

Avis dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Schéma de Développement du Territoire adopté par le Gouvernement wallon le 12 juillet 2018

Avis adopté par le Collège provincial de la Province du Brabant wallon, le 29 novembre 2018

Contexte

Le Schéma de Développement du Territoire (SDT) est amené à remplacer le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) de 1999. En effet, en raison de l'avortement du projet de révision du SDER en 2013, c'est la version de 1999 qui est toujours en vigueur aujourd'hui.

L'avant-projet de SDT a été adopté par le Gouvernement wallon le 19 octobre 2017.

Le projet de SDT a été adopté par le Gouvernement wallon le 12 juillet 2018.

Dans un souci de compréhension, nous avons affiné notre avis sur le projet de SDT – et plus particulièrement sur la structure territoriale – objectif par objectif.

Remarque générale

Le document présente de nombreux objectifs de développement qui sont rarement territorialisés. On peut citer à titre d'exemples le réseau cyclable ou les attractions touristiques dont la structure reprise dans le document se base sur l'existant sans identifier des sites ou infrastructures à développer à moyen et long termes pour permettre un rayonnement plus important du territoire. Par contre, pour d'autres points comme les gares LGV, le document identifie clairement la volonté de développer une gare LGV à Charleroi. Il y a donc clairement une inégalité de traitement des différentes thématiques. Cette remarque concerne également la structure territoriale et les pôles qui sont annoncés comme pouvant évoluer au cours du temps. Le SDT à notre sens ne doit pas être une vision de la réalité évolutive mais une projection du territoire en donnant les orientations de son développement à l'échelle régionale.

Par objectif...

SS1 – Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen

- ➔ ***Ce que dit le SDT*** : La structure territoriale identifie Liège et Charleroi comme les deux pôles majeurs de Wallonie. Dès lors, les activités en lien avec les dynamiques métropolitaines doivent être implantées prioritairement dans ces deux pôles. Par ailleurs, le SDT souhaite la connexion des pôles de Liège et de Charleroi – de même que la capitale régionale Namur et les portes d'entrée de la Région – aux réseaux de communication de niveau européen.
- ➔ ***Notre avis*** : Le centre du Brabant wallon dispose de nombreux atouts en tant que pôle métropolitain. Le Brabant wallon dispose de nombreuses entreprises innovantes, investi bien plus en R&D que les autres provinces wallonnes, a un degré d'ouverture international de son économie bien supérieur à celui de la Région et des autres arrondissements wallons et, contrairement à Liège et Charleroi, se situe sur l'un des deux seuls axes de

communication de niveau européen traversant la région (Axe Bruxelles-Namur-Luxembourg ; le deuxième étant l'axe Bruxelles-Cologne).

- ❖ « ...c'est la province qui a été la moins soutenue par les Fonds structurels européens qui se démarque dans le paysage wallon. C'est donc aussi, par extension, la province qui a sans doute privilégié les investissements dans le système d'innovation et les acteurs, plutôt que dans les infrastructures. En fait, le Brabant wallon constitue un véritable jardin d'innovation, sur le modèle de l'Innovation Garden Espoo en Finlande, dans lequel les processus d'incubation d'entreprises peuvent se réaliser. » (Philippe Destatte, Institut Destree – 2016 – Des jardins d'innovations : un nouveau tissu industriel pour la Wallonie ?)
- ❖ 44 % des startups wallonnes du secteur du numérique sont implantées dans le BW (29 % Liège et 18 % Hainaut) (Digital Wallonia – 2017 – Les startups du secteur du numérique en Wallonie)
- ❖ « Le poids du Brabant wallon en Recherche-développement (R&D) est tel, grâce aux entreprises à vocation internationale qui y sont localisées, que le Brabant wallon biaise l'ensemble des statistiques régionales et fait apparaître l'extrême faiblesse des autres provinces wallonnes ». La R&D par habitant dans les provinces wallonnes en €/hab 2009-2013 montre que celui-ci atteint en Brabant wallon les 4.342,4 € (2013), ce qui contribue largement à une moyenne wallonne de 743,6 €/hab. Le Hainaut et Liège sont respectivement à 315,3 € et 405,9 €, soit sous la moyenne européenne (2013) = 542 € (Eurostat 31.03.2016). (Philippe Destatte, Institut Destree – 2016 – Des jardins d'innovations : un nouveau tissu industriel pour la Wallonie ?)
- ❖ L'IWEPS a défini un indicateur – le degré d'ouverture internationale de l'économie – afin d'évaluer le niveau d'importations et d'exportations des entreprises d'un territoire. Cet indicateur se calcule en faisant le rapport entre la moyenne des importations et des exportations et le PIB (le tout multiplié par 100 pour l'exprimer en pourcentage du PIB). BW : 102,9 % >>> Arr. Charleroi : 76,4% >>> RW : 52,7 % >> Arr. Liège : 41,1%

Dès lors, il conviendrait de considérer le bipôle de Wavre-Ottignies-LLN au même titre que Charleroi et Liège dans sa capacité à accueillir prioritairement des activités en lien avec les dynamiques métropolitaines.

Nous souhaitons également attirer l'attention sur la clarté de la carte SS1 (p.25) qui délimite les aires métropolitaines. La position du centre du Brabant wallon dans l'aire métropolitaine bruxelloise n'est pas du tout évidente à la lecture de la carte.

SS2 – Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers

- ***Ce que dit le SDT*** : En complément des deux pôles majeurs (Liège et Charleroi), la structure territoriale identifie cinq pôles régionaux – Tournai, Mons, Namur, Arlon et le bi-pôle de Wavre-Ottignies-LLN – ces villes ayant déjà inscrit leur développement dans les dynamiques qui s'épanouissent aux frontières de la Wallonie.
- ***Notre avis*** : La considération du bi-pôle de Wavre-Ottignies-LLN en tant que pôle régional est une avancée positive par rapport au SDER de 1999 dans lequel ces deux villes étaient considérées comme « pôles ».
- ***Ce que dit le SDT*** : Connecter les territoires frontaliers aux régions et Etats voisins. La desserte des villes situées à proximité du territoire de la Wallonie telles que Charleville-Mézières, Givet, Leuven,.... sera améliorée, en particulier par les transports en commun.
- ***Notre avis*** : Il conviendrait donc d'ajouter sur la carte SS2 (p.31) un axe transrégional à développer entre Leuven – Wavre/OLLN et Charleroi.

SS3 – S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités

- ***Ce que dit le SDT*** : L'ambition est d'inscrire le développement de chaque territoire dans la dynamique de villes qui rayonnent largement au-delà d'elles-mêmes ou concentrent l'emploi. Sur l'ensemble des villes wallonnes, trente-cinq ont été choisies en fonction de ces critères. La structure territoriale du SDT identifie deux des 35 pôles en Brabant wallon : Nivelles et Jodoigne.
- ***Notre avis*** : Nous regrettons fortement la suppression de Braine-l'Alleud et de Waterloo en tant que pôles par rapport à l'avant-projet de SDT dans lequel figuraient ces deux villes en tant que point d'appui (35 villes identifiées comme pôles par la recherche 5 de la CPDT relative au SDT). En effet, ces deux villes disposent de nombreux services rayonnant largement au-delà de leurs frontières justifiant pleinement leur statut de pôles : hôpital, écoles internationales, parcs d'activités économiques régionaux, etc. En s'appuyant sur l'étude susmentionnée, il apparaît d'ailleurs que Braine-l'Alleud et Waterloo figurent respectivement en 12^e et 19^e position des polarités en considérant les différentes dimensions de la dynamique urbaine. Ainsi, Braine-l'Alleud est mieux classée que 26 des pôles repris dans la structure territoriale actuelle du SDT (12 des 14 pôles rayonnants et 14 des 14 pôles d'emplois) tandis que Waterloo est mieux classée que 21 pôles repris dans la structure territoriale actuelle du SDT (8 des 14 pôles rayonnants et 13 des 14 pôles d'emplois). Ainsi, nous nous interrogeons fortement sur les raisons d'un retour à des travaux datant de 2011 pour établir les polarités de la structure territoriale du SDT (analyse contextuelle) au lieu de s'appuyer sur les travaux complémentaires réalisés en 2017 à l'initiative de la Région wallonne (R5- Schéma de développement du territoire).

Par ailleurs, nous émettons des réserves sur le découpage territorial retenu afin de compléter la structure territoriale par des pôles d'emplois. En effet, comme clairement spécifié dans le document, il s'agit d'un découpage réalisé afin de mieux rendre compte des réalités du développement économique de chacune. Or, comme spécifié dans l'étude de la CPDT (R5-2017), le développement économique n'est que une des composantes à considérer pour définir des polarités ; les autres étant par exemple la population ou l'offre

en services. En complément de cette remarque, nous souhaiterions attirer l'attention sur la seule polarité retenue pour la zone IBW Ouest. En effet, Nivelles rayonne bien au-delà de ses frontières mais principalement vers le Hainaut (32 % des déplacements en lien avec Nivelles) et non vers la zone considérée (27 % des déplacements en lien avec Nivelles). En comparaison, 35 % des déplacements en lien avec Braine-l'Alleud et 38 % des déplacements en lien avec Waterloo s'opèrent au sein de la zone IBW Ouest (Proximus, 2015).

Enfin, il conviendrait, à notre sens, d'ajouter deux connexions sur la carte SS3 (p. 37) : la première entre le bipôle OLLN-Wavre et Braine-l'Alleud et Waterloo et la deuxième entre Braine-l'Alleud et Halle.

SS4 – Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable

- ➔ ***Notre avis*** : Dans la section « Constats », parmi les contraintes principales liées au réseau de communication routier, il serait utile d'ajouter les problématiques des entrées/sorties de la E411 (entre Louvain-la-Neuve et Bierges) qui présentent dans les deux sens de nombreuses remontées de file sur l'autoroute. Cette situation va être amplifiée à l'avenir avec la montée en puissance du P+R de Louvain-la-Neuve et la croissance prévue des parcs scientifiques dans AM2.

Au niveau de la carte du réseau de communication SS4 (p. 47), le SDT n'évoque pas l'opportunité d'une liaison transversale entre Wavre – Grez-Doiceau – Jodoigne et Hélécinne (E411 - E40) permettant un désenclavement de l'est du Brabant wallon par rapport à son pôle d'emploi principal qu'est le bipôle Wavre-Ottignies-LLN.

AM1 – Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions sociodémographiques, énergétiques et climatiques

- ➔ ***Ce que dit le SDT*** : Tendre à l'horizon 2030, vers une implantation de 50 % de nouveaux logements au sein des cœurs des villes et des villages et tendre vers un taux de 75 % à l'horizon 2050. Fournir à l'horizon 2030, 175.000 logements dont minimum 50 % en reconstruction de terrains artificialisés et 350.000 nouveaux logements sans artificialisation à l'horizon 2050.
- ➔ ***Notre avis*** : Il convient de définir ce qu'on entend par cœur des villes et des villages et la manière dont cet objectif sera décliné sur le territoire en fonction des réalités urbaines et rurales et de leur capacité de densification tout en respectant les objectifs fixés en PV2 « Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation ». Préalablement, il convient d'évaluer la capacité des communes à accueillir les populations attendues selon la localisation de leurs disponibilités foncières, le potentiel de densification des zones « cœur des villes et des villages » qui auront été précisées et le potentiel de reconstruction de terrains artificialisés. Les communes devront alors au travers du schéma de développement communal garder la capacité de fixer la densité des différentes zones de leur territoire.

AM3 – Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

- ***Ce que dit le SDT*** : L'activité industrielle doit se réinscrire dans le territoire et tirer parti à la fois du capital humain et des infrastructures existantes, en particulier des voies ferrées et fluviales. La structure territoriale du SDT identifie le Canal Bruxelles-Charleroi comme site propice au développement de l'activité industrielle.
- ***Notre avis*** : La commune principalement concernée par le Canal Bruxelles-Charleroi en Brabant wallon est la commune de Tubize. Or, cette commune prévoit de redévelopper sur son territoire – et plus particulièrement sur ses SAR le long du canal – des espaces de développement économique (commerces, services et équipements) et des espaces à vocation mixte plutôt que des activités industrielles (Schéma directeur du centre de Tubize). Dans le Master Plan des Forges de Clabecq, ce sont des activités économiques multimodales incluant des aménagements paysagers de qualité qui sont privilégiées et non des activités industrielles. De plus, la carte AM3 (p. 69) positionne clairement Tubize comme un point d'appui du transfert de marchandises à renforcer alors que les projets en cours ne vont pas dans ce sens.
- ***Ce que dit le SDT***: Les trente-cinq pôles, définis par la structure territoriale, permettent de mailler le territoire et de dynamiser le développement économique de la Wallonie. Ces pôles, rayonnants et concentrant l'emploi, doivent renforcer leur attractivité et leur offre économique. Sur la carte AM3 (p. 69), Braine Alliance est repris comme centralité à développer autour d'un nœud ferroviaire où l'activité économique doit être renforcée.
- ***Notre avis*** : Vu l'absence de Braine-l'Alleud et de Waterloo en tant que pôles par rapport à l'avant-projet de SDT, seule la petite zone identifiée de Braine Alliance est considérée comme lieu où l'activité économique doit être renforcée. La présence du parc d'activité de niveau régional de la Vallée du Hain (p.160) et la dynamique économique du bipôle Braine-l'Alleud – Waterloo justifie de considérer l'ensemble de la polarité de Braine-l'Alleud – Waterloo comme un pôle bénéficiant d'un renforcement de l'activité économique.
- ***Ce que dit le SDT*** : Développer 30 % des nouvelles zones d'activité économique sur des espaces préalablement artificialisés, notamment par la reconversion de friches ou sur des zones déjà consacrées par des outils planologiques à l'horizon 2030 et 100 % à l'horizon 2050.
- ***Notre avis*** : Fixer un objectif de 100 % à l'horizon 2050 semble peu réaliste et dangereux dans la mesure où on n'a aucune vision, à cette échéance, de l'évolution de l'activité économique et de ses besoins. Cet objectif pourrait bloquer tout développement économique du territoire.

AM4 - Inscrire la Wallonie dans la transition numérique

- ***Ce que dit le SDT*** : La mise en œuvre de nouvelles zones d'habitat ou d'activité économique est conditionnée à la présence de très haut débit ou à la possibilité de résorber ce manque.
- ***Notre avis*** : Si l'objectif de disposer sur l'ensemble du territoire d'une infrastructure de très haut débit est important, cet objectif ne peut pas empêcher le développement de certaines zones d'habitat ou de développement économique par le simple fait de la non

disponibilité d'une infrastructure structurante de très haut débit à laquelle la zone d'habitat ou d'activité économique ne pourrait se connecter. On ne retrouve en AM4 aucune cartographie des réseaux de très haut débit existants et à développer. Le SDT n'identifie pas clairement la localisation de ce type de réseau qui est sans aucun doute aussi important que le réseau routier, fluviale, électrique ou ferré.

AM5 – Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique

- ***Ce que dit le SDT*** : L'énergie constitue un bien de première nécessité à utiliser de manière rationnelle. Diverses sources d'énergie renouvelable sont citées : le photovoltaïque, l'éolien, la géothermie et l'hydroélectricité.
- ***Notre avis*** : Nous regrettons que la biomasse soit oubliée de cet objectif. En effet, elle constitue une source d'énergie renouvelable non négligeable dans plusieurs territoires dont ceux de grandes cultures tels qu'en Brabant wallon.

DE4 – Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande

- ***Notre avis*** : La carte DE4 (p.105) est peu lisible toutefois, il nous semble qu'il est important d'aller au-delà des itinéraires RAVeL et Vélo routes actuels. Nous attirons l'attention sur quelques liaisons à développer, réhabiliter ou finaliser qui devraient compléter la carte:
 - Projet RAVeL - Ligne 115 (Tubize – Gare de Braine-l'Alleud) ;
 - Liaison Nivelles – Braine-l'Alleud – Waterloo
 - Liaison Jodoigne – Hélécinne – Landen

Concernant les lignes de transport en commun à développer, certaines ne sont pas reprises et mériteraient de compléter la carte :

- Gembloux – LLN – Wavre Nord (Axe N4)
- Halle – Braine-l'Alleud

Nous proposons de mettre, sur la carte DE 4 (p.105), en réseau ferroviaire suburbain à développer la ligne 140 entre Charleroi et Ottignies vu son lien avec Charleroi et le bipôle de Wavre-Ottignies-LLN en liaison avec Bruxelles et Louvain.

- ***PV3 – Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources*** ***Ce que dit le SDT*** : Le SDT préconise de réduire la consommation des terres non artificialisées à 6 km²/an d'ici 2030, soit la moitié de la superficie consommée actuellement et tendre vers 0 km²/an à l'horizon 2050. ***Notre avis*** : Nous regrettons qu'il n'y ait aucune information sur la manière dont cette moyenne régionale de 6 km²/an devrait se répartir spatialement. Si cela doit se faire proportionnellement au territoire provincial (6,5 % du territoire régional pour le Brabant wallon), le Brabant wallon ne devrait disposer que de 0,39 km²/an (39 ha/an) pour son urbanisation future or les prévisions montrent que la croissance démographique sera bien plus soutenue en Brabant wallon que dans les autres provinces. Selon les estimations du CREAT, le besoin foncier résidentiel est compris entre 72 ha (scénario volontariste) et 89 ha (scénario central) par an afin de satisfaire la demande en logements en raison de l'importante croissance démographique observée en Brabant wallon. Soulignons de plus, la moins grande superficie en SAR disponible en Brabant wallon en comparaison des autres territoires régionaux.

➔ ***PV4 – Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques***

- ➔ ***Notre avis*** : Dans la section « Constats », au même titre que les risques d'origine naturelle et d'origine anthropique, les risques d'origine technologique mériteraient d'être précisés.

PV5 – Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique

- ➔ ***Notre avis*** : Concernant la carte PV5 (p.137), nous regrettons fortement l'absence du site de l'Abbaye de Villers-la-Ville qui présente un potentiel de développement important.

Par ailleurs, nous suggérons d'ajouter à cette carte le Projet RAVeL - Ligne 115 (Tubize – Gare de Braine-l'Alleud) dans le réseau cyclable à développer d'un point de vue touristique entre le Canal Charleroi-Bruxelles et le site de Waterloo.

Il serait également important de reprendre Bruxelles (aéroport, gare LGV) comme porte d'entrée du territoire. Ce point est important pour un site touristique comme Waterloo.

Nous attirons votre attention sur le fait que nous réservons la possibilité de rendre un avis concerté en 27+1 avec l'ensemble des 27 communes du Brabant wallon dans le délai de consultation des communes.