



## Mouvement politique des objecteurs de croissance

Rue du Rondia 8, 1348 Louvain-la-Neuve  
T : 081.84.90.19  
[www.mpOC.be](http://www.mpOC.be) - [info@mpOC.be](mailto:info@mpOC.be)

Destinataire : SPW

Date : 11 janvier 2014

## Objet : Participation à l'enquête publique relative au projet du SDER.

Nous avons lu avec attention le document relatif au projet de SDER (Schéma de développement de l'espace régional). Vous trouverez dans ce document nos remarques relatives à ce document et nous espérons que celles-ci permettront d'améliorer le projet.

Tout d'abord sur la forme, nous nous posons la question de l'**utilité pratique** de ce document lorsque, en partie II, sous le paragraphe « Des objectifs au service du bien-être des citoyens, de la vitalité des entreprises et de la cohésion sociale », nous lisons « *Les objectifs du SDER ont une portée d'orientation. A ce titre, ils ne constituent pas des principes de droit dont la violation pourrait être invoquée à l'appui d'un recours contre des décisions de nature individuelle pour en obtenir l'annulation.* » A quoi et à qui ce document sert-il ?

Sur la forme, ce document manque de cohérence, les différences entre les constats et les projets, les différences entre les mesures à prendre et les mesures déjà réalisées ne sont pas aisées à distinguer.

Sur le fond, nous rejoignons les différents constats et certaines mesures qui sont mises en avant dans le document, notamment :

- La prise en compte des nombreux logements vides, notamment dans les zones de villes, au-dessus des commerces (partie II, objectif I.2.d),
- Une ouverture timide aux habitats alternatifs (partie II, objectif I.4.b et partie III paragraphe II.1), aux logements intergénérationnels (partie II, objectif I.6.c),
- le souhait de limiter la spéculation immobilière sur les terrains (partie II, objectif I.3 b. et partie IV, mesure U.5),
- La relocalisation des activités économiques (partie II, objectif I.5.)

Toutefois, nous regrettons fortement que ce projet n'ait **pas l'ambition de se projeter dans un monde futur** aux enjeux sociétaux inédits (fin des énergies fossiles bon-marché, fin de la mobilité individuelle aisée, etc) qui tiendraient compte des réalités physiques de notre planète pour lesquels il est déjà constaté les conséquences, entre autre, notre empreinte écologique non-soutenable (actuellement, si tout le monde vivait comme le Belge, nous aurions besoin de 2,4 planètes (données de 2008, Global Footprint Network, [www.footprintnetwork.org](http://www.footprintnetwork.org) dont on voit déjà actuellement les débuts de mécanismes).

Ainsi, lorsqu'on lit « *La conception et la production de biens de consommation et de produits semi-finis restent un fondement indispensable de toute création de richesse.* » (Objectif II.4 paragraphe (a)), on ne peut que constater un manque de vision et un ancrage de la politique menée depuis l'après-guerre qui ne tient absolument pas compte des limites du modèle de croissance économique classique.

A fortiori, nous regrettons plusieurs options majeures qui ne lient pas les objectifs aux résultats :

- Le premier exemple symptomatique est celui de la **liaison ferroviaire de l'aéroport de Charleroi**. Cette liaison est suggérée à l'objectif (III.1 .d) et indiquée au paragraphe (c) mobilité de la partie III,

chapitre II, ainsi que sur la carte de la page 78. Pourtant, elle n'est accompagnée d'aucune étude ou référence d'étude justifiant l'utilité de développer une liaison ferroviaire vers un aéroport dont on sait que, à cause du pic du pétrole (et donc du kérosène), le modèle économique n'est pas viable à relativement court terme. Il convient donc de supprimer toute référence à la réalisation d'une desserte ferroviaire à l'aéroport de Charleroi, ou d'indiquer la réelle plus-value d'un projet similaire pour l'ensemble de nos citoyens.

- Le deuxième exemple symbolique est la **liaison CHB (Cereche-Heuseux / Beaufays)** qui s'auto-justifie via le projet de SDER, sans aucune référence, par exemple au point Objectifs III.1 a (extrait « *réseaux routiers des régions voisines et d'autre part avec les autres modes de transport. Les sections problématiques du réseau routier qui ne pourront pas être assainies ou dédoublées par des modes de transports collectifs structurants, pourront conduire à réaliser des contournements. L'objectif est de structurer et d'optimiser les échanges routiers.* » et à la carte à la page 70. D'autres projets (auto)-routiers similaires indiqués au paragraphe III.1 de la partie III sont également discutables et nécessitent des études plus détaillées avant d'être mis dans un outil comme le SDER. Notons également qu'il est plus que surprenant que dans un document qui se veut général, on place des projets aussi précis.

- Un autre point concerne la **réindustrialisation**. A la partie II, pilier II, il est noté « *La Wallonie s'inscrit dans le mouvement de réindustrialisation notamment en améliorant les conditions d'accueil des industries et des filières économiques* ». De quelle réindustrialisation parle-t-on ? Comment est-ce compatible avec les objectifs de protéger les ressources et le patrimoine culturel et paysager ?

En outre, différentes notions sont, pour nous, insuffisamment développées pour apporter quelque chose :

- partie II, pilier I « *Répondre aux besoins des citoyens en logements et en services et développer l'habitat durable* », qu'entend-on par « *augmentation des inégalités territoriales* » ?

- partie III, encart 'agriculture' : « *le modèle prôné par la Wallonie est celui d'une agriculture écologiquement intensive, qui aura plus que jamais besoin d'espaces.* » Qu'est-ce donc une agriculture écologiquement intensive ? Pourquoi ne pas mettre « intensive » sans « écologiquement », ou, ce qui nous semble plus porteur dans un monde où les engrais issus des produits pétroliers tendront à disparaître, « biologique et garantie sans OGM » ?

- Partie III, paragraphe III.8, qu'entend-on par « *transition énergétique* ». Pourquoi minimiser notre obligation à changer radicalement nos modes de vie face au pic des matières premières, notamment du pétrole ?

Nous regrettons également que certaines mesures-phares ne sont que suggérées et qu'il n'y a aucune mesure concrètes mise en avant :

- La limitation de l'**étalement urbain**, même si son principe est mis en avant à de nombreux endroits, n'est accompagnée d'aucune mesure d'effet immédiat. Une mesure, autant symbolique que pouvant apporter des améliorations réelles en terme d'économie d'énergie que d'économie de terrain, doit être mise en avant : l'interdiction de la construction de villas 4 façades.

- La **spéculation foncière** sur les terrains, en particulier les terrains agricoles mais aussi les terrains industriels, n'est pas combattue, malgré la volonté de soutien de l'agriculture noté à l'objectifs II.7.a. Le principe du propriétaire travaillant lui-même sa terre n'est pas mis en avant, d'aucune manière que ce soit. L'accès des agriculteurs à la terre n'est pas encouragé.

- La **réduction de nos consommations énergétiques**, qui devient « une utilisation modérée de l'énergie », derrière laquelle il est permis de tout faire. Il convient d'indiquer des objectifs plus ambitieux, à l'aide d'objectifs chiffrés.

En outre, plusieurs contradictions, ou du moins plusieurs oppositions, font partie de ce texte. Ces oppositions permettent **d'argumenter tout et son contraire lors de futurs aménagements** urbanistiques :

- Le choix du mode de transport privilégié. Il est indiqué, à la « partie II, pilier III « *mieux aménager le territoire pour permettre le développement de transports durables* », « *Le trafic sur le réseau routier doit être fluidifié et la sécurité routière améliorée (III.2). Il est nécessaire de développer le rail et la voie d'eau (III.3).* »

- Les infrastructures exceptionnelles (partie III, chapitre I, §I.2 pôles), où il est noté que, d'un côté, les équipements exceptionnels doivent être placés dans les pôles majeurs et la capitale régionale, (*Un pôle majeur et la capitale régionale devraient pouvoir offrir des services et équipements répondant à des besoins plus exceptionnels tels qu'un centre hospitalier, un centre de congrès, un hall d'exposition, ...*) mais, juste après, il est noté qu'on peut mettre ces équipements autre part (*Cela ne veut pas dire par*

ailleurs que l'un ou l'autre de ces équipements ne peut pas être renforcé ou implanté en dehors de ce maillage.).

Quant à la **participation citoyenne**, elle devient portion congrue par rapport à la version du SDER précédente. Si les participations citoyennes se sont souvent résumées à des phénomènes de Nimby, ce n'est pas en supprimant fortement les mécanismes de participation citoyenne qu'on va rapprocher le citoyen de l'aménagement du territoire. Il y a donc une étude sérieuse à faire sur les méthodes de participation citoyenne, tout à fait à l'opposé d'une suppression de celle-ci.

Enfin, le point sur lequel nous souhaitons le plus certainement que le texte soit adapté, concerne le mythe du **développement durable**, notion qui est présentée lorsqu'on ne souhaite pas modifier complètement notre comportement mais bien ponctuellement avoir de légères adaptations (« polluer moins pour polluer plus longtemps »). Ainsi, la prise en compte du développement durable n'a pas permis de diminuer notre empreinte écologique. Une définition symptomatique de ce contexte vague que permet la définition du développement durable se retrouve dans la définition du quartier durable (partie IV, mesure U7) - *Un quartier durable est un quartier nouveau ou en rénovation qui, par sa localisation, les fonctions qu'il abrite, la gestion de la mobilité, la conception de l'urbanisme, de l'architecture et des aménagements, minimise les impacts sur l'environnement, favorise le développement économique, renforce la cohésion sociale et la qualité de vie-* par laquelle n'importe quel projet peut être qualifié de « durable » moyennant quelques aménagements mineurs.

Nous suggérons à la partie I, § « Cinq principes », d'indiquer à la place de « 2° « *Le principe d'attractivité socio-économique et de compétitivité territoriale* » selon lequel il convient de créer les conditions territoriales du développement d'une économie compétitive et dynamique capable d'une croissance durable et accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi ; », « 2° « *Le principe de limitation de notre empreinte écologique et la nécessité de développer notre économie en admettant que la croissance économique infinie dans un monde fini est une aberration ;* »

Bref, le SDER, dans son objectif d'être un outil utile à la planification territoriale et à l'urbanisme de la Wallonie de ces prochaines années manque d'ambition et de mesures résolument marquée vers l'avant, tenant compte des constats que toutes les études prospectives prévoient : diminution de l'énergie bon-marché (pétrole, etc), dérèglement climatique, etc. La diminution de notre empreinte écologique n'est pas prise en compte. Cet outil, de manière plus ou moins affirmée, permet d'auto-justifier a posteriori des dossiers d'aménagement du territoire difficiles à faire passer auprès de la population. Dans un outil qui doit nous servir dans les prochaines années, il convient d'aller résolument vers une politique urbanistique ambitieuse et non une politique d'aménagement partiel de la situation actuelle où les idées restent trop vagues pour passer outre d'une politique conservatrice. L'avenir urbanistique de la Wallonie est à ce prix.

Pour le Mouvement politique des objecteurs de croissance (mpOC),

François Lapy,  
114, avenue Demolder,  
1342 Limelette,  
[francois\\_lapy@hotmail.com](mailto:francois_lapy@hotmail.com)

Annexe :

- adaptation du projet de SDER points par points

# Annexe : ADAPTATION DU PROJET DE SDER POINTS PAR POINTS

## Partie I

A la place de § six défis déterminants

«

*La mobilité constitue un défi à la fois social, économique et environnemental. Face à ce défi, la Wallonie affirme la mise en place d'une mobilité maîtrisée comme une condition impérieuse d'intégration sociale et d'accès au travail.*

»

Il faut :

«

*La mobilité constitue un défi à la fois social, économique et environnemental. Face à ce défi, la Wallonie affirme la mise en place d'une accessibilité par tous comme une condition impérieuse d'intégration sociale et d'accès au travail.*

»

A la place de § cinq principes

«

*2° « Le principe d'attractivité socio-économique et de compétitivité territoriale » selon lequel il convient de créer les conditions territoriales du développement d'une économie compétitive et dynamique capable d'une croissance durable et accompagnée d'une amélioration quantitative et qualitative de l'emploi ;*

»

Il faut :

«

*2° « Le principe de limitation de notre empreinte écologique et la nécessité de développer notre économie en admettant que la croissance économique infinie dans un monde fini est une aberration ;*

»

A la place de § Un projet ambitieux, pluriel, opérationnel, ouvert et partagé

«

*Le SDER doit être partagé et approprié et doit évoluer pour traduire une volonté collective pour le développement durable du territoire de notre Wallonie «*

Il faut :

*«Le SDER doit être partagé et approprié et doit évoluer pour traduire une volonté collective pour le bien-être de tous tout en garantissant que notre empreinte écologique reste soutenable sur l'ensemble du territoire de notre Wallonie;*

»

## Partie II

A la place de (objectifs § Des objectifs au service du bien-être des citoyens, de la vitalité des entreprises et de la cohésion sociale)

«

*A l'accroissement prévu s'ajoutent des phénomènes propres à nos sociétés contemporaines : diminution de la taille des ménages, allongement de la durée de vie et augmentation des inégalités territoriales. »*

Le terme « inégalité territoriale » est incompréhensible, il faut :

«

*A l'accroissement prévu s'ajoutent des phénomènes propres à nos sociétés contemporaines : diminution de la taille des ménages, allongement de la durée de vie et augmentation des inégalités (en terme de possessions, de revenus, etc) sur l'ensemble du territoire. »*

A la place de § Pilier II : Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire

«

*La Wallonie s'inscrit dans le mouvement de réindustrialisation notamment en améliorant les conditions d'accueil des industries et des filières économiques (II.4). »*

Il faut :

*«La Wallonie s'inscrit dans le mouvement de décroissance du PIB en tenant compte du fait qu'une croissance infinie dans un monde fini est une aberration. Elle permettra la reprise en main par les citoyens de leur capacité à inventer leur propre vie. Elle privilégiera les outils qui :*

- sont contrôlables et maîtrisables par l'homme et donc à sa mesure ;*
- sont localisés : entreprises de petite taille, de proximité, circuits courts notamment en agriculture, institutions décentralisées ;*
- favorisent le savoir-faire autonome et la créativité ;*

»

Juste après le paragraphe issu de § Pilier II : Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire,

«

*Le développement des énergies renouvelables permet de répondre aux défis énergétique et climatique et contribue à répondre au défi de compétitivité (II.5).»*

Il faut ajouter:

«

*La Wallonie s'inscrira donc les méthodes qui :*

- privilégient une moindre consommation des ressources fossiles, en particulier énergétiques, et mieux encore une non-consommation ;*
- assurent une maîtrise de la demande énergétique (sobriété et efficacité énergétique, utilisation rationnelle de l'énergie, politique d'isolation, etc.) et une montée en puissance des énergies renouvelables décentralisées et contrôlées par les citoyens ;*
- découlent de choix citoyens après évaluation des impacts sociaux, sociétaux et environnementaux.*

»

A la place du paragraphe issu de § Objectif I.5.b I : Localiser les commerces et équipements structurants dans les pôles

«

*Toutefois, dans certains cas, l'implantation d'équipements en périphérie peut se justifier. »*

Il faut :

«

*La Wallonie rédigera un moratoire qui :*

- interdit la mise en œuvre de grands centres commerciaux à l'extérieur des pôles ;*
- limite la réalisation de grandes surfaces commerciales au profit de petits commerces, qui permettent la création d'emplois non-délocalisables ;*

»

Dans le cadre de l'objectif II.7, il faut ajouter un point (e),

«

*e. privilégier la filière biologique, garantie sans OGM*

*Dans un contexte de disparition des produits issus de l'industrie pétrolière (pic du pétrole), entre autre les engrais classiques et les engins motorisés gros consommateurs de carburant, la Wallonie se dirigera prioritairement vers la filière biologique et œuvrera à transition de l'agriculture classique à l'agriculture biologique tout en permettant au monde paysan de vivre décemment de son travail.*

*En outre, compte-tenu du principe de précaution, la Wallonie interdira formellement toute culture d'OGM (organisme génétiquement modifié), tout élevage d'OGM ou tout élevage qui utilise de la nourriture OGM.*

»

Dans le cadre de l'objectif III.1, il faut supprimer le point (d) *-Poursuivre les investissements dans les infrastructures aéroportuaires-*,

«

*Les deux aéroports wallons constituent un facteur essentiel d'accessibilité et d'attractivité du territoire wallon ainsi que des outils au service du développement économique et touristique. Les investissements dans ces infrastructures seront poursuivis.*

*La desserte des aéroports doit être renforcée afin que le potentiel d'accessibilité internationale profite à l'ensemble du territoire. Cette meilleure desserte doit notamment se fonder sur un meilleur accès aux transports en commun qui répondra aux demandes des passagers provenant de l'étranger comme aux besoins des Wallons qui s'envolent pour l'étranger*

»

En effet, les aéroports, a fortiori low-cost, ne sont pas un modèle d'avenir dans le cadre de la fin du pétrole bon-marché. Il convient donc de diriger les investissements vers d'autres directions.

## **Partie III**

Encart : agriculture :

A la place de

«

*Face aux défis (démographie, climat, énergie, ...), le modèle prôné par la Wallonie est celui d'une agriculture écologiquement intensive, qui aura plus que jamais besoin d'espaces. »*

Il faut :

«

*Face aux défis (démographie, climat, énergie, ...), le modèle prôné par la Wallonie est celui d'une agriculture biologique, qui aura plus que jamais besoin d'espaces. »*

Dans la partie II. Aires, II.3 Aires métropolitaines, à la place de

«

*L'accessibilité vers Charleroi et plus particulièrement son aéroport sera confortée notamment via la création ou le renforcement de liaisons ferroviaires.*

»

Il faut

«

*L'accessibilité vers Charleroi, vers Liège, vers Namur (mais également vers l'extérieur de la Wallonie : Bruxelles, Luxembourg et Lille) sera confortée notamment via la création ou le renforcement de liaisons ferroviaires.*

»

Dans la partie III. Réseaux, III.1 Réseau routier, à la place de

« *Enfin, certains projets routiers doivent encore être réalisés. Il s'agit :*

*- de l'amélioration de la connexion de la N5 avec le R3 au sud de Charleroi jusqu'à la frontière française ;*

*- du prolongement de la N54 complétant le réseau structurant principal ;*

*- de l'élargissement du ring Nord de Liège, et Charleroi dans leurs tronçons les plus chargés.*

»

Il faut :

« *Enfin, certains projets routiers donnant lieu à de nombreuses divergences de vue, devront faire l'objet d'études plus approfondies, tenant compte de l'ensemble des parties (organisations citoyennes,*

monde économique, environnement). En aucun cas, ces projets ne doivent être mise en œuvre sur base de ce document du SDER. Il s'agit :

- de l'amélioration de la connexion de la N5 avec le R3 au sud de Charleroi jusqu'à la frontière française ;
- du prolongement de la N54 complétant le réseau structurant principal ;
- de l'élargissement du ring Nord de Liège, et Charleroi dans leurs tronçons les plus chargés.

»

Entre les cartes « transport de marchandises » p.74 et « transport en commun » p.78, on note des différences graphiques dans les deux réseaux ferroviaires, qui sont pourtant basés sur les mêmes voies.

On remarque notamment :

- Le triangle Ottignies – Sambreville-Namur ;
- le quadrilatère Ath- Mons- La Louvière – Nivelles.
- La gare de Marche-en-Famenne (qui est plutôt la gare de Marloie)

Il convient d'adapter les deux cartes.

Dans la partie III. Réseaux. III.4. réseau ferroviaire pour les personnes, il y a au point (c) Liaisons ferroviaires complémentaires :

«

*certaines d'entre elles devraient être renforcées. C'est le cas de la ligne La Louvière – Braine-le-Comte et de la ligne Ottignies – Charleroi via l'aéroport de Charleroi*

»

Il faut

«

*certaines d'entre elles devraient être renforcées. C'est le cas de la ligne La Louvière – Braine-le-Comte et de la ligne Ottignies – Charleroi via Fleurus*

»

En effet, il n'existe pas de ligne via l'aéroport de Charleroi.

Dans la partie III. Réseaux. III.5. réseau de transport aérien :

Il y a

«

*Les autorités régionales ont saisi cette opportunité et consenti d'importants investissements depuis plus de 20 ans dans les deux aéroports régionaux. Aujourd'hui, ces derniers participent incontestablement à l'essor économique et social des deux pôles majeurs que sont Mons- La Louvière-Charleroi et Liège. Par conséquent, il y a lieu de soutenir le développement des infrastructures aéroportuaires régionales et de leur aire d'influence directe.*

*A Charleroi, l'aéroport est spécialisé dans le transport de personnes, avec la présence d'importantes compagnies low cost. L'aéroport est voué à se développer en s'ouvrant vers de nouveaux secteurs et en proposant de nouvelles destinations permettant, par exemple, de relier d'autres continents. Son accès par différents modes de transports doit pouvoir être amélioré.*

*A Liège, l'aéroport est spécialisé dans le transport de marchandises. Afin de consacrer l'aéroport comme plateforme multimodale, un projet de terminal TGV-fret est actuellement à l'étude. Dans un souci de développement durable, ce projet permettra de mettre en réseau par le rail les grands aéroports européens pour ce qui concerne le transport de marchandises. Ce projet doit être soutenu.*

*Pour renforcer la croissance des pôles économiques que sont les aéroports régionaux, leur accessibilité par tous les réseaux devra être améliorée afin de répondre aux besoins actuels et futurs.*

»

En relation avec la suppression de l'objectif III.1 d, il convient de supprimer de nombreuses phrases. Le texte devient :

«

*Les autorités régionales ont saisi cette opportunité et consenti d'importants investissements depuis plus de 20 ans dans les deux aéroports régionaux.*

*A Charleroi, l'aéroport est spécialisé dans le transport de personnes, avec la présence d'importantes compagnies low cost. Ce modèle n'est pas un modèle pour l'avenir et un projet de réhabilitation des*

*lieux doit être pensé lorsque, faute de pétrole, le transport low-cost par avion n'existera plus.*

*A Liège, l'aéroport est spécialisé dans le transport de marchandises. Afin de consacrer l'aéroport comme plateforme multimodale, un projet de terminal TGV-fret est actuellement à l'étude. Ce projet permettra de mettre en réseau par le rail les grands aéroports européens pour ce qui concerne le transport de marchandises. Ce projet doit être pensé également concomitamment avec un projet de réhabilitation des lieux lorsque le pétrole bon-marché n'existera plus.*

»

Dans la partie III. Réseaux. III.8. Transport d'énergie :

Il y a

«

*La transition énergétique impose de créer les conditions d'adaptation et, le cas échéant, d'extension de ces réseaux.*

»

Il faut

«

*La transition énergétique, entendue dans le sens de la fin de l'énergie bon marché (en égard aux pics de production des matières premières : pétrole, gaz, uranium, etc) impose de créer les conditions d'adaptation et, le cas échéant, d'extension de ces réseaux. La Wallonie s'inscrira donc les méthodes qui :*

*– privilégient une moindre consommation des ressources fossiles, en particulier énergétiques, et mieux encore une non-consommation ;*

*– assurent une maîtrise de la demande énergétique (sobriété et efficacité énergétique, utilisation rationnelle de l'énergie, politique d'isolation, etc.) et une montée en puissance des énergies renouvelables décentralisées et contrôlées par les citoyens ;*

*– découlent de choix citoyens après évaluation des impacts sociaux, sociétaux et environnementaux*

»

Dans la partie III. Réseaux. III.8. Transport d'énergie, il convient de détailler RFA.

## **Partie IV**

Dans la mesure D.1, au paragraphe « Mise en œuvre », il convient d'ajouter la mesure suivante :

«

*5. Dans le cas où une entreprise quitte un site industriel (par exemple, les sites des usines ArcelorMittal), celle-ci aurait l'obligation de vendre les terrains ayant été utilisés. Faute de vente à une autre entreprise qui revaloriserait le terrain, la région wallonne organise de facto une mise en vente via un système d'enchère publique dans l'année qui suit l'arrêt des activités, pour éviter toute spéculation sur des terrains industriels. Il convient également d'étudier des possibilités de revaloriser des terrains dont l'entreprise propriétaire n'y maintiendrait qu'une activité limitée.*

»

Dans la mesure D.2, au paragraphe « critère de localisation », il convient soit de supprimer « cours d'eau », soit d'expliquer l'intérêt de développer préférentiellement les méandres des cours d'eau ou les îles sur la Meuse :

«

*10. Les zones situées à l'intérieur de barrières physiques importantes (contournements, cours d'eau, chemin de fer,...) seront développées de manière préférentielle. »*

Dans la mesure D.4, au paragraphe « principe », il y a :

«

*3. Au-delà des procédures de modification d'affectation en cours, l'on veillera à affecter à l'activité économique des espaces permettant de rencontrer les besoins, soit de l'ordre de 200 ha nets par an, sans préjudice des objectifs de redressement économique et de développement durable fixés par le*



Gouvernement.

»

Il faut :

«

*3. Au-delà des procédures de modification d'affectation en cours, l'on veillera à affecter à l'activité économique des espaces permettant de rencontrer les besoins, en donnant priorités sur la réhabilitation de zones économiques actuellement sous-exploitées, et en limitant au maximum les préjudices aux zones soi-disant vierges, souvent dévolues à l'agriculture et aux zones naturelles.*

»

Dans la mesure D.4, au paragraphe « Mise en œuvre », il y a :

«

*1. Les communes seront sensibilisées à l'intérêt d'accueillir de l'activité économique, tant en terme de création d'emplois que de recettes fiscales. »*

Il faut :

«

*1. En aucun cas, une concurrence entre commune régira la création de nouvelles zones économiques. Les zones nouvelles économiques devront être établies à un niveau supra-communal de manière à éviter des créations de zones économiques à des endroits peu opportuns qui ne se justifieraient que par l'intérêt du pouvoir communal local et qui seraient catastrophiques en termes de mobilité, pollution et gaspillage de l'espace.*

»

Dans la mesure D.5, au paragraphe « recommandation », il faut ajouter :

«

*6. Dans un but de diminuer les consommations énergétiques et les consommations d'espace, les pouvoirs publics inciteront la mutualisation de différents services pour les entreprises : parkings communs, réponses aux besoins énergétiques, navettes communes, etc.*

»

Dans la mesure M.1, au paragraphe « principe », il faut ajouter :

«

*5. Dans un but de diminuer les consommations d'espace, les zones de stationnements autour des commerces et des entreprises seront mutualisées de manière à profiter d'horaires d'utilisation différents des utilisateurs de ces parkings.*

»

Dans la mesure M.4, au paragraphe « déplacement à vélo et moto »,

- il convient de supprimer « et moto », ce paragraphe ne tenant pas compte des motos.

- il convient d'ajouter le paragraphe suivant :

*« Les escaliers et accès aux quais permettront l'accès aux quais aux vélos (notamment vélos pliables), par exemple, via la mise en œuvre d'une goulotte le long des escaliers. »*

Dans la mesure M.5, au paragraphe « mise en œuvre », il convient d'ajouter :

«

*Les sentiers pédestres anciens, inscrits aux plans cadastraux seront protégés et/ou réhabilités.*

»

Dans la mesure P.1, au paragraphe « principes », il convient de, soit supprimer ce nouveau niveau de pouvoir, soit définir plus clairement ce qu'apportent réellement ces bassins de vies et leurs compétences exactes.

Dans la mesure P.1, au paragraphe « recommandations », Il faut :

« 4. La région ou les communes pourront soutenir le développement des collaborations territoriales. »  
En effet, les provinces, pour autant qu'elles existent encore dans le futur n'ont pas de compétences urbanistiques. En outre, c'est le seul paragraphe de tout le projet de SDER qui contient le mot « province ».

Dans la mesure P.1, au paragraphe « recommandations (1), il faut ajouter un sous-titre

«  
e) Organiser l'offre des services culturels (écoles, cinémas, théâtre, etc).  
»

Dans la mesure P.3, au paragraphe « formations », il convient de définir les termes « CCATM » et « CATU ». Idem au paragraphe « coordination des organismes de formation » avec le mot « CPDT ».

Dans la mesure U.2, au paragraphe « recommandations », il y a

«  
5. L'urbanisation de terrains libres de constructions (non encore bâtis ou friches) ou la restructuration d'ensembles bâtis de plus de 2 hectares devrait respecter les recommandations suivantes qui peuvent être modulées en raison du contexte local ou de la spécificité du projet, sans préjudice des résultats de l'évaluation des incidences :  
a) Dans les villages centraux, la densité des projets devrait être supérieure à 20 logements/ha ;  
b) Dans les bourgs et les pôles, la densité des projets devrait être supérieure à 30 logements/ha ;  
c) Dans le centre-ville et le quartier de la gare d'un pôle, la densité des projets devrait être supérieure à 40 logements/ha. »

Il faut

«  
5. L'urbanisation de terrains libres de constructions (non encore bâtis ou friches) ou la restructuration d'ensembles bâtis de plus de 2 hectares devrait respecter les recommandations suivantes qui peuvent être modulées en raison du contexte local ou de la spécificité du projet, sans préjudice des résultats de l'évaluation des incidences :  
a) Dans les villages centraux, la densité des projets devrait être supérieure à 20 logements/ha ;  
b) Dans les bourgs et les pôles, la densité des projets devrait être supérieure à 30 logements/ha ;  
c) Dans le centre-ville et le quartier de la gare d'un pôle, la densité des projets devrait être supérieure à 40 logements/ha.  
Ces densités doivent être entendues sans tenir compte des voiries et espaces publics. »

Dans la mesure U.2, au paragraphe « recommandations », il faut ajouter un point

« 6) En accompagnement de la mesure de densification des zones à urbaniser, la construction de villas 4 façades serait interdites, le respect des recommandations des densifications indiqué au point 5 se faisant via de larges zones publiques ou privées (usage d'agrément, mais aussi usage nourricier privé : jardin potager, etc).  
»

Dans la mesure U.2, au paragraphe « recommandations », il faut ajouter un point

« 7) Compte-tenu, non seulement de l'augmentation du nombre des ménages, mais également et surtout de la diminution des tailles des ménages (cfr. « paragraphe « six défis déterminants » partie I de ce document), il convient de diminuer la taille moyenne des logements et de promouvoir les nouveaux types d'habitat de type « habitats groupés » et « habitat intergénérationnel ».  
»

Dans la mesure U.3 au paragraphe « recommandations », il faut ajouter un point

« 10) En accompagnement des mesures de densification des zones à urbaniser, la construction de villas 4 façades serait interdites, le respect des recommandations des densifications indiqué au point 5 se faisant via de larges zones publiques ou privées (usage d'agrément, mais aussi usage nourricier privé : jardin potager, etc). »

Dans la mesure U.3, au paragraphe « recommandations », il faut ajouter un point

« 11) Compte-tenu, non seulement de l'augmentation du nombre des ménages, mais également et surtout de la diminution des tailles des ménages (cfr. « paragraphe « six défis déterminants » partie I de ce document), il convient de diminuer la taille moyenne des logements et de promouvoir les nouveaux types d'habitat de type « habitats groupés » et « habitat intergénérationnel ». »

Dans la mesure U.5, au paragraphe « recommandations », il y a

«

*b) Dans les quartiers habités par des personnes à très faible revenu, les pouvoirs publics sont encouragés à prendre des mesures pour lutter contre la spéculation foncière.*

»

Il faut

*«b) Partout, les pouvoirs publics sont encouragés à prendre des mesures pour lutter contre la spéculation foncière. »*

En effet, toute spéculation immobilière est à éviter.

Dans la mesure U.7, au paragraphe « principes », le point suivant, en particulier le lien de cause à effet, n'est pas compréhensible. Il convient d'adapter ou de supprimer.

«

*6. La collecte des déchets sera mutualisée, pour favoriser le tri sélectif.*

»