

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE WALLON, VISION DE L'AIRE METROPOLITAINE BRUXELLOISE: COMMENT LES REUNIR ?

Cercle Royal gaulois artistique et littéraire, 5, rue de la loi, 1000 Bruxelles.

Déjeuner débat mensuel « Ville et société » du **lundi 5 juillet 2010**.

Le débat a été introduit par :

Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité de la Région wallonne, et

Bruno Clerbaux, Président de la Chambre des urbanistes de Belgique, avec la participation de

Benoît Périlleux, responsable pour le Plan Régional et Vision 2040 auprès du Ministre-Président Picqué.

INTRODUCTION.

Les exigences du développement durable (notamment réduction de la consommation d'énergie et des émissions deCO2) obligent de repenser le contexte de l'aménagement du territoire et constituent une opportunité intellectuelle et sociétale pour les autorités et pour les professions, en particulier les urbanistes, l'ayant en charge.

Ces défis de nature nouvelle ne peuvent être rencontrés s'il n'est pas porté remède à la complexité excessive des relations, c.à.d. au manque de transversalité, entre niveaux de compétence institutionnelle, notamment en matière de transport, de plans d'aménagement et d'études d'impact sur l'environnement.

Pour la première fois en Belgique, une Région combine ces trois compétences sous l'autorité d'un même Ministre : la Région wallonne et le Ministre Henry.

Pour la première fois en Belgique aussi, une Région, la région de Bruxelles-capitale, initie une réflexion géostratégique prospective englobant d'autorité les deux autres Régions. La Région de Bruxelles Capitale a lancé en effet une l'étude sur la « Vision prospective de l'aire métropolitaine bruxelloise à l'horizon 2040 » incluant des parties de la Wallonie et de la Flandre.

EXPOSES ET DEBAT.

Philippe Henry a indiqué les enjeux de l'aménagement du territoire wallon, et de son urbanisation dispersée, ce qui multiplie le coût des infrastructures et réseaux divers, de l'énergie, du chauffage des maisons et augmente la captivité vis-à-vis de la voiture individuelle. Des arbitrages doivent être trouvés entre utilisateurs concurrents de l'espace, notamment l'habitat, l'industrie, l'agriculture, l'élevage et les éoliennes. Un référentiel commun et une grille de lecture régionale s'imposent, en particulier dans la périphérie des grandes villes et de la capitale.

Dans ce domaine la Flandre a pris une avance certaine en définissant des zones leviers et des zones de sauvegarde paysagère autour de Bruxelles. Bruno Clerbaux a présenté le

développement actuel et prévisible de la périphérie bruxelloise et précisé les missions des urbanistes pour aider les décideurs dans leurs arbitrages territoriaux. Il a donné des exemples concrets de solutions possibles aux conflits dans l'usage du sol. Benoît Périlleux a situé le développement de Bruxelles dans le cadre du Benelux et rappelé la valeur ajoutée de Bruxelles pour les régions. Il a présenté les projets de la périphérie bruxelloise flamande qui font concurrence à Bruxelles, notamment le développement du pôle aéroportuaire (un million de m²) et le subventionnement de centres commerciaux sur des friches industrielles.

Le débat a porté sur le potentiel des périphéries de gares pour des développements autres que du parking, les blocages internes à la Région bruxelloise sur des dossiers-clé comme le Heysel, la leçon du Décret Stevaert qui impose une desserte par transport public des centres existants et les privilégie par rapport à des développements nouveaux sans accès prévu par transport public, les exemples récents de décisions politiques favorables à un recentrage de l'urbanisation et la nécessité d'une cellule chemins de fer au niveau de la Région pour étayer les positions de celle-ci vis-à-vis des décisions de l'État en la matière.

Pierre Laconte
Fondation pour l'environnement urbain

Présentations des orateurs – voir
<http://www.ffue.org/HTM/activities2010.html#CG2010>