

L'ENQUETE PUBLIQUE ET LE PANEL CITOYEN A L'ECHELLE DE LA WALLONIE - CAS DES ATELIERS DU TERRITOIRE

Ce dossier est consacré à la démarche des ateliers du territoire, initiée en 2011 par le Ministre Henry. Il mettra en lumière les principaux résultats des riches débats menés lors des ateliers de Mons et Charleroi, animés par la Maison de l'urbanisme du Hainaut.

Les ateliers du territoire

Sous le slogan « *L'aménagement du territoire, ça vous regarde!* », une grande campagne de sensibilisation et d'échanges a été lancée en avril 2011. Les objectifs de cette opération étaient d'ouvrir le débat sur les défis de demain et la nouvelle politique d'aménagement du territoire, exposée dans le livret : « *Politique d'aménagement du territoire pour le XXI^e siècle* ».

Les Wallons intéressés ont été invités à donner leur avis en remplissant un questionnaire « en ligne », mais aussi en participant à un des onze ateliers du territoire organisés aux quatre coins de la Région.

950 questionnaires ont ainsi été complétés et 235 citoyens ont participé aux ateliers du territoire. Chaque groupe de travail s'est réuni pendant trois soirées programmées afin de recevoir de l'information, de débattre et de rédiger un avis sur la question.

Les Maisons de l'urbanisme ont assuré l'animation de ces groupes, avec le soutien « d'experts », venus apporter un éclairage particulier sur les questions posées par le groupe. L'opération s'est clôturée le 28 octobre par une séance au Parlement wallon, au cours de laquelle les représentants des 11 ateliers du territoire sont venus remettre leurs conclusions au Ministre Henry.



Echos des ateliers de Mons et Charleroi

Les défis du XXI^e siècle

Les postulats de départ des « Lignes de force » étaient présentés comme des défis sur lesquels les participants se sont prononcés par écrit. Les deux groupes se sont montrés globalement d'accord avec ces défis :

- L'étalement urbain coûte cher à la société et aux individus et contribue aux émissions de gaz à effet de serre (déplacements et surconsommation des bâtiments). Toutefois, certains estiment que les avancées technologiques à venir devraient être à même de compenser la hausse attendue des prix des énergies fossiles et par là même la contribution de l'étalement urbain aux changements climatiques.

- Il faut donner la priorité aux transports en commun en liaison avec les noyaux d'habitat pour tenter de réduire la consommation énergétique liée aux déplacements.
- Il faut anticiper les évolutions démographiques attendues : accroissement et vieillissement de la population belge. Il faut prévoir d'augmenter l'offre de logements et de répondre aux besoins spécifiques des personnes âgées, en particulier en matière de services et de transports en commun.



La densification des noyaux d'habitat

Si la grande majorité des participants est favorable à l'idée de densifier l'habitat plus particulièrement à proximité des services et nœuds de transport, de nombreuses questions se posent et des précisions restent attendues quant à la mise en œuvre concrète d'un tel objectif :

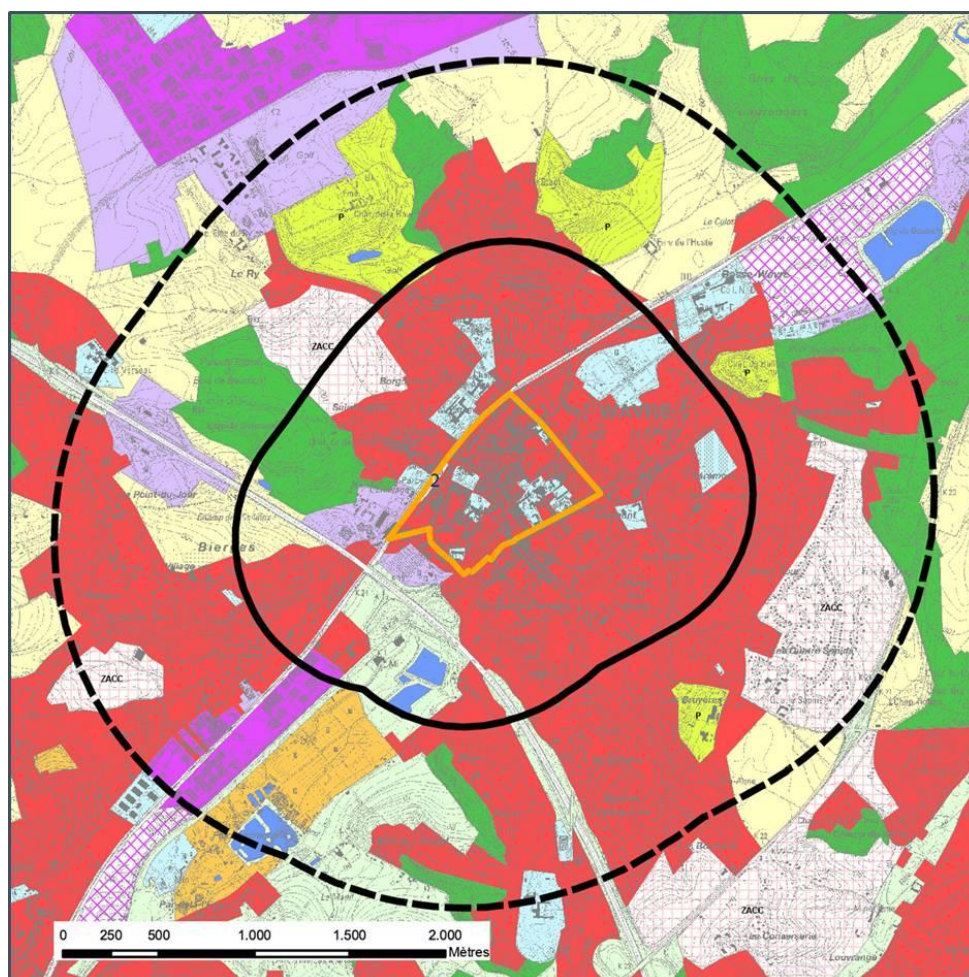
- La densification ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des habitants, de la convivialité, de leur sécurité.
- Elle doit également tenir compte des spécificités locales, du patrimoine existant.
- Elle doit être complémentaire à une politique de mobilité visant à améliorer la qualité des transports en commun et la qualité des infrastructures pour favoriser la mobilité douce.

- La définition de « territoires à haut potentiel », de « zone centre » ou de « noyau d'habitat » pose question : comment et sur quels critères va-t-on délimiter les différents périmètres ?

Et comment intégrer, adapter ces notions au milieu rural ?

- Les conséquences sociales d'une telle politique de recentrage de l'habitat doivent être anticipées pour éviter que les moins nantis ne soient victimes d'une pression foncière accrue dans les territoires à haut potentiel ou dans les zones rurales encore accessibles.

- Si de nouvelles formes d'architecture (et d'urbanisme) paraissent nécessaires pour atteindre ces objectifs, le constat fait par le groupe est que les réglementations actuelles ne sont pas particulièrement favorables à l'innovation. Et comment garantir leur intégration dans le tissu bâti et les paysages existants ? D'autre part, les nouvelles formes d'architecture ne risquent-elles pas d'être uniquement dictées par des critères de performance énergétique ? Comment en assurer l'accessibilité financière et technique (gestion des systèmes de chauffage, d'aération...) à toute la population ?



La localisation des activités économiques

Les participants sont globalement favorables à la densification de l'occupation des zones d'activités économiques mais insistent sur plusieurs aspects :

- La densification des zones d'activités économiques (ZAE) ne doit pas primer sur la requalification des sites inoccupés ;
- Les activités économiques qui peuvent s'implanter en zone d'habitat (hôtels, bureaux...) n'ont pas leur place dans les ZAE ;
- L'accessibilité en transports en commun et modes doux des ZAE doit être prise en compte et améliorée ;
- Il conviendra de rendre les ZAE plus « durables », tant esthétiquement qu'au niveau de la biodiversité, par exemple.

Les futures zones d'activité commerciale périphérique doivent tenir compte de la desserte en transports en commun, de l'accessibilité générale, y compris pour les livraisons, ainsi que d'un regroupement adéquat de plusieurs commerces afin d'éviter un développement « en ruban » le long des axes routiers importants, dénaturant les entrées de ville et rendant l'usage de la voiture obligatoire.

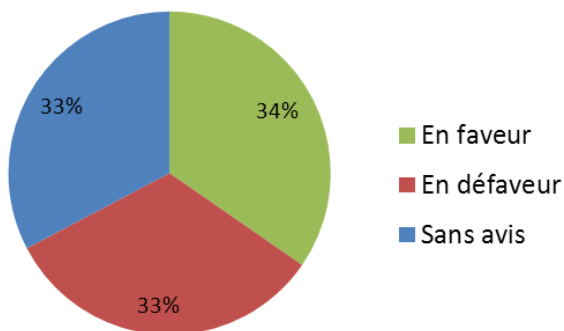


Enfin, il faut veiller à ce que le développement des commerces en périphérie ne soit pas préjudiciable aux commerces situés dans les noyaux urbains.

L'objectif de dynamisation des centres commerciaux des noyaux d'habitat fait consensus, même si des incitants financiers ou des aménagements d'accessibilité sont probablement nécessaires pour soutenir une telle option.

Par contre, la question du développement des activités commerciales en périphérie a fait débat. Notamment, est-il encore nécessaire de développer ou d'étendre les actuelles zones commerciales ? Si la localisation d'activités commerciales en périphérie s'avère parfois nécessaire, ce ne sont pas les promoteurs qui doivent imposer leurs critères.

Privilégier l'extension de sites commerciaux existants



Résultats cumulés des groupes de Charleroi et Mons
(52 participants)



Le soutien préférentiel aux transports en commun et aux modes doux

Le principe de favoriser les transports en commun et les modes doux est presque unanimement soutenu, même si l'actualité de la gestion de la SNCB ne semble pas très cohérente avec cette option. La question de la « rentabilité » des transports en commun en opposition à la notion de « service public » a fait débat. Si tous s'accordent sur le fait que le transport en commun doit rester un vrai service public, les impératifs budgétaires régionaux obligent à rationaliser les moyens et à imaginer des alternatives moins coûteuses au transport en commun « classique » dans les zones rurales notamment.

La promotion d'une autre mobilité, plus durable, nécessitera un changement dans nos modes de vie. En effet, les contraintes de productivité, de rentabilité et de flexibilité auxquelles nous sommes soumis, tant professionnellement qu'en privé, nous incitent à nous déplacer toujours plus et toujours plus vite.

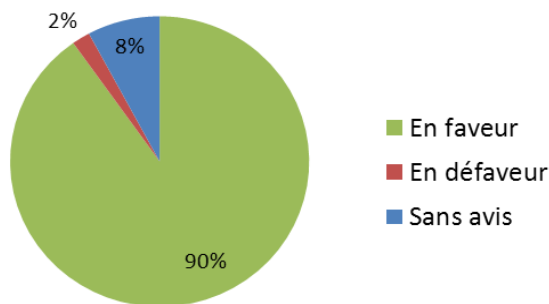
D'autre part, pour faire évoluer la mobilité, il faut non seulement offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle (transports en commun performants, réseaux et infrastructures adaptés aux modes doux, covoiturage, multimodalité...), mais également réduire la place prise par la voiture dans l'espace public. Des évolutions concernant le transport des marchandises et les voitures de société doivent également être envisagées.

La réduction des besoins de déplacements

Le recentrage de l'habitat, la promotion des commerces et services de proximité, ainsi que la garantie d'un enseignement fondamental de proximité sont des facteurs favorables à la réduction des besoins de déplacement.



Réserver et adapter des espaces publics aux modes doux.



Résultats cumulés des groupes de Charleroi et Mons
(51 participants)

Il y a notamment beaucoup à faire en matière de mobilité scolaire, pour la rendre plus durable et plus collective.

Toutefois, certaines options liées à l'objectif de réduction des besoins de déplacements sont plus critiquées ou ont fait l'objet de nombreuses réserves quant à leur opérationnalité. Ainsi, l'option « réduire les distances dans la relation domicile/travail » paraît peu réaliste dans la société actuelle : pas toujours le choix de son lieu de travail ; changements d'employeurs plus fréquents ; fiscalité immobilière peu propice à la mobilité résidentielle. De même, l'option « développer le télétravail » ne fait pas l'unanimité, car elle n'est pas adaptable à toutes les activités, peu favorable à la convivialité et il n'est pas sûr qu'elle soit énergétiquement plus durable, sauf si des bureaux « à partager » sont accessibles à proximité du domicile des travailleurs.

La ruralité : développement et gestion des terres agricoles

Le groupe relève l'absence de projet pour le milieu rural dans les « Lignes de force ».

Les nouvelles politiques d'aménagement du territoire semblent traiter la ruralité « en creux », comme un territoire « à préserver », sans projet précis. Or, le rural ne doit pas être appréhendé par son seul potentiel de « réserve » agricole et paysagère. De plus, le milieu rural wallon n'est pas un tout homogène et doit donc être envisagé dans sa pluralité.

La sauvegarde des terres agricoles paraît indispensable. Les nouvelles ZAE ou leurs extensions ne peuvent plus empiéter sur les bonnes terres agricoles. Il faut accentuer la reconversion des friches industrielles ou exploiter les terres les moins aptes à l'agriculture. Les participants plaident aussi pour une agriculture plus durable (respectueuse de l'environnement et de l'homme) et diversifiée, qui rétablit la qualité des terres, des paysages et de la biodiversité, réduit les émissions de gaz à effet de serre et le gaspillage de l'eau.

Les avis sont assez partagés sur le développement de zones d'activités économiques en milieu rural proches des noyaux d'habitat, ainsi que sur la limitation de l'offre foncière en milieu périurbain. Beaucoup considèrent que le développement doit essentiellement concerner les activités commerciales artisanales et de services de proximité, intégrées au maximum dans le tissu local. D'autre part, beaucoup craignent que la limitation de l'offre foncière en milieu périurbain n'accroisse les clivages sociaux et ne soit une entrave à la liberté individuelle du choix de son lieu d'habitation. De plus, il est souligné que l'actuel plan de secteur va plutôt à l'encontre de cette option.

La gouvernance

La gouvernance, thématique transversale, est apparue en filigrane de la plupart des réflexions et propositions du groupe. La gouvernance passe par la nécessaire complémentarité et une plus grande cohérence entre les différentes politiques (aménagement, environnement, mobilité...) et les niveaux décisionnels, ce qui semble manquer actuellement aux niveaux wallon et belge.

Les autorités doivent assumer leurs responsabilités et leurs choix sans pour cela nier l'intérêt privé : oui aux actions incitatives pour recentrer l'habitat, non à la spéculation porteuse de fractures sociales ; oui aux outils réglementaires et d'orientation, non à la perte de la jouissance de son bien ; oui à l'intégration d'objectifs environnementaux, non à leur prédominance sur les objectifs socio-économiques.

Enfin, sensibilisation et réelle concertation du grand public sont des atouts indispensables pour la réussite de la mise en place concrète de ces nouvelles politiques d'aménagement du territoire.

Bilan de la démarche

Avec sa mission d'animation des ateliers, la Maison de l'urbanisme a suivi de près l'ensemble des débats. La richesse des discussions et la diversité des sujets abordés nous ont paru importantes à mettre en lumière grâce à cette lettre d'info.

On perçoit à travers ce compte rendu que si les objectifs politiques sont globalement bien accueillis, les moyens pour y parvenir restent souvent flous. La mise en œuvre d'une telle politique nécessite encore beaucoup de précisions et ses conséquences « collatérales » possibles suscitent de nombreuses réserves.

D'autre part, on ne peut négliger le fait que les participants aux ateliers du territoire constituaient pour l'essentiel un « public averti », déjà fort sensibles aux enjeux et intéressés par la problématique du développement territorial. Cela montre l'effort important à réaliser si on veut viser une réelle sensibilisation du « tout public » à ces questions.

La méthodologie adoptée pour cette première expérience est certainement améliorable, mais les ateliers du territoire ont eu pour mérite de susciter un large débat et de relayer certaines perceptions et préoccupations citoyennes vers les « décideurs ». Les participants des ateliers de Mons et Charleroi se sont par ailleurs montrés demandeurs d'autres opportunités et lieux de débat sur ces questions importantes.

La Maison de l'urbanisme, à travers son programme d'actions, veillera à rencontrer ces attentes et à proposer des moments d'échanges sur les thématiques d'actualité à venir : actualisation du SDER, définition des noyaux d'habitat...

Toutes les informations sur la démarche et ses résultats se trouvent sur le site : www.lesateliersduterritoire.be

