



**Enquête publique sur la révision du Schéma de
Développement Territorial de la Wallonie**

Avis de la Wallonie picarde



conférence des
**bourgmestres et
élus territoriaux**



conseil de
développement

2023

Révision du Schéma de Développement du Territoire (SDT)

Avis de la Wallonie picarde dans le cadre de l'enquête publique

Cet avis regroupe l'ensemble des réflexions et considérations relatives au projet de SDT, exprimées par les forces vives du bassin de vie de la Wallonie picarde, en l'occurrence le Conseil de développement et la Conférence des Bourgmestres et élus territoriaux, en abrégé « Wallonie picarde » dans l'avis ci-après.

Il porte sur le projet de Schéma de Développement Territorial (SDT) adopté par le Gouvernement wallon le 30 mars 2023.

Structure de l'avis

1. Considérations générales
2. Remarques sur la structure territoriale
3. Remarques sur les centralités et espaces excentrés
4. Remarques particulières
5. Conclusions

POINT 1 - Considérations générales

Sur le fond, et de manière générale, la Wallonie picarde partage les ambitions de ce projet de schéma de développement du territoire (SDT) à travers ses douze défis.

En ce qui concerne la **vision partagée**, nous proposons que ce chapitre se concentre sur sa définition et ses enjeux. L'ambition « Des pôles majeurs comme moteur de développement métropolitain » devrait plutôt être traitée dans le chapitre « Structure territoriale » qui identifie les pôles. A ce sujet, la Wallonie picarde propose, dans le point 2 de cet avis, plusieurs évolutions au niveau de la définition des pôles.

La Wallonie picarde rejoint les 20 **objectifs régionaux** de développement territorial et d'aménagement, moyennant certaines remarques et interrogations listées dans l'avis ci-après.

Sur la forme, nous tenons à faire part de la difficulté exprimée par les communes et les membres du Conseil de développement sur le **délaï très court de la remise d'avis**. Ce délai est d'autant plus compliqué pour les communes de taille modeste, qui disposent de moins de personnel que les villes et communes plus grandes pour analyser un document de 272 pages et les annexes. Enfin, la validation officielle par les conseils communaux est compliquée en cette période estivale (mise à l'ordre du jour, mise à disposition des éléments en temps utile, etc.). Il a été très **difficile de mettre en place des démarches collectives et participatives** dans le cadre des remises d'avis.

Certaines communes n'ayant pas de conseil communal en juillet, ou ne pouvant atteindre le quorum en cette période estivale, ont remis un avis en juin alors que l'enquête publique pour recueillir les avis de leurs concitoyens court jusqu'au 14 juillet, et n'ont donc pas pu être intégrés dans l'avis de la commune. A l'instar de l'avis de l'UVCW, nous ne pouvons que « *déplorer les délais et la période de consultation non proportionnés aux enjeux de la réforme et non adaptés aux réalités (administratives et politiques) communales. Son ampleur mérite une étude approfondie en corrélation avec les spécificités du territoire qui ne peut être réalisée correctement dans le délai imparti.* »

Au niveau des modalités pratiques, l'évaluation des implications du projet de SDT découle du projet de réforme du CoDT. Or, celui-ci est en cours d'analyse au niveau du Conseil d'Etat et n'est à ce stade pas connu. Nous émettons donc des réserves sur l'opérationnalisation de ce projet de SDT.

Dans le prolongement de ces considérations générales, vous trouverez ci-après les réflexions et propositions d'amendement de la Wallonie picarde en lien avec le contenu du projet de SDT, à travers trois chapitres : la structure territoriale, les centralités et espaces excentrés et des remarques particulières.

POINT 2- Remarques sur la structure territoriale

De manière synthétique, voici les éléments sur lesquels la Wallonie picarde insiste :

1. Existence territoriale de la Wallonie picarde en tant que bassin de vie
2. Reconnaissance d'un « bipôle majeur » en Wallonie picarde
3. Un bassin d'optimisation spatiale pour la Wallonie picarde
4. Reconnaissance de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai comme « Réseau de coopération » dans les aires métropolitaines
5. Le rôle des « Aires métropolitaines »
6. Reconnaissance de l'axe Bruxelles-Lille en tant qu'« Aire de développement relais »
7. Reconnaissance de la commune de Frasnes-lez-Anvaing en tant que « Pôle d'ancrage »

2.1. Existence territoriale de la Wallonie picarde en tant que « bassin de vie »

La Wallonie picarde est un vaste territoire regroupant **23 communes**. Réunissant les arrondissements administratifs de Tournai-Mouscron et de Ath, elle compte **355.000 habitants** et représente ainsi près de **10% de la population wallonne**.

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 les organes de gouvernance territoriale suivants :

- ⇒ Un **Conseil de Développement** (juin 2006);
- ⇒ Une **conférence des Bourgmestres et élus territoriaux** (septembre 2008).

Ces deux outils ont notamment pour ambition de porter une réflexion collective et partagée à l'échelle supracommunale du bassin de vie. Cette démarche territoriale permet de travailler sur des perspectives communes de développement que ce soit en termes de mobilité, de développement économique et énergétique, de mise en cohérence avec et entre les acteurs locaux et régionaux, tels que les Parcs naturels, les acteurs transfrontaliers et wallons, etc.

Cette dynamique a permis d'impulser le « Projet de Territoire Wallonie picarde 2040 », qui est une vision d'avenir partagée et répondant aux grands enjeux identifiés pour la Wallonie picarde à l'horizon 2040, en ce y compris les aspects liés à la gouvernance.

Notons également que, suite au rattachement des communes de Lessines, Enghien et Silly en 2018, la Wallonie picarde dispose d'une **circonscription électorale à l'échelle de son bassin de vie** et correspondant à son territoire d'action.

La Wallonie picarde, espace de coopération supracommunal.

La vision partagée du SDT évoque des villes en connexion et des espaces de coopération comme piliers du développement socio-économique. Il est indiqué que 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. La démarche menée en Wallonie picarde se retrouve pleinement dans cette vision de la Wallonie en tant qu'espace de coopération supracommunal, transrégional et transfrontalier.

Reconnaissance de la Wallonie picarde en tant que « Bassin de Vie »

Malgré tout ce qui précède, la Wallonie picarde n'apparaît pas dans ce projet de SDT. Etant une démarche territoriale à l'échelle supracommunale, nous souhaitons revendiquer notre existence territoriale en tant que « **bassin de vie** ».

La supracommunalité de la Wallonie picarde est d'ailleurs reconnue par le Gouvernement wallon, à travers le Ministre des Pouvoirs locaux et son soutien aux structures supracommunales. Cette reconnaissance est d'ailleurs reprise dans la DPR 2019-2024.

Dans le même ordre d'idée, quand le SDT évoque les projets de territoire à l'échelle supracommunale (CC2.C8 – page 157), le « projet de Territoire Wallonie picarde » n'est pas cité. Territoire précurseur en matière de supracommunalité, la Wallonie picarde est pourtant régulièrement citée en exemple par les autorités wallonnes, et est régulièrement sollicitée pour présenter sa démarche territoriale (cf notre intervention lors du colloque sur la supracommunalité organisé par le Ministre des Pouvoirs locaux le 29 mars 2023 à Gembloux, ou encore la recherche-action sur la supracommunalité menée actuellement par le Professeur Grandjean de l'Institut de la décision publique de l'Université de Liège).

Un bassin d'emploi

La Wallonie picarde compte 110 114 travailleurs salariés occupés sur son territoire et 30 536 travailleurs indépendants sur son territoire au 30 juin 2022 (Hainaut Développement). En termes économiques, la Wallonie picarde compte 25 593 entreprises assujetties à la TVA. Le taux d'emploi est de 61,5 %. Le territoire est doté de 37 parcs d'activités économiques représentant une superficie de plus de 2.000 ha (chiffres 2020).

La Wallonie picarde dispose d'outils à vocation économique qui remplissent, depuis des années, des missions et actions collant parfaitement avec le bassin de vie. Cela indique clairement sur le plan institutionnel la reconnaissance de nos spécificités socio-économiques distinctes.

On peut ainsi citer :

- le **Forem**, service public de l'emploi, avec une direction WAPI pour le service aux entreprises et 2 services pour les demandeurs d'emploi à Tournai et Mouscron, des centres de compétences, des centres de formation professionnelle
- **L'Instance Bassin Enseignement qualifiant – Formation – Emploi (IBEFE)** de Wallonie picarde
- La **Mission régionale** pour la Wallonie picarde, MIREWAPI
- Les intercommunales de développement économique **IDETA et IEG**,
- Le fonds d'investissement régional qui accompagner et finance les entreprises de Wallonie picarde « **Wapinvest** »,
- L'Agence de Stimulation économique de Wallonie picarde, « **Entreprendre.wapi** »
- La **Chambre de commerce** et d'Industrie de Wallonie picarde, CCIWAPI
- Les **syndicats**, qui préservent une certaine paix sociale grâce aux échanges constructifs réguliers entre les représentants des travailleurs et le patronat de Wapi.
- Le hub créatif de Wallonie picarde, le **Wap's Hub**
- Des centres de recherche performants : le **CTP**, le **CARAH**, une antenne **Multitel**
- Le **Choq**

En matière de gestion de l'environnement en Wallonie picarde, on peut également citer l'intercommunale **IPALLE** active dans l'épuration des eaux usées, la prévention, la collecte et le traitement des déchets et l'énergie.

Un bassin de santé

- Le réseau hospitalier « Phare » regroupe les pôles hospitaliers de Mouscron (CHM), Tournai (CHwapi), Ath (Epicura) et Soignies (CHR Haute Senne).
- Les écoles d'enseignement supérieur formant des infirmières et du paramédical (kinés,...)
- Les établissements de santé mentale : le CHR « Les Marronniers » et l'Hôpital Psychiatrique Sécurisé (la défense sociale) à Tournai, l'Institut St Jean de Dieu à Leuze, l'institut St Charles à Brunehaut ; les services de psychiatrie dans les hôpitaux et cliniques.
- Les établissements d'accueil des personnes handicapées (Péruwelz, Estaimpuis, Mouscron ...) et les maisons de repos médicalisées (MRS)
- Des entreprises spécialisées dans le domaine de la santé: Takeda à Lessines, des start-ups dans le suivi électronique des soins à domicile, etc.
- L'IMSTAM, intercommunale d'œuvres médico-sociales des arrondissements de Tournai-Ath-Mouscron (services médicaux ou paramédicaux permettant le maintien à domicile).

Un bassin social

La volonté est de développer une communauté humaine où chacun trouve sa place, où l'on favorise l'inclusion sociale et où on accompagne les plus fragiles. A cet égard, le territoire dispose de structures à l'échelle du bassin de vie, comme « Lire & Ecrire Wallonie picarde »

La Wallonie picarde abrite des centres pour réfugiés parmi les plus grands : le Centre d'accueil de la Croix-Rouge à Tournai (+ de 600 personnes) et le centre FEDASIL à Mouscron (+ de 800 personnes).

La Wallonie picarde se trouve d'ailleurs sur un axe de migration vers Calais, pour rejoindre ensuite l'Angleterre, qui requiert une politique spécifique. La Conférence des Bourgmestres a d'ailleurs mis sur pied une commission pour l'accompagnement des migrants « exilés en transit » sur notre territoire, avec des structures privées et publiques.

Un bassin touristique

Le bassin de vie dispose d'une « **Maison du tourisme de Wallonie picarde** » qui coordonne notamment les activités ci-après :

- **La « Wapi à pied »** : c'est 700 km de balades dont 350 km de boucles pédestres. Ces randonnées balisées invitent à parcourir la Wallonie picarde à travers parcs naturels et cités de caractère. L'offre de randonnée est divisée en deux grandes catégories : les boucles pédestres balisées situées aux quatre coins du territoire et le réseau points-noeuds pédestre qui se situe essentiellement dans le Pays des collines et qui est connecté au réseau flamand. On compte plus de 50 itinéraires balisés.
- **La « Wapi à vélo »** : la Wallonie picarde est une destination vélo incontournable en Belgique, avec ses 1.600 km de points-noeuds connectés aux réseaux flamands, wallons et français, ses deux parcs naturels, ses 200 km de voies vertes (RAVeL), ses nombreux cours d'eau et ses petites routes champêtres.

Dans l'axe AI.4 « Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique », le plus grand parc animalier de Belgique, **PAIRI DAIZA, n'est pas cité dans le SDT en tant que « grand site touristique wallon »**. Or, il s'agit de la plus grande attraction en Belgique : ce parc accueille 2,2 millions de visiteurs par an en 2022, avec une projection à 4 millions.

On compte également la station touristique du Tournais, « Your Nature » sur le Grand Large à Péronnes. Ce complexe dispose d'une capacité de 182 logements de 2 à 6 personnes. Il vient de recevoir le Prix « Hotels & Lodges », en étant 4^{ème} mondial de la catégorie « Lodges », lui permettant de figurer dans le catalogue des 100 plus beaux hôtels du monde.

Parmi les atouts touristiques, on retrouve aussi les villes patrimoniales comme Tournai avec des monuments classés à l'UNESCO avec son beffroi et sa cathédrale (la Ville de Tournai regrette d'ailleurs la disparition du statut de « Ville d'Art » qui figurait dans le projet de SDT en 2018), le musée de l'Hôpital Notre-Dame à la Rose à Lessines, « Ice Mountain » à Comines (400.000 visiteurs/an), les Châteaux de Beloeil et d'Antoing, le Parc d'Enghien, l'archéosite d'Aubechies, un parcours des brasseries de Wapi, et tant d'autres encore.

Un bassin « apprenant » et actif dans l'économie de la connaissance

La Wallonie picarde dispose d'une structure collective d'enseignement supérieur et de formation continue dédiée aux domaines du numérique, **l'Eurometropolitan e-Campus** (ee-Campus). Dès lors, elle doit être reconnue comme centre de compétence numérique et l'ee-Campus se doit de figurer parmi les plateformes numériques cartographiques de la Région (AI8.M12)

Nous regrettons que la notion de **pôle universitaire** ait disparu du projet de SDT (par rapport à la version 2018), car la Ville de Tournai compte la « **Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale, d'urbanisme -LOCI** » de l'**UCLouvain**, avec un rayonnement international.

La Wallonie picarde propose également un **enseignement supérieur non-universitaire** (Province, HELHA, HEH, promotion sociale) dans plusieurs options et des **écoles supérieures des Arts** (Saint-Luc et l'Académie des Beaux-Arts). Notons également la **formation continuée** avec le « **Centre IFAPME Wallonie picarde** ».

Un bassin culturel réunissant les opérateurs culturels et artistiques de Wallonie picarde

Avec Culture•Wapi, la Wallonie picarde s'est dotée d'une plateforme culturelle active depuis 2010, unique en son genre dans le paysage de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Celle-ci rassemble des opérateurs culturels et à vocation culturelle de Wallonie picarde à travers des activités inspirantes de recherche-action pour organiser un nouveau rapport entre la manière d'envisager les politiques culturelles à l'échelle d'un territoire d'action innovant et la vision d'une société inclusive, interdépendante, optimiste et durable qu'elle projette au service de **l'effectivité des droits culturels, de l'émancipation de l'humain et de sa mise en lien**.

Avec comme cœur de métiers la mise en valeur des potentiels émergents de son réseau pluridisciplinaire, la veille des signaux faibles qui annoncent cette société d'ouverture, la facilitation en intelligence collective, la prospective pour dégager des pratiques territoriales coopératives adaptées aux nouveaux besoins et la communication collaborative, Culture•Wapi décline ses activités en 4 missions principales : la coopération intersectorielle culturelle, l'apprentissage en commun, l'accompagnement de la transition sociétale et le partage de biens communs par la modélisation de ses actions.

La mise en œuvre des quatre missions se décline en 4 rouages d'activités s'articulant solidairement entre eux :

- 1) **Les laboratoires de terrain** comme le déploiement du **www.PECA-WAPI.be** (Programme d'Éducation Culturel et Artistique dans l'enseignement obligatoire, de la 1^{ère} maternelle à la 6^{ème} secondaire) où Culture•Wapi, avec sa casquette de référent scolaire, coordonne la mise en œuvre du décret PECA en Wallonie picarde.
- 2) **Les rendez-vous de Culture•Wapi** comme la biennale **www.co-construire.be**, la rencontre des intelligences collectives en 3 jours d'immersion à la coopération.
- 3) **La fabrique de biens communs**, qui opère le "partage sincère" des ressources produites placées sous licence creative commons.
- 4) **Le diagnostic territorial**, un outil de prospective territorial en milieu culturel.

La Wallonie picarde est riche de ses événements culturels : on peut citer les Géants d'Ath et la Ducasse qui attirent plus de 100.000 personnes, le Sabbat des Sorcières au Pays des Collines, le Ramdam Festival du film qui dérange, les Rencontres Inattendues de Musique et de Philosophie, le Tournai Jazz Festival, le LaSemo à Enghien, le So W'Happy à Brunehaut, les Hurlus à Mouscron, ...

Un bassin de justice

La justice est un maillon essentiel de notre démocratie. La Wallonie picarde dispose d'un Palais de Justice à Tournai, qui tient compte des 387.000 justiciables de la Division de Tournai (correspondant au territoire de la Wallonie picarde).

Il permet de garantir une justice de proximité, efficace et performante, accessible à tous les Wallon(ne)s picard(e)s, de Comines à Enghien, par le regroupement de l'ensemble des services de la justice en un seul et même lieu.

La proximité géographique constitue un impératif dont on ne peut faire l'économie. Il est essentiel de garder une adéquation avec la culture, la mentalité et les coutumes du bassin de vie de la Wallonie picarde. Patrons et syndicats s'accordent d'ailleurs pour souligner le fait que cette justice, gérée au niveau du bassin de vie de la Wallonie picarde, permet d'avoir une justice au fait des spécificités socio-économiques et des besoins des nombreuses entreprises présentes sur le territoire.

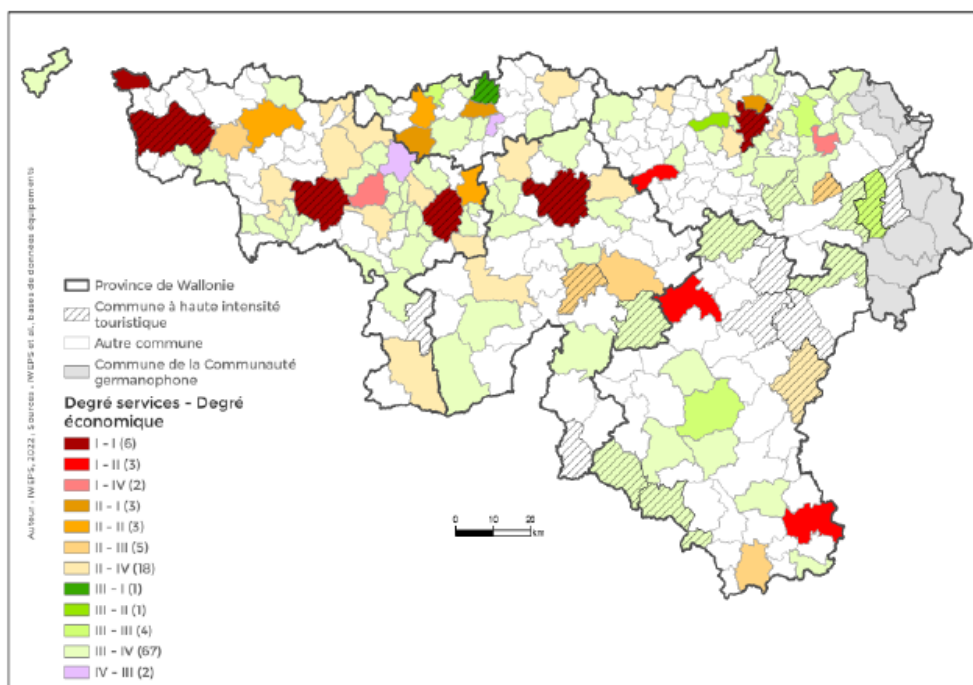
2.2. Reconnaissance d'un bipôle majeur en Wallonie picarde

Dans le Work Paper n°37, l'IWEPS utilise les trois fonctions suivantes pour définir les rôles polarisants permettant de définir les « pôles majeurs » dans la structure territoriale du SDT :

- l'intensité économique
- les équipements en services à la population
- le tourisme

La carte ci-après analyse les deux premières fonctions évoquées : les degrés de service à la population et l'intensité économique :

Carte 7 : Typologie des communes en combinant le degré d'équipement en services à la population et le degré d'intensité économique



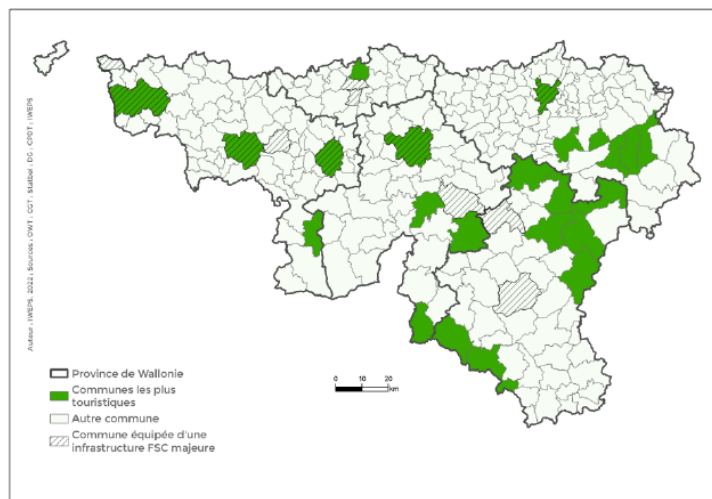
On aperçoit clairement que **les villes de Tournai et de Mouscron sont du 1^{er} degré (soit le plus élevé), au même titre que les villes de Mons, Charleroi, Namur et Liège.**

D'autre part, cette carte montre aussi clairement qu'un axe entre Lille et Bruxelles se dessine, à travers les villes de Tournai et Mouscron en rouge vif (le niveau le plus élevé) et les villes d'Ath et Leuze en orange (avec des niveaux élevés sur les fonctions précitées).

D'ailleurs, tenant compte du continuum des communes sur cet axe Lille-Bruxelles, nous comptons 260.000 habitants. La jonction de la Wallonie picarde entre les deux métropoles européennes que sont Lille et Bruxelles fait de notre bassin de vie un territoire métropolitain.

La carte ci-dessous illustre la troisième fonction évoquée, c'est-à-dire le tourisme et les équipements FSC (foires, salons et congrès) :

Carte 6 : Communes les plus touristiques et pourvues d'équipement en infrastructures FSC



A nouveau, on voit la Ville de Tournai apparaître parmi les communes les plus touristiques de Wallonie (au niveau du nombre de visiteurs, de la capacité d'hébergement et disposant d'infrastructure FSC majeure). Quant à Mouscron, la Ville dispose également d'infrastructure FSC.

En conclusion, le tableau ci-après (WP 37 de l'IWEPS) reprend le **classement des communes wallonnes en fonction de leur score dans les trois fonctions polarisantes** (citées ci-avant) :

8.1. ANNEXE 1: TABLEAU DE LA TYPOLOGIE DES COMMUNES

Code INS commune	Nom commune	Province	Degré Services	Degré économique	Touristicté 2019	Typologie Services-Economie
52011	CHARLEROI	HAI	1	1	Très haut	I - I
53053	MONS	HAI	1	1	Très haut	I - I
57081	TOURNAI	HAI	1	1	Très haut	I - I
57096	MOUSCRON	HAI	1	1		I - I
62063	LIÈGE	LIE	1	1	Très haut	I - I
92094	NAMUR	NAM	1	1	Très haut	I - I
61031	HUY	LIE	1	2		I - II
81001	ARLON	LUX	1	2		I - II
83034	MARCHE-EN-FAMENNE	LUX	1	2		I - II

On remarque clairement que les Villes de Tournai et de Mouscron figurent au plus haut niveau de ce classement. Ces deux villes pourraient dès lors revendiquer ensemble un statut de « bipôle majeur », d'autant plus qu'il est inscrit dans la dynamique métropolitaine entre Lille et Bruxelles et qu'il forme un bassin de vie cohérent avec une gouvernance territoriale (comme évoqué dans le chapitre précédent).

En y alliant d'autres communes du bassin de la Wallonie picarde, un « **bipôle majeur Tournai-Mouscron** » aurait toute sa place dans la structure territoriale du SDT.

2.3. Un bassin d'optimisation spatiale pour la Wallonie picarde

Au sujet de l'évolution de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols, le SDT indique qu'un monitoring sera mis en place selon les bassins d'optimisation spatiale visés en SA1.P1, dès l'entrée en vigueur du SDT.

Or, la délimitation du bassin d'optimisation spatiale auquel se raccroche la Wallonie picarde attire toute notre attention.

Nous rejoignons l'avis de la Ville de Tournai qui stipule qu'«*il est précisé en p. 210 que ces bassins correspondent aux "territoires gérés par les directions extérieures de l'administration régionale de l'aménagement du territoire (dans notre cas, la Direction Hainaut I). Leur identification est liée à l'application des principes de mise en oeuvre des objectifs de SA1 et SA2 qui fixent des trajectoires de réduction de l'artificialisation nette et de l'étalement urbain."* Par conséquent, au-delà du monitoring, il y a bien une intention de vérification de mise en oeuvre des principes en question, ce qui peut amener à devoir faire des choix/des arbitrages entre territoires puisque les objectifs de désartificialisation sont repris à l'échelle du bassin.

Or, Tournai (pôle régional) se retrouve dans le même bassin que Mons-Borinage (partie du bipôle Mons-La Louvière, La Louvière se retrouvant dans le bassin Hainaut II).

Même si la volonté de laisser le soin aux Directions extérieures de réaliser le monitoring et la vérification de la mise en oeuvre des principes SA1.P1 et SA2.P1 est tout à fait compréhensible, ce découpage apparaît néanmoins étonnant d'un point de vue territorial.

La Wallonie picarde ne répondant pas aux mêmes dynamiques que Mons-Borinage.

Par conséquent, **un découpage en fonction des agences de développement territorial nous semblerait plus pertinent**, cela permettrait également pour le bipôle Mons-La Louvière de se retrouver dans le même bassin d'optimisation de l'espace. »

Nous demandons donc un bassin d'optimisation spatiale pour la Wallonie picarde.

2.4. Reconnaissance de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai comme « Réseau de coopération » dans les aires métropolitaines

Inscrire les villes de Tournai, Lille et Courtrai sur la carte des « Réseaux de coopération »

Au même titre que les réseaux de coopération MAHHL (autour de Liège) et Tonicités (autour d'Arlon), la Wallonie picarde souhaite que l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai soit reprise comme « Réseau de coopération » sur la carte des « Aires de coopération transrégionale et transfrontalière » (page 225).

De manière concrète, et à l'instar des deux réseaux de coopération définis (MAHHL et Tonicités), il est essentiel de dessiner sur cette carte le **réseau eurométropolitain** regroupant les villes de Tournai, Mouscron, Lille et Courtrai, et formant le Groupement européen de coopération territoriale (GECT) « Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai ».

Une dynamique et une gouvernance transfrontalière

En effet, la Wallonie picarde occupe une situation géographique centrale aux portes de la Flandre et des deux grandes métropoles européennes Lille et Bruxelles. Une position stratégique donc et qui constitue un véritable atout dans le cadre d'un projet de développement comme le sien. Consciente de cette réalité, la Wallonie picarde a su saisir les opportunités qui se présentaient en s'inscrivant dans l'ambitieux projet de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai.

Nous pouvons affirmer que la Wallonie picarde bénéficie de l'effet « Métropole » impulsé par Lille, la Métropole Européenne de Lille (MEL) et le Conseil régional des Hauts-de-France. Si le projet de SDT met l'accent sur le caractère interrégional et transfrontalier des territoires, les enjeux liés aux continuités territoriales notamment à Lille, ne sont toutefois pas assez pris en compte. Les relations transfrontalières sont avant tout perçues comme des opportunités de faire bénéficier des territoires wallons de dynamiques de développement exogènes et en termes essentiellement économiques.

Nos voisins français ont d'ailleurs, de leur côté, initié deux démarches transfrontalières qui se complètent. Tout d'abord, dans la Région des Hauts-de-France (HdF), le schéma d'aménagement à l'échelle des HdF (SRADDET - Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) comprend un chapitre transfrontalier important qui concerne l'ensemble de la façade transfrontalière des HdF (qui va de la côte belge jusque Charleroi). D'autre part, la Métropole Européenne de Lille (MEL), à travers son SCOT (Schéma de Cohérence territoriale), veut aussi lui donner une dimension transfrontalière. Nous avons donc l'opportunité d'articuler la planification de nos territoires. Le Conseil de développement de Wallonie picarde a également contribué aux travaux sur le « Schéma de coopération transfrontalière » exigé par la loi française MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles françaises) aux métropoles d'envergure européenne, dont la MEL fait partie.

Quelques chiffres-clés pour la Métropole européenne de Lille :

Population

La métropole lilloise compte 1,3 millions d'habitants (source : SCOT Lille Métropole) et l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai 2 millions d'habitants

Economie :

- 1er centre français pour le textile et le textile technique (source : Selon zoomsurlille.fr)
- 2ème ville de France pour l'accueil de sièges internationaux,
- 2ème dans le domaine de l'industrie et de l'édition,
- 3ème place pour la banque, l'agroalimentaire (Bénédicta, Bonduelle, Heineken, Leroux, Lesaffre, Paul, Roquette...) et l'industrie mécanique et électrique (Dassault)
- 3ème quartier d'affaires (Euralille) après la Défense à Paris et la Part-Dieu à Lyon.
- 5e ville de France la plus attractive et pourvoyeuse d'emploi (source : Arthur Loyd)
- 2e métropole la plus RSE (source : classement fondation Oikos)

Emploi :

- 16 678 créations d'entreprises en 2020 dans la MEL (source : Insee Sirene 2020)
- 530 000 emplois dans la MEL (source : Agence de l'Urbanisme de Lille)
- Les navetteurs : 25 000 français vers la Belgique, et 10 000 belges vers la France

Transports

- L'aéroport international de Lille-Lesquin : 1,9 millions de voyageurs par an
- Deux gares TGV : Lille et Tourcoing
- 2ème gare régionale de France (derrière Lyon) pour la Gare Lille Flandres avec plus de 21 millions de voyageurs annuels.
- Une connexion avec l'Angleterre via le départ à Lille du train prenant le Tunnel sous la Manche, mettant Londres à 80 minutes de la Wallonie picarde.
- 3ème port fluvial de France (selon la Voix du Nord : 9 millions de tonnes de marchandises manufacturées par an)

Enseignement

- 3ème ville universitaire de France (derrière Paris et Lyon / 100 000 étudiants) : 10 % des ingénieurs de France sont issus de la métropole lilloise. 1ère école de journalisme créée en France.
- La MEL, c'est près de 115 000 étudiants en supérieur (dont 74 000 à l'Université de Lille). (source : la MEL et Université de Lille).
- On compte 16 000 étudiants français dans les établissements primaires et secondaires belges ;

Social

- Les personnes âgées : 1 500 Français dans les maisons de retraite belges venant essentiellement du Nord et du Pas-de-Calais ;
- Les handicapés : 3 500 personnes placées en Belgique originaires de la France
- Une continuité urbaine entre Mouscron et les villes françaises Wattrelos-Tourcoing-Neuville en Ferrain offrant une conurbation continue jusque Roubaix et Lille, entre Comines-Warneton et les communes frontalières françaises (séparées par la Lys), ainsi qu'un continuum rural entre Tournai (via Blandain et Templeuve) et Villeneuve d'Ascq en France.

Culture & Tourisme

- Palais des Beaux-Arts (selon la Voix du Nord : 341 000 entrées par an) : second musée de France après le Louvre-Paris,
- Lille Grand Palais : 300 événements par an pour 1 million de visiteurs (salons, congrès, spectacles),
- Stade Pierre Mauroy (capacité de 50.000 places)
- Estimation d'1 million de touristes à Lille (Source 2014 – Office de Tourisme)

On peut ici évoquer le projet de « Parc Bleu de l'Eurométropole », avec le « Carré bleu », un itinéraire de 90 km, qui emprunte les chemins de halage et les petites routes longeant les principaux cours d'eau navigables de l'Eurométropole, ou encore « BlueWalks » qui présente un programme de balades guidées dans les deux langues à pied, à vélo et en bateau des deux côtés de la frontière, des événements culturels, un livre, une carte numérique, une Summer School.

Des partenariats avec les autres agglomérations françaises

Au-delà de la métropole lilloise, les villes et communes situés au sud de la Wallonie picarde sont également sous l'influence d'autres agglomérations françaises frontalières avec lesquelles elles entretiennent des liens à différents niveaux, que ce soit en terme de mobilité, de commerce, de culture, etc. :

- La Communauté d'Agglomération Valenciennes Métropole
- La Communauté d'Agglomération de la Porte du Hainaut (Saint Amand les Eaux,...),
- La Communauté de Communes Pévèle Carembault (Orchies,...),

Pour le nord de la Wallonie picarde, il faut prendre en compte la Communauté de Communes de Flandre intérieure (Hazebrouck, Saint-Omer...) pour la Ville de Comines-Warneton, avec une partie de la MEL également (Armentières, Comines France, ...).

Le Parc naturel européen Plaines Scarpe Escaut » (PEPS)

En collaboration avec son homologue français, le Parc naturel des Plaines de l'Escaut est entré dans une dimension européenne. En 2022, il y a eu effectivement la création du « Parc naturel européen Plaines Scarpe Escaut » (PEPS), qui est une Association internationale sans but lucratif formée par le **Parc naturel régional Scarpe-Escaut** côté français et le **Parc naturel des Plaines de l'Escaut** côté belge. Cette structure forme ainsi un territoire comptant 127 communes et villages. Cette association est dans la foulée des premiers accords entre les deux parcs qui datent déjà de 1983, et dont la structure s'appelait « Parc naturel transfrontalier du Hainaut ». Il s'agissait alors du tout premier parc naturel transfrontalier en France et en Belgique. La Wallonie picarde montrait déjà la voie.

Dans le même ordre d'idée, l'autre parc naturel de Wallonie picarde, le **Parc naturel du Pays des Collines**, entretient des coopérations régulières et constructives avec son homologue flamand situé au nord sur la frontière régionale, le « **Parc naturel des Ardennes flamandes** » (Renaix, Audenarde, ...)

La Wallonie picarde, un territoire ouvert sur la Flandre

Le caractère transrégional de la Wallonie picarde est un élément fort de l'identité de notre région.

Il agit comme un trait d'union national en Belgique.

Nous souhaitons effectivement insister sur ces aspects transrégionaux : la Wallonie picarde touche à trois provinces flamandes : le Brabant flamand (avec l'influence de Bruxelles), la Flandre occidentale (influence de Courtrai, province réputée la plus riche de de Flandre) et la Flandre orientale (avec le Pays des Collines et l'influence de Renaix).

Or, le projet de SDT ne fait aucunement mention de son effet de continuité du tissu industriel avec la Région de Courtrai, alors que cette région belge est tout aussi importante en matière de développement socio-économique et environnemental (exemples : le transport des poids lourds et de la chaîne de production alimentaire).

Aspects transfrontaliers de l'axe « soutenabilité et adaptabilité »

Dans l'axe 1 : « soutenabilité et adaptabilité », aucune mention n'est faite sur les enjeux transfrontaliers alors que cet axe vise notamment à anticiper les besoins économiques dans une perspective durable, et singulièrement en lien avec le droit environnemental (cf. la pollution de l'Escaut, épisode Tereos, la disponibilité des terrains ou encore la continuité écologique sur le territoire franco-belge).

Dès lors, cet axe doit davantage être développé au travers de sa dimension franco-belge surtout pour être cohérent en matière d'artificialisation des sols.

Enjeux transfrontaliers en matière d'enseignement

Nous souhaitons également insister sur la dimension relative à la reconnaissance des diplômes (co/bi-diplomation), de la formation en alternance et aussi la validation des compétences (via l'Eurometropolitan Ee-Campus), notamment en raison d'un nombre croissant de travailleurs qui passent la frontière pour aller travailler en France ou inversement. Les formations dispensées en

Wallonie pourraient être également reconnues du côté français ou du côté flamand. Cela permettrait de développer un véritable bassin de vie transfrontalier où les citoyens ne seraient plus victimes des régulations régionales ou nationales des deux pays (exemples : la continuité scolaire, la sécurité, ...).

Instances de coopération transfrontalière en matière d'aménagement du territoire

Le document ne mentionne pas de manière précise la dimension relative à l'aménagement du territoire au niveau transfrontalier, ce qui est assez problématique puisque les législations relatives à la planification urbaine ne sont pas communes (hormis une possibilité de rendre un avis sur le territoire voisin au travers de la Convention ESPOO). La coopération transfrontalière en matière d'aménagement du territoire s'envisage aussi à travers des politiques de logements, d'équipements publics, d'espaces verts, de mobilité, d'alimentation, de biodiversité, d'eau, etc.

Dans ce cadre, il est important de prévoir la mise en œuvre d'instances de concertation sur les sujets de planification urbaine (via l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai).

Mise en place d'une gouvernance transfrontalière

La dimension relative à la gouvernance transfrontalière doit être renforcée au travers de l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai afin d'atténuer les différentes législations mises en œuvre, de part et d'autre la frontière. Dans ce cadre, il est primordial pour le développement de notre bassin de vie transfrontalier que la Wallonie fasse le lien entre la dimension européenne (directives, règlements européens) et la dimension locale (exemples : gestion de la qualité de l'air, des ressources en eau,...).

2.5. Le rôle des « Aires métropolitaines »

De manière générale, la Wallonie picarde regrette que **peu de choses sont définies pour le rôle des « aires métropolitaines » dans le chapitre lié aux « Aires de coopération transrégionale et transfrontalière »**. Quelles sont les mesures spécifiques à ces « aires métropolitaines » ? Quels sont les objectifs à atteindre ?

Le point SA2.C11 stipule que les besoins en logement sont plus importants dans les aires d'influence des métropoles extérieures à la Wallonie (Bruxelles, Luxembourg, Lille, etc.) mais cela n'entraîne pas une adaptation des règles dans ces aires. L'utilité d'avoir défini des aires métropolitaines n'est pas identifiable car leur rôle au sein du SDT n'est pas clairement défini.

Le SDT devrait aborder l'aménagement du territoire de manière moins binaire que centralités / espaces excentrés. D'autres principes devraient être plus adaptés à certaines communes à proximité des grandes métropoles. Les « aires métropolitaines » sont établies, mais il n'est pas clairement expliqué quels seront leurs avantages par rapport aux « aires de développement relais ». La forte résidentialité de ces aires permet aux grandes métropoles d'être désengorgées au niveau de la mobilité, mais aussi de l'aménagement du territoire (impacts tantôt positifs, tantôt négatifs).

A ce sujet, les villes et communes au nord du territoire de la Wallonie picarde comptent de très nombreuses personnes travaillant à Bruxelles. Le SDT devrait intégrer cette fonction résidentielle suburbaine.

Intégration du nord de la Wallonie picarde dans l'influence de « l'aire de développement métropolitain » de Bruxelles

Dans la version actuelle du SDT, l'aire d'influence de Bruxelles n'intègre en rien la Wallonie picarde.

En effet, la carte de la « Structure territoriale « page 211 » montre que l'aire de développement métropolitain » de Bruxelles s'arrête au Brabant wallon, et n'intègre pas la Wallonie picarde. Or, dans les faits, cette aire d'influence va jusqu'à Leuze (voir le quai de la gare le matin plein de navetteurs), et intègre des villes comme Ath, Enghien, Lessines. Il faut donc indiquer sur la carte que la Wallonie picarde est dans l'aire d'influence de Bruxelles.

A terme, Enghien sera sur le réseau RER et son lien avec Bruxelles en sera renforcé.

De manière plus large, nous préconisons que **la Wallonie picarde soit considérée comme « aire de développement » à part entière en intégrant les aires d'influence de Lille et Bruxelles.**

En fait, comme notre territoire se trouve entre ce jeu d'influence entre Bruxelles et Lille, nous souhaitons que la carte montre une superposition des deux aires d'influence sur la Wallonie picarde : celle de Bruxelles, et celle de Lille. Au niveau cartographique, le territoire de la Wallonie picarde devrait donc être complètement hachuré, puisque ces deux aires d'influence se rejoignent au niveau d'Ath et Leuze.

Offrir plus d'importance aux pôles régionaux situés dans les aires métropolitaines

Dans le principe de mise en œuvre SA3éco.P11 « S'appuyer sur la structure territoriale et les réseaux et infrastructures de communication pour localiser les activités économiques », le SDT mentionne « *la Wallonie veille à disposer d'un stock de terrains : destinés aux activités économiques métropolitaines dans les pôles majeurs et dans la capitale régionale* ». De plus, l'AI1.P1 place les pôles majeurs et Namur comme les lieux principaux d'échanges et d'interaction liés aux dynamiques métropolitaines. Or dans les aires métropolitaines de Lille et du Luxembourg, il n'y a pas de pôle majeur ou de capitale à qui sont affectés les activités économiques métropolitaines.

Si la Wallonie veut profiter des opportunités que proposent les Métropoles extérieures et ne pas subir leur impact, comme transformer nos territoires frontaliers en cités dortoirs, il est nécessaire d'offrir plus d'importance aux pôles régionaux situés dans les aires métropolitaines. Cela peut se traduire par un **statut spécial pour les pôles régionaux dans les aires métropolitaines**, par exemple le statut de « pôle transfrontalier ». **En Wallonie picarde, cela serait le cas pour les pôles régionaux de Tournai et Mouscron.**

Ce statut leur permettrait d'accueillir des activités économiques métropolitaines, en plus des activités qui permettraient d'atteindre le principe de mise en œuvre AI1.P3, c'est-à-dire « *Les dynamiques métropolitaines sont consolidées par un renforcement des services économiques, productifs, culturels, académiques dans les aires de développement métropolitaine* ».

Les services dans les pôles régionaux

Dans l'ensemble, les positions prises dans l'AI1 « Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen » semblent favoriser grandement les pôles majeurs et la capitale régionale et semblent en contradiction avec le défi de garantir un développement et une prospérité pour tous les territoires.

De plus, si ces pôles majeurs attirent encore davantage de services que ce soit l'emploi, la recherche, les lieux de justice, cela ne fera qu'augmenter le nombre de déplacements et donc cela ira à l'encontre des objectifs environnementaux et compliquera l'accès à certains des droits fondamentaux. Par exemple, il est impératif que les pôles régionaux puissent accueillir des établissements d'enseignement supérieur dont des Universités sinon les études supérieures seront encore moins accessibles pour les territoires les plus excentrés (qui ont déjà un faible taux de diplomation) et pour les personnes les plus vulnérables.

En prolongation du point précédent, l'AI1.P1 « Attirer les activités métropolitaines en s'appuyant sur les pôles majeurs et la capitale régionale » indique que « *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.* ». Le glossaire nous informe que les activités métropolitaines sont des « *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).* ». Certaines de ces activités semblent logiquement attribuées aux pôles majeurs telles que les organisations et les institutions internationales.

Cependant, les autres activités, particulièrement les conseils et les activités informatiques, services d'information, services financiers, peuvent très bien s'appliquer dans les pôles de moindre importance dans une époque où la digitalisation abroge les distances.

Dans le rapport « CPDT, Expertise 2 : Analyse contextuelle 2021 du SDT, rapport final -février 2022 », on peut noter que Lille concentre davantage d'activités métropolitaines que Charleroi ou Mons. D'ailleurs, la CPDT note à la page 18 : « *L'établissement de stratégies métropolitaines en s'appuyant sur les aires métropolitaines voisines pour bénéficier des effets positifs et pallier l'absence de réelle métropole au sein du territoire wallon* »

Nous proposons donc de permettre aux pôles régionaux dans les aires métropolitaines (Tournai et Mouscron, pour la Wallonie picarde) de pouvoir accueillir des activités métropolitaines au même titre que les pôles majeurs.

2.6. Reconnaissance de l'axe Bruxelles-Lille en tant qu'«Aire de développement relais»

La Wallonie picarde revendique le fait que l'axe reliant les deux métropoles d'envergure européenne que sont Lille et Bruxelles doit être considéré comme une « Aire de développement relais».

Dans la carte de la « Structure territoriale » en page 211, cet axe figure actuellement en tant qu'« aire de développement *de proximité* ». Or, cet axe Lille-Bruxelles doit être considéré comme « Aire de développement *relais* » (en surmarquage bleu sur cette carte).

Comme ce fut déjà le cas pour le SDR de 1999, l'euro-corridor Lille-Bruxelles n'est pas retenu. Or, les **perspectives de développement d'emploi** sont très importantes sur cet axe wallon qui relie deux **grandes métropoles européennes** que sont Bruxelles et Lille, au même titre que l'axe lotharingien reliant Arlon à Bruxelles, ou la dorsale wallonne.

L'axe Lille-Bruxelles **dessert plusieurs zones d'activité économiques** telles que Tournai-Ouest, Mouscron, Dottignies, Leuze-Europe, Orientis (regroupant les PAE de Ath-Ghislenghien et de Lessines-Ollignies) et le Qualitis Science Park d'Enghien.

Hainaut Développement nous indique que les communes de l'axe Bruxelles-Lille regroupent **70 742 emplois** fin 2021 (source : ONSS (données au 4ème trimestre 2021) - Calculs et traitement : Province de Hainaut - Hainaut Développement). Au niveau des parcs d'activité économique, plus de 15.000 personnes y travaillent. Le long de cet axe, on retrouve de **grandes entreprises** comme Takeda (Baxter), McCain Lutosa, les sièges administratifs et logistiques de Colruyt, l'entreprise textile Sioen Industries à Mouscron, ...

En termes de transports, il s'agit **d'un axe ferroviaire majeur** (personnes et marchandises), et d'un axe combiné à la présence de plusieurs nœuds ferroviaires. Si on prend la gare de Tournai, celle-ci est la troisième gare la plus fréquentée en Hainaut et la 6^{ème} en Wallonie.

Sur la carte de la « Structure territoriale » en page 211, la ville de Mouscron, à l'instar de Verviers, n'est pas reprise dans une « aire de développement relais », alors qu'il s'agit d'un pôle régional.

La Wallonie picarde souhaite donc qu'en plus de Tournai et des communes situées le long de l'A8, les villes de Mouscron et Comines-Warneton puissent également être reprises dans cet axe Lille-Bruxelles, à considérer comme une nouvelle « **aire de développement relais** » à intégrer dans la structure territoriale, comme évoqué ci-avant. Ces deux villes accueillent un nombre important de sites de production agroalimentaire et cette filière est citée dans la stratégie de spécialisation intelligente¹ de la Wallonie.

¹ A13.E1, page 107

De plus, Comines-Warneton se situe sur le Canal Seine Nord Europe et dispose d'un port (PACO) sur la Lys et Mouscron disposant d'une plateforme ferroviaire bimodale à développer. Ces deux Villes (Mouscron et Comines-Warneton) disposent des équipements nécessaires pour contribuer au développement de la Wallonie.

Notons également que la **population des communes** de Wallonie picarde, jouxtant cet axe Lille-Bruxelles, **regroupe 260.498 habitants (au 1^{er} janvier 2023)** :

Communes	Population (2023)
Tournai	68.497
Mouscron	59.491
Ath	29.915
Lessines	18.864
Comines-Warneton	18.266
Enghien	14.342
Leuze-en-Hainaut	14.103
Frasnes-lez-Anvaing	12.091
Estaimpuis	10.612
Silly	8.422
Pecq	5.895
Total Axe Lille-BXL	260.498 habitants

En synthèse, la Wallonie picarde insiste fortement pour que l'axe Lille-Bruxelles soit retenu comme un vecteur de développement majeur qui draine un flux économique de premier plan entre la Région Hauts de France, la Wallonie et Bruxelles.

Ne pas reconnaître cela mettrait la Wallonie picarde dans une situation d'exclusion.

Le SDT étant un document prospectif, la Région wallonne doit valoriser cet axe en tant **qu'aire de développement relais**, à plus forte raison qu'il regroupe 2 pôles régionaux (Tournai et Mouscron), 5 pôles d'ancrage (Leuze, Ath, Enghien, Lessines, Comines-Warneton) et Frasnes-lez-Anvaing que la Wallonie picarde souhaite également voir apparaître comme pôle d'ancrage (voir point 1.6). Notons que le pôle d'ancrage de Péruwelz figure, lui, sur la dorsale wallonne.

2.7. Reconnaissance de la commune de Frasnes-lez-Anvaing en tant que « Pôle d’ancrage »

Tenant compte de la méthodologie d’identification des pôles reprise à l’annexe 4 du projet de SDT, il serait nécessaire de rajouter la commune de Frasnes-lez-Anvaing comme pôle d’ancrage.

Frasnes-lez-Anvaing se situe en effet à plus de 45 minutes en transports en commun des pôles définis en première approche, présente une population de 12.100 habitants au 1er janvier 2023, soit plus de 9% de la population de l’arrondissement. Sa population est d’ailleurs amenée à augmenter dans les projections démographiques de l’IWEPS.

Frasnes-lez-Anvaing possède un niveau d’équipement de degré III (concentration dans l’entité d’une diversité de 4 thématiques de services (Enseignement, culture, sport, commerces) de niveau 3 (établissements d’enseignement secondaire, bibliothèque, salles de sport, nodules commerciaux).

De plus, au-delà des aspects méthodologiques sur lesquels s’appuie le SDT, il s’agit de noter la position particulière de la commune, au carrefour de l’axe Bruxelles-Tournai et de l’axe Renaix-Leuze, qui lui confère un rôle d’appui aux communes environnantes : elle participe au maillage du territoire et garantit, grâce notamment au renforcement de l’offre en transports en commun (avec récemment l’ouverture de la ligne Express – Renaix/Leuze/Péruwelz), une cohésion territoriale, l’accès aux services et aux équipements structurants.

Enfin, Frasnes-lez-Anvaing occupe une position géographique centrale et emblématique au sein du Parc naturel du Pays des Collines, un des deux parcs naturels de Wallonie picarde.

Pour l’ensemble des raisons évoquées ci-avant, nous sollicitons donc la reconnaissance de la commune de Frasnes-lez-Anvaing en tant que « Pôle d’ancrage ».

POINT 3- Remarques sur les centralités et espaces excentrés

De manière synthétique, voici les éléments sur lesquels la Wallonie picarde insiste :

1. L'identification des centralités
2. Les espaces excentrés
3. L'augmentation de la pression foncière et immobilière
4. L'opérationnalisation du SDT à travers les schémas de développement communaux (SDC)
5. Impacts de la mobilité

3.1. L'identification des centralités

En tant que territoire rural et semi-rural, nous rejoignons l'avis de la FRW qui stipule notamment que **« la méthode est basée sur des critères chiffrés pour l'ensemble de la Wallonie qui ne tiennent pas compte de la diversité de son territoire. « Si cette approche semble pertinente pour le milieu urbain logiquement mieux équipé et desservi en transports en commun, elle l'est moins pour les communes rurales où la densité fonctionnelle et les réalités territoriales sont plurielles : communes fortement polarisées par un gros bourg, ensemble de plusieurs villages d'égale importance, maillage de villages et hameaux... »**

« Les communes semblent avoir très peu de pouvoir de décision vis-à-vis des services de base identifiés. Or, passé un certain seuil de « ruralité », ces critères paraissent trop rigides et théoriques et leur simple dégressivité n'identifie pas pour autant des centralités rurales. Les centralités villageoises doivent bénéficier d'une plus grande contextualisation et d'une plus grande souplesse dans leurs critères d'identification pour garantir un avenir à l'ensemble des territoires ruraux ».

Le SDT se base sur des critères d'analyse de l'état des lieux actuel sans faire preuve d'une vision prospective et une projection. Cela est également vrai au niveau des prévisions démographiques. Le critère 75%-25% sera plus difficile à appliquer pour des communes dont le nombre de ménages augmentera fortement.

Le SDT ne semble pas donner assez de latitude pour permettre un développement du territoire prospectif en laissant l'opportunité d'identifier des centralités « souhaitées » (urbaines et villageoises), en dehors de tout critère, notamment pour éviter des zones sans développement. Bien que le but soit de densifier la population dans les centralités, il n'est pas certain que cette augmentation démographique puisse être assimilée lorsque les zones de centralité sont restreintes dans une commune.

A titre d'exemple, la commune de Frasnes-lez-Anvaing ne comporte qu'une seule centralité quoiqu'elle s'étende sur plus de 112 km² et comporte 14 villages. Sa population (de 12.000 habitants) est amenée à augmenter dans les projections démographiques de l'IWEPS. Ce constat est aussi valable pour les

communes de la vallée de la Dendre (Ath et alentours jusqu'Enghien) qui vont connaître une explosion démographique sans que cela ne soit répercuté dans le SDT.

Pour les centralités urbaines et rurales dans les villes transfrontalières et transrégionales, les critères de l'IWEPS doivent prendre en compte les fonctions et services proposés sur les territoires français et flamands pour définir correctement les centralités. A titre d'exemple, on peut ainsi évoquer la proximité du métro de Tourcoing avec Mouscron. Pour l'élaboration des SDC, les communes frontalières pourraient donc prendre en compte des services et équipements situés en dehors de leur territoire pour établir leurs centralités, pour autant que ces services et équipements soient accessibles aux habitants de la commune concernée aux mêmes conditions que les services et équipements situés sur le territoire de la commune.

On peut aussi évoquer les « grands ensembles bâtis » pouvant accueillir du logement dans des formes nouvelles : fermes, abbayes etc. isolées, vu l'abandon de leur fonctionnalité première. Ces ensembles ont un fort potentiel de nouveaux modèles d'habitat soutenant de la solidarité, y compris intergénérationnelle, et de la mutualisation d'équipements (de la voiture à la buanderie, en passant par les potagers collectifs, etc.). Il faut tenir compte des spécificités et des aspirations de la population et notamment les jeunes adultes des années 20 (télétravail à la campagne, frugalité ...).

Quand le SDT évoque « Garantir l'accès au logement et soutenir l'habitat alternatif et innovant », faut-il se concentrer sur les nouveaux modèles au sein des espaces urbains classiques ?

Concentrer 75% des nouveaux logements dans les centralités à l'horizon 2050 : une approche généralisée ?

Cet objectif quantifié et uniforme ne peut s'appliquer tel quel aux territoires les plus ruraux où la différence entre une centralité et d'autres villages est parfois minime et dépendante de critères non maîtrisables (fermeture d'un commerce, modification d'une ligne de bus, construction d'un lotissement...). Enfin, au vu des surfaces urbanisables encore disponibles à l'intérieur des centralités, cet objectif est-il tenable en préservant un cadre de vie de qualité ?

Il faut tenir compte des éléments suivants :

- la plupart des villages sont denses, même situés au cœur de la campagne, à la différence des quartiers périphériques des Villes
- la proximité accrue entre exploitations agricoles et densification dans les villages vu les problèmes de cohabitation que cela induit
- la toponymie explique souvent pourquoi on n'a pas densifié ici ou là dans les villages

Densité dans les villes patrimoniales

Dans des villes patrimoniales comme Tournai, c'est un défi quotidien pour trouver un équilibre entre densification des centralités et la préservation du patrimoine.

Même en soutenant le principe de densification des centres urbains conformément à la ligne directrice du SDT qui vise à préserver les terres et à assurer une utilisation cohérente du sol, il est important de contrôler cette densification dans les villes patrimoniales pour garantir le respect du patrimoine et une urbanité soutenable pour ses habitants.

Critère des « 10 minutes à pied »

Selon le projet de SDT, les parties de territoire non retenues peuvent être inscrites dans les centralités du SDC si leur développement garantit une accessibilité à moins de 10 minutes à pied des services, équipements, commerces centralisant, espaces verts et transports en commun.” (page 199).

Il n’y a **pas ou peu de liens entre une centralité et la dimension du territoire d’une commune**. Ce critère des « 10 minutes à pied » des services/équipements (soit un peu plus d’1 km) n’est pas toujours utilisable. Ainsi, la Ville de Tournai qui constitue la commune la plus étendue de Belgique avec 214 km² et 29 villages distants entre eux de parfois 20 km, ne voit pas comment appliquer ce critère d’accessibilité sur son territoire. Ce critère des « 10 minutes à pied » doit aussi être relativisé : il faut tenir compte des aléas climatiques (difficulté de se déplacer en hiver, quand il pleut fortement, ...), des moyens de mobilité plus compliqués (les seniors, PMR, ...), de l’insuffisance des bus dans les villages.

Densification du bâti et climat

Le SDT souhaite densifier le bâti dans les centralités. Dès lors, il faudra rester attentif, évidemment à la qualité de vie mais aussi à **ne pas créer des îlots de chaleur** (la suppression des dents creuses n’est pas toujours une bonne solution) et de **ne pas augmenter le risque d’inondation** (veiller au dimensionnement des impétrants de manière préventive, maintenir des sols perméables et donner aux communes les outils pour refuser les permis dans les zones à aléas d’inondation).

Il est primordial de **veiller aux espaces verts** pour se préserver des lieux de respiration (à déterminer en fonction de l’urbanité).

Concernant le choix des centralités

La méthodologie utilisée pour l’identification et la cartographie des centralités du SDT s’appuie sur les travaux de l’IWEPS (WP n°32, avril 2021 et WP n° 36, octobre 2022). Ces travaux partent d’une bonne philosophie mais leur application est imparfaite. Le meilleur exemple est la place d’Estaimpuis qui n’est pas reprise comme centralité alors que celle-ci dispose d’une crèche, d’une pharmacie, d’une bibliothèque, d’une école primaire et maternelle, d’établissements HoReCa, de commerces de proximité (coiffeur, blanchisserie, librairie, boulangerie, etc.), d’un distributeur de billets, d’un hall sportif avec piscine, d’une entreprise avec plusieurs centaines de travailleurs, d’une ligne de bus en lien direct avec la gare d’Herseaux (trajet de 4 minutes), d’un médecin, etc. Tout cela est rassemblé dans un rayon de seulement 350m.

Ainsi, si on se penche sur les critères utilisés par le WP n°36 qui fixent les polarités de degré I à III qui ont inspiré les pôles et les centralités, on remarque que les critères utilisés pour la définition des pôles et des centralités sont identiques. Il est évident qu’on attend qu’un pôle offre des services structurants tels que des hôpitaux, des lieux de justice, des implantations d’enseignement supérieur, etc. alors que pour une centralité, on s’attend plutôt à des services de base telles que des distributeurs de billets, de l’HoReCa, des points-relais colis, des commerces de proximité, etc. Bien que les chercheurs aient établi 3 niveaux de services, les services du plus bas niveau restent ceux de pôles et non de centralités.

Parmi les critères du WP n°36, on retrouve notamment :

- Les Maisons de justice, or certaines d'entre elles ont disparu en raison de choix politiques.
- Le nombre de points de vente mais ceux-ci sont variables dans le temps.
- L'offre de bus hors période scolaire et l'offre ferroviaire : il est évident que l'offre de transport en commun est le fruit de choix politiques et d'héritage. Ce ne sont pas ces constructions antérieures qui doivent définir les centralités pour le futur. C'est même l'inverse, ce sont les centralités qui doivent définir l'offre de train et le futur réseau de bus (sans oublier l'offre de rabattement des villages vers les centralités).

Si on se penche sur les critères utilisés par le WP n°32 qui fixent les polarités de degré IV (= centralité villageoise), premièrement, on peut regretter qu'ils s'appliquent uniquement aux communes qui ne disposent pas de centralité en vertu des critères du WP n°36. Certaines communes pourraient bénéficier de davantage de centralités si ces critères étaient appliqués à toutes les communes.

Deuxièmement, **ces critères sont extrêmement restrictifs** : ainsi, les 6 services dits de « base » sont :

- Les écoles fondamentales
- Les commerces alimentaires de plus de 100 m² (de superficie de vente) en libre-service. L'HoReCa et les commerces de base (boucherie, boulangerie, etc.) devraient aussi être inclus.
- Les pharmacies
- Les bureaux de poste : les courriers classiques perdent de la vitesse. Ce sont l'ensemble des relais colis (pas uniquement Bpost) qui devraient être repris.
- L'administration communale
- Les CPAS

Lorsqu'on sait qu'il est nécessaire de cumuler 3 services de base sur 6 pour être repris comme centralité, on peut regretter que les villages ne disposant pas de l'administration communale ou d'un CPAS sont très handicapés pour être choisis comme une centralité.

Les **services de base** devraient également comprendre :

- Les distributeurs de billets.
- Les crèches.
- Les espaces verts : une des ambitions du SDT est d'assurer l'optimisation spatiale et un cadre de vie de qualité. Ainsi, il est indiqué « *Il sera veillé à une répartition équitable des espaces verts et récréatifs dans toutes les centralités²* ». Dès lors, plutôt que de créer de nouveaux espaces verts et récréatifs, il serait judicieux de partir des espaces récréatifs et des espaces verts existants afin de densifier le bâti autour d'eux.
- Tous les commerces, même ceux qui ne sont pas liés à l'alimentaire.
- Le nombre de postes de travail.
- Les infrastructures sportives.
- Les maisons multi-services, les épiceries sociales
- Les lieux favorisant la vie associative

² Page 23

Dans le WP n°32, il est aussi repris le critère de « *concentration suffisante de logements* » dans un rayon de 500m. Ce critère prend évidemment en compte la situation existante et pas le potentiel. Ce qui est dommage pour un document prospectif. De plus, étant donné que cela est calculé sur base d'un cercle, de nombreux villages qui ne présentent pas une forme circulaire mais qui sont **étirés le long d'une voirie, d'un cours d'eau ou d'un sillon** sont désavantagés. Il est aussi difficilement compréhensible que pour ce critère, on prend un rayon de 500m alors que le rayon pour les services est de 700m (=10 minutes de marche).

3.2. Les espaces excentrés

Une petite moitié de la population wallonne (43,6%, soit plus d'1,5 million d'habitants selon IWEPS, WP n° 36, octobre 2022 pp43-44) ne vit pas dans une future centralité. Il est important que l'intensification du développement des centralités se fasse en complémentarité et non pas au détriment des zones moins équipées.

Nous rejoignons l'avis de la FRW sur le fait *qu'il n'est en aucun cas acceptable que les équipements mentionnés dans le principe CC3.P4 (« Recentrer le développement de services, d'équipements et de commerces de proximité ») se limitent aux centralités. Les maisons multi-services, les maisons rurales, les maisons de villages sont des équipements issus de la politique du développement rural qui s'applique à l'ensemble du milieu rural. Comme le mentionne le premier défi du SDT « aucun territoire ne peut être laissé de côté ». Les espaces excentrés doivent continuer à bénéficier de ces équipements afin de permettre à la politique du développement rural de répondre à son objectif d'être au service de l'ensemble du milieu rural.*

L'octroi des permis de bâtir risque de ne pas prendre en compte les spécificités de la ruralité. Les règles seront-elles les mêmes pour les services qui ont tout intérêt à être proches de la population que pour les activités spécifiques aux milieux moins denses (agriculture, foresterie, tourisme naturel, etc.) Il y a un risque de désertification économique et de paupérisation de la population dans les régions fortement excentrées des pôles.

Les chiffres proposés pour l'urbanisation des espaces excentrés avec la nécessité de maintenir un minimum de 70% de superficie du terrain en pleine terre va à l'encontre de la nécessité de diminuer la taille des terrains pour concentrer l'urbanisation et réduire l'étalement urbain.

3.3. Le risque d'augmentation de la pression foncière et immobilière

La **limitation de l'urbanisation va apporter une pression foncière et immobilière**, il faut veiller à éviter la flambée des prix et à ne dualiser l'accès aux logements : d'un côté, les personnes qui peuvent accéder à un logement social pour un prix accessible et d'un autre côté, ceux qui ne peuvent pas y accéder et qui doivent payer des prix excessifs. Nous pensons notamment aux jeunes travailleurs qui n'ont pas accès aux logements sociaux mais pour qui les loyers sont très élevés. Il faut veiller à l'équité entre les citoyens.

Le principe de mise en œuvre SA2.P13 « Garantir l'accès au logement et soutenir l'habitat alternatif et innovant », évoque que les logements sociaux seront prioritairement construits dans les centralités afin d'y garantir l'inclusion et la cohésion sociale. Or, si les logements sociaux se situent prioritairement dans les centralités, **cela risque d'accroître davantage la polarisation sociale entre les espaces excentrés et les centralités.**

La politique immobilière en matière de droit au logement devra sûrement être adaptée pour éviter toute spéculation abusive ainsi que prévenir de gros problèmes **d'inaccessibilité au logement pour les ménages les plus précaires**. Comment orienter les projets de promotion immobilière privée et les projets de logements publics de façon à répondre à la diversité des demandes ?

Il est donc nécessaire de connaître les conditions de la mise en œuvre de ce règlement 25%/75%. Est-ce que ce sont les **communes qui seront responsables de son application** ? Aussi, quelles seront les **sanctions** pour les communes qui ne respectent pas cette législation ?

Où existe donc un risque accru en termes de pression foncière dans les centralités et un risque conséquent d'exacerber les dynamiques d'exclusion sociale si aucune stratégie immobilière n'est mise en place par les opérateurs publics. En ce sens, le SDT ne prévoit aucun mécanisme ou politique pour anticiper et répondre à cette problématique.

Risque de spéculation sur le bâti rural

Les terrains agricoles désignés comme terrains à bâtir pourraient voir leur prix exploser du fait de leur raréfaction dû à l'application du SDT. Seul un nouveau logement sur 4 pourra être bâti dehors des centralités. L'application de cette mesure aura un impact sur le bâti rural et sur la spéculation grandissante sur les terrains agricoles concernés.

En effet, la limitation du nombre de nouveaux logements à bâtir dans les zones villageoises périphériques n'est pas encadrée par des règles définies quant à leur attribution. L'absence de règles risque de créer une spéculation ingérable. Cette spéculation créée augmenterait volontairement les prix d'achat de ces terrains à bâtir, en sachant très bien que les ménages les plus aisés seront prêts à mettre le prix pour avoir l'opportunité de loger dans ces zones.

Indirectement, cela aura un impact sur l'ensemble du monde agricole. La spéculation sur les rachats de terres qui a déjà entraîné une course vers l'agro-industrie et la disparition de nombreuses fermes familiales ces dernières années pourrait s'amplifier à cause du SDT.

Aucun budget ni règlement n'a été prévu par la Wallonie pour réguler les effets spéculatifs du SDT. Il serait opportun de s'inspirer de ce qui a été décidé en Flandre et du fonds qui a été libéré pour faire face aux conséquences de leur « bouwshift ».

3.4. L'opérationnalisation du SDT à travers les schémas de développement communaux (SDC)

Il faudra être attentif à ce que les outils de mesure soient efficaces et que des moyens soient mis à la disposition des communes afin de faire respecter la trajectoire. Il faudra aussi veiller à l'équité entre les territoires, entre les communes et entre les citoyens.

Lien avec le CoDT

Au niveau des modalités pratiques, l'évaluation des implications du projet de SDT découle du projet de réforme du CoDT. Or, celui-ci est en cours d'analyse au niveau du Conseil d'Etat et n'est à ce stade pas connu.

Dans la version 2018, nous avons d'un côté le règlement (le CoDT) et d'un autre côté, une vision stratégique pour le développement de la Wallonie (le SDT).

Dans la version actuelle, le projet de SDT comprend :

- les principes de mise en oeuvre 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.

C'est donc plus complexe à comprendre, notamment les liens qu'il y aura entre le CoDT et le SDT.

Dans le même ordre d'idées, la Ville de Péruwelz nous indique que le SDT fait état d'une simplification concernant la décentralisation. Il ne serait plus obligatoire de réaliser un **Guide Communal d'Urbanisme (GCU)**. Il est primordial qu'on sache à quoi s'en tenir étant donné que notamment la Ville de Péruwelz est actuellement en phase de finalisation de ce document.

Quel accompagnement ?

Les communes ont 5 ans pour proposer d'autres centralités grâce à l'élaboration ou la modification de leur schéma de développement communal (SDC). Quels sont les aspects pratiques et opérationnels liés à la réalisation ou révision des 253 SDC potentiels des communes wallonnes ?

L'opération s'avère compliquée puisqu'actuellement, il n'y a qu'une vingtaine de bureaux d'études agréés « classe 1 » pour accompagner les 253 communes wallonnes dans leur SDC. Il faut aussi prendre en compte le fait qu'il faut généralement plusieurs années pour élaborer ce type d'outil. Il faudra y associer les acteurs locaux concernés, ce qui prendra nécessairement du temps.

Quel financement pour l'élaboration des SDC ?

Autre élément important : la mise en œuvre d'un SDC est assez coûteuse. Les communes bénéficieront-elles d'une aide financière pour mettre en œuvre leur SDC ?

Les arbitrages

D'autre part, si on laisse les communes choisir sans garde-fou, celles-ci risquent de se montrer trop gourmandes et définir de larges périmètres de centralités et donc le SDT passera à côté de son objectif de réduction de l'artificialisation et de concentration des services. C'est pourquoi, il est nécessaire que des critères tenant compte de la réalité de terrain soient appliqués à toutes les communes, tout en laissant la place pour l'émergence de nouvelles centralités qui permettront d'optimiser les transports et les services ou d'éviter des zones sans développement.

Plus de latitude aux communes

Nous rejoignons l'avis de la FRW qui propose de donner plus de latitude aux communes pour décliner les objectifs régionaux sur leur territoire. Ainsi, la FRW propose de permettre aux communes « d'identifier les centralités villageoises avec des critères qui leur sont propres et de les caractériser autrement tout en restant conforme aux objectifs régionaux. Par leur tissu associatif, la multiplicité des petits points de ventes, l'existence de marchés hebdomadaires, d'une maison rurale, leur accessibilité, etc. Une justification « humaine » de terrain à tous ces critères plus qu'une simple réponse à des seuils quelconques doit pouvoir leur être consacrée. » On ne fait pas de l'aménagement du territoire uniquement avec des statistiques.

« De plus, il faut leur donner la possibilité de justifier leur projet de développement territorial de façon plus large, en prenant en compte :

- La nécessité de développer une centralité structurante pour **compenser un éloignement géographique à une série de services de bases** ;
- L'existence ou l'émergence de **modes de déplacement alternatifs** à la voiture individuelle (**voies lentes structurantes, proxibus, plateforme de covoiturage, électromobilité...**) ;
- La capacité de **développement économique** (présence de PME/TPE/artisans, halls relais et ateliers ruraux...);

- L'existence ou l'émergence de **logements favorisant la cohésion sociale** (logements tremplins et intergénérationnels, habitat groupés avec mutualisation,... ;
- L'existence ou l'émergence d'une **maison multiservices, d'épiceries rurales...** ;
- L'existence ou l'émergence de **lieux favorisant la vie associative** de plus large échelle (maison rurale, équipements culturels et sportifs ...)
- L'existence ou l'émergence de **ressources énergétiques locales facilitant la mise en place de systèmes collectifs de production d'énergie** (réseau de chaleur, station de biométhanisation, parc éolien...). »

Quid des communes disposant déjà d'un SDC ?

Le SDC est un outil de développement stratégique, fruit d'une réflexion consultative et de terrain, existant et disponible, et qui rencontre précisément la mesure de gestion et de programmation SA2.M6 de ce projet de SDT.

Or, il apparaît qu'une centaine de communes wallonnes (sur les 253) disposent déjà d'un SDC en vigueur sur leur territoire. Certaines communes disposant déjà d'un SDC nous font part que celui-ci n'a pas été pris en compte dès le départ dans la définition des centralités. Comme le mentionne l'avis de la Ville de Tournai, « *les centralités du projet de SDT sont "imposées" sur base de critères "ex-situ" s'appuyant sur des éléments statistiques, donnés à un temps "T", permettant certes de dégager des tendances mais ne tenant compte ni des réalités de terrain, ni des "perspectives de projets" alors que c'est sur cette base que les communes sont pourtant invitées à les déterminer au sein de leur (futur) schéma de développement communal. Ainsi, les centralités définies par le SDT (Tournai/Kain, Orca, Templeuve) ne représentent en effet qu'une partie des centralités identifiées dans le SDC en vigueur.*

En outre, la stratégie de développement territorial menée par la Ville de Tournai depuis plusieurs années est évidemment en cohérence avec son SDC qui a nécessité une analyse profonde de ses besoins et qui est la clé de voûte de tous les projets de développement actuels : projets immobiliers, PCDR, développement économique, ...

Étant donné que le SDT exhorte, à juste titre, les communes à se doter de cet outil afin d'aménager leur territoire, et au-delà du fait que 50 % des centralités définies au sein du SDT seront d'application, la Ville de Tournai demande que ces modalités d'intégration tiennent pleinement compte de la stratégie de développement réfléchi de son SDC (qui répond aux objectifs du SDT) et de l'investissement de la Ville dans son élaboration et que la détermination des adaptations nécessaires découlant du SDT le soit en toute efficacité. »

Dans le même ordre d'idée, la Ville de Mouscron dispose déjà d'un SDC (2016/2017), comme la Ville de Péruwelz (2016). Ce dernier définit à la fois Péruwelz et Bon Secours comme pôles principaux, et Wiers comme pôle secondaire et détermine aussi des classes de densité.

3.5. Impacts de la mobilité

Mobipoles et les Mobipoints

Le SDT souhaite que les Mobipoles et les Mobipoints se situent en centralité³ or selon l'IWEPS, plus de 1,5 millions de Wallons vivent hors centralité ; quid de leur mobilité ?

Qu'en est-il de la prise en compte des mobipôles et mobipoints dans le SDT ? Ils ne sont jamais mentionnés par rapport aux centralités et à la structure territoriale alors qu'ils auront un rôle dans la structuration du territoire. En outre leur localisation dans les centralités que semble prôner le SDT pose question par rapport à la mobilité dans les espaces excentrés. Qu'en est-il du développement d'une offre multimodale dans ces espaces ?

À côté de cela, on sait que les pôles d'échanges modaux n'ont pas une zone de chalandise répartie de manière homogène autour d'eux. Cette zone de chalandise se trouve majoritairement à l'arrière du pôle par rapport à la destination (le parking de covoiturage de Frasnes-lez-Anvaing qui dispose aussi d'une ligne de bus express et de parkings vélo est un exemple parlant). Dès lors, il serait cohérent pour les zones plus rurales d'avoir un pôle d'échanges modaux qui se situeraient entre plusieurs centralités mais hors centralités, par exemple, dans un cœur de territoire excentré le long d'une autoroute sur laquelle passent des bus express. Bien que dans l'A16.P9, il n'est pas mentionné que les parkings-relais puissent être le long des axes routiers, cela ne pourrait que renforcer les centralités (en lien avec l'A16.E3) tout en limitant le nombre de pôles d'échanges modaux et en transférant une partie du trafic routier vers les bus express, les réseaux cyclables, etc. L'implantation de ces pôles d'échanges modaux partagés pourraient faire l'objet, comme l'encourage le SDT, d'une réflexion à l'échelle supracommunale⁴, c'est-à-dire à l'échelle du bassin de vie.

Mobilité et centralités

Il semble que la mobilité n'a pas été suffisamment prise en compte dans l'établissement des centralités. Les flux de voyageurs sur les grands axes SNCB devraient engendrer l'établissement de centralités autour des points d'arrêt pour inciter à la mobilité douce et limiter les déplacements. La gare de Silly qui se trouve en pleine campagne, mais draine de nombreux travailleurs Silliens et Lessinois vers Bruxelles en est un excellent exemple. Développer de l'habitat dans cette zone en la définissant comme centralité serait intéressant.

Le critère qui se base sur les réseaux des arrêts de bus actuels n'est pas pertinent. Il y a un manque de vision prospective sur une autre mobilité, notamment concernant la ruralité. Cette réflexion doit également s'envisager au niveau de la mobilité alternative et des modes doux, et pas uniquement sur le TEC et la SNCB. Il faut tenir compte de la « mobilité pour tous ».

³ SA4.p1, page 74

⁴ Axe 3 Cohésion et coopération

Nous rejoignons ici l'avis de la FRW qui estime que le SDT présente une « *approche trop théorique pour le milieu rural du concept de « village à 10 minutes » ... Si certaines fonctions sont présentes dans un village mais en dehors de ces distances, il apparaît utopique de les déménager pour s'inscrire dans les critères attendus. Une plus grande souplesse doit être de mise. »*

Le transport ferroviaire : négociation avec le fédéral

Le rôle de la SNCB est très important en terme de transport, or celle-ci se situe hors des compétences de la Région. Il est primordial d'amplifier les discussions et les accords interrégionaux et fédéraux pour faire aboutir la vision du SDT.

Nous insistons sur le besoin de connexions ferroviaires abordables, cadencées et confortables, et nous étonnons que la 3ème gare la plus utilisée en Hainaut (celle de Tournai) n'est pas considérée comme une gare à renforcer.

Au niveau des connexions ferroviaires transfrontalières citées page 208, il manque la ligne Mouscron-Lille qui passe par Roubaix (près de 100 000 habitants) et par Tourcoing (près de 100 000 habitants) qui est une gare TGV.

On pourrait aussi évoquer l'aéroport international de Lille Lesquin dans le document avec ses 1.905.608 passagers en 2017. A titre de comparaison, l'aéroport de Charleroi accueillait 1.671.285 en 2019. Il ne semble pas non plus que l'on parle du Centre International de transport et de transbordement des marchandises LAR (à Menin).

Un maillage entre tous les villages

Dans l'AI5.P9, il est indiqué « *les centralités urbaines et villageoises sont interconnectées pour mailler le territoire et garantir la cohésion territoriale* ». Bien que cela s'avère nécessaire, il est aussi indispensable de continuer à interconnecter les villages même s'ils ne sont pas reconnus comme centralités. On voit ici toute l'importance du développement des mobilités cyclo et piéton. Un autre élément à également prendre en compte est l'aménagement des sentiers (et chemins) et le développement de ce réseau, sentiers qui permettent souvent ce maillage entre villages et/ou quartiers.

Constructions de nouvelles routes

Le Gouvernement wallon a décidé de bloquer les constructions des nouvelles routes. C'est ainsi que l'achèvement du contournement de Lessines a été annulé. En opposition à cette décision, le SDT liste à la page 126 une série de chantiers qui pourraient voir le jour, dont certains ne semblent pourtant pas rentrer dans la philosophie du SDT.

La Wallonie picarde demande d'obtenir la finalisation de la RN 56 (plus ou moins 2 kilomètres), qui ne figure pas dans le projet de SDT. En effet, celle-ci se trouve le long de l'axe Lille-Bruxelles, mais aussi à proximité de la Flandre. Cette finalisation faciliterait la jonction avec la Flandre vers la RN 42. Le périmètre de réservation de la RN 56 ne peut être considéré comme obsolète. L'impact sur la Wallonie picarde s'en trouvera renforcé.

Dans AI5.M13, le SDT propose de supprimer les périmètres de réservation obsolètes destinés aux infrastructures routières. Si cela inclut la suppression de la possibilité d'élargir des voiries, c'est par contre une opportunité de planter des arbres le long des routes, par exemple, le long de la RN511.

Mobilité fluviale

De l'importance du Canal Seine Nord Europe

La Wallonie picarde souhaite insister sur l'importance du canal Seine-Nord Europe pour le développement de la Wallonie, et singulièrement de la Wallonie picarde. Ce projet vise à relier par un nouveau canal à grand gabarit le bassin versant de la Seine et notamment l'agglomération parisienne avec le réseau fluvial du Nord de la France et du Benelux.

Grâce à cette nouvelle liaison fluviale de 107 km entre les bassins de la Seine et de l'Escaut, le Canal Seine-Nord Europe deviendra le 1er réseau européen de transport fluvial à grand gabarit d'Europe, adapté au passage de bateaux transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises (l'équivalent de 220 camions) sur un territoire de 40 millions d'habitants en France et en Belgique. Il garantira une nouvelle offre de transport multimodale, performante et durable. Il offrira une solution de report modal vers la voie d'eau (fleuves ou canaux), propice à la réalisation des objectifs de décarbonation des transports fixés par le Pacte vert européen.

L'ouverture du Canal Seine-Nord Europe concrétisera la liaison Seine-Escaut en tant que premier réseau fluvial européen. Longue de 1 100 kilomètres de fleuves, rivières et canaux navigables à grand gabarit, Seine-Escaut constituera un grand corridor économique et écologique.

Ce futur réseau de navigation à grand gabarit irriguera les territoires entre Le Havre, l'Île-de-France, les Hauts-de-France, Dunkerque et la Belgique. Il reliera les principaux centres industriels, logistiques et commerciaux du nord de l'Europe avec les grands ports maritimes tels qu'Anvers, Rotterdam. Il permettra ainsi le développement du fluvial, solution écologique de transport de marchandises, et facteur de compétitivité des productions et d'attractivité des territoires.

En terme de **mobilité fluviale**, les infrastructures portuaires situées en Wallonie picarde (**Vaulx, Pecq, Comines**) bénéficieront, dès 2025, de la réalisation du projet Seine-Escaut.

Nous tenons à signaler que le **Port autonome de Pecq** n'est pas repris dans le document. Idéalement située le long de l'Escaut entre Tournai et Gand, la zone portuaire de Pecq (le Val d'Escaut) est une plateforme bimodale « route-voie d'eau » qui bénéficie d'un accès rapide aux axes autoroutiers E403/E429/E42 et aux différents parcs d'activité économique de la Wallonie picarde. Véritable outil logistique, le Port de Pecq complète les installations portuaires de Vaulx. Il permet aux entreprises d'optimiser durablement la gestion de leurs approvisionnements et expéditions. L'unité de recyclage « Replac », pour REcyclage du PLâtre à destination des Industries Cimentières, est une première en Europe, et est située dans ce Port Autonome de Pecq.

En termes de **mobilité fluvestre**, le SDT évoque également dans son objectif AI6.M4 le besoin de renforcer ses infrastructures portuaires d'un point de vue économique mais également touristique (tourisme fluvestre) : *“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. [...] Les infrastructures logistiques en lien avec la voie d'eau suivantes doivent être renforcées : Comines, Tournai, [...]”* (page 208). La Wapi soutient ce positionnement du SDT. Tournai a pris cette direction ces dernières années notamment avec son projet de création d'une capitainerie, située à proximité immédiate de la nouvelle halte nautique évolutive située au quai Taille-Pierres, subsidiée par la Région wallonne. Elle s'inscrit en cela dans le développement du tourisme fluvestre.

Une mobilité pour tous - L'accessibilité PMR dans les gares

L'accessibilité est un droit fondamental auquel tout un chacun peut prétendre et que ce droit ne peut souffrir d'aucune exception, quelle que soit la situation dans laquelle une personne se trouve. Le SDT mentionne d'ailleurs qu'il ne faut laisser personne de côté, et qu'il faut un territoire accessible à tous.

La Wallonie picarde souligne l'importance de l'aménagement des gares afin de permettre l'accessibilité aux personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite, telles que les personnes en fauteuil roulant dites « Chaisard » (seules et/ou accompagnées), les personnes âgées, les personnes voyageant avec des bagages comme les étudiant(es) en kot, les parents avec des enfants en poussette... qui ont le droit fondamental à la mobilité et à l'accès aux moyens de transport (train, tram, bus). Cet accès est un élément clé pour garantir leur liberté de mouvement.

A ce sujet, l'article 22ter de la Constitution belge impose aux autorités publiques de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la pleine inclusion des personnes en situation de handicap dans la société, ainsi que la mise en place d'aménagements raisonnables pour garantir leur participation à une vie sociale active et sans discrimination. L'inclusion de ces personnes handicapées est donc un enjeu majeur de notre société, et les villes et villages wallonnes ont un rôle important à jouer dans la promotion de cette pleine inclusion.

POINT 4 - REMARQUES PARTICULIERES

Eléments évoqués dans ce point :

- **Principe de compensation : toutes les terres ne se valent pas**
- **Diviser des grandes habitations existantes situées en zone excentrée**
- **Disparité des friches à réhabiliter à travers les territoires wallons**
- **L'équipement numérique du territoire**
- **Impact sur les normes d'urbanisme et d'architecture**
- **Les communautés locales d'énergie renouvelables pour les citoyens**
- **Aménagement des infrastructures pour les PMR**

Principe de compensation : toutes les terres ne se valent pas

Le SDT souhaite stopper l'artificialisation de la Wallonie grâce au principe du 0 km² d'artificialisation nette. Ainsi, toute nouvelle artificialisation sera compensée par une désartificialisation et cela d'un point de vue quantitatif. C'est un bon premier pas. Cependant, toutes les terres ne se valent pas : une terre fertile qui abrite une grande biodiversité et qui a une grande capacité de rétention d'eau (contre les inondations et pour la recharge des nappes phréatiques) a plus de valeur qu'une terre désartificialisée qui a été bétonnée durant plus d'un siècle. C'est pourquoi, le principe de compensation doit aussi inclure un facteur qualitatif comme cela est le cas en Suisse. Le SDT doit prendre en compte qu'une terre désartificialisée va prendre beaucoup de temps à restaurer ses fonctions écologiques.

Il semble aussi manquer la mise en place de zones de protection plus importante en fonction de l'attrait écologique d'une région. Faut-il imposer les mêmes limites en urbanisation dans une campagne peu exploitée située entre 2 villes que dans une région à haut intérêt écologique et agricole ?

Les données géologiques sont également trop peu prises en compte (type de sols, pentes, cultures, etc.). Cela est d'autant plus vrai à l'heure des catastrophes climatiques prévues par le GIEC. Il faut aussi évoquer la géologie du sous-sol : réserves du secteur primaire, nappes phréatiques, ...

Le point SA5.C5 montre que la RW a conscience de ce danger mais cela n'apparaît jamais dans les choix d'aménagement. Les centralités ont peu pris en compte les données telles que les aléas d'inondation, d'où le problème des critères statistiques sans analyse de terrain. A titre d'exemple, on peut citer le problème de la centralité de Deux-Acres (Lessines) où une partie équivalente à plus ou moins 1/3 de la centralité contient du terrain sur lequel il est en réalité impossible de bâtir.

Diviser des grandes habitations existantes situées en zone excentrée

Le SDT souhaite que 75% des nouveaux logements se situent dans les centralités. Ce chiffre est trop important pour les communes rurales où les centralités couvrent des zones très étroites et parsemées. Les communes rurales devraient pouvoir réduire ce taux à condition de ne pas artificialiser davantage de terres : une solution serait de permettre de diviser des grandes habitations existantes et les grands complexes bâtis (anciennes fermes, bâtiments conventuels en voie de désaffectation ...) situées en zone excentrée, mais proche d'un arrêt de bus ou en considérant les mobilités actives, afin de créer plusieurs logements qui s'adaptent à la taille des ménages d'aujourd'hui et du futur, et offrent l'opportunité de mutualiser des espaces extérieurs (jardin, potagers ...).

Disparité des friches à réhabiliter à travers les territoires wallons

Bien qu'il soit concevable de repartir des friches, celles-ci ne semblent pas être réparties équitablement dans tous les recoins de la Wallonie. La revalorisation des friches ne doit pas être le seul élément clé du développement économique, sinon le défi de garantir un développement et une prospérité pour tous les territoires ne sera pas atteint. D'autant plus que la Wallonie picarde dispose de peu de friches industrielles à réhabiliter.

Toutes les friches urbaines n'ont pas vocation à accueillir de l'économie. Il faudrait définir ce que l'on considère comme friche et envisager ce qui va devenir des friches : commerces de périphérie, centres commerciaux, fermes, hôpitaux de centre urbains, ... et les bâtiments conventuels. A ce sujet, nous insistons sur la simplification des outils (CoDT) permettant de reconverter d'anciennes friches en logements, au risque que ces friches déjà artificialisées soient délaissées par les investisseurs au détriment de terres en centralité et non artificialisées.

L'équipement numérique du territoire

En ce qui concerne le développement de la fibre optique, le SDT met en exergue que "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" (page 143).

Plus précisément, dans son objectif A18.P2, le SDT indique que « *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'efficacité 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.* ».

Nous souhaitons attirer l'attention sur le besoin impératif d'investissements dans ce domaine.

De manière générale, on ne capitalise pas assez sur les connexions numériques en tous genres pour notre territoire. Cet aspect est primordial pour le futur.

La Wallonie n'aura bientôt plus de terrains à vendre, le champ de développement qu'il nous restera sera lié au numérique ! On a donc besoin de connexions fortes pour notre développement, qu'il s'agisse de la fibre optique dans nos parcs d'activités ou dans les zones rurales et urbaines, qu'il s'agisse de nos connexions transfrontalières dans le cadre de projets ou même notre développement économique en la matière, nous devons être attractifs sur ce thème si nous voulons attirer de nouvelles entreprises, garder nos talents, attirer les universités et peser sur les métropoles de Lille et de Bruxelles.

Impact sur les normes d'urbanisme et d'architecture

L'application de l'artificialisation priorisée dans les centralités va créer par endroits une condensation du logement. Si nous voulons également permettre une mobilité (basée sur le principe STOP), des espaces verts et des activités commerciales dans ces espaces restreints, cette condensation finira par avoir un **impact sur les normes d'urbanisme et d'architecture (bâtiments plus hauts, moins uniformes, etc.)** Or, cette adaptation nécessaire n'est pas abordée. La question de la protection du patrimoine versus le renouvellement du patrimoine doit être ouverte.

Les communautés locales d'énergie renouvelables pour les citoyens

Les communautés locales d'énergie renouvelables à destination des entreprises sont bien présentes et encouragées dans le SDT. Il serait intéressant qu'elles soient aussi encouragées pour les citoyens et les structures publiques.

Aménagement des infrastructures pour les PMR

Il faudrait recenser les logements « adaptés » pour les PMR à la fois dans le logement public et le logement privé. Il est aussi important que les nouveaux bâtiments puissent être adaptables, accessibles aux seniors puisqu'ils puissent rester le plus longtemps possible chez eux.

Dans son objectif CC5 « Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs », nous adhérons pleinement au principe de mise en œuvre qui consiste à « Aménager des espaces publics accessibles, adaptés et confortables aux usagers », et dans lequel il est indiqué que les espaces publics sont conçus et (ré)aménagés afin d'être accessibles, inclusifs adaptés à tous les usagers, et également conçus en vue d'éviter les biais de genre et d'assurer le sentiment d'adhésion (cf CC5.P8 et CC5.P9).

De manière très concrète, au niveau de l'aménagement des villes et villages, il est important de prévoir des rampes, des escaliers, des trottoirs avec abaissement, des bancs publics (halte de repos pour les moins valides),... Au niveau des bâtiments publics, il est essentiel d'avoir des écoles, des administrations communales accessibles à tous.

Dans son objectif CC3 « Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente », nous adhérons également au fait que l'accessibilité doit être soutenue par le renforcement de l'accessibilité aux centralités en transports en commun (SA4.P14), le développement de parkings relais (cf. A16. P8) ou l'accroissement des mobipoints et mobipôles en centralité (cf. A16.P7 et A16.P8). Dans les « espaces excentrés », il faut aussi garantir la mobilité pour les PMR (à travers des dispositifs comme les centrales de mobilité, etc).

POINT 5 - CONCLUSIONS

Cet avis regroupe les réflexions et considérations relatives au projet de SDT, exprimées par les forces vives du bassin de vie de la Wallonie picarde, en l'occurrence le Conseil de développement et la Conférence des Bourgmestres et élus territoriaux, dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Schéma de Développement Territorial (SDT).

De manière synthétique, la Wallonie picarde souhaite insister sur les éléments suivants :

Existence territoriale de la Wallonie picarde en tant que bassin de vie

La démarche menée en Wapi se retrouve pleinement dans cette vision de la Wallonie en tant qu'espace de coopération supracommunal, transrégional et transfrontalier. La jonction de la Wallonie picarde entre les deux métropoles européennes que sont Lille et Bruxelles fait de notre bassin de vie un territoire métropolitain.

Reconnaissance d'un bipôle majeur en Wallonie picarde

En analysant les documents de l'IWEPS qui ont permis de définir les critères des « pôles majeurs », on remarque clairement que les Villes de Tournai et de Mouscron figurent au plus haut niveau du classement wallon. Ces deux villes pourraient dès lors revendiquer ensemble un statut de « bipôle majeur ». En y alliant d'autres communes du bassin de la Wallonie picarde, un bipôle Tournai-Mouscron aurait toute sa place dans la structure territoriale du SDT.

Un bassin d'optimisation spatiale pour la Wallonie picarde

La Wapi se retrouve dans le même bassin que Mons-Borinage. Ce découpage apparaît néanmoins étonnant d'un point de vue territorial, car la Wallonie picarde ne répond pas aux mêmes dynamiques que Mons-Borinage. Nous demandons donc un bassin d'optimisation spatiale pour la Wallonie picarde.

Reconnaissance de l'Eurométropole Lille – Kortrijk - Tournai comme « Réseau de coopération » dans les aires métropolitaines

Au même titre que les réseaux de coopération MAHHL (autour de Liège) et Tonicités (autour d'Arlon), la Wapi souhaite que l'Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai soit reprise comme « Réseau de coopération ». Il est essentiel de dessiner le réseau eurométropolitain regroupant les villes de Tournai, Mouscron, Lille et Courtrai sur la carte des « Réseaux de coopération ».

Le rôle des « Aires métropolitaines »

La Wapi regrette que peu de choses sont définies pour le rôle des « aires métropolitaines ». Si la Wallonie veut profiter des opportunités que proposent les Métropoles extérieures et ne pas subir leur impact, il est nécessaire d'offrir plus d'importance aux pôles situés dans les aires métropolitaines.

Reconnaissance de l'axe Bruxelles-Lille en tant qu' « Aire de développement relais »

La Wapi revendique le fait que l'axe reliant les deux métropoles d'envergure européenne que sont Lille et Bruxelles soit considéré comme une « Aire de développement relais ». Cet axe est un vecteur de développement majeur et draine un flux économique de premier plan entre la Région Hauts de France et la Wallonie et Bruxelles. Le SDT étant un document prospectif, la Région devrait valoriser cet axe en tant qu'aire de développement relais. En termes de transports, il s'agit d'un axe ferroviaire majeur (personnes et marchandises), et la population des communes de Wallonie picarde, jouxtant cet axe Lille-Bruxelles, regroupe plus de 260.000 habitants.

Intégration du nord de la Wallonie picarde dans l'influence de « l'aire de développement métropolitain » de Bruxelles

Dans la version actuelle du SDT, l'aire d'influence de Bruxelles s'arrête au Brabant wallon. Or, dans les faits, cette aire d'influence va jusqu'en Wallonie picarde et intègre des villes comme Leuze, Ath, Enghien, Lessines, Silly.

Reconnaissance de la commune de Frasnes-lez-Anvaing en tant que « Pôle d'ancrage »

Tenant compte de la méthodologie d'identification des pôles reprise à l'annexe 4 du projet de SDT, il est nécessaire d'identifier la commune de Frasnes-lez-Anvaing comme pôle d'ancrage. Frasnes-lez-Anvaing se situe en effet à plus de 45 min en transports en commun des pôles définis en première approche. Sa population est de 12.100 habitants, soit 9% de la population de l'arrondissement. Sa population est amenée à augmenter dans les projections démographiques de l'IWEPS. Elle occupe une position géographique centrale et emblématique au sein du Parc naturel du Pays des Collines, et se trouve au carrefour de l'axe Bruxelles-Tournai et de l'axe Renaix-Leuze, qui lui confère un rôle d'appui aux communes environnantes, et participe ainsi au maillage du territoire.

L'identification des centralités et les espaces excentrés

Nous rejoignons l'avis de la FRW qui stipule notamment que « *la méthode est basée sur des critères chiffrés pour l'ensemble de la Wallonie qui ne tiennent pas compte de la diversité de son territoire. Les communes semblent avoir très peu de pouvoir de décision vis-à-vis des services de base identifiés.* »

Comme le mentionne le 1er défi du SDT « aucun territoire ne peut être laissé de côté ». Les espaces excentrés doivent continuer à bénéficier de certains équipements afin de permettre à la politique du développement rural de répondre à son objectif d'être au service de l'ensemble du milieu rural.

L'avis reprend aussi les éléments suivants : la densité dans les villes patrimoniales, le critère des « 10 minutes à pied » pour les villes étendues, le choix des centralités

L'opérationnalisation du SDT à travers les schémas de développement communaux

Il faudra être attentif à ce que les outils de mesure soient efficaces et que des moyens soient mis à la disposition des communes afin de faire respecter la trajectoire. Il faudra aussi veiller à l'équité entre les territoires, entre les communes et entre les citoyens.

Les éléments suivants sont aussi évoqués dans l'avis : l'accompagnement des communes, le financement pour l'élaboration des SDC, le fait de donner plus de latitude aux communes pour décliner les objectifs régionaux sur leur territoire, quid des communes disposant déjà d'un SDC.

Date : Le 12 juillet 2023

Pour le Conseil de
développement de Wallonie
picarde,

Corinne Billouez et
Bruno Lefebvre,
Co-présidents

Pour la Conférence des
Bourgmestres et élus
territoriaux de Wallonie
picarde,

Paul-Olivier Delannois
Président

Pour l'asbl Wallonie picarde,

Pierre Wacquier
Président



Toni Da Costa

Coordinateur de l'asbl Wallonie picarde (WAPI 2040),

Structure d'appui du Conseil de développement et de la Conférence des Bourgmestres et élus territoriaux de Wallonie picarde