquement leur pays de résidence.

Transport collectif

Ensemble des modes de transport mettant en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes. Parmi ces modes de transports, on retrouve les transports en commun (bus, métro, tramways et trains), l'avion, le bateau et les véhicules routiers. Ils sont conduits par une personne dont c'est la profession et le plus généralement accessibles à titre onéreux.

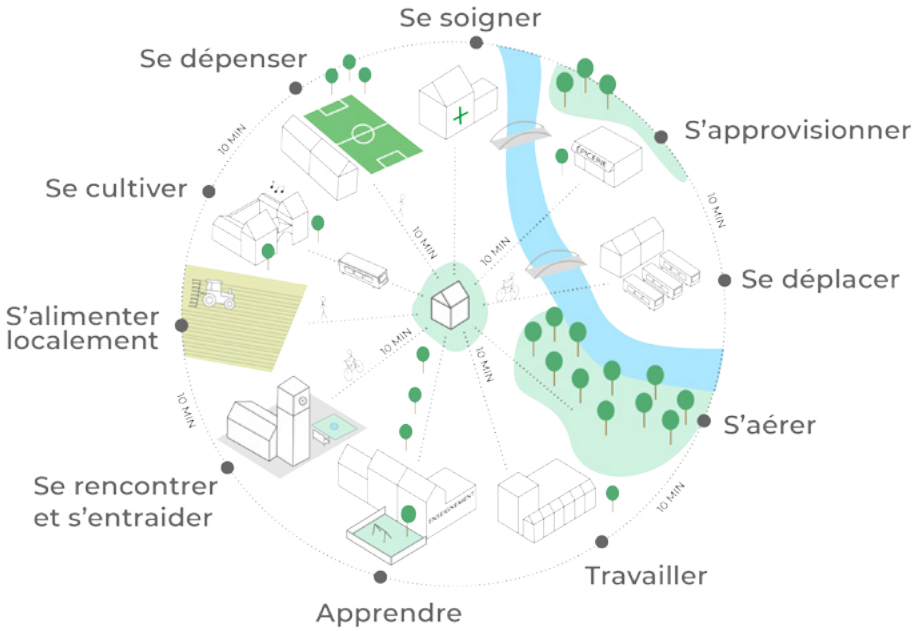
Urbanisation

Le mot urbanisation peut, selon les cas, désigner :

- processus à long terme qui caractérise à la fois l'augmentation de la population qui vit dans les villes et l'extension des espaces urbanisés ;
- processus par lequel un ou des projets d'urbanisme se concrétise(nt) sur le territoire.

« Ville ou village à 10 minutes »

Modèle d'aménagement et d'organisation d'une ville ou d'un village permettant aux habitants et travailleurs un accès à moins de 10 minutes à pied (ou à vélo) aux commodités résidentielles, aux activités commerciales, aux espaces verts, à des solutions de mobilités collectives et/ou partagées et aux activités tertiaires compatibles avec l'habitat pour que chacun puisse apprendre, travailler, s'approvisionner, s'aérer, se cultiver, se soigner, se déplacer, se dépenser, s'alimenter localement, se rencontrer et s'entraider. Ce modèle limite la dépendance à la voiture individuelle et facilite le développement de mobilités décarbonées et abordables au plus grand nombre.



Zones d'activités économiques d'échelle régionale

Les zones d'activités économiques d'échelle régionale sont les zones d'activités économiques industrielle et mixte de plus de 100 hectares au plan de secteur.

Une liste des zones d'activités économiques d'échelle régionale est reprise en annexe 6.

Zone de chalandise

Zone habituelle ou prévisionnelle (en cas d'ouverture) de provenance de l'essentiel des clients d'un point de vente. Le contour de cette zone est influencé par les distances, les temps d'accès, l'attractivité du point de vente et sa concurrence.

Zones d'initiatives privilégiées

Zones créées selon les dispositions arrêtées par le Gouvernement dans le but de permettre des aides spécifiques et l'adaptation des aides existantes dans certaines zones géographiques déterminées.

Zone urbanisable en ruban

Zone urbanisable inscrite au plan de secteur dont la forme, par sa profondeur, sa longueur et le rapport entre ces deux éléments, ne permet que le développement d'un front bâti unique d'un ou des deux côtés du réseau viaire existant.



Village de Haut le Wastia - Anhée

Annexes

ANNEXE 1 :

Récapitulatif des mesures guidant l'urbanisation dans et hors des centralités

Les mesures guidant l'urbanisation présentent des mesures chiffrées qui encadrent l'urbanisation au regard de l'optimisation spatiale. Elles s'adressent à tous les acteurs de l'aménagement du territoire souhaitant concrétiser un projet d'aménagement et/ou d'urbanisme au sein du territoire.

Mesures guidant l'urbanisation relatives à la superficie en pleine terre (SA1)

Concerne les terrains > 0,5 ha	Dans les espaces excentrés	En bordure de la centralité[1]	Dans la centralité
Superficie en pleine terre (SA1)	Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions réservent une superficie en pleine terre : • ≥ 70 % de la superficie du terrain ; • ≥ à la superficie initiale en pleine terre si celle-ci est inférieure à 70 %.	La superficie réservée en pleine terre peut être supérieure ou égale à celle fixée en centralité pour autant que le projet répond aux conditions cumulatives suivantes : (i) assurer une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ; (ii) ne pas déforcer les centralités ; (iii) marquer les entrées de centralités ; (iv) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ; (v) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ; (vi) pour les terrains de plus de 2 ha, avoir une vue d'ensemble de leur urbanisation par le biais d'un Schéma d'orientation local (SOL), d'un permis d'urbanisation, ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées couvrant l'ensemble du terrain. En bordure des centralités, la superficie réservée en pleine terre peut être celle de la centralité concernée, si le projet est situé dans une zone d'aménagement communal concerté (ZACC), un SAR ou un périmètre de remembrement urbain (PRU).	Les centralités sont consolidées et intensifiées, tout en limitant l'imperméabilisation des sols. Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions réservent une superficie en pleine terre : • ≥ 30 % de la superficie du terrain ; • ≥ à la superficie initiale en pleine terre si celle-ci est inférieure à 30 %.
	À défaut de satisfaire les valeurs ci-dessus, des mesures alternatives permettant de garantir au sein du terrain une gestion des eaux de ruissellement, d'accueillir la biodiversité et de réguler les îlots de chaleur urbains doivent être prises.		

1. Un terrain situé « en bordure d'une centralité » est attenant à la centralité ou en est à proximité immédiate.

Mesures guidant l'urbanisation relatives à la densité (SA2)

Concerne les terrains > 0,5 ha	Dans les espaces excentrés	En bordure[1] de la centralité	Dans la centralité
Densité en logement (SA2)	Les projets comportant du logement prévoient une densité nette inférieure ou égale à 10 logements à l'hectare. Cette densité peut être supérieure aux conditions cumulatives suivantes : (i) prévoir une densité nette inférieure à la densité nette moyenne de l'urbanisation existante dans un rayon de 200 mètres[2], sans dépasser un maximum de 18 logements à l'hectare ; (ii) disposer d'un accès aisé aux services et équipements de proximité par les modes de transport actifs, collectifs ou partagés ; (iii) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ; (iv) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ; (v) ne pas s'implanter dans une zone urbanisable en ruban inscrite au plan de secteur située en dehors des cœurs excentrés. Dans les zones urbanisables en ruban inscrites au plan de secteur situées en dehors des cœurs excentrés, les projets comportant du logement prévoient une densité nette inférieure à 5 logements à l'hectare. Ces projets doivent également privilégier des ouvertures paysagères en leur sein, ainsi que le regroupement des bâtiments à proximité du tissu bâti existant. Les projets de logements, de commerces, de bureaux ou combinant ces fonctions qui nécessitent une artificialisation de terres se localisent en continuité ou à proximité immédiate du tissu bâti existant.	La densité nette des projets peut dépasser la densité maximale des espaces excentrés aux conditions cumulatives suivantes : (i) assurer une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ; (ii) ne pas déforcer les centralités ; (iii) marquer les entrées de centralités ; (iv) disposer d'une offre en transports en commun ou prévoir des solutions de mobilités partagées et décarbonées suffisantes permettant d'accéder aux centralités et aux pôles voisins ; (v) intégrer la réalisation d'infrastructures vertes et d'aménagements en faveur de la biodiversité proportionnés à l'urbanisation projetée ; (vi) pour les terrains de plus de 2ha, avoir une vue d'ensemble de leur urbanisation par le biais d'un Schéma d'orientation local (SOL), d'un permis d'urbanisation, ou d'un permis d'urbanisme de constructions groupées couvrant l'ensemble du terrain. En bordure des centralités, la densité des projets peut être égale ou supérieure à la densité minimale de la centralité concernée, si le projet est situé dans une zone d'aménagement communal concerté (ZACC), un SAR ou un périmètre de remembrement urbain (PRU).	Les centralités sont consolidées et densifiées en tenant compte de leurs caractéristiques villageoises ou urbaines. La densité nette en logements des projets est : • ≥ 20 logements à l'hectare dans les centralités villageoises, • ≥ 30 logements à l'hectare dans les centralités urbaines, • ≥ 40 logements à l'hectare dans les centralités urbaines situées dans un pôle. Les densités peuvent être nettement supérieures à ces minima dans les cœurs et le long des axes structurants de centralité.

1. Un terrain situé « en bordure d'une centralité » est attenant à la centralité ou en est à proximité immédiate.
2. À partir des limites du terrain repris en zone urbanisable et en tenant compte du nombre de logements existants situés en tout ou partie dans le périmètre

Mesures guidant l'urbanisation liées aux implantations commerciales

Surfaces ou ensembles commerciaux[1] de 400 m² à 1.500 m²	Dans les espaces excentrés	Dans la centralité		
		Centralité villageoise	Centralité urbaine	Centralité urbaine de pôle
Achats légers	À éviter.	À éviter, excepté pour les commerces considérés comme "centralisants".	Admissible à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton. Favoriser les projets localisés dans les cœurs de centralités.	
Achats alimentaires	À éviter, sauf en restructuration d'ensembles ou de surfaces existants	Admissible.	Admissible, en complément de l'offre commerciale des cœurs de centralités, et à condition de présenter au moins 10 commerces de dé tail à moins de 500 m de cheminement piéton.	
Achats lourds	À éviter, sauf en complément d'ensembles commerciaux denses existants présentant une bonne accessibilité en transports en commun et en modes actifs.	Admissible.	Admissible, à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.	

Surfaces ou ensembles commerciaux[1] de plus de 1.500 m²	Dans les espaces excentrés	Dans la centralité		
		Centralité villageoise	Centralité urbaine	Centralité urbaine de pôle
Achats légers	À éviter.	À éviter.	Admissible à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton. Favoriser les projets localisés dans les cœurs de centralités.	
Achats alimentaires	À éviter, sauf en restructuration d'ensembles ou de surfaces existants.	Admissible.	Admissible, en complément de l'offre commerciale des cœurs de centralités, et à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.	
Achats lourds	À éviter, sauf en complément d'ensembles commerciaux existants, et à condition que le projet présente une bonne accessibilité en transports en commun et en modes actifs.	À éviter.	Admissible si la centralité est située à plus de 30 minutes en transports en commun d'une centralité urbaine de pôle, et à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.	Admissible à condition de présenter au moins 10 commerces de détail à moins de 500 m de cheminement piéton.

1. Une surface ou un ensemble commercial existant qui s'étend à la fois en centralité et en espace excentré est considéré comme entièrement situé dans une centralité pour autant qu'il :
   i. assure une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ;
   ii. ne déforce pas les centralités ;
   iii. marque les entrées de centralités ;
   iv. dispose d'une offre en transports en commun et d'un accès aisé par les modes actifs.

Surfaces ou ensembles commerciaux[1] de moins de 400 m²	Dans les espaces excentrés	Dans la centralité		
		Centralité villageoise	Centralité urbaine	Centralité urbaine de pôle
Achats légers	Admissible uniquement pour les commerces de proximité.	Admissible, en favorisant la concentration de ce type d'activité dans les cœurs de centralités		
Achats alimentaires	Admissible à condition de privilégier une implantation dans les cœurs excentrés ou d'être un comptoir de vente directe entre le producteur (lié aux ressources primaires) et le consommateur.	Admissible, en vue de répondre aux besoins de proximité de la population locale.		
Achats lourds	Admissible à condition de privilégier une implantation dans les cœurs excentrés.	Admissible, en vue de répondre aux besoins de proximité de la population locale.		

1. Une surface ou un ensemble commercial existant qui s'étend à la fois en centralité et en espace excentré est considéré comme entièrement situé dans une centralité pour autant qu'il :
i. assure une transition urbanistique adaptée entre la centralité et les espaces excentrés ;
ii. ne déforce pas les centralités ;
iii. marque les entrées de centralités ;
iv. dispose d'une offre en transports en commun et d'un accès aisé par les modes actifs.

ANNEXE 2 :

Cartographie des centralités

Les centralités sont cartographiées dans un atlas imprimé au format A3.

Les centralités cartographiées permettent d'appliquer les mesures guidant l'urbanisation définies dans le SDT.

Les périmètres de centralités sont représentés cartographiquement par un pointillé dont les points ont un diamètre de 50 mètres ce qui permet une marge d'interprétation des limites de centralités.

ANNEXE 3 :

Méthodologie d'identification des centralités

La méthodologie utilisée pour l'identification et la cartographie (annexe 4) des centralités du Schéma de développement du territoire (SDT) s'appuie sur le découpage en polarités résidentielles de base établi selon 3 variantes (A, B, C) dans les travaux de l'IWEPS (WP n°32, avril 2021). Elle se fonde également sur la caractérisation de ces polarités de base selon le degré d'équipement en services à la population (IWEPS, WP n° 36, octobre 2022).

La méthodologie employée dans le SDT répond à l'objectif du Gouvernement d'identifier au moins une centralité par Commune.

Pour la plupart des Communes, soit 230 Communes, les centralités du SDT correspondent aux polarités résidentielles de base issues de la variante A.

Pour les communes dont la variante A n'identifie aucune polarité de base, soit 23 communes, les centralités correspondent aux polarités de base issues de la variante B. Pour les communes dont les variantes A et B n'identifient aucune polarité de base, soit 1 commune, les centralités correspondent aux polarités de base issues à la variante C.

Les périmètres correspondent aux résultats bruts de l'application des critères spatiaux au territoire au sein d'un système d'information géographique (SIG). Ces résultats bruts ne tiennent pas compte d'éventuelles contraintes physiques, environnementales, juridiques que seule une connaissance fine du terrain peut intégrer. De même, ils ne tiennent pas compte de projets de territoire et de mobilité que seule une planification régionale, supracommunale ou communale fine peut intégrer (voir « encart : Principes et modalités : critères de délimitation des centralités » à la section « Centralités et espaces excentrés »).

Le SDT distingue trois types de centralités :

- les centralités urbaines de pôle ;
- les centralités urbaines ;
- les centralités villageoises.

Deux critères sont utilisés pour cette classification :

1. Distinction des centralités urbaines (dont les « centralités urbaines de pôle ») et des centralités villageoises

Les centralités urbaines correspondent aux polarités résidentielles les mieux équipées en services à la population, soit les polarités de degrés I, II ou III tels que définis par l'IWEPS (2022a, voir carte 2 page 33).

Les centralités villageoises correspondent aux polarités résidentielles de degré IV, telles que définies par l'IWEPS (2022a, voir carte 2 page 33). Les centralités correspondant aux polarités de base de la variante B et C sont classées en centralités villageoises car elles ne disposent pas de services suffisants pour être de degré I-II ou III.

2. Distinction de centralités urbaines de pôle et de centralités urbaines

Les centralités urbaines de pôles correspondent aux centralités urbaines situées dans une commune-pôle telle qu'identifiée à l'annexe 4.

Représentation des centralités

Les centralités du SDT sont représentées sur une carte à l'échelle du 1/50.000 sur un fond de plan IGN.

Leur périmètre est matérialisé par un pointillé dont les points ont un diamètre de 50 mètres.

La génération automatique d'un tel périmètre à cette échelle produit des imprécisions de représentation qui ne permettent qu'un repérage approximatif. Ce phénomène est surtout marqué quand le périmètre est fortement échancré ou cerne totalement un territoire de faible superficie.

Les incertitudes liées à l'imprécision des limites des centralités ne peuvent être levées qu'en se fondant sur une analyse de terrain complémentaire au cas par cas, et idéalement en élaborant un schéma de développement communal (SDC) ou pluricommunal (SDP).

Sources bibliographiques :

Charlier J. et Reginster I. (IWEPS), 2021. Les polarités de base – Des balises pour identifier des centralités résidentielles en Wallonie, Working Paper de l'IWEPS n°32, Namur, 54p. https://www.iweps.be/publication/les-polarites-de-base-des-balises-pour-identifier-des-centralites-urbaines-et-rurales-en-wallonie/

Charlier J. et Reginster I. (IWEPS), 2022a. Typologie des polarités résidentielles selon leur niveau d'équipement en services et leur accessibilité bas carbone/basse énergie, Working Paper de l'IWEPS n°36, Namur, 70p. https://www.iweps.be/publication/typologie-des-polarites-residentiellesselon-leur-degredequipement-en-services-etleur-accessibilite-bas-carbone-basse-energie/

Charlier J. et Reginster I. (IWEPS), 2022b. Typologie des communes wallonnes selon leur équipement fonctionnel en matière de services à la population, d'activités économiques et de tourisme, Working Paper de l'IWEPS n°37, Namur, 56p. https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2022/12/WP37-1.pdf

ANNEXE 4 :

Méthodologie d'identification des pôles

La détermination des pôles se base sur :

- le degré d'équipement des communes en services à la population (IWEPS, WP n°37, décembre 2022) ;
- le degré d'intensité économique des communes (IWEPS, WP n°37, décembre 2022) ;
- les temps de parcours en transports en commun de centre à centre (OPENSTREETMAP 2022 et SNCB.be, letec.be, 2022) ;
- la population communale au 1er janvier 2022 ainsi que la répartition communale de la population de l'arrondissement au 1er janvier 2022[1] (STATBEL, 2022).

Au total, quarante-neuf pôles sont identifiés dans la structure territoriale.

La liste des pôles est présentée sur le tableau ci-joint :

3 pôles majeurs	Liège, Charleroi, bipôle Mons/La Louvière
1 capitale régionale	Namur
5 pôles régionaux	Arlon, bipôle Wavre/Ottignies - Louvain-la-Neuve, Mouscron, Tournai, Verviers
40 pôles d'ancrage	Andenne, Ath, Bastogne, Beauraing, Bertrix, Braine-le-Comte, bipôle Braine-l'Alleud/Waterloo, Chimay, Ciney, Comines, Couvin, Dinant, Durbuy, Enghien, Fleurus, Florennes, Gembloux, Hannut, Herve, Huy, Jodoigne, Lessines, Leuze-en-Hainaut, Libramont-Chevigny, Malmedy, Marche-en-Famenne, Nivelles, Péruwelz, Philippeville, Rochefort, Sambreville, Soignies, Spa, bipôle Sprimont/Aywaille, Thuin, Tubize, Vielsalm, Virton, Waremme, Welkenraedt

Regroupement de Communes

Le regroupement des communes se base sur l'occupation du sol issu de Corine Land Cover (CLC) 2018, Version 2020_2021 et de la population communale au 1er janvier 2022 issu de STATBEL. Les communes sont regroupées pour former un même pôle (agglomération ou bipôle) si elles répondent à au moins une des conditions suivantes :

- elles partagent un tissu urbanisé[2] formant une conurbation[3] qui représente :
  - pour une commune de plus de 20.000 habitants, plus de 40 % de son tissu urbanisé communal en conurbation ;
  - pour une commune de moins de 20.000 habitants, plus de 60 % de son tissu urbanisé communal en conurbation.
- elles présentent chacune une population supérieure à 30.000 habitants et sont limitrophes ;
- elles sont limitrophes, identifiées comme pôle d'ancrage et présentent chacune un indice d'équipement en services de degré III sans présenter d'indice d'intensité économique ; leurs centres sont situés à moins de 15 minutes en transports en commun (de centre à centre).

1. Arrondi à 0,05 %.
2. Le tissu urbanisé fait référence aux tissus urbains résidentiels en ordre fermé, semi-ouvert ainsi qu'aux tissus industriels, commerciaux et d'équipements publics.
3. Un tissu en conurbation fait référence à un tissu urbanisé contigu excluant l'urbanisation en ruban.

Tableau 1 : Regroupement des communes en agglomération ou bipôle

Agglomération/Bipôle[1]	Communes
Liège	Ans, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Flémalle, Fléron ,Grace-Hollogne, Herstal, Liège ,Oupeye Saint-Nicolas, Seraing
Charleroi	Charleroi, Châtelet, Courcelles, Farciennes, Montigny-le-Tilleul
Bipôle Mons/La Louvière	Binche, Colfontaine, Frameries, Manage, Mons, Morlanwelz, Quaregnon, La Louvière
Verviers	Dison, Verviers
Bipôle Wavre/Ottignies-Louvain-la-Neuve	Ottignies-Louvain-la-Neuve, Wavre
Bipôle Braine-l'Alleud/Waterloo	Braine l'Alleud, Waterloo
Bipôle Sprimont/Aywaille	Aywaille, Sprimont

Pôles majeurs, capitale régionale, pôles régionaux

Les **pôles majeurs** sont Liège, Charleroi et le bipôle Mons/La Louvière. Un pôle/bipôle majeur présente une population supérieure à 250.000 habitants.

La **capitale régionale** est Namur en raison de son statut institutionnel.

La Wallonie compte **5 pôles régionaux :** Arlon, Mouscron, Tournai, Verviers, le bipôle Wavre/Ottignies - Louvain-la-Neuve.

Les pôles régionaux ont une population supérieure à 30.000 habitants et ne sont pas identifiés comme pôles majeurs ou capitale régionale. Ils présentent soit un degré d'intensité économique égal à I (IWEPS, WP n°37, décembre 2022)[2], soit un degré d'équipement en services égal à I (IWEPS, WP n°37, décembre 2022)[2].

1. Un bipôle est un regroupement de deux communes ou agglomérations accueillant chacune plus de 30 % de leur population totale.
2. Selon la typologie de l'IWEPS (2022b), les communes de degré I sont mieux équipées que les communes de degré II qui sont elles-mêmes mieux équipée que les communes de degré III.

Pôles d'ancrage

Le SDT définit **40** pôles **d'ancrage**.

Les pôles d'ancrage assurent un maillage du territoire et garantissent, grâce notamment à un renforcement de l'offre en transports en commun, une cohésion territoriale, l'accès aux services et aux équipements structurants.

En première approche, les pôles d'ancrage sont les communes d'intensité économique et d'équipement en services de degrés I, II et III (IWEPS, 2022b) hormis les communes composant les pôles majeurs, la capitale régionale et les pôles régionaux.

Ce critère ne permet pas de tenir compte de la diversité des territoires de Wallonie. Afin de renforcer le maillage formé par les pôles d'ancrage définis en première approche, d'autres communes rayonnantes leur sont adjointes.

Elles répondent à l'un des critères suivants :

- elles sont situées à plus de 20 minutes en transports en commun des pôles définis en première approche et présentent soit :
  - une population supérieure à 25.000 habitants[1] qui représente plus de 7,5 % de la population de l'arrondissement et un degré d'équipement en services de I, II ou III ;
  - une population supérieure à 12.000 habitants qui représente plus de 7,5 % de la population de l'arrondissement et un degré d'équipement en services de I ou II ;
  - une population supérieure à 7.500 habitants qui représente plus de 10 % de la population de l'arrondissement, un degré d'équipement en services de I, II ou III et un ratio d'emploi intérieur supérieur à 59 % (moyenne wallonne 2020[2]).
- elles sont situées à plus de 30 minutes en transports en commun des pôles définis en première approche et présentent :
  - une population supérieure à 7.500 habitants qui représente plus 5 % de la population de l'arrondissement ;
  - un degré d'équipement en services de I, II ou III ainsi qu'un ratio d'emploi intérieur supérieur à 50 %.
- elles sont situées à plus de 45 minutes en transports en commun des pôles définis en première approche et présentent une population supérieure à 7.500 habitants ainsi qu' un degré d'équipement en services de I, II ou III.

Sources bibliographiques :

Charlier J. et Reginster I. (IWEPS), 2022b. Typologie des communes wallonnes selon leur équipement fonctionnel en matière de services à la population, d'activités économiques et de tourisme, Working Paper de l'IWEPS n°37, Namur, 56p. https://www.iweps.be/wp-content/uploads/2022/12/WP37-1.pdf

1. Population au 1er janvier 2022 (STATBEL, 2022).
2. Ratio d'emploi intérieur, Walstat (IWEPS 2022).

ANNEXE 5 :

Indicateurs de suivi

Dimensions	Statistique	Suggestion d'indicateurs
Structuration interne	Utilisation et occupation du sol	Superficie des différentes catégories d'utilisation du sol (1). Coefficient d'occupation du sol moyen ou surface de plancher par habitant (2). Superficie des parcs et des espaces verts dans les centralités (2).
Structuration interne	Construction, rénovation et renouvellement urbain	Nombre de permis d'urbanisme octroyés pour la rénovation ou la construction de logements ventilés dans/hors centralité et affectation au plan de secteur (2). Nombre de SAR en centralités et dans les espaces excentrés (1). Nombre des SAR réaménagés en centralités et dans les espaces excentrés (1). Nombre d'implantations commerciales (ventilé par typologie commerciale) dans les centralités et dans les espaces excentrés (3).
Structuration interne	Artificialisation	Superficie de la désartificialisation des terres déjà artificialisées (1). Taux annuel d'artificialisation en centralité et dans les espaces excentrés (1). Superficie comparée des différentes catégories de sol artificialisé (1).
Structuration interne	Imperméabilisation et part en pleine terre	Part de pleine terre des sols, évolution du taux d'imperméabilisation (équivalente) (1). Part des espaces en pleine terre artificialisé dans et hors des centralités (1).
Structuration interne	Stratégie, planologie et affectation, permis	Nombre de révisions du plan de secteur (1). Nombre de schémas de développement communaux (SDC) adoptés (y compris thématiques, et le cas échéant en précisant la thématique) (1). Nombre de permis d'urbanisme octroyés pour de nouvelles surfaces ou ensemble commerciaux de plus 400m² ventilés dans/hors centralité (3). Nombre de permis d'urbanisme octroyés pour la restructuration des surfaces et espaces commerciaux existants ou friches, ventilés dans/hors centralité (3).

Dimension démographique et sociale	Logements	Densité de logement en centralités et dans les espaces excentrés (2). Taille moyenne des parcelles occupées par la résidence (2). Nombre et type de logement en centralités et dans les espaces excentrés (2). Nombre de logements publics construits et/ ou rénovés (5).
Dimension démographique et sociale	Démographie et projection démographique	Population et nombre de ménages domiciliés en centralités et dans les espaces excentrés (2). Nombre de ménages par type (5). Part de ménages isolés de 80 ans et plus par commune (5). Perspective de la population par grandes classes d'âge (par arrondissement et par bassins d'optimisation spatiale) (5). Taux d'accroissement de la population et des ménages des communes wallonnes (5). Solde migratoire international, interrégional et interne à la Wallonie (6). Population par NUTS 3 à l'échelle suprarégionale (6).
Structuration interne	Parcellaire	Nombre de divisions et remembrements sur les biens immobiliers non bâtis (2).
Dimension démographique et sociale	Services et équipements	Nombre et types de services et équipements dans et hors des centralités (2).
Structuration interne	Disponibilité foncière	Superficie du potentiel foncier en fonction du zonage plan de secteur dans les centralités et dans les espaces excentrés (2)(4).

Dimension mobilité et transport	Mobilité et logistique	Flux théorique domicile-travail transrégionaux et transfrontaliers (6). Nombre d'entreprises utilisant le chemin de fer ou la voie d'eau (4). Nombre de lignes en transports en commun transfrontalières (6). Distances moyennes parcourues par motif de déplacement (7). Nombre de voitures partagées : nombre de véhicules/utilisations/emplacements/usagers (7). Nombre (en millions) des véhicules-kilomètres sur le réseau wallon (hors évolution tendancielle) (7). Nombre (en millions) des véhicules-kilomètres sur le RTE-T en Wallonie (hors évolution tendancielle) (7). Nombre d'emplacements de stationnement destinés aux vélos (7). Nombre de bornes de recharge en « carburants » alternatifs (7). Nombre de modes actifs partagés (vélos, trottinettes, etc.) et des emplacements de stationnement sécurisés pour vélos à proximité des gares (7). Nombre et taille de parkings situés hors des zones congestionnées et taux d'occupation (7). Nombre de plateformes d'échange modal (mobipôles & mobipoints) (7). Nombre de points de connexion entre les modes de transport (au niveau des personnes et des biens) (7). Indicateur de l'accessibilité moyenne des nouveaux projets d'aménagement par les réseaux de transports en commun (7). Nombre de kilomètres de bandes de covoiturage aménagées (7). Nombre de kilomètres de pistes cyclables aménagées (7).
Dimension commerciale	Commerce	Nombres d'implantations commerciales (ventilé par typologie commerciale) dans les centralités et dans les espaces excentrés (3). Nombre de cellules commerciales vides par centralité (3). Superficie commerciale nette par commune (3). Nombre de commerces (ventilé par typologie commerciale) pour 1.000 habitants par commune (3).

Dimension économique	Economie et emploi	Densité du nombre d'emploi à l'hectare dans les espaces dédiés aux activités économiques (4). Nombre d'hectares de zones d'activités économiques mis à disposition des entreprises par an (4). Nombre de partenariats universités – entreprises par cluster technologique (4). Nombre de permis octroyés pour des activités de transformation des ressources du territoire (4). Nombre d'entreprises liées au sauvetage de matériaux anciens, à la récupération, au recyclage, et à la transformation de déchets en ressources (4). Part de l'économie dédiée aux circuits courts et à l'économie de proximité dans l'économie wallonne (4). Part des zones d'activités économiques au Plan de secteur et son évolution (4). Part des entreprises innovantes (par secteur) (4).
Dimension mobilité et transport	Energie	Part d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie (4).
Dimension commerciale	Tourisme	Nombre d'hectares inscrits en zone de loisirs (4). Nombre de gîtes touristiques (4). Nombre de sites touristiques (4). Nombre de visiteurs des sites touristiques (par type culturel/naturel) (4).
Dimension démographique et sociale	Cohésion sociale	Indicateur synthétique d'accès aux droits fondamentaux (ISADF) (5). Revenus médians par déclaration (5). Part de la population bénéficiaire d'un revenu d'intégration sociale (5).
Dimension démographique et sociale	Cadre et confort de vie	Nombre d'habitants disposant d'un espace vert à moins de 10 minutes à pied (5). Nombre d'aménagements ou créations de places publiques (5). Nombre d'équipements (scolaire, santé, sportif, etc.) par habitant à l'échelle communale (5). Nombre de biens classés au patrimoine (5). Pourcentage de ménages couvert par le très haut débit fixe (pour les vitesses de 1,30, 50 et 100 Mps) (5).

Structuration interne	Immobilier	Prix de vente médian de l'immobilier par type de bien et par commune (5). Prix moyen du terrain à bâtir (5).
Structuration interne	Coopération	Nombre de coopérations transrégionales et transfrontalières par secteurs d'activités (6).
Dimension patrimoniale et environnementale	Environnement	Mesure de la fragmentation des ensembles paysagers en Wallonie (8). Superficie des sites reconnus en vertu de la loi sur la conservation de la nature contribuant au maillage écologique et indice de connectivité (8). Émissions de gaz à effet de serre (8). Superficie soutenue par le Programme wallon de Développement Rural, notamment via les méthodes agroenvironnementales (8). Population/espaces naturels concernés par les zones vulnérables SEVESO (8). Superficies couvertes par un périmètre de protection du patrimoine (8).

Légendes :

(1) : Suivi de l'artificialisation, de l'imperméabilisation

(2) : Suivi de l'étalement urbain résidentiel

(3) : Suivi de l'implantation des activités commerciales

(4) : Suivi de l'implantation des activités économiques

(5) : Suivi des dynamiques socio-démographiques, résidentielles et du cadre de vie

(6) : Suivi des dynamiques transfrontalières et transrégionales

(7) : Suivi des mobilités, des transports et de l'intermodalité

(8) : Suivi patrimonial, environnemental et des services écosystémiques

ANNEXE 6 :

Les zones d'activités économiques d'échelle régionale

Liste des zones d'activités économiques industrielles et/ou mixtes de plus de cent hectares inscrites au plan de secteur, hormis les zones qui sont liées à des infrastructures portuaires, aéroportuaires et multimodales ou aux parcs d'activités scientifiques :

- Parc d'activités économiques d'Alleur
- Andenne Seilles
- Zone d'activités économiques d'Aubange
- Bastogne B1-B2
- Battice
- Parc d'activités économiques de Ciney-Biron
- Parc d'activités économiques de Comines-Warneton
- Courcelles
- Dottignies
- Dour-Elouges
- East Belgium Park
- Ecopôle
- Feluy
- Fernelmont
- Pôle d'activités économiques de Fleurus (Martinroux, Lambussart, Heppignies)
- Frameries
- Vallée du Hain
- Hermalle-sous-Huy
- Parc d'activités économiques de l'aéroport de Liège
- Les Hauts Sarts
- Les Plenesses
- Pôle d'activités économiques de Leuze-Europe
- Parc d'activités économiques de Libramont-Recogne
- Pôle d'activités économiques de Marche Aye-Wex
- Parc d'activités économiques de Mariembourg
- Pôle d'activités économiques de Mouscron I (Portemont, Mouscron II, Saint Achaire, Haureu et Herseaux)
- Pôle d'activités économiques de Namur Nord (Rhisnes, Ecolys)
- Pôle d'activités économiques de Namur Ouest (Franière, Floreffe, Malonne)
- Nivelles Sud

- Pôle d'activités économiques d'Orientis
- Pôle d'activités économiques de Polaris
- Parc d'activités économiques de Rochefort
- Pôle d'activités économiques de Seneffe–Manage (Seneffe-Manage, Manage Nord, Stauffer, Seneffe Tyberchamps, Manage Faubourg, Manage Groentenbriel, Manage Verreries)
- Pôle d'activités économiques de Soignies et Braine-le-Comte (Soignies Nord-Est, Soignies-Guelenne et Soignies-Braine-le-Comte)
- Parc d'activités économiques de Saint-Vith Crombach
- Parc d'activités économiques de Strepy (Strepy-Bracquegnies et Strepy Sud)
- Tertre
- Pôle d'activités économiques de Tournai-Ouest (I, II, III)
- Villers-le-Bouillet
- Parc d'activités économiques Virton-Latour
- Parc d'activités économiques de Waremme
- Wavre-Nord



Musée de la Céramique - La Louvière




Wallonie
territoire
SPW