

# Projet de Schéma de développement du territoire de la Wallonie (SDT)

Avis d'IDELUX  
Juin 2023





## Table des matières

Introduction .....	4
Proposition d'avis.....	5
Axe 1 : soutenabilité et adaptabilité .....	5
SA 1 - Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources.....	5
SA 2 – Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques et aux défis énergétiques et climatiques .....	5
SA 3 - Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol.....	6
SA 4 - Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux diversités territoriales et au potentiel de demande.....	7
SA 5 - Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et l'exposition aux nuisances anthropiques.....	9
SA 6 - Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions de l'urbanisation.....	9
Axe 2 : Attractivité et innovation .....	10
AI 1 - Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen .....	10
AI 2 - Insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers..	10
AI 3 - Inscire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi .....	11
AI 4 - Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique.....	12
AI 5 - Faire des réseaux de transport et communication structurants un levier de création de richesses et de développement durable .....	13
AI 6 - Organiser la complémentarité des modes de transport .....	14
AI 7- Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés .....	14
AI 8 - Inscire la Wallonie dans la transition numérique.....	14
Axe 3 : Coopération et cohésion .....	16
CC 1 - S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités.....	16
CC 2 – Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne.....	20
CC 3 – Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente .....	20
CC 4 - Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets .....	21
CC 5 - Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs .....	21
CC 6 - Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique .....	21
Conclusion .....	23

## Introduction

Ce présent avis a été validé par le Conseil d'administration d'IDELUX Développement en sa séance du 16 juin 2023.

Le Groupe IDELUX a pris connaissance du projet de SDT et partage la triple ambition prônée du schéma, à savoir : une ambition sociale, une ambition écologique et une ambition économique. Le Groupe IDELUX partage également la volonté de la Wallonie de garantir un développement et une prospérité pour tous les territoires, en ce compris les territoires moins connectés et non urbains. Nous veillerons à ce que ce défi soit relevé, à ce que « *aucun territoire ne soit laissé de côté* » et donc à ce que les SPW aillent également dans cette direction dans le respect des objectifs du projet de SDT. Lors des projets de SDT précédents, le Groupe avait relevé ce besoin de la Wallonie de se doter d'une stratégie basée sur la capacité de développement de l'ensemble de son territoire. Le Groupe IDELUX se réjouit de cette évolution de point de vue par rapport aux travaux précédents.

Le projet de SDT prône la réindustrialisation de la Wallonie, ce qui répond aux objectifs européens en la matière. Le Groupe IDELUX se réjouit de cet objectif de réindustrialisation et souhaite y contribuer activement tout en soulignant que cela nécessite de se doter de terrains pour accueillir ces entreprises dans les meilleures conditions et en total respect avec les autres objectifs du projet de SDT- Nous relevons toutefois que cette ambition de réindustrialisation ne fait l'objet d'aucun objectif chiffré. Quelle est l'ambition de la Wallonie en la matière ?

Le projet de SDT fait preuve de clairvoyance en se dotant d'une stratégie territoriale affirmant l'ouverture de la Wallonie sur ses voisins et le dynamisme de ses territoires. Le souhait de capitaliser sur le territoire wallon les dynamiques des métropoles extérieures à la Wallonie et les richesses issues des flux de biens et de personnes pour en tirer des effets d'entraînement positif est prôné par le Groupe IDELUX depuis des années. Le Groupe IDELUX se réjouit de cette évolution de point de vue par rapport aux travaux précédents.

## Proposition d'avis

### Axe 1 : soutenabilité et adaptabilité

#### *SA 1 - Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources*

Si l'objectif est partagé, nous nous posons la question du monitoring de l'artificialisation du sol. Qui sera garant du respect des trajectoires ?

Le projet de SDT présente la surface des SAR en Wallonie qui, à l'échelle régionale, offre un réel potentiel de réurbanisation important, notamment pour accueillir l'activité économique ou le logement. Or ce potentiel n'est évidemment pas réparti de manière égale sur l'ensemble du territoire. Il nous semble important d'analyser finement, par bassin d'optimisation spatiale, le potentiel réel de SAR au regard des propriétaires (SNCB/Infrabel, SOFICO par exemple), de la superficie utile, de la localisation, ... Un nouveau référentiel devrait être élaboré.

En outre, le projet de SDT prône une réutilisation du bâti existant. Nous soulevons la nécessité de mettre en place une politique globale qui permette aux pouvoirs publics d'identifier rapidement les chancres, de disposer d'outils d'expropriation adéquat et d'harmoniser les procédures existantes (SAR, Revitalisation, RU,...).

Par ailleurs, le projet de SDT semble prôner le respect de densité d'urbanisation dans les différents types d'espaces (espaces excentrés, en bordure de centralité, dans la centralité). Or il nous semble primordial de s'octroyer un minimum de marge de manœuvre pour respecter les spécificités territoriales et/ou les visions de développement des Communes.

En outre, les Communes devront se doter ou mettre à jour leur Schéma de développement (pluri)communal (SD(P)C). Il est important de rappeler que cela représente un travail titanesque pour les Communes wallonnes, d'autant plus pour les petites ou moyennes Communes. Des moyens wallons seront nécessaires pour les accompagner dans l'élaboration de tels schémas stratégiques.

Enfin, le Conseil d'administration d'IDELUX Développement souhaite informer les autorités qu'il partage cet objectif mais souhaite également alerter les autorités wallonnes sur la nécessité de préciser les concepts d'urbanisation et assurer la future capacité des autorités communales de maîtriser le développement de leur territoire dans le respect de l'autonomie communale.

#### *SA 2 – Rencontrer les besoins actuels et futurs en logements accessibles et adaptés aux évolutions socio-démographiques et aux défis énergétiques et climatiques*

Nous sommes d'accord avec cet objectif tel que décrit dans le projet de SDT. Nous rappelons le rôle important des SD(p)C dans l'identification des centralités qui devront accueillir les développements de logements.

Notons également la difficulté de mise en œuvre (interprétations divergentes de la pertinence de l'outil au sein de l'Administration) de dossiers de création de logements en centralités, comme la ZEC de Neufchâteau.

Le projet de SDT prône à juste titre d'utiliser des friches pour créer du logement et/ou de l'activité économique. Or la province de Luxembourg compte très peu de friches qui permettraient de répondre aux besoins en logement et en développement économique. Une marge de manœuvre doit être assurée pour permettre à l'ensemble du territoire de se développer dans les respects des grands objectifs du SDT. Imposer des seuils de densité n'est pas toujours pertinent.

En ce qui concerne la mise en œuvre des ZACC, la Wallonie devrait développer un outil permettant d'exproprier les terrains en vue d'une réflexion d'aménagement globale à mener par les Communes puis d'une mise en œuvre en partenariat avec les acteurs privés. Cet outil répondrait aux difficultés de mise en œuvre lorsque la ZACC est morcelée entre différents propriétaires privés.

Le projet de SDT prône de mener des opérations de rénovation urbaine et de revitalisation urbaine dans les centralités. En parallèle, il est important de se doter d'un outil de revitalisation des zones plus rurales avec des densités de population moindres qui nécessitent également ce type de levier pour développer et redynamiser les cœurs de villages.

Enfin, le risque d'une augmentation de la pression foncière liée à la valeur des terrains et la production de logements est réel, surtout dans les zones déjà sous pression (notamment le territoire impacté par le développement du Grand-Duché de Luxembourg). Cette pression foncière aura un effet négatif sur l'accès au logement.

### ***SA 3 - Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol***

Nous partageons les ambitions de développement des espaces dédiés aux activités économiques visant une intensification des emplois/hectare et la recherche de synergies entre entreprises, ceci dans le cadre d'une gestion parcimonieuse du sol (urbanisation plus compacte, réaffectation de bâtiments non occupés, ...) et d'un aménagement qualitatif (infrastructures vertes, biodiversité).

Il est important de rappeler que certains développements spécialisés sont « excentrés » parce que tributaires d'une ressource tout à fait spécifique. Citons le parc Galaxia, l'unique parc d'activités belge dédié aux applications et innovations spatiales qui accueille des entreprises confirmées et des start-up actives dans le secteur spatial (télécommunications, programmes d'observation de la Terre et de localisation tels que GALILEO, etc.), des entreprises phares dans le domaine de la cybersécurité et un centre éducatif dédié aux STEAM, à savoir l'Euro Space Center. Ce parc n'aurait pu se développer ailleurs qu'à Transinne de par la proximité de l'implantation de l'Agence Spatiale Européenne (ESA). Il est de même pour le parc de Novalis (voir infra).

Le principe de mise en œuvre SA3éco.P3 indique que, à l'horizon 2030, 30 % des nouveaux terrains à vocation économique sont aménagés sur des terres déjà artificialisées. Il y a lieu de préciser dans le projet de SDT que ces 30 % doivent être calculés à l'échelle régionale et non des bassins d'optimisation spatiale, et en fonction du potentiel réel de réutilisation de friches/SAR, la province de Luxembourg comptant peu de friches et de SAR réellement mobilisables pour contribuer au développement économique wallon. À ce jour, nous avons basé plusieurs actions sur une politique volontariste de reconversion de friches pour réduire l'artificialisation des sols : nous nous sommes focalisés sur la reconversion du Pôle européen de développement (150 ha) à Athus ou celle de l'ancienne base de l'OTAN, devenue parc d'activités économiques de Courtil (30 ha) à Gouvy, de l'ancienne sablière de Schoppach (29 ha), du site Comes (4 ha) sur le PAE du Saupont à Bertrix ou du site Mannaert (3 ha) à Marche-en-Famenne. Nous avons aussi appliqué cette politique de reconversion à des bâtiments intégrés aux parcs d'activités économiques de Courtil (anciens « igloos » de l'OTAN), à Marche/Marloie (ancien site Résimobil) ou à Bastogne (ancien site Belovo). Nous continuerons à reconvertir un maximum de terrains ou bâtiments existants même si le potentiel de reconversion de notre territoire est plus limité que celui d'autres régions. Cette mesure de recyclage de terrains déjà artificialisés à tout son sens à l'échelle de la Wallonie et de son sillon wallon, mais compte moins de potentiel en province de Luxembourg. Dès lors, il est important que le territoire de la province de Luxembourg puisse encore créer des espaces pour accueillir le développement économique et participer ainsi activement aux objectifs wallons en la matière. Il nous

paraît primordial que les autorités wallonnes fassent un réel inventaire du potentiel SAR par bassin d'optimisation spatiale (voir commentaire supra sur le point SA1). Dans le même ordre d'idées, et de façon plus large, nous sommes d'accord avec le constat du manque de disponibilités foncières mobilisables rapidement pour l'implantation de grandes entreprises. Se pose alors la question du monitoring à opérer par une autorité wallonne à définir. Par ailleurs, il est nécessaire de se doter d'un régime transitoire afin d'assurer un bon suivi des dossiers déjà en cours.

L'annexe 6 reprend une liste des ZAEI/ZAEM de plus de 100 hectares considérées comme d'échelle régionale. Il semble manquer la zone du PED (Athus / Aubange) qui, sans prendre en compte la partie multimodale du TCA, est une zone à considérer comme régionale.

Dans le développement des écosystèmes économiques, il est important que le stock de terrains disponibles (SA3éco.P11) permette le développement des activités de R&D dans des zones « thématiques ». Par ailleurs, nous ne sommes pas d'accord de limiter l'implantation des activités à haute valeur ajoutée et créatrices d'emploi dans les seuls pôles régionaux et majeurs. Marche-en-Famenne, reprise actuellement comme pôle d'ancrage, accueille et accueillera des activités à haute valeur ajoutée, notamment dans le domaine du biotech/medtech sur son site de Novalis. Dans le même ordre d'idées, les activités métropolitaines ne peuvent se limiter aux pôles majeurs et doivent pouvoir s'implanter, en fonction des développements et opportunités, dans les zones métropolitaines. Nous pensons notamment aux activités métropolitaines en lien avec le développement du Grand-Duché de Luxembourg qui devraient s'implanter dans le sud-est de la Wallonie. La Wallonie ne peut tourner le dos au développement de son voisin qui affiche le plus haut PIB/hab. d'Europe.

Le Groupe IDELUX est satisfait de la prise en compte de l'enjeu de la réindustrialisation du territoire wallon. La Wallonie compte des sous-territoires en plein développement et le projet de SDT doit prévoir des soutiens pour ces territoires et ne pas se limiter à la réindustrialisation du sillon wallon. Ceci pour favoriser la structure multipolaire telle que souhaitée dans l'ensemble du document.

Nous partageons l'enjeu (SA3éco.P7) visant à développer des espaces spécialisés dédiés aux secteurs d'activités porteurs (lien avec un des 6 Pôles de compétitivité ou avec un des domaines d'innovation stratégiques de la Stratégie de spécialisation intelligente (S3). A ce titre, nous rappelons ici l'importance des 6 écosystèmes économiques de la province de Luxembourg : le bois (autour du Pôle Ardenne Bois de Gouvy/Vielsalm et de la Plateforme Technologique Habitat Durable d'Arlon), l'alimentaire, le spatial (autour du bipôle Redu-Transinne et Galaxia), le biotech/medtech (autour du parc scientifique Novalis), la logistique (autour du TCA, d'Ardennes Logistics) et le tourisme.

#### ***SA 4 - Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux diversités territoriales et au potentiel de demande***

Évidemment, nous ne pouvons qu'être d'accord avec cet objectif. Pour la province de Luxembourg, la mobilité transfrontalière est un enjeu crucial. Cette mobilité transfrontalière, tous modes confondus, doit être facilitée par des aménagements de qualité.

Le projet de SDT semble omettre un enjeu important qui est la gestion du trafic et des nuisances des camions en transit sur les grands axes, dont la E25 et la E411, ainsi que les routes y connectées (ex : N81). Actuellement, peu de solutions existent pour le stationnement des camions pendant la nuit. Des solutions viables doivent être identifiées par la Wallonie pour proposer des solutions dignes aux chauffeurs de poids lourds qui, actuellement, cherchent des solutions dans les villes et villages proches de la frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg, générant ainsi d'énormes nuisances. Un autre enjeu est de trouver des solutions alternatives à certaines liaisons qui, pour atteindre un pôle d'emploi, traversent de nombreux villages, générant ainsi nuisances et insécurités (par exemple

la N88 entre le bassin de Virton/Rodange vers Luxembourg). Le devenir de l'aire autoroutière de Hondelange pourrait faire l'objet de projets intéressants dans ce cadre.

Toujours en ce qui concerne le fret, le SA4.C9 stipule que « Le transport des marchandises par rail [...] devrait s'accroître ». Cela devrait être une priorité absolue. Citons l'exemple suisse où le fret de transit, n'ayant pas de destination finale sur le territoire, est obligé de passer par le rail. Il en résulte une forte diminution du transport routier sur les autoroutes. Ce report modal est possible puisque la Wallonie, et la province de Luxembourg, sont équipées en axes ferroviaires structurants notamment la ligne Athus-Meuse avec le TCA, ou en infrastructures économiques bimodales comme Ardenne Logistics ou le Pôle Ardenne bois de Gouvy. Nous pensons que ce dernier doit figurer sur la carte à titre de « plateforme ferroviaire à renforcer » au même titre que les sites du TCA et d'Ardenne Logistics.

Ensuite, il serait utile de dupliquer le modèle « mobipôle » au fret avec la création de « logistipôles », soit des lieux réceptionnant le fret camion en périphérie des pôles et qui enverront les marchandises via d'autres modes de transport vers les centralités.

Par ailleurs, nous pensons que le projet de SDT devrait s'intéresser à la création d'un réseau de mobilité suburbain autour de la métropole de Luxembourg, à l'instar de ce que le projet de SDT propose en SA4.M1 : concrétiser les réseaux ferroviaires suburbains au sud de Bruxelles et autour des pôles de Charleroi et Liège. Ce réseau de mobilité (train, bus, covoiturage, vélo) devrait évidemment être réalisé en partie par le Grand-Duché de Luxembourg, mais avec l'appui et le suivi de la Wallonie pour ce qui concerne son territoire et ses habitants. Ceci fait écho aux objectifs mentionnés dans le chapitre « *La Wallonie dans l'aire métropolitaine de Luxembourg* ». Un tel réseau suburbain (basé sur les différents modes de transport dont le ferroviaire autour des renforcements des L42, L162 et le redéploiement transfrontalier de L165 et autour notamment du P+R de Viville, s'il est considéré comme pertinent par la SNCB et les CFL, serait un des points névralgiques) est justifié par le nombre croissant de frontaliers résidant en Wallonie (et prioritairement en province de Luxembourg) et travaillant au Grand-Duché de Luxembourg. La province de Luxembourg a connu une augmentation de près de 10.000 nouveaux frontaliers en 10 ans. L'augmentation annuelle de frontaliers s'est constamment accélérée sauf en 2020, année de Covid. À noter également que la dynamique de croissance du Grand-Duché de Luxembourg impacte également de plus en plus la province de Liège avec une croissance de 22 % du nombre de frontaliers « liégeois » en 10 ans. La Wallonie ne peut pas ignorer la réalité de ces 52.000 emplois<sup>1</sup>. Une mise à jour et une opérationnalisation du SMOT entre la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg serait opportun.

---

<sup>1</sup> Source : Centre commun de la sécurité sociale / Grand-Duché de Luxembourg

Nombre de frontaliers résidant en Belgique et travaillant au Grand-Duché de Luxembourg											
Province	Arrondissement	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Région de Bruxelles-Capitale		450	440	450	430	390	420	390	390	390	450
Région flamande		1.640	1.630	1.610	1.630	1.640	1.700	1.670	1.620	1.570	1.560
Région wallonne	Liège	7.480	7.600	7.770	8.030	8.280	8.490	8.690	8.790	9.000	9.140
	Namur	1.110	1.210	1.130	1.160	1.160	1.190	1.230	1.230	1.200	1.220
	Brabant Wallon	490	500	490	500	470	470	470	430	410	410
	Hainaut	560	550	490	510	490	490	510	480	470	470
Luxembourg		29.640	30.360	31.140	32.140	33.200	34.470	35.890	36.490	37.760	39.060
			+720	+780	+1.000	+1.060	+1.270	+1.420	+600	+1.270	+1.300
	Arr. d'Arlon	13.820	14.120	14.530	14.950	15.400	16.080	16.720	16.910	17.510	18.030
	Arr. de Bastogne	5.110	5.240	5.370	5.580	5.770	6.000	6.350	6.520	6.830	7.180
	Arr. Marche-en-Famenne	810	840	860	940	980	1.020	1.030	1.050	1.060	1.100
	Arr. de Neufchâteau	3.010	3.130	3.200	3.300	3.460	3.590	3.770	3.830	3.990	4.100
	Arr. de Virton	6.890	7.030	7.180	7.370	7.590	7.780	8.020	8.180	8.370	8.650
Non déterminé		20	30	40	30	20	20	30	10	10	10
Total général		41.390	42.320	43.120	44.430	45.650	47.250	48.880	49.440	50.810	52.320 <sup>1</sup>

Par ailleurs, il est également important de prendre en compte les voies lentes à vocation plus touristiques dans le volet « développement de la mobilité douce ».

### **SA 5 - Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et technologiques et l'exposition aux nuisances anthropiques**

Nous sommes d'accord avec cet objectif tel que décrit dans le projet de SDT. Nous pensons d'ailleurs qu'il faudrait renforcer l'appareil réglementaire pour la gestion des eaux pluviales. Il est nécessaire de se doter d'une vision stratégique adéquate et d'un appareil de financement structuré et récurrent. De manière générale, il y a lieu de renforcer les liens entre les différentes réglementations dont le CoDT et le Code de l'eau. Encore plus généralement, le projet de SDT fait preuve de manquements dans les enjeux, les stratégies et les projets en cours dans le domaine de la gestion de la ressource en eau (lien avec le CC3). Une concertation est à prévoir avec les acteurs du secteur de l'eau en Wallonie.

Au point SA5.P5, réduire l'imperméabilisation des sols permet, outre la lutte contre les inondations, de favoriser la recharge des ressources en eau souterraine, déjà lourdement impactées par les périodes de sécheresse.

Enfin, nous souhaitons préciser qu'il est important de lutter contre toute les sortes de pollution.

### **SA 6 - Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions de l'urbanisation**

Nous sommes d'accord avec cet objectif tel que décrit dans le projet de SDT.

## **Axe 2 : Attractivité et innovation**

---

### ***AI 1 - Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen***

L'enjeu ici est d'affirmer la position wallonne dans les dynamiques et les réseaux des métropoles voisines et ce qui permet à la Wallonie de bénéficier de leurs effets positifs et de pallier l'absence de réelles métropoles au sein de son territoire.

Il nous semble important de rappeler qu'il y a, en effet, des structures comme l'Eurométropole ou la Grande Région où s'opère la coopération institutionnelle (voir AI2). À côté de cela, il y a des dynamiques métropolitaines transfrontalières qui s'opèrent à une échelle plus restreinte, comme le « Grand Luxembourg »<sup>2</sup>, où les enjeux concernent davantage la vie de tous les jours et où la coopération autour de projets concrets n'est pas aisée. Selon nous, le projet de SDT pourrait préciser ces faits (voir la Grande Région multiscalaire ci-après).

Si les premiers principes de mise en œuvre concernent logiquement prioritairement les pôles wallons que sont Liège, Charleroi, et plus étonnamment Mons-La Louvière, et, dans une moindre mesure, la capitale wallonne qu'est Namur, le développement de l'aire métropolitaine de Luxembourg est un enjeu crucial pour la Wallonie et la province de Luxembourg. La Wallonie doit profiter davantage de la proximité d'un des plus gros moteurs économiques du monde (voir CC1 infra). Le développement de l'axe Bruxelles – Namur - Luxembourg doit être considéré comme prioritaire pour la Wallonie comme peut l'être l'amélioration de la qualité des dessertes entre Charleroi, Liège et les métropoles extérieures. En outre, le renforcement de l'axe Liège-Luxembourg via Arlon est également à prévoir.

Par ailleurs, il est important de prendre en compte les gares et aéroport proches de la frontière et qui servent également de portes d'entrée de la Wallonie comme les gares de Sedan, Charleville-Mézières et du pôle de Longwy. Si l'aéroport de Luxembourg est repris, il nous semble légitime de reprendre également la gare TGV de Luxembourg qui est facilement accessible depuis la Wallonie et est dès lors également une porte d'entrée de la Wallonie.

Le TCA fait également office de porte d'entrée de la Wallonie au fret international : le plus grand port sec de Belgique en liaison directe avec les ports de Zeebrugge, Anvers et Rotterdam et depuis peu en liaison directe avec la Mer Méditerranée via le réseau fret français (connexion TCA – Mont-Saint-Martin financée dans le cadre du FEDER et du CEF). Les entrées routières du territoire doivent également être rendues plus attractives. Citons par exemple le chancre des aires autoroutières de Hondelange ou de Mont-Saint-Martin.

### ***AI 2 - Insérer la Wallonie dans les réseaux économiques transrégionaux et transfrontaliers***

Nous validons évidemment ce qui est présenté dans cet objectif. Nous rappelons que la coopération transfrontalière, dans le cadre de la Grande Région, est multiscalaire et ce constat semble enfin partagé par les partenaires institutionnels de la Wallonie. Ainsi, le centre de la Grande Région, le « Grand Luxembourg », connaît-il des enjeux importants liés au dynamisme socioéconomique du Luxembourg (mobilité, croissance démographique, concurrence économique, développement immobilier, problèmes environnementaux,...). En parallèle, une coopération institutionnelle et transrégionale opère avec des enjeux et un jeu d'acteurs différents. Enfin, la coopération de proximité se renforce de part et d'autres des frontières, en témoigne l'élaboration de stratégies de développement territorial pour les « zones fonctionnelles transfrontalières Nord et Sud » financées

---

<sup>2</sup> <http://www.fondation-idea.lu/2018/09/14/grande-region-ou-grand-luxembourg-retour-sur-le-quatrieme-debat-didea/>

par Interreg, la Wallonie et le Grand-Duché de Luxembourg. Ces zones bilatérales de coopération transfrontalière doivent selon nous intégrer la cartographie associée à cet objectif et doivent faire l'objet de principes de mise en œuvre et de mesures de gestion.

En outre, il nous semble très important de nuancer les premières lignes d'explication du développement de Luxembourg-Ville (en page 221) qui nous semble assez restrictives. L'économie du Luxembourg est l'une des plus dynamiques en Europe et l'une des plus ouvertes au monde. Elle figure régulièrement dans le top 10 des classements mondiaux basés sur la concurrence territoriale, la digitalisation et l'innovation. Bien que la place financière du Luxembourg reste la pierre angulaire de son économie, des efforts conséquents ont été mis en place pour se diversifier. En conséquence, le Luxembourg est désormais un hub logistique et se place en tant que leader en technologie des satellites et en digitalisation.

Il faut également nuancer ou compléter la vision du SDT sur la localisation de l'activité économique sur la frange transfrontalière avec le Grand-Duché de Luxembourg. Le Grand-Duché de Luxembourg densifie et renforce son réseau de transports en commun pour desservir notamment les espaces de bureaux. Mais il y a également lieu, en Wallonie et en coopération avec le Grand-Duché de Luxembourg, d'identifier des concepts transfrontaliers innovants d'accueil d'entreprises en Wallonie qui participeraient au développement de la métropole luxembourgeoise. Tout miser sur la création d'emploi au Grand-Duché de Luxembourg est une ineptie. La Wallonie a une opportunité de profiter du développement de la métropole voisine, mais doit pour ce faire s'impliquer dans la recherche de solutions innovantes : bureaux satellites en Wallonie d'entreprises luxembourgeoises, cogestion de certains parcs d'activités, zones à fiscalité différenciée, ...

Par ailleurs, le projet de SDT-W prône le développement de nouveaux axes transfrontaliers entre la Wallonie et ses voisins français. Cela répond à la nécessaire connexion entre la Wallonie et la Région Grand Est opérée dans le cadre de la Stratégie de l'Ardenne Transfrontalière, démarche transfrontalière d'animation territoriale pour le territoire au sud des provinces de Luxembourg et Namur et du nord du département des Ardennes. Cette démarche territoriale doit intégrer les mesures de gestion à l'instar des explications sur l'Eurométropole, Eurégio, Essaimage, ... Il est également utile de préciser (en page 223) que le potentiel de développement de parcs naturels transfrontaliers est présent sur l'**ensemble** des frontières en ce compris entre le Parc naturel Viroin-Hermeton, le Parc naturel régional des Ardennes (F), le Parc naturel Ardenne méridionale, le Parc naturel de Gaume et le nouveau parc national de la Vallée de la Semois. Ensemble, ils forment un continuum complet de parcs naturels offrant ainsi un potentiel important de coopération transfrontalière. La *Stratégie de l'Ardenne Transfrontalière* les accompagne dans le renforcement de la coopération transfrontalière.

### ***AI 3 - Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité, et (re)former sur son territoire les chaînes de transformation génératrices d'emploi***

Nous nous réjouissons de la prise en compte du bipôle Redu-Transine et de Galaxia en tant que pôle économique wallon à développer.

Nous rappelons la construction en cours de la Plateforme Technologique Habitat Durable sur le campus de l'ULiège à Arlon qui répond aux principes de mise en œuvre de cet objectif, plus spécifiquement sur les aspects d'écoconstruction et sur le matériau bois (lien avec AI3.C3).

Enfin, nous rappelons également le développement du parc scientifique Novalis Science Park qui répond à cet objectif avec des infrastructures d'accueil dédiées aux biotech et aux medtech qui soutiennent les entreprises du secteur (Boost Up Center, Preclinical Center unique en Europe, Novalis Business Center, extension du parc scientifique, ...). En partenariat avec le monde

universitaire et le CER, ce parc accueille des entreprises à haute valeur ajoutée. Celles-ci sont actives dans le secteur de la santé animale et environnementale en lien avec la santé humaine.

De manière générale, devraient intégrer cet objectif l'ensemble des hautes écoles et les centres de recherches publics et privés qui ne sont pas toujours liés à une université comme, par exemple, le centre mondial de recherche de l'entreprise Jindal active dans le secteur de l'emballage et implanté à Virton, le Centre wallon de Recherches agronomiques (CRA-W), le CER Groupe (Centre de Recherche agréé dans les Sciences du Vivant)...

Nous rejoignons la volonté du projet de SDT d'accroître l'accessibilité de tels sites avec des transports en commun, des connexions aux aéroports et aux métropoles voisines créatrices de valeur ajoutée pour renforcer également les partenariats transfrontaliers, transrégionaux et internationaux (en lien avec les IIS wallonnes).

#### **AI 4 - Faire des atouts du territoire un levier de développement touristique**

À l'instar de nos commentaires sur la nécessité d'objectivation du réel potentiel SAR par bassin d'optimisation spatiale, il nous semble primordial que ce travail d'objectivation analyse également le réel potentiel en zones de loisirs (en fonction de la taille, de la localisation, du potentiel touristique, de la faisabilité technique et économique de leur mise en œuvre, ...).

Comme pour l'AI 1, l'aéroport et la gare TGV de Luxembourg doivent également jouer un rôle de porte d'entrée touristique de la Wallonie et de la province de Luxembourg. Les entrées routières du territoire doivent également être rendues plus attractives. Citons par exemple le chancre des aires autoroutières de Hondelange ou de Mont-Saint-Martin.

IDELUX déplore qu'aucun site de la province de Luxembourg ne soit cité dans les grands sites touristiques wallons. Nous rappelons que la province de Luxembourg est la première province en termes de fréquentation touristique et qu'elle représente la destination phare de la Wallonie (voir remarques sur le CC1 ci-dessous). Rappelons le poids de l'activité touristique dans le développement socioéconomique wallon : 7,9 milliards de chiffre d'affaires, 3,6 milliards de valeur ajoutée brute, soit 4,1 % de la valeur ajoutée brute de la Wallonie ainsi que 84.000 postes de travail représentant 59.000 ETP (emplois non délocalisables). La province de Luxembourg est reconnue comme le moteur touristique wallon (36 % des nuitées wallonnes et près de 40 % des lits dans les hébergements wallons)<sup>3</sup>. Or ces chiffres sont sous-estimés, car certaines catégories d'hébergements, très présentes en province de Luxembourg, sont non comptabilisées dans ces statistiques (résidences secondaires) ou largement sous-estimées (hébergements de terroir). Il est donc primordial de soutenir ce secteur économique wallon fort développé en province de Luxembourg. Ainsi, nous pensons au statut de plusieurs pôles touristiques wallons majeurs en province de Luxembourg (Bastogne, Bouillon, Durbuy, Florenville, Houffalize, La-Roche, Saint-Hubert, Vielsalm, ...) <sup>4</sup> ainsi qu'aux aires touristiques autour des plateaux et des vallées, notamment bassins de l'Ourthe, de la Semois (parc national), de la Lesse et de la Sûre. Il est d'ailleurs étonnant que la mise en place de parcs nationaux, mesure considérée comme phare de ce gouvernement, n'ait pas une place déterminante dans ce projet de SDT.

---

<sup>3</sup> Sources : walstat, DG-stat / OTW

<sup>4</sup> À noter que ces centres touristiques ont fait l'objet de projets FEDER 21-27 récemment acceptés par le Gouvernement wallon pour un montant total de près de 7 millions rien que sur la mesure 15 et, donc, sans prendre en compte leurs autres projets à vocation économique ou de mobilité. Preuve du rôle structurant de ces centralités.

Un enjeu important pour renforcer l'attrait touristique de la province de Luxembourg, et donc de la Wallonie, est de permettre le développement et le renouvellement d'infrastructures touristiques, actuellement bloqué par les problèmes liés au Code du tourisme (il est vital de maintenir un accès aux subsides en équipement touristique pour les attractions publiques).

Nous rejoignons le projet SDT sur l'importance de renforcer l'attractivité des petits pôles touristiques en améliorant la qualité de leurs aménagements et en soutenant leur tissu commercial, ce qui génère ensuite des retombées économiques du tourisme sur le tissu économique local. Ceci est particulièrement vrai dans des zones à forte touristicité (AI4.E2) où existe un « écosystème économique orienté tourisme » (Horeca, ...).

En ce qui concerne l'AI4.M1 : « ...villes reconnues comme valant le détour... » et de façon générale, doit être pris en compte tout site reconnu pour sa qualité dans les guides touristiques internationaux faisant référence.

### **AI 5 - Faire des réseaux de transport et communication structurants un levier de création de richesses et de développement durable**

L'enjeu lié à cet objectif est de développer le réseau fluvial et le réseau ferroviaire de la Wallonie, notamment pour le transport de marchandises. Il est dommage de ne pas voir mentionné le PAE d'Ardenne Logistics dans les plateformes multimodales à renforcer alors qu'il se situe non loin de l'axe Bruxelles – Namur – Luxembourg, et qu'il a d'ailleurs fait l'objet d'un soutien du FEDER et du Gouvernement wallon dans le cadre du « Plan prioritaire ». Nous regrettons également l'absence du Pôle Ardenne Bois de Gouvy alors que celui-ci fait partie des zones logistiques reprises par Logistics in Wallonia et qu'il a lui aussi fait l'objet d'un soutien du Gouvernement wallon. Il est également important d'indiquer que, actuellement, le fret ferroviaire n'est pas compétitif au fret autoroutier, ce qui crée les problèmes de congestion que l'on connaît. A titre d'exemple, signalons que le Pôle Ardenne Bois de Gouvy a accueilli des trains pendant plusieurs mois en 2018, preuve de son fonctionnement technique, mais que le trafic ferroviaire s'est ensuite arrêté faute de compétitivité par rapport au transport routier. Quels sont les outils que la Wallonie peut mettre en place pour résoudre cet enjeu ?

Nous nous réjouissons de voir que le TCA fait partie des points de connexion et de transport à renforcer. Cela rejoint l'ambition d'IDELUX de développer le site, ambition qui n'est actuellement et malheureusement pas ouvertement partagée par les autorités wallonnes et fédérales compétentes en la matière. Le projet de SDT montre que l'ambition d'IDELUX est légitime et qu'il y a lieu de sensibiliser davantage ces autorités aux enjeux et aux potentiels du fret ferroviaire. Il nous semble primordial que les autorités régionales et fédérales puissent davantage coopérer dans l'intérêt du développement des outils et sites ferroviaires.

Il est important de veiller au bon développement futur des aires de stationnement pour poids lourds ainsi qu'au devenir des aires aux frontières (cf. Hondelange, voir remarques AI4 supra).

En ce qui concerne l'AI5.P6 : il serait préférable d'organiser ces nœuds en périphérie des centralités. Les PAE sont de bons candidats pour cette implantation.

Enfin, notons que la mesure de gestion AI5.M6 « *envisage de rétablir la liaison ferroviaire entre Libramont et Bastogne* », mais que cette liaison ne fait pas partie de la cartographie concernée en p. 207, ni même représentée dans les « axes transfrontaliers à renforcer » en page 225.

### ***AI 6 - Organiser la complémentarité des modes de transport***

Cet objectif fait écho au précédent : nous rappelons l'importance de développer l'outil que représente le TCA et nous souhaitons une prise en compte d'Ardenne Logistics et du Pôle Ardenne Bois.

La province de Luxembourg mérite également un développement pertinent des transports en commun (bus, train, ...) pour participer activement aux objectifs wallons de transfert modal. Pour ce faire, il est nécessaire que les autorités compétentes identifient les solutions adéquates aux spécificités territoriales de la province de Luxembourg, dont notamment les aspects de ruralité et de transport transfrontalier. C'est le cas de l'AOT et de l'OTW pour les redéploiements des bassins de mobilité en bus. Il y a également une étude en cours portée par la SNCB et les Chemins de fer luxembourgeois (CFL) ; nous attendrons l'identification des solutions à apporter dans le domaine ferroviaire.

Pour l'AI6.P8 : il serait aussi intéressant de disposer de moyens de productions locaux (carport solaire ou éolienne) de façon à intégrer le volet énergie circulaire local exposé en CC6. En ce qui concerne l'AI6.P10, il n'est pas lié au transport de marchandises et devrait donc être déplacé. Enfin, pour l'AI6.M3, il serait important de réaliser l'identification des parcelles en collaboration avec les ADT's.

### ***AI 7- Renforcer l'attractivité des espaces urbanisés***

Il nous semble important de rappeler que si à l'échelle wallonne, il est peut-être possible de prétendre que les cœurs des villes et des villages sont généralement bien desservis par différents réseaux de transport, c'est clairement moins le cas en province de Luxembourg. Dès lors, il est plus délicat, notamment pour les ménages où les deux voitures sont obligatoires, de supprimer la voiture des centres-villes. Toutefois, il nous semble évident qu'améliorer les centres des villes et villages en les rendant davantage attractifs avec les aménagements explicités dans le projet de SDT sera bénéfique. Les politiques régionales en la matière jouent un rôle clé à cet égard (revitalisation urbaine, rénovation urbaine et zones d'initiatives privilégiées). Pour les zones rurales, il est essentiel que l'identification des pôles pouvant bénéficier de ces politiques tienne compte de leur fonctionnalité et pas exclusivement de leur poids démographique. En effet, en province de Luxembourg, plusieurs pôles urbains comptant moins de 10-12.000 habitants jouent un rôle polarisant clé par rapport à leur territoire (Libramont, Bertrix, Bouillon, ...) et nécessitent un renforcement de leur attractivité tel qu'exposé dans le projet de SDT.

Par ailleurs, il est prôné à juste titre la nécessité de reconquérir les espaces urbanisés, notamment en valorisant les friches (quand elles existent). Ceci est pertinent pour le logement, les espaces publics, les services et pour une partie de l'activité économique. Il ne faut toutefois pas oublier que certaines activités économiques génèrent des nuisances. Ces activités doivent pouvoir s'implanter dans des zones d'activités économiques prévues à cet effet et doivent pour ce faire disposer de surfaces disponibles.

### ***AI 8 - Inscire la Wallonie dans la transition numérique***

La reconnaissance de vastes zones blanches doit être suivie des investissements adéquats. Les dernières zones blanches étant les zones les moins rentables pour les opérateurs et/ou les plus techniquement difficiles à raccorder, il est important que des mesures (appel à projets) permettent aux autorités (fédéral, régional, Province de Luxembourg) de prendre en charge les investissements non couverts par les opérateurs. La couverture des zones blanches doit concerner tant le réseau fixe que mobile. Cet accès aux technologies numériques partout et par tous est indispensable pour les citoyens comme pour les entreprises.

Enfin, il nous semble bon de rappeler que les Intercommunales jouent un rôle important puisqu'elles sont considérées comme relais et référent opérationnel auprès des Communes de manière à favoriser l'essaimage et la mutualisation des pratiques (Digital Wallonia 2019-2024).

Au niveau des mesures de gestion et de programmation, seule la M12 couvre le niveau communal et porte sur l'utilisation des plateformes numériques cartographiques de la Région, alors que les pouvoirs publics sont confrontés à bien d'autres enjeux comme :

- Le renouvellement, maintien à niveau du parc informatique (pc, serveur, téléphonie, ...),
- La cybersécurité de leur infrastructure,
- La formation au numérique et montée en compétence des agents,
- La mutualisation à l'échelle supracommunale ou régionale des logiciels métiers communaux (logique d'un ERP communal mutualisé) pour éviter un éclatement avec des logiciels provenant de plusieurs fournisseurs.

Les financements régionaux (appel à projets, droit de tirage) liés au numérique doivent autant permettre aux pouvoirs locaux de maintenir à niveau leur infrastructure numérique de base que porter sur les projets et technologies innovants.

Il serait utile d'ajouter aux mesures de gestion de cette thématique l'importance du développement d'un pôle d'excellence en cybersécurité en Wallonie, singulièrement à Galaxia (Libin), qui doit permettre de répondre à cet enjeu majeur que constitue la sécurité des données, tant pour les citoyens que pour les entreprises.

### Axe 3 : Coopération et cohésion

---

#### *CC 1 - S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre territoires en préservant leurs spécificités*

Cet objectif concerne la structure territoriale présentée en pages 211 et 212 sur laquelle nous émettons quelques commentaires. Cette structure territoriale présentée est intéressante à plus d'un titre. Davantage connecter les nombreux pôles wallons entre eux et vers les territoires voisins est une nécessité pour la Wallonie.

Se pose une nouvelle fois la question du statut d'Aubange non repris comme pôle. Or Aubange est la troisième commune la plus peuplée de la province (près de 17.500 habitants) avec une croissance démographique soutenue, la plus densément peuplée (près de 378 hab. /km<sup>2</sup>, soit très largement supérieure à la moyenne wallonne qui est de 216 hab. /km<sup>2</sup>), qui est en rénovation urbaine, qui accueille trois gares SNCB (Athus, Aubange, Halanzy) en connexion avec Virton via la L165, Arlon via la L167 et avec le Luxembourg via Rodange ou Kleinbettingen), qui connaît des projets d'aménagements urbains dans sa centralité (notamment via le FEDER), qu'elle dispose d'un parc d'activités économiques de 150 ha et qu'elle accueille sur son territoire le plus grand port sec de Belgique, à savoir le TCA. À noter également que la Commune d'Aubange connaît des effets directs du développement de la métropole voisine du Grand-Duché de Luxembourg, notamment au niveau démographique (comme tout le sud de la province de Luxembourg) avec l'arrivée d'une population travaillant au Grand-Duché de Luxembourg sans en avoir les capacités de s'y loger pour des questions de disponibilités et d'accès au logement.

Au-delà du statut d'Aubange, nous pensons que le projet de SDT, dans une optique prospective, devrait considérer la zone sud (d'Arlon, Messancy, Aubange, ...) comme une zone urbanisée continue (qui s'étend d'ailleurs sur Longwy, Pétange et Rodange). Cette zone devrait bénéficier d'un statut de pôle majeur au vu de son développement continu et de son aspect de plus en plus international avec le développement de la métropole transfrontalière de Luxembourg-Ville. Cette zone doit également être positionnée comme la porte d'entrée « sud » de la Wallonie, complémentarément aux portes « est » et « ouest » (p24). Cette zone s'affirme également comme lieu d'échange avec la dynamique métropolitaine de Luxembourg (cf. p96).

Par ailleurs, le projet de SDT remet enfin l'axe lotharingien (Bruxelles-Namur-Luxembourg) « au centre » du développement wallon mais toujours en-deçà du sillon wallon. Si l'axe fait l'objet d'une aire de développement relais, on remarque que les pôles moteurs de cet axe ne sont pas repris comme pôle réellement porteur de développement wallon (pôles majeurs = sillon wallon). Nous pensons donc que, dans une vision prospective de développement, il serait important de considérer :

1. le tripôle Louvain-la-Neuve / Wavre / Ottignies comme pôle majeur
2. la capitale wallonne comme pôle majeur
3. la consolidation d'un bipole Marche – Rochefort
4. la consolidation d'un pôle centre Ardenne autour de Bertrix – Libramont - Neufchâteau
5. la création d'un pôle régional transfrontalier Arlon-Messancy-Aubange

Ceci avec l'ambition de faire de cet axe un réel outil de développement wallon.

Le projet de SDT précédent proposait un réexamen possible de la liste des pôles tous les 2 ans en fonction des mutations socioéconomiques effectives dans les territoires. Ce réexamen, non repris dans ce projet de SDT, nous semble légitime et pertinent mais dans un timing plus long. Des politiques volontaristes pour augmenter l'attractivité territoriale de la frange frontalière avec la Wallonie pourraient profiter, par exemple, à la Ville de Bouillon, qui pourrait ainsi voir son statut évoluer. Le cas d'Aubange pourra sans doute être revu également, tout comme celui de Habay dont le statut pourrait évoluer en fonction des avancées de l'implantation du nouvel hôpital.

En outre, il manque une couche touristique dans l'identification des pôles et des aires. Rappelons notre remarque sur l'objectif AI4 (voir supra). Ainsi, nous pensons au statut de plusieurs pôles touristiques wallons majeurs en province de Luxembourg (Bouillon, Bastogne, Durbuy, La-Roche, Florenville, Houffalize, Vielsalm, Saint-Hubert, ...) ainsi qu'aux aires touristiques autour des plateaux et des vallées, notamment bassins de l'Ourthe, de la Semois (parc national), de la Lesse et de la Sûre).

Le CC1.P8 stipule « le développement du territoire est optimisé au regard des spécificités sous-régionales en s'appuyant sur les **aires de développement** ». Se pose toujours la question de la représentation des aires de développement métropolitain dont les indicateurs clés pour la cartographie ne sont pas assez expliqués. Les travaux d'ESPON ou de la CPDT<sup>5</sup> ont montré à de multiples reprises qu'au moins 13 communes de la province de Luxembourg font partie de l'aire métropolitaine luxembourgeoise via la part des travailleurs frontaliers qu'elles hébergent sur l'ensemble de leur population active. Dans le projet de SDT-W, il semble évident que des critères différents ont été utilisés vu que cette aire métropolitaine ne concerne que l'arrondissement d'Arlon. Le périmètre de la FUA's illustrée ci-dessous représente : 13 communes hébergeant 111.000 habitants, avec une croissance démographique de 6% en 10 ans contre 2,7% en Wallonie, 26.920 frontaliers dont 6.210 en plus en 10 ans. Ceci prouve l'énorme dynamique de développement en lien avec la métropole voisine à Wallonie qui génère de la croissance dont la Wallonie devrait profiter davantage (en 2021 (voir graphique ci-dessous sur le PIB en Europe).

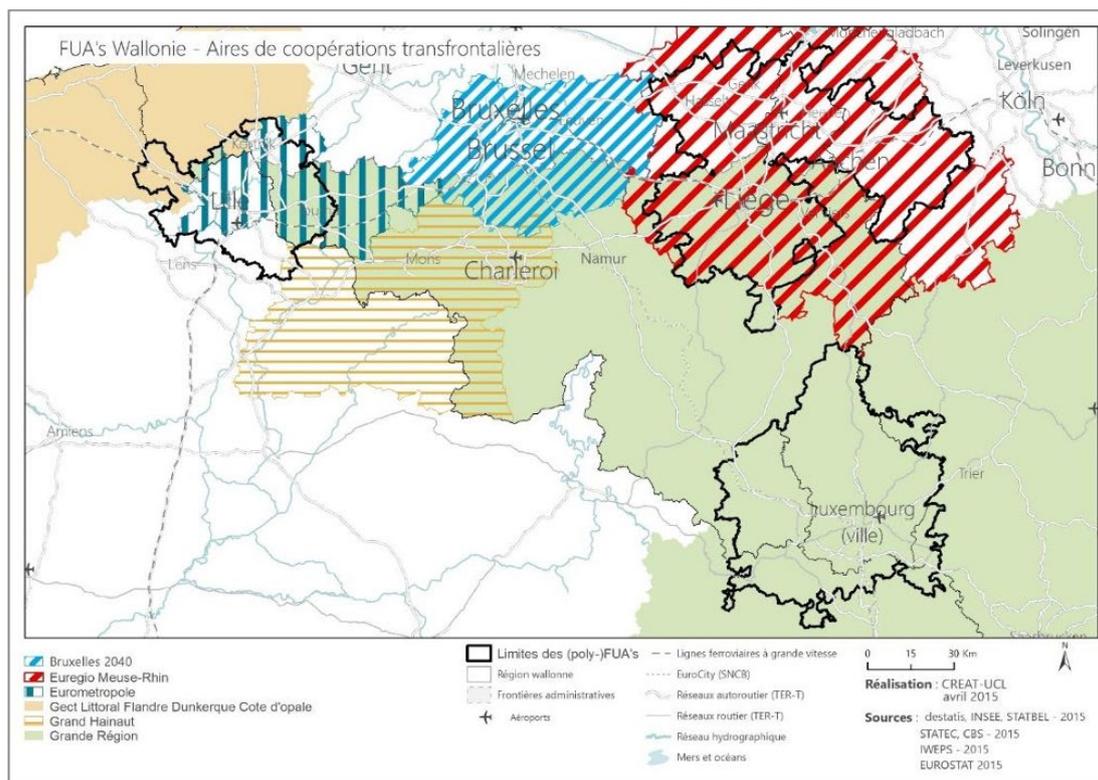
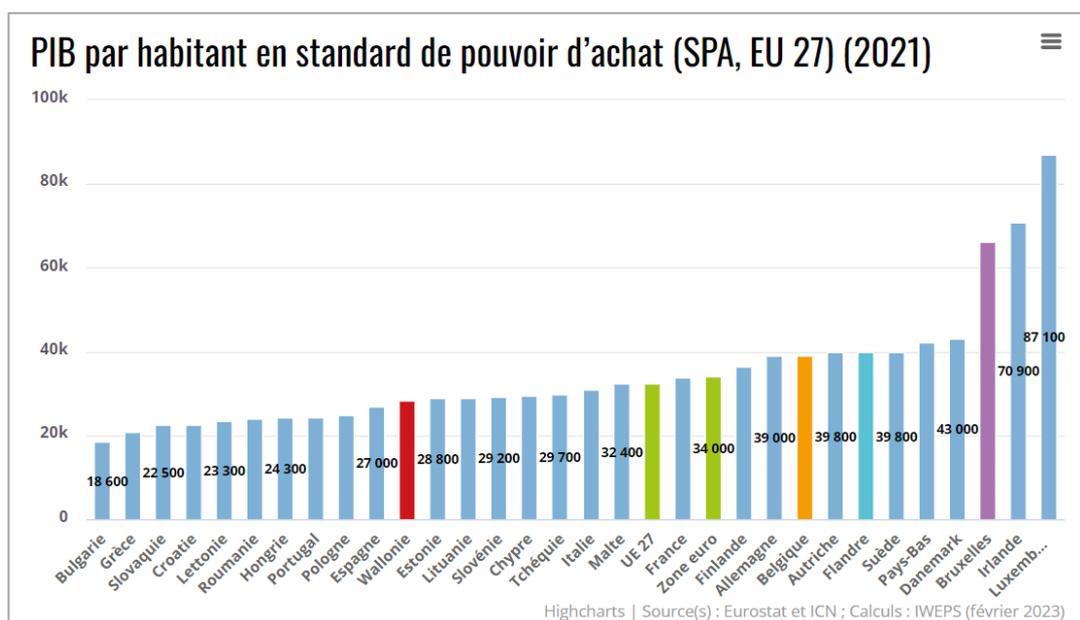


Figure 3 : Carte des aires de coopérations transfrontalières et des aires urbaines fonctionnelles (CPDT - CREAT, 2015)

<sup>5</sup> Subvention 2014-2015, Recherche n°5 : « coopération transfrontalière », <https://cpdt.wallonie.be/wp-content/uploads/2023/04/Rapport-scientifique-2015-3.pdf>



Toujours sur cette question de l'aire de développement métropolitain, reprenons la cartographie prônée par le Grand-Duché de Luxembourg dans son projet de Programme Directeur de l'aménagement du territoire (PDAT 2023). « L'aire fonctionnelle transfrontalière du Luxembourg, telle que représentée dans la carte Aire fonctionnelle transfrontalière du Luxembourg, Cet espace polarisé par le Grand-Duché de Luxembourg constitue un espace fonctionnel et un bassin de vie d'environ 12 000 km<sup>2</sup>. Ce territoire fonctionnel inclut – outre les 102 communes luxembourgeoises – 713 communes allemandes, belges et françaises et comptait dans son ensemble environ 2 000 000 habitants en 2021, dont un nombre significatif d'actifs frontaliers travaillant au Luxembourg (environ 180 000 personnes en 2019) qui participent à des interactions économiques et sociales intenses. À la fois flexible et évolutif, ce périmètre fonctionnel démontre la force drainante du pays sur un bassin d'emploi quadri-national et le phénomène métropolitain transfrontalier qui se crée avec les pôles urbains belges d'Arlon et de Bastogne, allemand de Trèves et français de Thionville, de Longwy et de Metz ». Il serait bon que les stratégies wallonnes et luxembourgeoises soient coordonnées pour un développement pertinent du territoire frontalier concerné.

<sup>6</sup> Voir : <https://www.iweps.be/indicateur-statistique/taux-de-croissance-pib-volume/>



Par ailleurs, le projet de SDT définit les aires de développement relais comme « *des aires irriguées par les liaisons suprarégionales à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest. Elles présentent des atouts pour accueillir, notamment, les activités de renouveau industriel à haute valeur ajoutée et les activités de logistiques. Elles s'appuient sur des pôles régionaux et d'ancrage ainsi que sur les axes du réseau européen de transport (RTE-T). Leur développement favorise l'ouverture du territoire aux échanges européens* ». Au vu de cette définition, nous nous étonnons grandement que la E25 et les pôles d'ancrage qu'elle dessert (notamment Bastogne) ne soit pas repris dans une aire de développement relais. Il est de même pour le territoire le long de l'Athus-Meuse, axe ferroviaire voué à se développer au regard du SDT, et principalement sa partie sud entre Florenville – Virton - Aubange. Par ailleurs, nous jugeons pertinent d'élargir l'aire de développement relais le long de la E411 qui se rétrécit étonnamment au sud de Libramont alors qu'il y a des projets de développement important sur cette zone : citons par exemple la construction d'un nouveau Centre Hospitalier Régional à Habay. Le renforcement de ces deux axes structurants de l'aire de développement relais, nous souhaiterions qu'il soit lié au renforcement des axes ferroviaires concernés. Un renforcement conjoint aurait des répercussions positives en termes de renforcement des centralités avoisinantes.

Enfin, il est très intéressant de voir la volonté de la Wallonie de favoriser la pluricommunalité, notamment au travers de Schémas de développement pluricommunaux qui représenteront, nous l'espérons, un potentiel important pour les communes ayant besoin d'atteindre des masses critiques dans certains domaines pour répondre de manière concertée à des problématiques communes. Nous attirons l'attention sur l'importance de pouvoir s'appuyer sur les structures de proximité existantes et ayant fait leurs preuves, plutôt que de faire émerger de nouvelles structures. Ceci crée malheureusement un manque de complémentarité et provoque des déperditions de moyens financiers dont la Wallonie doit se passer. La mutualisation d'expertises (énergie, urbanisme, ...)

doit se faire au travers d'un encadrement spécifique au sein des structures existantes. C'est d'autant plus important notamment au regard de la pénurie de main d'œuvre dans certaines de ces expertises.

### **CC 2 – Articuler les dynamiques territoriales supra locales à l'échelle régionale et renforcer l'identité wallonne**

Il s'agit d'un objectif clé pour reconnecter les territoires isolés au reste de la Wallonie.

### **CC 3 – Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente**

Le numérique pour rendre accessible les services aux personnes les plus éloignées est une réponse intéressante, à condition que les infrastructures numériques le permettent. Voir infra.

Il manque les projets du sud de la Wallonie pour le CC3. M4 notons par exemple les projets de sécurisation de Libramont, Neufchâteau et Habay portant entre autres sur des projets industriels et hospitaliers. La liste mentionnée dans le projet de SDT doit être actualisée avec les projets stratégiques (projets déjà réalisés et projets du Schéma « Wallonie du Sud » porté par la SWDE.

Il est étonnant de ne pas trouver de cartes ou de précisions sur un besoin de sécurisation en eau. Avec des centaines de milliers de nouveaux ménages supplémentaires estimés à l'horizon 2050, augmentés des développements économiques et touristiques, les besoins de sécurisation en eau nous semblent être une mesure fondamentale.

Pour l'alimentation en eau potable, la carte à joindre serait idéalement celle du schéma directeur régional des ressources en eau qui intègre à la fois la notion de sécurisation et de développement à 30 ans. Le Schéma Régional des Ressources en Eau 2.0 a permis une mise à jour des projets de sécurisation à la lumière des sécheresses connues en Wallonie depuis 2017. En effet, hormis 2021, toutes les années ont été marquées par des épisodes de sécheresse ayant induit d'importantes difficultés locales dans la poursuite du service de distribution d'eau potable.

Le projet de SDT devrait aborder davantage l'aspect du réseau de distribution d'eau dans les projets de développement territorial et intégrer la notion des réseaux hybrides, qui prévoient la fourniture d'une eau de qualité adaptée au besoin quand celle-ci est inférieure à la qualité d'une eau potable. Des projets de réutilisation des eaux épurées en sortie de station d'épuration pour l'industrie ou l'agriculture, d'utilisation d'eau d'exhaure de carrière, d'utilisation d'eaux pluviales pour de la recharge maîtrisée des aquifères, etc. vont ainsi être développés en Wallonie. Projet soutenu par le Plan de relance.

Rappelons que le Gouvernement wallon a ratifié, le 16 novembre 2019, une convention-cadre entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Région wallonne portant sur l'assainissement des eaux usées, la protection des captages d'eau potabilisable et le contrôle des épandages d'effluents d'élevage des exploitations agricoles. Cette convention-cadre vise :

- 1) la construction et la gestion d'ouvrages d'assainissement transfrontalier comme la station d'épuration de Martelange ou la station d'épuration de Steinfort ;
- 2) le recensement et le contrôle sur les effluents d'élevage produits sur le territoire d'un pays et épandus sur le territoire voisin dans un but d'une protection des sols et des nappes aquifères souterraines ;
- 3) la définition de zones de protection des eaux potabilisables dans un pays en regard de l'impact de cette zone sur la qualité et le traitement des eaux potabilisables sur le territoire voisin.

Le projet de SDT souhaite que la Wallonie s'inscrive pleinement dans son environnement transfrontalier et suprarégional. Le projet souhaite une augmentation des coopérations

transfrontalières, des mises en réseau, des mutualisations d'équipements. Dès lors, il nous semble pertinent que le projet de SDT prenne en compte les éléments de cette nouvelle convention-cadre.

#### **CC 4 - Créer les conditions favorables à la diversité des activités et à l'adhésion sociale aux projets**

Nous sommes d'accord avec cet objectif tel que décrit dans le projet de SDT.

#### **CC 5 - Développer des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs**

Nous sommes d'accord avec cet objectif tel que décrit dans le projet de SDT.

En ce qui concerne le CC5.M5 : voir remarque supra pour A17.M2 : les seuils définis pour les pôles pouvant bénéficier des politiques régionales cités (rénovations, revitalisations) ne doivent pas être trop élevés pour tenir compte du caractère « urbain » de petits pôles en zone rurale.

#### **CC 6 - Assurer l'accès à l'énergie à tous en s'inscrivant dans la transition énergétique**

La Wallonie présente un potentiel complexe en termes d'ENR (CC6.C5). Il s'agit donc de miser sur l'ensemble des ressources possibles et différencier les types d'énergie à produire (électrique, thermique, chimique et mécanique). De cette manière, il est possible de rationaliser le besoin d'électrification en fonction de la qualité d'énergie requise. En effet, pour la chaleur, des solutions alternatives à l'électricité devraient aussi être prises en compte :

- gazéification des déchets,
- méthanisation,
- valorisation des biodéchets vers des vecteurs énergétiques divers (gaz, liquide et solide),
- chaleur fatale,
- biomasse.

De plus, le stockage saisonnier devrait aussi faire partie de l'équation. Une partie de l'énergie consommée en hiver pourrait effectivement être produite grâce à l'excès de production estivale. Ce potentiel est limité sur le réseau THT grâce à l'interconnexion, mais est plus marqué dans les installations ENR décentralisées à cause de l'équilibrage du réseau. Des productions décentralisées d'H2 pourraient être mises en place de façon à stocker de « petits » volumes d'H2 qui serait utilisé en hiver dans des piles à combustible pour alimenter le réseau. De manière générale, la gestion et l'utilisation locale d'énergies produites localement doit être privilégiée pour garantir une prévisibilité et une stabilité du marché.

Outre la transformation des moyens de production, de stockage et de valorisation, il serait intéressant de pouvoir également fixer des objectifs en termes de sobriété énergétique comme c'est déjà le cas pour l'eau lors des périodes de sécheresse. Une politique d'utilisation rationnelle de l'énergie et de sobriété ainsi qu'un plan de communication adapté pour sensibiliser/conscientiser les consommateurs sur des consommations « inutiles » pourraient donner des résultats intéressants.

En ce qui concerne le CC6.M2, le couplage du réseau de distribution avec le secteur du transport peut aussi se faire via des projets de taille modeste, décentralisés et adaptés à l'économie locale (notamment l'H2 et son stockage).

Notons aussi que d'un point de vue stratégique, le Grand-Duché de Luxembourg a besoin d'un approvisionnement d'hydrogène terrestre afin d'en limiter les coûts, et l'option la plus rationnelle serait de passer par la Wallonie via la province de Luxembourg. Il y a donc un intérêt majeur à pouvoir travailler sur une collaboration forte avec le Grand-Duché de Luxembourg sur la production et la livraison de H2 produit en Belgique ou dans les pays limitrophes.

Il faut noter de manière générale que l'enjeu de la transition énergétique est de passer d'un modèle où le niveau d'investissement est faible et le coût d'opération élevé à un modèle où on accepte d'investir de manière plus intensive dans des équipements de haute fiabilité pour disposer de coûts d'opération faibles. C'est la différence principale entre l'économie fossile où le prix de l'énergie varie fortement et l'économie renouvelable où la ressource n'est pas (ou peu) soumise aux règles du marché, mais aux aléas de la météo.

## Conclusion

IDELUX, sur décision de son Conseil d'administration du 16 juin 2023, émet un avis réservé sur ce projet de SDT pour lequel le Groupe approuve les grands objectifs mais émet les remarques bloquantes formulées dans le présent avis.

Le conseil d'administration émet des craintes sur la mise en œuvre d'un tel SDT qui, sur certains aspects, n'est pas assez précis et laisse apparaître une limite à l'autonomie communale dans la gestion de son territoire sur le long terme, un risque de dévaluation des patrimoines fonciers des citoyens ainsi que la création d'un outil qui servirait de boîte à outils à tous les recours possibles contre des projets de développements socio-économiques. Le conseil d'administration souhaite également que soit imposés des régimes transitoires pour assurer la bonne poursuite des dossiers en cours. Est clairement posée la question de l'arbitrage, en 2050, de l'octroi de permis pour l'un et pas l'autre dossier soumis afin de respecter les limites de l'artificialisation. Est également posée la question de la capacité de l'administration wallonne de suivre l'ensemble des SD(p)C. Il est également posé la question de la capacité de travail transversal au sein des différents SPW qui, historiquement, travaillent en silo. Quelle sera la réelle portée du SDT, piloté par l'administration de l'aménagement du territoire, par rapport aux autres compétences des autres administrations qui devraient se plier aux objectifs et mesures du SDT. Il serait dès lors opportun de fixer une hiérarchie des normes ou d'envisager les processus qui permettront d'éviter les situations de blocage.

Le Groupe IDELUX souhaite par ailleurs sensibiliser les autorités wallonnes à l'enjeu d'une coordination des futurs SD(p)C qui devront être élaborés par les Communes pour intégrer les trajectoires d'artificialisation du sol et le concept d'optimisation spatiale. Au-delà de la réalisation des analyses contextuelles, le Groupe IDELUX souhaiterait jouer ce rôle de fédérateur d'une vision partagée du développement de la province de Luxembourg. Un tel rôle nécessite des moyens importants.

Ce projet de SDT laisse entrevoir une base stratégique solide et cohérente sur laquelle le Groupe IDELUX pourra s'appuyer pour fonder ses futurs Plans stratégiques et développer ses projets structurants contribuant au développement socioéconomique durable régional.

Alexandre PETIT  
Chef de service Stratégie Territoriale  
alexandre.petit@idelux.be  
tél. +32 (0) 495 530 017

Drève de l'Arc-en-Ciel, 98  
6700 Arlon - Belgique  
[www.idelux.be](http://www.idelux.be)

