

MUTATIONS SPATIALES ET STRUCTURES TERRITORIALES RESUME DU RAPPORT FINAL

1. OBSERVATOIRE DES MUTATIONS SPATIALES

Au cours de cette année 2004-2005, le sous-thème consacré à l'observation des mutations spatiales s'est principalement attaché à la compréhension des logiques de relocalisation des entreprises et à l'évolution des commerces alimentaires.

Les travaux des années précédentes sur l'analyse de l'occupation du sol ont abouti à la publication d'une plaquette.

1.1 OCCUPATION DU SOL

La plaquette "L'occupation du sol en Wallonie" a été publiée en 2005. En 110 pages au format A5, elle décrit l'occupation du sol et son évolution ainsi que les principaux facteurs explicatifs pour les grandes fonctions suivantes : agriculture, forêt et nature, résidence, activités économiques et loisirs, équipements publics et infrastructures de communication. Elle se termine par une conclusion portant que l'évolution de la structure spatiale de la Wallonie. Elle comporte 16 cartes et une vingtaine de graphiques. Elle sera distribuée aux communes et aux professeurs de géographie. Un exemplaire est joint.

1.2 LOCALISATION DES ENTREPRISES

1.2.1 Rappel des objectifs

L'étude des changements de localisation des entreprises a été lancée en juin 2004. Elle faisait suite aux analyses générales basées sur l'occupation du sol et visait à une meilleure appréciation de la place que prennent les déménagements d'entreprises dans les mutations spatiales, à savoir principalement les croissances économiques périphériques aux dépens des agglomérations wallonnes. Il s'agissait donc de comprendre les différences de croissance par type d'espace (et les transferts entre eux) en s'appuyant sur un travail de suivi individuel des entreprises grâce à l'utilisation de bases de données d'entreprises.

L'analyse à l'échelle des communes avait permis de vérifier la tendance au transfert d'entreprises, des agglomérations vers leurs périphéries. Par ailleurs, elle avait mis en évidence une forte tendance des entreprises à rester dans le même type d'espace voire dans la même commune. Ceci justifiait de mener l'analyse à une échelle plus fine que celle de la commune, celle des secteurs statistiques, rendue possible par le géocodage des adresses des entreprises. Il a donc été possible de connaître les types de quartier de départ et d'arrivée des entreprises. Par ailleurs, l'utilisation des secteurs statistiques a également

permis de caractériser les lieux d'implantation des entreprises en termes d'accessibilité en transports en commun. Enfin, nous avons conclu les travaux de ce sous-thème en précisant, à l'aide d'une autre base de données, quels étaient les profils des entreprises les plus (ou les moins) déménageurs.

Ce travail, bien qu'innovant à plusieurs titres (suivi individuel des entreprises, travail à l'échelle infra-communale) ne donnait pas d'informations sur les raisons de déménagement. Aussi le Comité d'accompagnement d'avril 2005 a jugé nécessaire de creuser cette question. Il a donc été décidé de lancer des enquêtes auprès des entreprises, permettant de connaître les motivations de leurs changements de localisation et devant aboutir à des recommandations qui pourraient éclairer les décideurs sur la perte d'attractivité des villes wallonnes vis-à-vis des entreprises et les possibles mesures à adopter pour enrayer ce phénomène.

Par ailleurs, suite aux premières analyses de changement de localisation des entreprises, le Comité d'accompagnement avait exprimé son souhait de voir des analyses focalisées sur les relocalisations propres à certain secteur.

Le commerce alimentaire a finalement été choisi, notamment parce que son positionnement contribue fortement à structurer l'espace et a connu certaines mutations spatiales ces dernières années. La question de base était de savoir si l'apparition récente d'un certain nombre de supérettes de grandes enseignes dans les centres urbains concerne aussi la Wallonie et si elle doit être vue comme un retour en ville des commerces.

Par la suite, le travail a été orienté vers des questions plus globales comme l'évolution de l'offre alimentaire dans les régions urbaines et plus précisément dans les centres urbains et la remise en cause des tendances au déclin du petit commerce dans les villes et à sa concentration et sa périphérisation.

Le présent rapport apporte trois types de réponses à ces questions. Il présente tout d'abord l'évolution de l'emploi en Wallonie de manière spatialisée et pour trois grands types de commerces alimentaires. Deuxièmement, nous avons mené une analyse de l'évolution des commerces alimentaires, par classe de taille, sur la base des données des Classes moyennes. Enfin, ces dernières données ont également permis de mener une analyse par enseigne, basée sur une cartographie de différents groupes de distribution et quelques entretiens menés auprès de responsables.

Les paragraphes ci-dessous constituent un résumé des principaux résultats de l'OMS. Ils traitent tout d'abord de l'enquête sur les raisons de déménagement avant d'aborder la question des changements de localisation dans le commerce alimentaire.

1.2.2 Principaux résultats concernant les changements de localisation des entreprises

1.2.2.1 Le but de l'enquête

L'objectif poursuivi est de comprendre pourquoi les entreprises ont tendance à quitter les centres urbains pour la périphérie et d'en tirer des recettes pratiques pour renforcer l'attractivité des villes wallonnes. En effet, si on veut re-concentrer (ou maintenir une certaine concentration) des entreprises dans les centres urbains, il est essentiel de savoir ce dont les entreprises ont besoin et ce que les centres urbains doivent présenter comme caractéristiques pour rester attractifs.

L'objectif de renforcer l'attractivité des villes wallonnes pour les entreprises provient notamment d'éléments du SDER et du Contrat d'Avenir, visant à renforcer les centres urbains et à mettre fin à l'éclatement spatial des activités et à la déstructuration du territoire wallon.

Outre l'analyse des raisons de départ des entreprises en périphérie et des possibilités de regain d'attractivité des centres urbains, l'accent a été mis sur les types d'espaces ayant actuellement le plus de succès aux yeux des entreprises, à savoir les parcs d'activité économique. En effet, un grand nombre d'entreprises se sont installées ces dernières années dans des parcs d'activité et ceci le plus souvent en périphérie, à l'écart des réseaux de transports en commun. Il était donc également utile se demander ce qui faisait le succès de ces espaces spécifiques d'implantation que sont les parcs d'activité. Pour quelles raisons les entreprises s'y installent-elles ? Est-ce par exemple pour leur positionnement, souvent proche des autoroutes, leur disponibilité en infrastructures économiques (terrains et bâtiments) ou encore les facilités d'installation, notamment en termes de permis d'urbanisme, etc. ?

1.2.2.2 L'enquête auprès des entreprises

L'enquête a été réalisée par quatre chercheurs de la CPDT, entre mai et août 2005. Un questionnaire a été soumis par téléphone à 178 responsables d'entreprises en Wallonie. Ceci permettait d'avoir des réponses rapidement, d'être sûr de la bonne compréhension des questions et de vérifier que le répondant avait participé au processus de relocalisation de l'entreprise.

Le questionnaire était divisé en trois parties : la première avait pour but de vérifier la réalité du déménagement et d'avoir des informations-clés sur l'entreprise ; la deuxième concernait les raisons de déménagement, c'est-à-dire ce qui avait poussé l'entreprise à quitter son ancienne localisation tandis que la troisième concernait les facteurs de relocalisation, ce qui avait poussé l'entreprise à se réinstaller dans un endroit plutôt qu'un autre. Nous avons préféré poser deux questions distinctes car les raisons de déménagement citées par l'entreprise concernaient bien souvent des éléments propres au contexte de l'entreprise, sans rapport avec le type d'espace dans laquelle elle se trouve, tandis qu'en citant ses facteurs de relocalisation, l'entreprise exprime sa perception des différents types d'espace d'implantation possibles.

L'échantillon d'entreprises à interroger a été construit à partir d'une liste d'entreprises ayant déménagé à l'intérieur de la Wallonie entre 1998 et 2003, selon les traitements effectués sur base des données de la Centrale des Bilans. Les entreprises à interroger ont été sélectionnées principalement sur la base de leur type de déménagement. Il fallait pouvoir comparer les motivations des entreprises qui se périphérisent à celles qui s'installent en ville ou encore à celles qui restent en ville. Les entreprises qui ont été gardées sont donc celles qui sont passées de communes d'agglomération à des communes périphériques, celles qui ont fait le trajet inverse et celles qui ont déménagé au sein d'une agglomération.

Sur un échantillon de départ de 805 entreprises, 178 d'entre elles ont au final été interrogées. Pour le reste des entreprises, plusieurs cas se sont présentés : un quart des entreprises n'ont pas pu être contactées (entreprises disparues ou injoignables) et la moitié des entreprises ont été contactées mais sans participer à l'enquête, du fait de refus de répondre, d'absence du dirigeant mais surtout parce que l'adresse du siège social avait changé sans déménagement réel de l'entreprise. Ceci signifie qu'il existe des limites importantes à la mesure de déménagements sur la base des données des bilans des entreprises et surtout à l'extrapolation d'un changement d'adresse du siège social en déménagement de l'entreprise. Ces « faux déménagements » concernaient plus particulièrement les petites entreprises, notamment des secteurs de l'Horeca et du commerce de détail.

1.2.2.3 Résultats de l'enquête

Nous donnons ici les résultats de l'enquête de manière succincte avant de les interpréter et d'essayer d'en tirer des recommandations.

Au niveau des raisons de déménagement, le motif largement le plus cité était le manque d'espace dans les locaux précédents, suivi de la croissance de l'entreprise, facteur bien évidemment lié à la taille. Ensuite venaient l'état (ou la qualité) des locaux ainsi que le niveau du loyer. Par ailleurs, un certain nombre d'entreprises ont quitté leur ancienne localisation pour devenir propriétaires d'un autre bâtiment ou pour des problèmes de bail. Suite à ces facteurs liés aux bâtiments ou au contexte de l'entreprise, venaient les éléments liés à son accessibilité, uniquement au niveau routier puisque les autres types d'accessibilité (piéton, transports en commun, train) ont été très peu cités. Les facteurs liés au cadre dans lequel l'entreprise est implantée (prestige de l'adresse, qualité de l'environnement, aide, fiscalité) n'ont pas joué du tout, comme raisons de déménagement.

Les réponses concernant les facteurs de localisation n'établissaient pas la même hiérarchie puisque les facteurs de relocalisation les plus importants concernent l'accessibilité routière et les possibilités de parking, avec six facteurs cités sur les dix premiers. Les trois premiers traitent de l'accessibilité par la route pour les clients puis pour le personnel et pour les fournisseurs. Les trois motifs suivants liés à l'accessibilité sont le fait d'avoir un parking, pour les clients puis pour les fournisseurs ou pour le personnel. Il apparaît donc que les entreprises, en se relocalisant, ont principalement porté attention à leur situation par rapport aux axes routiers et aux possibilités de parking. Une fois de plus, on doit opposer à ce constat le très faible poids attribué aux facteurs d'accessibilité par les autres modes de transport, facteurs qui ne sont cités presque aucune fois par les entreprises.

L'autre type de facteur qui a joué un rôle important dans le choix de nouvelle localisation concerne le bâtiment et ses caractéristiques, à savoir la taille et la qualité et l'état des locaux. Ces facteurs ne sont en fait que le reflet des préoccupations de manque d'espace ou de vétusté des locaux qui ont poussé l'entreprise à quitter l'ancienne localisation.

Certains facteurs cités un certain nombre de fois n'avaient pas été prévus par le questionnaire. Il s'agissait notamment de la proximité d'une autoroute, qui a été citée 10 fois. Cela dit, ce constat doit être mis en rapport avec les 140 fois que l'accessibilité routière a été citée sans que le répondant précise que c'est l'autoroute qui l'attirait spécifiquement. La majorité des entreprises interrogées ne semble pas avoir besoin d'une accessibilité spécifiquement autoroutière. A cet égard, précisons que les entreprises ayant cité la proximité de l'autoroute comme un facteur important de relocalisation appartiennent pour la plupart aux secteurs des transports et du commerce de gros et qu'il s'agit donc bien de secteurs spécifiques, avec des besoins spécifiques.

1.2.2.4 Raisons de déménagements et facteurs de relocalisation ventilés par des caractéristiques des entreprises

Les résultats commentés ci-dessus ont également été ventilés par différentes caractéristiques des entreprises, à commencer par le type de déménagement effectué par l'entreprise¹.

¹ Concernant les types de déménagement, précisons que la typologie spatiale classiquement utilisée (Van der Haegen) a été affinée afin de séparer au sein des communes d'agglomération celles qui correspondent vraiment à des communes urbaines à forte densité des autres.

Au niveau des raisons de déménagement, on a ainsi pu constater que le développement du volume des activités était spécialement cité par les entreprises qui avaient été vers une commune périphérique. Quant aux facteurs de relocalisation, ceux qui sont les plus typiques d'un déménagement vers la périphérie sont l'espace et la qualité des locaux, l'accessibilité routière ainsi que les possibilités de parking. L'ensemble de ces facteurs est relativement cohérent et constitue les raisons, certes déjà bien connues, pour lesquelles une entreprise est attirée par une localisation périphérique. A l'inverse, le facteur proximité des clients était cité plus souvent par les entreprises qui s'étaient installées en agglomération.

Si on examine les réponses des entreprises en fonction de leur présence dans un parc d'activité, avant et après leur déménagement, il apparaît que les facteurs sont aussi ceux liés à l'accessibilité routière, aux possibilités de stationnement ainsi qu'aux bâtiments (taille et qualité). Précisons que les nouvelles implantations dans un parc d'activité concernaient surtout les grandes entreprises, notamment les secteurs du commerce de gros et de l'industrie manufacturière.

1.2.2.5 Interprétations et recommandations

En connaissant les raisons de déménagement des entreprises, notamment vers la périphérie et les parcs d'activité, on peut comprendre leurs besoins, éventuellement par grand secteur, et donc savoir ce que les centres urbains doivent fournir comme caractéristiques pour redevenir (ou rester) attractifs.

Tout d'abord, il est apparu que les entreprises changeaient de localisation le plus souvent du fait de facteurs répulsifs liés à leur bâtiment et leur contexte (espace, développement des activités, état des locaux, volonté d'être propriétaire, problèmes de bail) et non pas parce qu'elles sont attirées par d'autres implantations.

Ainsi, les avantages et inconvénients des différents espaces possibles d'implantation ne sont pas les facteurs qui font déménager une entreprise. Cependant, les préférences en termes de type d'espace apparaissent lors du choix de relocalisation. En effet, quand les entreprises partent en périphérie, c'est pour des facteurs liés à l'accessibilité routière, la taille et l'état du bâtiment et la présence d'un parking et donc pour les avantages connus de la périphérie en termes de disponibilité de grands terrains/bâtiments, la moindre congestion routière et les possibilités de parking.

Les entreprises ne sont en fait amenées à comparer différentes implantations possibles qu'à partir du moment où un facteur fortement répulsif les pousse à partir. Ces considérations montrent que si les entreprises quittent les centres urbains, ce n'est pas en premier lieu pour les caractéristiques qui rendent les villes peu attractives mais parce qu'elles sont amenées à déménager pour d'autres raisons (bâtiment et contexte) et que le choix dans lequel elles sont alors impliquées favorisent effectivement les zones périphériques et particulièrement les parcs d'activité économique du fait des caractéristiques jugées négatives d'une implantation urbaine (congestion, prix élevés, manque de parking, nuisances,...).

Si on prend le cas des entreprises installées récemment dans un parc d'activités, les facteurs qui les ont poussé à s'y installer sont logiquement très proches de ceux cités concernant les entreprises implantées en périphérie. Il s'agit d'entreprises qui manquaient d'espace, voulaient se développer et désiraient aussi un meilleur accès routier pour fournisseurs et clients. Au niveau de la taille et du secteur, il s'agissait principalement de moyennes et grandes entreprises, du commerce de gros et de l'industrie manufacturière.

De manière générale, il semble que le succès des parcs d'activité économique provient d'une conjonction de facteurs attractifs : une disponibilité d'infrastructures économiques

(terrains ou bâtiments équipés et modulables) avec des démarches simplifiées, dans des espaces avec parking, localisés de manière stratégique au niveau de l'accessibilité routière. Concernant le dernier point, précisons que l'accessibilité routière en question ne concerne pas forcément une accessibilité autoroutière mis à part pour certaines entreprises (secteurs du transport, du commerce de gros).

A la question des avantages spécifiques des parcs d'activité par rapport aux zones urbaines, il convient donc de donner une réponse qui dépend des secteurs. Quand il s'agit d'entreprises appartenant à de secteurs spécifiquement liés à la route, il paraît évident qu'elles ont besoin de localisations le long des autoroutes, dans des parcs spécifiques isolés et permettant d'éviter les nuisances liées par exemple au passage de camions. Par contre, s'agissant des entreprises de services ou de commerce, il semble qu'elles s'implantent dans les parcs d'activité avant tout pour trouver facilement des terrains constructibles ou des bâtiments modernes déjà disponibles, des parkings pour leur personnel ou leurs clients ainsi qu'une accessibilité routière correcte mais pas forcément la proximité immédiate d'une autoroute. Ainsi, durant les enquêtes, un grand nombre d'entreprises ont déclaré qu'elles avaient eu des difficultés à trouver leur bâtiment, qu'elles n'avaient pas fait un arbitrage entre dix localisations possibles et que le choix du parc venait avant tout de la disponibilité de terrains constructibles ou de bâtiments modernes et équipés, correspondant à leurs besoins.

Néanmoins, il y a également une question d'image des différents espaces qui est en jeu. Les parcs d'activité représentent sans nul doute des endroits « à la mode » où s'implanter, ayant un image très positive auprès des dirigeants d'entreprises et ceci sans considérations sur la réelle pertinence d'un tel choix, que cela soit pour les possibilités d'accès en transport en commun pour le personnel ou pour l'intérêt même de l'entreprise (exemples de commerce de détail ayant souffert de leur implantation dans un parc d'activité).

Au vu des idées développées ci-dessus, il semble que les centres urbains wallons ne sont pas forcément voués à perdre leurs entreprises au profit de leurs périphéries et que pour un certain nombre de secteurs ils peuvent fournir les avantages que recherchent les entreprises. Bien entendu, ce constat est à nuancer selon les secteurs d'activité.

Pour les entreprises qui ne produisent pas de fortes nuisances, n'ont pas besoin de grands espaces avec une très bonne accessibilité autoroutière ni une absence totale de congestion, il semble que les agglomérations wallonnes peuvent rester ou redevenir attractives en fournissant des infrastructures économiques (terrains, bâtiments équipés), munies de parking quand cela est possible. Cela passera aussi par la mise à dispositions d'information sur ces terrains (les grands avantages des parcs d'activité étant leur visibilité) et éventuellement par la facilitation des démarches au niveau de l'urbanisme. Etant donné la surface de terrains à réaffecter dans les villes wallonnes et dans des zones parfois accessibles facilement par tous modes de transport, il y a clairement un potentiel pour garder, non seulement les entreprises de services, normalement assez urbaines, mais aussi les petites entreprises industrielles qui recherchent principalement des bâtiments modernes et adaptés dans lesquels exercer leur activité et ceci pas forcément trop loin des villes.

1.2.3 Principaux résultats concernant l'évolution de la localisation du commerce alimentaire

Ne sont reprises ici que les conclusions les plus importantes de chacune des sous-parties de l'analyse, à savoir celle sur l'emploi, celle sur les commerces alimentaires par taille et l'analyse plus spécifique par enseigne.

1.2.3.1 Bilan de l'emploi

En divisant les emplois dans le commerce alimentaire en trois catégories (spécialisé, non spécialisé et grandes surfaces) il apparaît, premièrement, que l'emploi dans les deux premières catégories est calqué sur la répartition de la population tandis que l'emploi dans les grandes surfaces est bien plus concentré dans les régions urbaines. Par ailleurs, seul l'emploi dans les grandes surfaces a progressé de manière globale sur la période 1995-2002 alors que les deux autres types de commerces ont connu un déclin, surtout les commerces non spécialisés (épiceries et supérettes) dont l'emploi a chuté de 26 % de manière globale. L'emploi dans le commerce alimentaire spécialisé se défend mieux (que le non spécialisé), notamment dans les zones rurales, où il reste plus indispensable de manière quotidienne pour certains produits frais (boulangerie, boucherie) étant donné la distance à effectuer pour s'approvisionner dans une grande surface.

De manière générale, l'évolution de l'emploi est moins défavorable, voire favorable dans la plupart des communes de banlieue où la périurbanisation des habitants a contribué à maintenir la demande pour ce type de commerces. C'est particulièrement le cas dans les communes appartenant au bassin d'emploi bruxellois et de Liège, ainsi que sur l'axe de l'autoroute E411 Namur-Luxembourg.

1.2.3.2 Analyse des commerces alimentaires par taille (données des Classes moyennes)

En reprenant les données des Classes moyennes sur les commerces alimentaires en libre service de plus de 100 m², on observe une forte variation spatiale de l'évolution selon la taille et la position géographique.

Les magasins de moins de 400 m² sont en baisse de manière globale mais de manière géographiquement plus fine, l'analyse en termes de surfaces de vente et nombre de magasins confirme le constat fait en termes d'emploi, c'est-à-dire une augmentation des supérettes dans les bassins d'emploi de Bruxelles et Liège ainsi que le long de l'axe Bruxelles-Namur et une diminution dans autres villes du sillon industriel wallon.

Le nombre de magasins de taille intermédiaire (401 à 800 m²) diminue partout sauf dans les centres urbains où étant donné les difficultés pour ouvrir des magasins plus grands (zones de chalandise déjà couvertes, rareté et prix élevé des terrains), ce format est rentable et permet déjà d'offrir un panel varié de produits.

Pour les grands magasins, on peut observer une forte concentration dans les villes et leurs périphéries, ces dernières connaissant une évolution bien plus forte.

Signalons la très forte croissance du nombre de magasins ayant comme surface exactement 400 m², notamment dans les communes périphériques, ce qui s'explique par un effet de seuil réglementaire. En effet, depuis 1994, la loi sur les permis socio-économiques prévoyait que jusqu'à la surface (commerciale nette) de 400 m², il ne fallait pas d'autorisation pour ouvrir un commerce hors des agglomérations. Il s'agit notamment d'ouvertures de magasins de hard-discount (Aldi, Lidl) mais les données de surface ne suffisent évidemment pas pour le constater, ce qui démontre la nécessité de faire une analyse plus fine par enseigne.

1.2.3.3 Analyse par enseigne

Nous avons mené une analyse plus détaillée par enseigne en reprenant les magasins de trois grands groupes (Delhaize le lion, Carrefour et Louis Delhaize), un discount (Colruyt), deux hard-discounts (Lidl et Aldi) et un groupe typiquement wallon (Mestdagh). Ce travail est

basé sur la cartographie des enseignes de ces groupes ainsi que sur deux entretiens avec des dirigeants de ces groupes (Louis Delhaize et Mestdagh).

Les conclusions principales sont les suivantes :

- L'analyse par enseigne montre que en Wallonie, contrairement à Bruxelles et en Flandre, il y a peu d'apparitions de nouvelles supérettes urbaines appartenant à de grands groupes de distribution (GB Express, City Delhaize,...). Ceci s'explique par deux facteurs : d'une part, là où ce type d'enseigne apparaît, cela est dû à la densité et à la rareté du foncier qui empêchent d'installer de plus grands magasins, avec parking ; d'autre part, en Wallonie, il y a peu de noyaux d'emploi avec le même public cible (employés tertiaires) qui soient aussi une zone de fort passage et d'habitat.
- Même s'il y avait une telle apparition, elle ne serait pas synonyme de retour en ville du commerce puisqu'elle se ferait sans doute au détriment des petits commerces, non spécialisés (épicerie) ou spécialisés (boulangerie) et que de toute façon les supérettes (moins de 400 m²) pèsent très peu par rapport aux supermarchés (plus de 400 m²).
- Les seules enseignes en forte croissance sur la dernière période sont les magasins de discount. Colruyt confirme et affirme sa présence, Aldi continue son installation et Lidl conquiert le marché à une vitesse impressionnante en installant environ 50 nouveaux magasins par an. Cette percée du hard-discount pourrait avoir des conséquences non négligeables sur les autres supermarchés : certaines enseignes (Battard, Central cash,...) semblent très affectées par leur arrivée.
- Il est intéressant de constater l'opposition entre deux types de magasins en croissance : d'une part des magasins avec produit à bas prix tel les hard-discounts et d'autre part des magasins de moyen à haut standing dans les zones plus riches. Ces deux types d'enseignes ne sont pas opposées car les produits proposés sont complémentaires : le consommateur moyen ira faire des "grosses courses" dans les discounts mais complètera de manière ponctuelle avec des produits de plus haut standing dans des plus petits magasins avec une durée d'ouverture plus longue.

2. STRATEGIES D'AFFECTATION DU SOL DANS LES QUARTIERS DE GARES EN VUE DE FAVORISER LE REPORT DE MODE

2.1 OBJECTIFS

L'objectif poursuivi par le second axe de recherche du thème 1 est de concevoir une meilleure complémentarité entre affectation des sols et mobilité autour des gares d'intérêt régional. L'étude se fonde sur le principe suivant : les décisions d'aménagement et de planification du territoire favorisent certains usages et modes de vie et contribuent à modeler les pratiques et les aspirations des individus en matière de mobilité. Dans cette optique, il s'agit de faire des gares des points nodaux structurant le territoire ou encore des centralités, et cela tant en termes sociaux et économiques qu'en termes de transport.

Les gares ont fait l'objet de différentes approches analytiques : atlas de 60 gares wallonnes d'intérêt régional, dossiers d'étude de terrain portant sur 10 de ces gares, construction de

différentes typologies. Parallèlement, les pratiques en cours dans différents pays européens ont été analysées et adaptées, et des pistes de solution ont été rassemblées.

2.2 DEMARCHE ET RESULTATS

L'étude aboutit à trois produits qui ont été finalisés durant ces derniers mois :

- l'atlas des gares d'intérêt régional a été corrigé et actualisé ;
- un ouvrage de +/- 125 pages intitulé *Quelles stratégies pour les quartiers de gare en Wallonie ?* est prêt à être publié ;
- un dépliant de 8 pages intitulé *Le quartier de la gare : un atout à valoriser* est également finalisé.

2.2.1 L'atlas des gares

Sur la base des données disponibles et grâce à la collaboration de la SNCB, du MET, de la DGATLP, de la DGPL et du Ministère des finances, chacune des 61 principales gares wallonnes (gares IC-IR-RER) fait l'objet de trois planches descriptives.

- La première planche développe les mouvements des abonnés. Elle permet de situer l'importance des mouvements de voyageurs. La fiche reprend les principales destinations des voyageurs en distinguant les travailleurs et les scolaires. Une seconde carte fournit les origines des voyageurs descendant à la gare.
- La seconde planche renseigne sur l'accessibilité de la gare. La gare est ainsi inscrite par rapport aux réseaux ferroviaire et routier. L'aire de chalandise définie sur la base du code postal de résidence des abonnés est également reprise. En regard de cette accessibilité régionale, une carte indique l'accessibilité locale et les modalités de transfert de mode : aires de stationnement (voitures et éventuellement vélos), gare des bus, réseau ferroviaire local.
- La troisième planche reprend des cartes à l'échelle du quartier de la gare afin de préciser la mixité des fonctions en référence à l'affectation des plans de secteur mais aussi à l'occupation actuelle des sols. Trois graphiques synthétisent les principales affectations et occupations et indiquent également les disponibilités foncières dans le quartier.

2.2.2 Stratégies pour les quartiers de gare

L'ouvrage comporte cinq parties principales, intitulées :

- *Les mobilités au quotidien*
- *L'aménagement du territoire face aux enjeux du report de mode*
- *Identification des quartiers de gare et enjeux*
- *Stratégies et actions visant le report de mode*
- *Stratégies de requalification pour les quartiers de gare*

Les conclusions auxquelles il mène sont les suivantes.

Le chemin de fer connaît un regain d'intérêt depuis quelques années. Plusieurs facteurs expliquent ce retournement de tendance. En effet, après un siècle de désinvestissement dans les infrastructures ferroviaires et de recul des pratiques, on assiste à la fois à une modernisation du rail et à un engouement renouvelé. L'étude réalisée par la CPDT tente de comprendre et d'expliquer les raisons de cette reconquête.

Comme plusieurs études européennes le démontrent, la mobilité évolue progressivement de l'obligation de se déplacer pour aller au travail ou à l'école vers l'intégration de mouvements de plus en plus fréquents aux activités de la vie quotidienne. L'approche sociologique des mobilités démontre ainsi le passage d'une mobilité pendulaire vers une mobilité visant à connecter différents lieux et activités répartis sur un territoire vécu de plus en plus vaste.

Cette nouvelle mobilité est le résultat à la fois de la généralisation de l'automobile et de l'éclatement des activités dans l'espace. La proximité qui était la règle de l'organisation des territoires laisse ainsi place à la connectivité. Cette nouvelle forme d'urbanité, que certains dénomment métropolisation, ne se limite pas uniquement aux habitants des villes ou de leur périphérie. Pratiquement l'ensemble des espaces est désormais affecté par de telles pratiques. Mais cette connectivité se heurte paradoxalement aujourd'hui aux problèmes de congestion automobile, de pollutions croissantes liées aux transports routiers (gaz à effets de serre, smog, bruit...), aux accidents de la route et à l'accroissement des coûts de transports.

C'est précisément dans ce contexte de mobilité croissante, mais aussi plus individuelle et plus permanente, que divers modes de déplacements se renforcent. Les individus tentent de construire des parcours propres combinant de plus en plus souvent différents modes de transport en fonction de leur efficacité respective. C'est dans ce cadre qu'il faut comprendre le regain ferroviaire.

De leur côté, les autorités sont confrontées à la fois aux critiques portant sur les difficultés de la mobilité et à l'exigence de plus en plus insistante de réduire les effets néfastes sur l'environnement et la santé d'un système de transport fondé pendant plus d'un demi-siècle sur l'hégémonie de l'automobile.

C'est pour répondre à cette situation que cette étude visant à établir une stratégie en vue de favoriser le report de mode a été initiée par le Gouvernement wallon. L'étude articule à la fois la problématique de la mobilité et celles de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme. Elle s'intéresse essentiellement à l'affectation du sol dans les quartiers de gare.

L'étude s'est centrée sur une soixantaine des 260 gares que compte la Wallonie. Une première approche a consisté à mener des observations de terrain dans une dizaine de sites. Ce travail concernait à la fois les usagers des gares, avec plus de 500 enquêtes, la gestion des bâtiments de gare mais aussi la dynamique des quartiers autour des gares. Certains sites autour des gares ont déjà fait l'objet d'interventions visant notamment à faciliter les transferts de mode (aménagement des quais bus, parkings voitures, aires de débarquement des passagers, etc.). A l'inverse, d'autres sites demeurent insécurisés et peu attractifs, voire délabrés. Les interventions relevées en Wallonie ont été mises en perspective avec celles menées dans d'autres pays européens. Les enseignements tirés de cette comparaison peuvent orienter les stratégies à suivre et les actions à entreprendre dans notre région.

Cette approche a mis en évidence la nécessité d'établir les stratégies sur la base d'interventions à trois échelles. Il faut prendre en compte l'aire de chalandise de la gare, qui est souvent supracommunale, établir un schéma d'ensemble couvrant la gare et les quartiers voisins et enfin avoir la volonté de recomposer la gare elle-même comme un élément d'attrait dans les villes et les villages. La gare et les espaces connexes doivent en effet désormais

être envisagés comme un lieu regroupant des services au sein de la chaîne de déplacements des citoyens.

L'étude a également pour but de comprendre la place des gares wallonnes dans le réseau ferroviaire, les modes d'accès et leur situation locale. Grâce à la collaboration des services de l'aménagement du territoire de la Région wallonne, des services du cadastre du Ministère fédéral des finances, de la Société régionale wallonne des transports et de la Société nationale des chemins de fer belges, un atlas de soixante gares et de leurs sites a pu être dressé. Cet atlas fournit une description fine des flux, de l'aire de chalandise, de l'importance de chaque mode d'accès à la gare et de l'occupation du sol dans un rayon de 800 mètres autour de la gare. Ces informations ont permis de classer les gares wallonnes en cinq grands groupes et de dégager leurs enjeux spécifiques.

Il va de soi que les interventions doivent être adaptées aux enjeux particuliers de chacune des gares. Cependant, trois enseignements généraux ressortent clairement des analyses.

Premièrement, l'étude a mis en évidence le caractère encore très "concentrique" de la Wallonie par rapport aux évolutions constatées dans les autres pays européens, où la mobilité se développe selon le schéma plus diffus de la métropolisation. En Wallonie, les flux de voyageurs se focalisent vers quelques grandes gares de destination, dont Bruxelles occupe de loin la première place, tandis que les scolaires s'orientent pour leur part davantage vers les villes moyennes et petites.

Le second enseignement porte sur la nécessité de concevoir les quartiers autour des gares en fonction du rôle de celles-ci. S'il convient de concentrer les flux de transports urbains et les cheminements des modes lents, de même que de renforcer les activités tertiaires, les commerces et les équipements publics aux abords des gares urbaines, il faut aussi souligner l'importance d'aménager des quartiers résidentiels tant en ville que dans les villages à proximité des gares. Les disponibilités foncières, souvent importantes, devraient y être mobilisées. De plus, sur de nombreux sites, des bâtiments d'ancienne industrie ou des logements délabrés devraient être rénovés.

Enfin, la gare gagnerait en attractivité si sa conception lui permettait à la fois d'être une passerelle entre le centre des villes ou des villages et les espaces périphériques, et un lieu fréquenté tant par les usagers des chemins de fer ou des transports collectifs urbains que par les résidents. Dans cet objectif, il faut veiller à développer des projets d'urbanisme visant à aménager les espaces publics et à retisser le tissu bâti aux abords des voies afin d'accueillir, selon les types de gare, des activités commerciales et de services accessibles tant aux heures de pointe que durant le reste de la journée.

Pour mettre en œuvre cette stratégie, il n'existe pas d'outil spécifique en Région wallonne. Néanmoins, les outils d'aménagement, de mobilité et d'urbanisme, voire même de logement, peuvent être mobilisés pour assurer la requalification des gares et de leurs quartiers. Un schéma couvrant une vaste zone autour de la gare et articulant les aspects d'affectation du sol et de mobilité devrait être établi afin de structurer le site de la gare et les quartiers connexes. Ponctuellement, des opérations de rénovation d'activités économiques ou de quartier devraient être menées en partenariat avec les promoteurs privés et les sociétés de transports collectifs. La gestion de ces projets de requalification ainsi que celle de la dynamique quotidienne de la gare nécessite de désigner un "manager" du site.

Pour formaliser ces stratégies, l'étude présente sous forme de schémas les principes généraux adaptés à chaque type de gare. Le lecteur peut ainsi visualiser et prendre la mesure des chantiers qui nous attendent.

Au-delà de cette étude, il est clair que l'avenir des gares et de leurs quartiers dépend d'une impulsion politique claire. Trop souvent encore le chemin de fer est perçu comme un mode de transport fédéral et donc étranger aux préoccupations régionales. Il existe certes des projets d'enjeu régional tels que ceux liés au RER, à la modernisation de l'une ou l'autre gare, voire de l'une ou l'autre ligne. Toutefois, il conviendrait de prendre conscience de l'urgence d'une stratégie globale.

Au-delà des mutations déjà enregistrées et de celles encore à venir, notamment au niveau institutionnel, cette étude tente de jeter les bases afin d'impulser une politique nouvelle. Au niveau local, la gare et ses abords restent perçus négativement. Rares sont les volontés communales de prendre appui sur cette infrastructure dans une perspective de mobilité générale et de construction d'une réelle centralité. La gare et son quartier doivent au contraire être valorisés car ils constituent un atout du développement communal. Ce changement de perspective nécessite à la fois un signe fort des autorités régionales et des opérateurs de transports de même que la mise en œuvre d'un urbanisme adapté pour gérer les problèmes inhérents à ces infrastructures (bruits et vibrations des trains, flux arrivant et partant de la gare, insécurité...).

Il est donc urgent de mettre la Wallonie sur les rails et de promouvoir l'intermodalité. Ce défi collectif a un impact direct sur la dynamique de notre territoire et sur la qualité de vie des citoyens.

3. POLITIQUE DE GESTION DANS LES FONDS DE VALLÉES

3.1 OBJECTIFS

La recherche menée dans le cadre du thème 1.3 depuis mars 2004 vise à la mise en place d'un outil spécifique d'aide à la décision applicable aux territoires des fonds de vallées.

Cet outil, ou « *schéma d'orientation* », pourrait avoir plusieurs utilités pour les collectivités locales, notamment :

- guider les pouvoirs publics dans les décisions qu'ils ont à prendre par rapport à des demandes ponctuelles (privées comme publiques) dans les territoires concernés ou à proximité ;
- orienter toutes les mesures et les actions menées sur ces espaces par un cadre déterminant la « *vocation* » générale de la vallée, tout comme les vocations par entités spécifiques ;
- aider les pouvoirs publics à réviser les outils de planification et de développement territorial : on pense plus particulièrement à une révision éventuelle des plans de secteur visant spécifiquement certaines vallées.

Il s'agirait d'avoir une vue d'ensemble sur une vallée, d'en comprendre le fonctionnement général pour pouvoir orienter son développement et éviter que des décisions et des actions soient prises au cas par cas. Ce schéma pourrait s'avérer un outil complémentaire par rapport au contrat de rivière, fixant un cadre général aux actions à réaliser dans le périmètre et s'appuyant sur le panel d'acteurs mobilisé au sein du Comité de rivière.

L'une des spécificités de la méthode proposée est d'appréhender le territoire analysé et de le structurer en plusieurs échelles emboîtées telles des « poupées russes », en gardant tou-

jours à l'esprit l'objectif de définir une vision globale de l'ambiance et de la vocation souhaitable à chaque échelle.

Cette recherche exploratoire porte sur le cas concret de la vallée de la Haute-Meuse. Le périmètre d'étude concerne la vallée de crête à crête, car l'angle d'approche est essentiellement celui du cadre de vie et des ambiances paysagères, contrairement au contrat de rivière qui s'est étendu à l'ensemble du bassin versant en centrant ses préoccupations sur la problématique quantitative et qualitative de l'eau. Bien sûr, les limites du périmètre d'étude n'excluent pas de s'interroger sur les liens de la vallée avec les vallons secondaires ou les plateaux proches.

Précisons également que le but de la recherche était moins d'aboutir à la réalisation effective de ce schéma d'orientation que de proposer des pistes et des réflexions méthodologiques sur la base d'une analyse la plus large possible mais non exhaustive d'un cas concret.

3.2 MÉTHODOLOGIE

La méthode proposée est évolutive ; elle a été complétée et affinée au fur et à mesure de l'avancement de la réflexion et de la collecte des informations.

Le **schéma général** de la méthode accompagne le rapport.

De manière générale, l'approche peut être déclinée en trois temps :

1. un diagnostic de la situation existante et des tendances escomptées,
2. une phase d'arbitrage et de définition des vocations de la vallée,
3. des propositions de mesures et d'actions concrètes pour matérialiser ces vocations.

3.2.1 Le diagnostic de la situation et des tendances

L'élaboration d'un schéma d'orientation pour les fonds de vallée commence par une prise de connaissance du territoire concerné et une collecte des données et informations. Il s'agit de comprendre les occupations du territoire et leur fonctionnement pour mettre en évidence les besoins des acteurs, les problèmes qui se posent, les enjeux pour l'avenir, les potentialités et les faiblesses pour le développement.

Dans la méthode qui est proposée, le diagnostic est établi en fonction de trois angles d'approches parallèles : une vision thématique, abordant de manière successive les aspects concernés par l'aménagement du territoire, une vision « qualitative » essentiellement basée sur les relevés de terrain rendant compte des « ambiances paysagères » et une vision « géomatique », s'intéressant à comprendre le fonctionnement global du territoire donné par le biais des outils de cartographie informatisée.

3.2.1.1 Approche thématique

Dans la partie thématique, on aborde les caractéristiques des milieux physiques et naturels, mettant le doigt sur les contraintes à l'occupation du sol, les potentialités d'utilisation des ressources naturelles, les milieux écologiques intéressants et fragiles, les potentialités de recomposer un véritable réseau à l'échelle de la vallée. La thématique « habitat » s'interroge sur le fonctionnement des implantations humaines et des activités et équipements qui y sont

directement liés, ainsi que sur les réserves foncières encore disponibles pour répondre à la demande résidentielle. L'aspect économique est examiné, même s'il est peu dominant en Haute-Meuse où il se traduit essentiellement par la problématique des carrières. Le volet « tourisme-loisirs » prend en revanche toute son importance dans le cas qui nous occupe. Quant à la mobilité, elle est à envisager globalement sous tous ses aspects (accessibilité résidentielle, transport fluvial, réseaux de loisirs et accessibilité des lieux touristiques, sécurité et priorité octroyée aux modes doux...). La problématique des équipements techniques est aussi abordée.

La vision doit être dynamique, s'appuyant sur les constats du passé pour expliquer l'occupation actuelle et les évolutions. Elle ne doit pas négliger les changements escomptés, les tendances récentes et les projets envisagés par les différents acteurs concernés qui traduisent en quelque sorte « l'évolution naturelle prévisible ».

Le travail est opéré sur le périmètre concerné, mais également à une échelle plus générale, celle du contexte d'inscription de la vallée, où l'on a relevé les éléments qui influencent ou expliquent son fonctionnement. Il s'agissait d'identifier les dynamiques liées à la vallée et celles qui ne lui sont pas spécifiques, comme par exemple, le développement radioconcentrique de l'urbanisation autour d'une ville importante.

3.2.1.2 Les ambiances paysagères

Dans le cadre de cette étude, nous abordons le paysage par une approche des « ambiances paysagères ». Le paysage de la vallée peut se lire et s'identifier au moyen de ses composantes physiques (relief, végétation...), mais aussi à travers ses usages et son animation (cadre de vie, pratique de loisirs, vie touristique...). La valeur des ambiances paysagères de vallée peut donc être interprétée non seulement sur la base de ses qualités physiques et pittoresques, mais aussi sur l'importance des populations qui la fréquentent et qui la vivent au quotidien. C'est une approche du cadre de vie au sens large.

L'analyse s'est déroulée en trois temps : le relevé sur le terrain des éléments marquants du paysage de la Haute-Meuse, l'analyse des composantes (naturelles, physiques et humaines) révélatrices de l'ambiance paysagère de fond de vallée, et pour synthétiser, une cartographie des unités d'ambiances paysagères.

3.2.1.3 Approche géomatique

Parallèlement aux approches précédentes, l'analyse de la situation existante tente d'appréhender globalement le périmètre d'étude pour apporter un éclairage quant à la définition des unités homogènes d'occupation, conformément à la méthodologie développée dans le premier chapitre.

Le rapport fait état d'une approche globale du territoire réalisée sur la base des données d'occupation du sol du PLI, permettant une première identification de poches d'occupations cohérentes. Pour ce faire, une carte d'occupation du sol a été construite à partir de la nature cadastrale des parcelles. Cette carte a ensuite été traitée par deux méthodes différentes (méthode par filtre et par agrégation) pour obtenir une version généralisée de cette carte pour aider sa lecture et son analyse.

3.2.1.4 Première tentative de détermination des unités d'occupation

Les différentes approches réalisées pour le diagnostic nous ont permis le découpage de la Haute-Meuse en unités territoriales. Au départ de l'analyse réalisée par SIG – notamment de l'occupation du sol – et du relevé d'informations sur le terrain, des séquences apparaissent très clairement, telles que la zone urbaine de Jambes et La Plante ou l'environnement très naturel autour des sites de Freÿr et Waulsort. Mais les limites de ces unités territoriales ne sont pas toujours faciles à déterminer et, par ailleurs, d'autres tronçons de la vallée sont moins typés.

3.2.2 Elaboration du « schéma d'orientation » et définition des vocations de la vallée

Lorsque les enjeux du territoire sont cernés, il faut poser les grands axes de la politique à suivre pour la requalification des fonds de vallées. Ces options fondamentales pourront se traduire par les vocations souhaitables à affecter au territoire, et ce pour l'ensemble de la vallée (vocation générale) ou à l'échelle de sous-unités territoriales (vocations secondaires). La définition de la vocation d'un territoire donné détermine les occupations qui y seront encouragées ou tolérées, afin de contribuer à préserver ou à affirmer l'ambiance urbanistique souhaitée. Des principes généraux d'aménagement pourront venir étayer ce schéma général d'orientation.

La démarche d'élaboration de ce schéma passe tout d'abord par l'expression de différents scénarios reflétant des tendances d'évolution. Que se passerait-il si priorité est donnée à l'économique ou au tourisme ? Ne faudrait-il pas au contraire préserver l'aspect naturel ? Et si on laisse évoluer les choses spontanément, n'est-ce pas le résidentiel qui prendra le dessus ?

3.2.2.1 Elaboration des scénarios

Les contacts que nous avons eus avec l'équipe du CEMAGREF de Grenoble² notamment lors d'un séminaire de travail et d'échange en marge du Colloque de la CPDT sur le thème du paysage en novembre 2004, nous ont apporté de nouvelles pistes de réflexion pour proposer une manière d'aborder cette phase d'arbitrage.

L'idée est d'imaginer quatre scénarios reflétant à la fois la manière de voir de quatre « familles » d'acteurs et reprenant toutes les tendances d'évolution probables et le type de projets – parfois quelque peu « extrêmes » – auxquels les décideurs pourraient être amenés à devoir faire face. Toutefois, chaque scénario n'est pas une simple juxtaposition de projets mais se base sur un fil conducteur et une cohérence propre, qui en fait un véritable « projet de vallée » à part entière.

Au vu de la situation actuelle, quatre grands scénarios semblent se détacher.

² Marie-France Dupuis-Tate et Bernard Fischesser ont mené des études de paysagisme d'aménagement au sein de l'Unité de recherche « Ecosystèmes montagnards » du Cemagref-Grenoble.

1. Dans le prolongement d'une tendance qui se développe de manière spontanée, la Haute-Meuse pourrait être vouée à la résidence. Les dernières zones encore disponibles seraient consacrées au logement et aux équipements communautaires et techniques qui garantissent une bonne qualité de vie. Des immeubles à appartements seraient réalisés à divers endroits pour profiter de la vue sur le fleuve. Des infrastructures de desserte devraient venir compléter le réseau actuel pour en améliorer l'accessibilité.
2. Bien que peu présent en Haute-Meuse, le secteur des activités économiques pourrait être développé autour du transport fluvial, qui rencontrerait de plus des objectifs de développement durable. Certaines zones pourraient accueillir de petits espaces portuaires autour de points de chargement et déchargement, tandis que la région de Givet profiterait de ce redéploiement.
3. La vallée pourrait être réservée à la protection et au développement de la nature car, en lien avec les vallées secondaires et de par ses terrains calcaires bien exposés, elle constitue un biotope tout à fait intéressant et particulier et un axe de pénétration d'espèces méridionales.
4. Enfin, la vocation touristique de la Haute-Meuse pourrait être développée, tant en ce qui concerne les attractions que les infrastructures d'accueil. Les itinéraires de découverte de la vallée permettent une découverte tant par la route que par le RAVeL, la voie d'eau ou le chemin de fer.

3.2.2.2 Evaluation de la faisabilité des scénarios

A partir de ces quatre scénarios, une concertation pourrait déboucher sur un scénario commun. Quelques outils d'aide à la décision sont proposés pour tenter de structurer et d'objectiver le débat.

a) L'aptitude à la vocation

Ce volet de la recherche a pour finalité d'identifier des critères afin de mesurer l'aptitude d'un lieu à l'une ou l'autre des quatre vocations principales identifiées et exprimées dans les scénarios, à savoir la résidence, l'activité économique (industrie, carrières et transport fluvial), le tourisme et le maintien du patrimoine naturel. Pour ce faire, nous avons cherché à construire des critères dont le croisement permet de définir des espaces aptes à une ou plusieurs de ces catégories. Une synthèse des principales contraintes à l'occupation du sol a également été effectuée.

L'outil SIG permet d'objectiver et de spatialiser des éléments d'analyse. Ces éléments sont alors croisés pour définir les espaces qui, selon un faisceau de paramètres concordants, sont propices à un ou plusieurs usages du sol. Par exemple, pour qualifier la composante naturelle, différents éléments ont été considérés : NATURA 2000, inventaires ISIWAL³, réserves naturelles, couloirs écologiques.... A partir de là, des zones d'aptitude naturelle sont définies. En donnant plus de poids à l'un ou l'autre critère jugé prioritaire, l'analyse multicritère permet de moduler les différents paramètres en fonction des objectifs d'aménagement que les acteurs concernés souhaitent privilégier.

b) Estimation des conséquences des scénarios

Dans un deuxième temps, nous avons déterminé – de manière relativement globale – les conséquences de la mise en œuvre de chaque scénario, afin de tester son réalisme : implications financières (travaux, rénovation d'ouvrages nécessaires à la réalisation du scéna-

³ Inventaire de sites d'intérêt écologique antérieur à NATURA 2000 (OFFH)

rio...), des incidences socio-économiques (développement économique d'une région...) ou des incidences environnementales. Dans certains cas, cette étape peut passer par une traduction chiffrée du projet (nombre de bateaux, population...).

Ces incidences peuvent être globales (trafic de bateaux dans la vallée) ou locales (nuisances générées par telle activité sur tel quartier riverain).

Outre les incidences, on pourra aussi énumérer les moyens pour améliorer la situation là où c'est possible, les conditions dans lesquelles cela peut se réaliser pour être acceptable.

c) Compatibilité entre scénarios

Une troisième démarche pourrait préparer la négociation en réalisant une première confrontation des différents scénarios.

Tout d'abord, chaque scénario est décomposé en différents éléments qui vont concrétiser sa mise en œuvre. Parmi ces éléments, les acteurs concernés devraient arriver à déterminer ceux qui sont jugés prioritaires pour la réalisation du scénario, en quelque sorte son « fil conducteur », de ceux qui peuvent constituer la marge de manœuvre dans la négociation. Il s'agit d'identifier, pour chaque scénario, les choix incontournables, le minimum acceptable par les acteurs concernés et qui constituera le dénominateur commun du scénario optimal.

On peut ensuite tenter de mettre en évidence les compatibilités entre scénarios en examinant élément par élément, pour identifier les points communs et les choses qui se renforcent (par exemple, le rétablissement d'une ligne de chemin de fer pourrait répondre à la fois aux objectifs de trois scénarios : économie, nature, résidence). Il existe par ailleurs des incompatibilités qui imposeront des choix (notamment au niveau de l'utilisation des zones libres d'occupation).

d) Vers un scénario concerté

Au terme de la concertation entre les acteurs concernés, un scénario global et cohérent devrait pouvoir se dessiner. Il précisera la vocation générale de la vallée et les principes généraux qui la traduiront, ainsi que les unités territoriales et les vocations spécifiques que l'on y rencontrera.

Cette partie correspond aux options du « schéma d'orientation » proprement dit, qui sera décliné dans la phase qui suit, selon les mesures à mettre en œuvre globalement et localement pour le concrétiser.

A défaut de pouvoir être menée avec les acteurs de terrain, notamment ceux impliqués dans le Comité de rivière, une concertation avec un panel d'acteurs représentatifs de chaque tendance des quatre scénarios devrait nous permettre d'effectuer cet exercice de concertation.

3.2.3 Un programme d'actions et de mesures concrètes

Des actions et des mesures diverses pourront ensuite être proposées afin de conforter la ou les vocations de la vallée. Il s'agira soit de mesures ponctuelles, soit de principes généraux à appliquer à toute la Haute-Meuse. Ces mesures seront à établir en lien avec le Contrat de rivière.

3.3 PERSPECTIVES POUR LA SUITE DE LA RECHERCHE

De nombreuses tâches restent encore à accomplir pour poursuivre le travail. Au niveau de la seconde phase de l'étude, l'examen des scénarios nécessite un exercice de concertation avec un panel d'acteurs plus ou moins vaste selon l'ampleur qui sera donnée au travail. En effet, le travail avait suscité un intérêt lors du dernier Comité d'accompagnement et une réunion d'information rassemblant les principaux représentants des différents secteurs publics et privés concernés par la vallée était en préparation. Initialement prévue pour le 30 septembre 2005, cette réunion a malheureusement dû être reportée pour des raisons indépendantes de notre travail.

Une fois défini un « schéma d'orientation », celui-ci devra être décliné en mesures et actions concrètes. Quelques idées ont été développées au sujet de ces mesures mais ce chapitre doit encore être abordé de manière plus précise et plus complète.

Par ailleurs, d'autres perspectives pourraient encore être données à cette recherche. Dans un premier temps, une transposition de la méthode, globalement ou partiellement, pourrait être faite à d'autres vallées dans des contextes quelque peu différents.

Au-delà de la réflexion sur les fonds de vallées, une même démarche s'appuyant sur le concept de « projet territorial » pourrait être appliquée à d'autres périmètres ayant une cohérence hors des limites administratives classiques.