

FREINS À L'INSCRIPTION DES OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES DANS LA MIXITÉ RAISONNÉE DES FONCTIONS¹

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la recherche menée au sein du thème 1B de la CPDT dédiée aux localisations optimales des activités locales, l'équipe s'est intéressée à la problématique de la mixité fonctionnelle et plus précisément à la localisation des activités économiques (hors services à la personne) au sein ou au pourtour des noyaux d'habitat. Une première note de recherche intitulée « Localisation des entreprises et mixité fonctionnelle » rassemble les premiers résultats des travaux, relatifs au bilan bibliographique et à l'analyse des entreprises localisées dans les parcs d'activités wallons (BASTIN A. et *al.*, 2008). Sur base de la pratique du zonage environnemental d'application aux Pays-Bas, il a été possible de croiser le classement néerlandais du niveau de compatibilité des secteurs d'activités avec l'activité exercée par les entreprises installées dans les parcs d'activités (PAE) gérés par les intercommunales wallonnes de développement économique (IDE). Il en ressort qu'un nombre important d'entreprises présentes dans les PAE wallons peuvent être considérées comme compatibles avec l'habitat. Toutefois, une partie de ces entreprises jugées compatibles sont implantées dans un parc d'activités ou dans une partie de parc qui jouxte des quartiers résidentiels. La présente seconde note de recherche sur la mixité fonctionnelle vise à identifier les freins que rencontrent les opérateurs lorsqu'ils montent des projets qui s'inscrivent dans cette mixité des fonctions. Pour certains de ces « blocages », des pistes de solution sont envisagées.

La présente note comporte tout d'abord la description de la méthodologie suivie. Nous présentons ensuite les résultats d'une analyse de la distribution spatiale des disponibilités foncières susceptibles d'accueillir des activités économiques au sein ou au pourtour des noyaux d'habitat en des sites offrant la possibilité à un grand nombre de travailleurs d'accéder à leur emploi par une des alternatives à la voiture. Cette analyse débouche déjà sur un certain nombre de propositions (relatives à la valorisation du parc immobilier de seconde-main présents dans les noyaux d'habitat et vis-à-vis de la gestion parcimonieuse du sol au sein des PAE). Nous poursuivons par une description des principaux blocages rencontrés par les opérateurs économiques au niveau du montage de projets de petits parcs d'activités ou de centres d'entreprises sur de tels sites (procédures planologiques, acquisition du foncier, dépollution, commercialisation...). Nous poursuivons cette analyse en traitant spécifiquement le problème principal rencontré par les acteurs, celui du NIMBY. Nous terminons par la nécessaire conscientisation de tous les acteurs à l'enjeu de s'inscrire de façon volontariste dans cette mixité des fonctions afin d'éviter les conséquences économiques, sociales et environnementales de la dépendance automobile.

Bien qu'elle s'appuie sur l'avis de nombreux témoins privilégiés et sur divers travaux antérieurs consacrés à cette même thématique², cette note ne prétend nullement faire le tour de l'ensemble de la question. Pour cela, un panel bien plus large de personnes ressources aurait sans doute dû être interrogé. Suite à la décision prise, fin juin 2008, par le Gouvernement wallon d'arrêter à la fin de la présente subvention ce thème afin de dégager des moyens pour d'autres recherches, nous n'avons pu, pris par le temps, qu'ébaucher la

¹ Auteurs : LAMBOTTE J.-M. & BASTIN A., sous la direction de : HALLEUX J.-M.

² Au niveau européen, citons notamment le projet Interreg IIC *Multifunctional Intensive Land Use Network* (MILUnet – Voir le site : <http://www.milu.net>). Au niveau wallon, rappelons la recherche ayant pour thème Travailler en ville (BIANCHET B. et *al.*, 2004 – DAWANCE S., 2006).

problématique liée à certains des freins identifiés. Nous mettons donc en évidence à diverses reprises des directions peu encore fouillées et qui mériteraient d'être investiguées plus profondément lors d'une éventuelle nouvelle recherche sur le sujet. La décision prise par le Gouvernement explique en outre pourquoi cette seconde note relative à la mixité des fonctions n'a pas pu atteindre, dans les temps impartis, le degré de finalisation souhaité pour sa rédaction (nombre de pages, caractère synthétique...).

De plus, si, pour l'identification des blocages, un grand nombre d'acteurs ont donné leur avis, ils n'ont pas procédé à une réelle évaluation des pistes de solution envisagées (en termes de faisabilité, d'efficacité et d'acceptabilité). Certaines de ces pistes risquent donc évidemment de générer elles-mêmes de nouvelles difficultés pour l'un ou l'autre acteur. Par ailleurs, l'ensemble des pistes que nous avons repérées résultent de pratiques déjà mises en place par endroits en Région wallonne ou dans des régions voisines. Si certaines pistes sont assez inédites, beaucoup sont déjà bien connues de certains acteurs wallons et ont été mises en avant lors de précédentes recherches sur le sujet.

2. MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE

Pour en savoir plus sur les freins rencontrés par les opérateurs et les entreprises dans le cadre de projets économiques s'inscrivant au sein ou au voisinage de noyaux d'habitat, nous avons interrogé de multiples intervenants.

2.1 LES TÉMOINS PRIVILÉGIÉS RENCONTRÉS

Les interlocuteurs que nous avons consultés sont issus des organismes suivants :

- l'asbl Espace environnement (vu sa participation au projet MILUnet et son expertise dans la médiation avec les riverains dans le cadre de conflits liés à l'environnement) ;
- un professeur d'université spécialisé dans les problématiques de l'environnement et de la gouvernance ;
- l'UWE ;
- Inter-Environnement Wallonie ;
- la DGATLP-DAO ;
- le service d'urbanisme des Villes de Liège et de Verviers (secondée, dans le cas de Liège, par la Cellule d'accueil des investisseurs) ;
- un ou plusieurs représentants du service aménagement du territoire de toutes les intercommunales³.

A propos des villes, nous aurions aimé touché un large panel d'entités communales. Vu le temps imparti pour cette enquête, nous avons restreint notre sélection de communes contactées aux huit grandes villes avec lesquelles travaille l'équipe de la CPDT en charge de l'expertise relative à la politique des grandes villes. Parmi celles-ci, nous n'avons pu obtenir de rendez-vous que dans deux de ces huit villes. Si ces deux communes ont facilement daigné nous recevoir en période estivale, ce n'est sans doute pas étranger au fait que ces deux entités ont une urbanisation fort dense sur un territoire étroit. Contrairement à d'autres villes, on n'y a pas procédé à une grande fusion des communes. Par conséquent, leur territoire communal ne dépasse pas le cadre de l'agglomération morphologique en maints endroits. De ce fait, elles ne disposent plus depuis longtemps de grands terrains en zone agricole situées au voisinage de grands axes routiers qui pourraient être transformés en parcs d'activités via révision du plan de secteur. Pour accueillir le développement économique en leur sein, elles ne peuvent qu'utiliser les maigres disponibilités foncières encore vierges ou des SAR souvent situés au voisinage de quartiers résidentiels. Vu cette

³ à l'exception d'IDETA, en raison d'une réponse tardive à nos sollicitations

situation étriquée, elles ont mis au point une démarche pour identifier ces disponibilités foncières aptes à accueillir (à nouveau) des activités économiques et montent, depuis peu, des projets pour les valoriser. N'ayant pas ce genre de contraintes, la plupart des autres villes et communes sont sans doute moins intéressées par cette thématique.

Parmi les acteurs que nous aurions souhaité rencontrer et que, faute de temps (ou faute de réponses dans les temps), nous n'avons pu interroger, figurent :

- la SPAQUE pour son rôle en matière de dépollution des SAR ;
- la SARSI et la SORASI ;
- la DPA-DGRNE pour la confrontation de la logique du zonage environnemental avec celle du permis d'environnement ainsi que pour les bonnes pratiques en matière de lutte contre les nuisances générées par les entreprises, d'une part, et par le Nimby, d'autre part ;
- les fonctionnaires délégués de la DGATLP ;
- les autorités communales d'entités rurales ou de petites villes ;
- des entreprises situées au sein de noyaux d'habitat ;
- des sociétés de promotion immobilière actives sur le marché du bureau ;
- des scientifiques ayant une expertise sur les techniques à appliquer au sein des entreprises pour minimiser leurs nuisances (exemple : bureaux d'études agréés en matière d'études d'incidences sur l'environnement).

2.2 MÉTHODE D'INTERROGATION

En vue d'interroger les témoins privilégiés, nous leur avons soumis au préalable un texte de synthèse reprenant les principaux résultats obtenus via l'approche bibliographique et via l'analyse des entreprises localisées dans les parcs d'activités wallons sous l'angle de leur compatibilité avec un voisinage résidentiel (cf. première note de recherche sur la mixité des fonctions – BASTIN A. et *al.*, 2008). Nous sommes également venus avec un guide d'entretien et avec un ensemble de cartes visant à permettre à nos interlocuteurs de parler de blocages rencontrés sur des sites concrets (que le site ait déjà été mis en œuvre comme PAE ou qu'il s'agisse d'un site potentiel d'implantation d'un PAE).

La cartographie des sites potentiels, support à la discussion, résultait de la combinaison de diverses couches de données obtenues dans le cadre de travaux antérieurs de la CPDT. Pour opérer la distinction entre un site s'inscrivant dans cette thématique de la mixité des fonctions et un site qui s'intègre dans la logique de la séparation des fonctions, nous avons eu recours, à nouveau, aux parts modales attendues au lieu de travail pour l'ensemble des alternatives à la voiture (bus, train, marche à pied et vélo) sur base de la modélisation réalisée par le LEPUR⁴. Rappelons qu'à travers la volonté de rapprocher les activités économiques compatibles avec un voisinage résidentiel, il s'agit surtout de lutter contre la

⁴ Cette mesure de l'accessibilité par les alternatives à la voiture est issue du travail de modélisation réalisé dans le cadre du thème Kyoto de la CPDT. Pour plus d'informations à ce sujet : http://cpdt.wallonie.be/index.php?id_page=73. Deux raisons ont motivé le choix d'utiliser cette part modale totale attendue pour les modes alternatifs à la voiture au lieu de travail comme indicateur unique pour juger de l'intégration ou de la juxtaposition d'un PAE avec un noyau d'habitat.

En Région wallonne, à l'exception des grandes agglomérations urbaines et des abords des gares de type IC/IR, la principale alternative à la voiture, pour se rendre à son lieu de travail, est la marche à pied. Or, pour obtenir une forte proportion d'utilisateurs n'utilisant que la marche à pied pour se rendre à leur lieu de travail, il est indispensable que ce lieu soit situé au voisinage immédiat d'un grand nombre de résidences.

De plus, construire un indicateur spécifique à l'intégration ou à la juxtaposition d'un PAE avec un noyau d'habitat n'est pas une chose aisée et ne peut aboutir à un résultat univoque indiscutable. Les cartes d'accessibilité apportent une réponse particulière aux multiples questions suivantes : quelle est la distance maximale entre résidence et activité économique à prendre en compte ? A partir de quelle quantité de résidences, cette mixité des fonctions offre-telle un avantage ? ...

dépendance à la voiture induite par la dispersion des fonctions dans l'espace et une faible densité d'urbanisation. Le reste des données cartographiques utilisées sont quant à elles issues de la seconde expertise consacrée aux ZAE (BASTIN A. *et al.*, 2007b).

Concrètement, les cartes en question résultent du croisement entre :

- le périmètre des territoires où l'estimation de la part modale associée à l'ensemble des alternatives à la voiture dépasse respectivement les 20, 15 et 13 % (seuils fixés sur base de l'observation de la distribution de ces valeurs) ;
- la cartographie d'une série de contraintes majeures à la localisation de parcs d'activités relevées dans le cadre de l'expertise ZAE II de la CPDT (zones Natura 2000, sites classés, périmètres de protection de captage, zones de forte pente...) ;
- les disponibilités foncières basées sur des regroupements de parcelles d'au moins 2 ha dont la nature cadastrale au 1/1/2007 attestait de sa non urbanisation (cette dernière couche reprend également les SAR de plus de 2 ha).

Cette cartographie fait donc fi du zonage du plan de secteur. Les disponibilités ainsi identifiées peuvent donc se situer tant en zone urbanisable (en ZAEI, ZAEM, ZSPEC, Zones de loisir, voire ZH), en ZACC, en Zone blanche qu'en zone non urbanisable à l'heure actuelle. En fait, deux types de cartes ont été produits à deux échelles différentes (1/40 000^e et 1/15 000^e). Plus d'une centaine de cartes de ces deux types ont donc été produites afin de couvrir l'ensemble du territoire wallon.

Les cartes au 1/40 000^e (cf. Annexe 1) combinent :

- les regroupements de parcelles disponibles à l'urbanisation d'au moins 2 ha ;
- les limites des localisations offrant une faible dépendance à la voiture (sur base de 3 seuils de 13, 15 et 20 % de part modale totale attendue) ;
- la cartographie des principales contraintes retenues pour cet exercice (tenant compte du niveau de contrainte associé selon la nomenclature adoptée dans le cadre de l'expertise ZAE II).

Les cartes au 1/15 000^e (cf. Annexe 2) combinent :

- les regroupements de parcelles disponibles à l'urbanisation d'au moins 2 ha ;
- les limites des localisations offrant une faible dépendance à la voiture (sur base de mêmes seuils) ;
- les PPNC issus du portail cartographique de la Région wallonne.

3. DISTRIBUTION DES SITES PEU DÉPENDANTS DE LA VOITURE SUSCEPTIBLES D'ACCUEILLIR DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Les premiers enseignements tirés de cette enquête sont issus de l'analyse, réalisée conjointement avec les opérateurs fonciers, de la distribution des sites potentiels pour l'accueil de parcs d'activités en des lieux peu dépendants de la voiture. Dans un premier temps, nous mettons en avant les résultats de cette observation. Dans un second temps, nous insistons sur la profondeur de ce phénomène de dépendance à la voiture et sur l'absence de solution simpliste pour régler ce problème. Dans un troisième temps, nous évoquons quelques pistes de solution inspirées par cette distribution des sites potentiels.

3.1 DISTRIBUTION DES SITES POTENTIELS AU REGARD DE LEUR DÉPENDANCE À LA VOITURE

Il apparaît aisément au vu de cette cartographie que très peu d'endroits offrent une bonne accessibilité par les alternatives à la voiture. Lorsque l'on s'intéresse aux sites offrant les parts modales les plus élevées, il apparaît que seuls trois lieux offrent une part modale totale

supérieure à 50 % (abords de la gare de Namur, de la gare des Guillemins et de la Place Saint-Lambert à Liège). Lorsque l'on abaisse le seuil à 40 %, ce sont les environs immédiats des gares de Charleroi-Sud et de Mons qui apparaissent également. On comprend donc que chaque terrain disponible dans ces périmètres relève d'un intérêt régional en vue d'y localiser des immeubles de bureau. Les activités administratives occupant du personnel peu mobile au cours de la journée (administrations publiques, banques, assurances, syndicats, mutuelles...) sont des fonctions devant être si possible circonscrites à ce type de situation. Y construire de façon dense et mettre fin aux dents creuses qui minent de tels quartiers est stratégiquement important pour s'inscrire dans la lutte contre la dépendance à la voiture et garantir la rentabilité des transports en commun. Promouvoir la mixité raisonnée des fonctions et favoriser l'usage des modes lents demandent cependant d'assurer une grande multifonctionnalité dans ces quartiers en intégrant dans les projets immobiliers à construire sur les disponibilités foncières qu'ils offrent d'autres fonctions que du bureau, en particulier du logement. Au vu des projets existants autour de la Place Saint-Lambert, de la Gare des Guillemins et de la Ville Basse de Charleroi, on s'oriente aujourd'hui à petit trot vers cette logique.

Lorsque l'on abaisse à 30 % le seuil relatif à la part modale totale, plusieurs dizaines de quartiers de gare coïncidant quasi avec le centre-ville apparaissent dans les villes moyennes et petites situées aux quatre coins de Wallonie (de Comines à Eupen et de Braine-l'Alleud à Athus). Cependant, à nouveau, aucune grande disponibilité foncière (supérieure à 2 ha) n'existe au-delà de ce seuil de 30 %. D'ailleurs, dans quasi aucun des parcs d'activité existants en Région wallonne, on ne retrouve un site où l'on peut espérer atteindre cette part de 30 %. Dans ces territoires où la part de 30 % est dépassée pour l'ensemble des alternatives à la voiture, la seule piste pour y accueillir des entreprises réside dans la réutilisation d'anciens bâtiments voués à l'activité économique. Avant les années 50, c'est-à-dire avant l'avènement de l'automobile comme bien de consommation courant et la séparation complète des fonctions qu'elle a permise, l'essentiel de l'activité industrielle se concentrait d'ailleurs au sein de ces quartiers de gare. Même si bon nombre de ces anciens sites industriels ont depuis lors été réaffectés en commerce ou en immeuble à appartements, il y reste un stock de bâtiments qu'il serait utile de valoriser pour y implanter des activités économiques.

Quand on atteint les 20 % de part modale (soit l'un des seuils retenus pour la cartographie), le territoire couvert est bien plus conséquent mais reste à nouveau très largement urbanisé. Dominent toujours les quartiers résidentiels denses dans toutes les villes petites et moyennes ainsi que dans de nombreux bourgs ruraux compacts (Aubel, Ouffet, Paliseul, Flobecq, Momignies ...). En fait, ce seuil de 20 % n'est atteint dans aucun des quartiers de seulement une soixantaine de communes en Région wallonne. L'ensemble des quartiers compris à l'intérieur des périmètres où l'on dépasse ce seuil comporte, à côté d'une fonction résidentielle dominante, de nombreux anciens sites d'activités. Ce stock composé pour l'essentiel de bâtiments de seconde main continue à jouer un rôle essentiel dans l'accueil des PME à un stade de leur existence. Avant de pouvoir s'installer dans ses propres murs, la plupart des entreprises doivent passer, peu après leur naissance, par un stade où la location à bon marché de locaux d'activités préexistants constitue la solution idéale. On trouve également dans ces périmètres un nombre non négligeable de petits parcs d'activités (Herseaux-Epinette, Enghien, Braine-le-Comte, Tamines, Saint-Vith1, Arlon Centre...) ou une partie de grands parcs d'activités accolés à un gros noyau d'habitat (Comines, Lessines Ouest, Quaregnon et Jemappes Laminoirs, Waremme...). En matière de disponibilités foncières aptes à accueillir un PAE, apparaissent quelques rares sites potentiels de faible ampleur. Toutefois, une fois pris le critère d'une bonne accessibilité routière en compte en plus des contraintes déjà utilisées pour la cartographie, il apparaît qu'un nombre très limité de sites en vaut la peine. Il s'agit le plus souvent de quelques SAR, de ZACC et de quelques terrains agricoles très bien situés au voisinage de petits pôles urbains.

Lorsque l'on abaisse à 15 %, et plus encore à 13 %, le seuil relatif à la part modale attendue pour les alternatives à la voiture à partir duquel on considère que la dépendance à la voiture est modérée, les disponibilités foncières pour l'implantation de PAE s'accroissent fortement en nombre de sites. Toutefois, cette cartographie met en évidence la faible taille de la plupart des sites ainsi retenus. Rares sont les terrains d'un seul tenant dont la superficie dépasse les 10 ha. Toutefois, toutes les communes wallonnes ont au minimum une de leurs localités reprise au sein d'un périmètre où la part modale dépasse les 13 % (plus de 95 % des communes ayant un quartier compris dans le périmètre relatif au seuil de 15 %). Il est donc possible d'observer, dans la plupart des entités communales, un site répondant à l'ensemble des critères retenus pour autant que l'on ne soit pas trop exigeant en matière d'accessibilité routière. Il apparaît toutefois difficile de trouver de tels sites combinant disponibilités foncières d'au moins 2 ha, absence de contrainte majeure et faible dépendance à la voiture dans certaines configurations spatiales. Ces dernières sont surtout liées aux localités implantées au fond de vallées étroites bordées par des versants très resserrés. Des localités comme Dinant, Namur, Huy, Verviers, Spa, Malmedy, La Roche-en-Ardenne... présentent à l'évidence une telle configuration. Vu l'importance des villes de Namur, Huy et Verviers comme pôle d'emplois, il s'avère d'ores et déjà impossible d'imposer qu'un jour l'ensemble des entreprises compatibles avec la résidence s'installent en situation de choix modal, dans ou au voisinage immédiat de quartiers résidentiels denses. La configuration au cœur de vallées aux versants peu pentus de Wavre ou d'Ottignies n'est guère plus favorable. À l'opposé, les configurations spatiales les plus favorables pour disposer de terrains d'au moins 10 ha d'un seul tenant où la part modale attendue dépasse les 13 ou 15 % sont rencontrées aux abords de petites villes situées sur un plateau ou dans une plaine au relief peu prononcé (Bastogne, Beauraing, Waremme, Nivelles, Leuze-en-Hainaut...).

Une partie importante des disponibilités recensées au sein des périmètres définis par le seuil de 13 % correspond à des SAR et à des terrains affectés en ZACC. À côté de ces deux affectations, c'est en zone agricole que se trouve la majorité des sites recensés.

Remarquons qu'on trouve déjà de nombreux PAE là où la dépendance à l'automobile est limitée (plus de 80 des 220 parcs wallons ont tout ou partie de leur superficie au sein du périmètre du seuil de 15 %). L'ensemble de cette offre actuelle en PAE située à l'intérieur du périmètre associé à ce seuil de 15 % de part modale attendue pour les alternatives à la voiture approche les 20 % de la superficie totale des PAE wallons.

Même là où les intercommunales ne disposent plus d'aucun terrain à vendre, il subsiste sans doute encore, au sein de ces petits parcs et des parties de grands parcs « peu » dépendants de la voiture, quelques rares disponibilités correspondant à :

- des bâtiments à vendre ou à louer ;
- des bâtiments qui, par manque d'entretien, évoluent déjà vers le stade de friche ;
- des parties de parcelles non encore mises en œuvre au sein du terrain vendu durant les années 70 à l'une ou l'autre grande entreprise.

Certains des PAE actuels qui atteignent par endroit des parts modales totales proches des 15 ou 13 % ont souvent été implantés, durant les années 60 – début 70, à des distances assez confortables vis-à-vis du centre de la localité voisine. Cependant, entre le centre de ces localités et le parc en question, une grande majorité des terrains étaient dans le même temps affectés au logement. Alors que, à l'installation du parc, l'urbanisation résidentielle y était encore très limitée, les lotissements ont depuis comblé les interstices (cf. parcs de Nivelles-Sud, de Louvain-la-Neuve, d'Eupen, de Perwez, de Lessines-Ouest...). S'il existe une possibilité pour une partie non négligeable des travailleurs de se rendre par une alternative à la voiture au sein d'un tel PAE, c'est dû au respect de deux conditions :

- une juxtaposition sur plusieurs centaines de mètres entre quartiers résidentiels quasi complètement saturés et PAE ;

- une distance assez limitée entre ce PAE et le centre d'un important noyau d'habitat.

En effet, ce voisinage favorise directement l'accès à pied ou à vélo. De plus, il facilite indirectement l'accès en bus par rapport à une situation plus périphérique suite à la possibilité d'y offrir une bonne fréquence sur la ligne de bus desservant le quartier. Cette fréquence est induite par la présence d'un potentiel important de clients dans une telle configuration. Une telle ligne de bus peut en effet servir à différents types de publics (dont le public scolaire qui représente en général plus de 80 % des clients des TEC hors des grandes agglomérations).

3.2 AVIS DES OPÉRATEURS SUR LA DÉPENDANCE À LA VOITURE LIÉE À LA LOCALISATION DES PAE

20 %, et plus encore 15 ou 13 % de part modale attendue pour les alternatives à la voiture peuvent être jugées comme des valeurs faibles, voire peu significatives. Cette estimation se base toutefois sur la situation passée (mais récente) en matière d'offre de transport, de localisation des résidences et des prix de l'énergie. Nous avons échangé nos points de vue à ce sujet avec la plupart des interlocuteurs consultés.

Parmi les variables influençant le plus les choix modaux, celle qui risque le plus de changer fortement dans les prochaines années est celle du prix de l'énergie. Ce problème est tellement à prendre au sérieux que même la Commission aménagement du territoire, transport, énergie et logement du Parlement wallon s'interroge sur l'arrivée prochaine du pic pétrolier, sur son ampleur, ses conséquences pour l'activité économique en Wallonie et sur les politiques à mener pour y faire face⁵. Or, dans le monde, plus de 50 % du pétrole extrait sert au secteur des transports (cette part est d'ailleurs en croissance tant en Région wallonne qu'au plan mondial). De plus, les automobiles et camions sont dépendants à plus de 95 % des ressources pétrolières. Il n'est pas certain qu'il soit possible d'enrayer cette dépendance au pétrole pour les déplacements automobiles grâce à des innovations technologiques et à l'arrivée d'hypothétiques nouveaux modes de propulsion. Face aux inconnues à ce sujet, il convient sans doute d'adopter le principe de précaution en limitant les besoins en pétrole via, principalement, une limitation de la demande en transport. Sans anticipation dans ce domaine, les conséquences sociales, environnementales et économiques de la dépendance à la voiture due à une forte séparation des fonctions risquent de dépasser nos capacités d'adaptation.

Dans un tel contexte, des sites caractérisés aujourd'hui par des parts modales de 13 ou 15 % offrent un potentiel d'accessibilité par les alternatives à la voiture à une large partie des travailleurs préférant jusqu'à présent utiliser leur voiture. Ces travailleurs susceptibles de s'y rendre à pied ou en bus se limitent toutefois à ceux qui résident à un endroit adéquat (c'est-à-dire à moins d'un km ou deux du site ou à proximité d'une gare ou de l'arrêt d'une ligne de bus pouvant facilement être combinée avec le transport en commun desservant le parc).

Ces basses valeurs attestent aussi que le phénomène de la dépendance est puissamment inscrit dans le territoire wallon. Si les lieux d'activités ne sont pas toujours localisés là où existent des alternatives à la voiture performantes, la situation n'est guère plus favorable par rapport aux nouveaux développements résidentiels vu leur dispersion bien plus grande dans l'espace. Les représentants des intercommunales ont souligné ce constat à diverses reprises.

Les interlocuteurs rencontrés se sont montrés réceptifs à l'idée de s'inscrire dans la mixité des fonctions pour lutter contre la dépendance à la voiture. Ils ont toutefois émis diverses objections visant à minimiser l'ampleur du problème. Pour certains opérateurs, la solution devra passer par une réduction des accises sur les carburants ou par l'arrivée des

⁵ Voir notamment la Résolution 818 – N°7 (disponible à l'adresse : http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2007_2008/RES/818_7.pdf)

alternatives au pétrole. Pour la plupart, leur foi dans le progrès technologique est très grande. Un des opérateurs a admis toutefois à propos de ce dernier point que si cette alternative au pétrole n'arrive pas dans un délai raisonnable, la dispersion des fonctions et la faible densité caractérisant l'urbanisation en Région wallonne risquent d'y entraîner une catastrophe économique.

Parmi les remarques fréquentes de la part des interlocuteurs interrogés, figure le rejet quasi généralisé de la responsabilité du manque d'alternatives à la voiture au sein des PAE sur les sociétés de transport en commun. Ce raisonnement ne tient en grande partie pas la route lorsqu'on le confronte à la contrainte de la rentabilité des TEC et à la nécessité de disposer de fréquences élevées pour induire un changement de comportement de mobilité des travailleurs. Rappelons ici l'argumentation développée p. 93 de l'expertise ZAE II (BASTIN A. et *al.*, 2007b). Selon de précédents travaux (cf. Coûts de la désurbanisation), étendre l'offre des transports en commun pour (mieux) desservir un parc d'activité économique a un coût conséquent et récurrent. Dans une forte proportion, ce coût est pris en charge par la collectivité. Lorsque l'on s'intéresse à l'efficacité et aux coûts associés à cette desserte des parcs d'activités, on se rend compte que la plupart des parcs d'activités ne possèdent pas le potentiel en termes de clientèle pour permettre à la puissance publique de payer le passage quotidien d'un bus 5 jours sur 7 plusieurs fois par jour dans un parc mal desservi à l'origine. Les cas où un tel service spécifique à la desserte d'un parc se justifie sont rares en Wallonie. Le parc de Nivelles est l'un des rares exemples, ce qui s'explique par la présence conjuguée de trois conditions indispensables à la mise sur pied d'un tel service :

- présence d'un grand nombre de travailleurs (près de 5 000 dans ce cas) et d'une densité suffisante ;
- grande proximité d'un noyau d'habitat comptant plus de 20 000 habitants ;
- grande proximité d'une gare IC/IR (+ RER dans ce cas).

Même dans le cas de ce parc, il ne faut pas s'attendre, pour une fréquence confortable d'un bus par heure et par sens, à une part modale du bus supérieure à 4 ou 5 % et à une part des travailleurs combinant train et bus supérieure à 2 ou 3 %. Vu le coût d'une heure de service associé au bus et vu le nombre de passages à assurer pour offrir un service de qualité minimale, il faut compter pouvoir capter au moins 100, voire 200 travailleurs quotidiens pour justifier une telle desserte sur une distance proche de 10 km aller-retour maximum. A contrario, pour plusieurs parcs d'activités ayant récemment fait l'objet d'un Plan de mobilité ZAE (Sart Tilman, Aéroport, Créalys...), les conditions n'étaient pas (encore) remplies pour mettre en place une telle offre en bus pour un niveau de rentabilité satisfaisant (au moins 10 à 20 % de taux de rentabilité). Dans les cas cités ci-avant, la distance à parcourir depuis la gare principale et les quartiers denses du noyau d'habitat était en général trop longue et le potentiel de clientèle trop faible.

Il n'est donc pas raisonnable d'envisager la création ou l'amélioration sensible d'une desserte de parcs d'activités de taille moyenne situés loin d'une petite ville. Pour la puissance publique, raisonner de la sorte n'est pas efficient. L'attitude à adopter est donc de tenir compte au maximum de la configuration actuelle du réseau et de se limiter à envisager la création d'un ou deux arrêts supplémentaires ou un léger accroissement de la fréquence là où préexiste une ligne sauf si les conditions énumérées ci-dessus peuvent être réunies.

3.3 PISTES DE SOLUTION ISSUES DE L'OBSERVATION DE LA DISTRIBUTION DES SITES POTENTIELS

Piste 1 : Disposer dans chaque IDE d'une cellule chargée d'un inventaire des bâtiments à vendre ou à louer

Nous avons démontré que, pour s'inscrire dans la mixité des fonctions, une des voies possibles était de valoriser le patrimoine immobilier de seconde main voué à l'activité

économique, que ce dernier se trouve dans un PAE situé au sein d'une localisation peu dépendante de la voiture ou ailleurs dans un noyau d'habitat (dans un quartier de gare par exemple).

Depuis plusieurs années, certaines intercommunales jouent le rôle de facilitateur entre l'offre et la demande sur ce marché de seconde main, en gérant une base de données reprenant un grand nombre de bâtiments disponibles à la vente ou à la location. Lorsqu'une entreprise est à la recherche d'un immeuble, l'intercommunale extrait de sa base de données les fiches correspondant aux principaux critères souhaités et transmet gratuitement cette information à l'entreprise. Dans certains cas, il est même possible de disposer de cette information sur internet. A notre connaissance, le BEP et la SPI+ pratiquent de la sorte depuis une vingtaine d'années⁶. Pour d'autres intercommunales, la démarche est plus récente, voire plus ponctuelle. L'attention récente accordée à ce service y est généralement induite par la pénurie en terrains auxquelles les IDE ont dû faire face.

Dans ce rôle d'intermédiaire, aucune IDE wallonne n'atteint cependant l'efficacité qu'obtient la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), avec son service en charge de l'inventaire permanent des biens à vendre ou à louer⁷. Ce service fonctionne aujourd'hui avec 6 équivalents temps plein. A Bruxelles, une part importante du travail de ce service consiste en la prospection afin de recenser l'ensemble des offres disponibles et assurer la mise à jour permanente de ces informations. En plus de contacts réguliers avec le secteur des agences immobilières et les notaires, les personnes en charge du service dépouillent systématiquement les petites annonces et réalisent une prospection régulière dans tous les quartiers qui n'ont pas un caractère strictement résidentiel. Cette démarche permet d'éviter le défaut rencontré par exemple à la SPI+ où la qualité des renseignements fournis est limitée faute d'exhaustivité et suite au manque de régularité dans la mise à jour. Bien entendu, la qualité du service est directement proportionnelle aux moyens qui sont consacrés à un tel service offert gratuitement aux entreprises.

La proposition envisagée pour cette première piste est de copier la formule du service Inventimmo de la SDRB. Ceci devrait impliquer :

- la création d'une base de données permettant des requêtes liées aux divers critères de sélection utilisés par les entreprises ;
- la mise sur pied d'un réseau de collecte de l'information (auprès des agences immobilières, des notaires...);
- un travail régulier de collecte et de mise à jour de l'information (impliquant un repérage sur site une fois ou deux par an) ;
- une diffusion de l'information via divers canaux (par mail suite à un contact téléphonique ou électronique, via le portail internet de l'intercommunale pour des requêtes basées sur des critères simples...).

Le travail d'élaboration de la structure de la base de données est un travail ponctuel pouvant être réalisé pour l'ensemble des intercommunales qui ne disposent pas encore d'un tel outil ou qui souhaiteraient l'améliorer. Il pourrait être mené au travers de Wallonie Développement pour autant qu'un subside soit accordé à cet organisme. Par contre, le travail de collecte et de mise à jour de l'information, les réponses à donner aux requêtes des entreprises sont des missions récurrentes nécessitant une main d'œuvre spécifiquement attachée à cette tâche sur le long terme. Dans la plupart des intercommunales, il serait sans doute opportun d'y attacher au minimum un temps plein. La prise en charge du coût de ce travailleur pose un évident problème pour les intercommunales. Dans le cadre du mode actuel de financement

⁶ Voir à ce sujet le site : www.spi.be, rubrique Services aux entreprises ou le site : <http://www.bepentreprises.be/bepentreprises/simplanter/choisir/index.asp>, rubrique Banque de données immobilières.

⁷ Voir le site : www.inventimmo.be

des IDE, ces opérateurs ont en effet plutôt avantage à vendre du terrain acheté au prix de la terre agricole et équipé grâce à une aide régionale pour ainsi opérer une plus-value. Sans un soutien régional, ils doivent même vendre beaucoup de terrains ou les vendre à prix élevé pour pouvoir financer un tel service. Cela atteste d'un paradoxe qui mériterait un effort spécifique du budget régional. L'ensemble des intercommunales semblent très réceptives à ce qu'on les aide financièrement à remplir correctement cette mission dont elles perçoivent le grand intérêt.

Rappelons que cette mesure devrait permettre à certaines entreprises à la recherche de nouveaux locaux de trouver facilement à s'installer ailleurs que sur du terrain neuf équipé dans un parc d'activités. Elle participe donc à la gestion parcimonieuse du sol. Cette formule est particulièrement adaptée pour répondre aux besoins de jeunes PME dont les exigences en termes de surface sont réduites et qui ne disposent pas encore des liquidités suffisantes pour envisager de faire construire un bâtiment neuf au sein d'un parc d'activités.

Ce service joue également un rôle important de prévention par rapport au phénomène de la multiplication des sites d'activités économiques inutilisés. A cet égard, une politique uniquement curative nous semble intenable pour les finances de la Région wallonne. Sur le long terme, la bonne tenue d'un tel service rendu gratuitement aux entreprises et aux propriétaires permet aussi d'éviter aux générations futures de supporter les charges de l'assainissement de quelques friches supplémentaires chaque année.

Au vu de ces arguments, afin de financer ce service, une partie des budgets régionaux affectés à l'équipement des zones d'activités ou à la réhabilitation des SAR pourrait donc être détournée.

Deux problèmes principaux sont soulevés par ce type de service :

- Une partie de l'offre susceptible d'être recensée est constituée de bâtiments dans un faible état d'entretien. Les communiquer à tous types d'entreprises n'est pas recommandé car ils risquent de convaincre certaines entreprises demandeuses de l'inutilité de ce service, voire donner une mauvaise image de marque de la région s'il s'agit d'un investisseur étranger. Pour communiquer sur cet état d'entretien, il faut disposer de l'information. Celle-ci n'est pas souvent donnée de façon spontanée par ceux qui proposent le bien. Une visite, à l'occasion, de certains biens repris dans la base de données peut parfois s'avérer nécessaire.
- Pour les bâtiments implantés en zone d'habitat, voire dans une petite ZAE mais ceinturés de logements, il faut pouvoir dire aux entreprises ce qui est possible et ce qui ne l'est pas du point de vue environnemental. Une collaboration entre ce service et les services extérieurs de la DGRNE-DPA est sans doute nécessaire à ce propos.

Piste 2 : Mettre en œuvre une batterie de mesures destinées à gérer de façon parcimonieuse le sol dans ce type de parcs d'activités

Le point 3.1 a mis en évidence la rareté des sites potentiels de grande dimension aptes à accueillir un PAE au sein des lieux peu dépendants de la voiture. A côté de ces rares sites de plus de 10 ha, existent une multitude de sites plus petits, le plus souvent compris entre 2 à 5 ha. Une fois ôtées les superficies perdues dans ces périmètres pour les éventuelles zones tampons et pour les équipements (voirie, bassin d'orage...), le terrain commercialisable est très limité. Le terrain apte à accueillir des entreprises peu nuisantes en des sites accessibles de façon « aisée » par les alternatives à la voiture par un grand nombre de travailleurs doit être considéré comme un bien rare qu'il faut gérer de façon très parcimonieuse.

Comme souligné lors de l'expertise ZAE I (BASTIN A. et al., 2007c, p. 12), les intercommunales se sont progressivement dotées de différents outils afin de gérer avec parcimonie le terrain au sein de leurs ZAE. Parmi ceux-ci, les plus classiques sont :

- l'adoption de normes indicatives de densité d'emplois par hectare (à différencier sans doute en fonction du type d'entreprise) ;
- l'empêchement de toute tentative de spéculation ou de tout gel prolongé de la construction des terrains vendus, notamment par l'application du droit de vente à réméré ;
- la limitation de la quantité de terrains vendus en vue d'extensions ;
- le refus de certains types d'entreprises auparavant accueillies dans les parcs (surtout le commerce de détail et les services administratifs n'occupant que du bureau, ces activités étant appelées à se localiser en situation plus centrale) ;
- la récupération à l'amiable des vastes réserves foncières des entreprises ayant acquis leur terrain dans les années 60-70 et n'ayant pas de projet de mise en œuvre.

Si ces outils doivent être appliqués dans tous les PAE quelle que soit leur localisation, les parcs implantés dans ou au voisinage immédiat de gros noyaux d'habitat nécessitent d'aller au-delà. Il s'agit donc de réduire la quantité de terrain par entreprise en travaillant sur :

- les règles de recul par rapport aux limites de parcelles, les COS (coefficient d'occupation au sol) imposés dans des documents à valeur réglementaire (cf. prescriptions d'un PCA...) ;
- des bâtiments disposant sur la totalité ou une partie de la surface de plusieurs étages et le rapport plancher/surface au sol ;
- l'offre en emplacements de parking ;
- la production d'immeubles (semi-)mitoyens répondant aux besoins des TPE et PME.

Comme déjà souligné lors de l'Expertise ZAE I, une analyse des bonnes pratiques étrangères nous semble être d'un intérêt potentiel élevé pour voir jusqu'où il est raisonnable d'aller et comment passer de la théorie à la pratique. Savoir quels types d'entreprises peuvent s'inscrire dans du mitoyen et lesquelles ne le peuvent pas mérite par exemple de plus amples investigations.

Toutefois, à propos de chacun de ces quatre thèmes, des exemples de bonne pratique peuvent être mis en exergue.

Piste 2A : Revoir les règles de recul et les rapports plancher/surface

Par rapport aux règles de recul et aux rapports plancher/surface, l'IBW a déjà été négocié auprès des services du fonctionnaire délégué des dérogations pour le cas de certaines PME s'implantant au sein de ses parcs. Il était demandé de réduire l'importance des reculs ou d'accepter un bâtiment sur plusieurs étages et donc dépassant le rapport plancher/surface au sol prescrit. Sans de telles dérogations, certaines PME qu'IBW voulait accueillir n'auraient pas respecté une autre imposition que cette intercommunale se fixe, celle d'un nombre suffisant d'emplois par hectare vendu (chez IBW, cette norme est en général de 25 emplois/ha). On sait toutefois que ces règles sont justifiées en partie pour des raisons esthétiques subjectives mais, surtout, pour des raisons de sécurité en cas d'incendie, d'explosion ou d'émanations toxiques. Revoir ces règles en partenariat avec les services de sécurité de façon générale pour certaines activités sensées être peu nuisantes est une piste à creuser. Cela paraît nécessaire surtout vis-à-vis des PME. Pour exemple, un bâtiment compact de 1 000 m² au sol nécessite un terrain au moins trois fois plus grand si on impose un recul au minimum égal à 1,5 fois la hauteur du bâtiment et que cette hauteur fait 8 mètres. Face à une demande de terrains en parcs d'activités provenant de plus en plus de PME peu nuisantes et vu le caractère réglementaire des normes imposées dans les parcs actuels, il conviendra soit de multiplier ces dérogations, soit de créer un nouveau règlement se substituant aux règles actuellement en vigueur.

Piste 2B : Limiter l'espace dévolu au stationnement

En matière de parking, rappelons que la politique ABC néerlandaise visant à localiser la bonne entreprise au bon endroit compte tenu du profil d'accessibilité du lieu et du profil de mobilité de l'entreprise comportait un volet relatif à des normes en matière d'emplacements de parking par travailleur. Ces normes étaient très strictes tant en zone A (quartiers des grandes gares des villes principales) qu'en zone B (soit les sites d'activités disposant d'une desserte assez performante en transport en commun grâce à leur bonne insertion dans un noyau d'habitat important). D'ailleurs, ces normes ont été jugées bien trop sévères par les entreprises de sorte qu'elles ont fait pression pour obtenir de multiples dérogations. Ces normes de stationnement ont d'ailleurs fini par ne plus être appliquées telles quelles. Elles avaient même pour effet pervers de pousser certaines entreprises au profil de mobilité A à s'implanter sur un site au profil d'accessibilité B ou C. Ces problèmes ont justifié le choix opéré, fin des années 90, par le gouvernement d'abandonner la politique ABC même si la logique « la bonne entreprise au bon endroit » est conservée au sein de la récente Nota Ruimte, c'est-à-dire l'équivalent de notre SDER pour l'Etat néerlandais (DEVILLET G. et al., 2001, pp. 64 et 68).

Il serait opportun de s'inspirer de cette logique sans imposer des normes pouvant être jugées irréalistes par la majorité des entreprises. Le fait de pouvoir se baser sur une modélisation des comportements de mobilité tenant compte de l'importance des parts modales associées aux alternatives à la voiture et au covoiturage peut s'avérer d'une grande utilité.

Même sans limiter le nombre d'emplacements, il est possible de réduire l'espace au sol que cela consomme via la construction de parkings à étages. Le *Landesentwicklungsplan* du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (l'équivalent du SDER) préconise d'appliquer cette mesure⁸ au sein des zones d'activités. Cette proposition n'a toutefois des chances de se concrétiser que là où le terrain est très rare, donc très cher et que l'activité génère une grande plus-value. Elle concerne donc surtout l'implantation d'immeubles de bureaux et de parcs d'affaires.

Signalons aussi l'existence en Région de Bruxelles-Capitale de la « Circulaire Draps » limitant l'offre en parking associée à des projets immobiliers. Cette circulaire, adoptée en 2002, s'inscrit dans le droit fil du PRD bruxellois. Ce document stratégique précise qu'une « nouvelle circulaire (ou un nouveau titre du RRU⁹) sera adopté pour régler la problématique du stationnement, actuellement réglé par la circulaire de Saeger dont les critères devront être fondamentalement revus ». Cette circulaire de Saeger, que l'on n'applique plus non plus en Région wallonne mais qui n'est pas abrogée, avait pour but d'éviter que le manque de places de parking associé aux nouveaux projets immobiliers ne cause de graves problèmes de stationnement en voirie. Elle définissait ainsi des normes minimales en places de stationnement à respecter lors de la délivrance des permis d'urbanisme liés à différents types d'immeubles (les bureaux étant en premier lieu concernés). Le problème est que ces normes étaient assez généreuses et indifférenciées selon la bonne ou mauvaise accessibilité en transports en commun du quartier où se situe le projet immobilier. Cette circulaire prise le 27 juin 1970 a donc largement contribué à transformer nos centres urbains en « aspirateurs » à voitures. Conformément au PRD, le Secrétaire d'Etat de l'époque en charge de l'aménagement du territoire (W. Draps) a fait adopter une nouvelle circulaire à ce sujet : la circulaire n°18 relative à la limitation des emplacements de parcage du 12

⁸ Ce LEP NRW préconise un mode d'organisation du stationnement peu consommateur d'espace au sein des zones d'activités, dans la perspective d'un moindre recours à la voiture. Dans sa version française, disponible à l'adresse : <http://www.wirtschaft.nrw.de/400/400/100/lep-fr.pdf>, il précise : « Afin de contribuer à réduire l'utilisation des autres espaces, on peut penser aux garages de plusieurs étages et à une limitation des places de stationnement » (point C.II.2.).

⁹ Règlement Régional d'Urbanisme

décembre 2002 (MB 11-02-2003)¹⁰. Le contenu de cette circulaire s'inspire fortement de la logique contenue dans la partie de la politique néerlandaise ABC relative aux normes de stationnement en faisant varier ces normes minimales et maximales selon la qualité de l'accessibilité de la zone. Quatre zones sont ainsi distinguées (A, B, C et D) (voir carte 1).

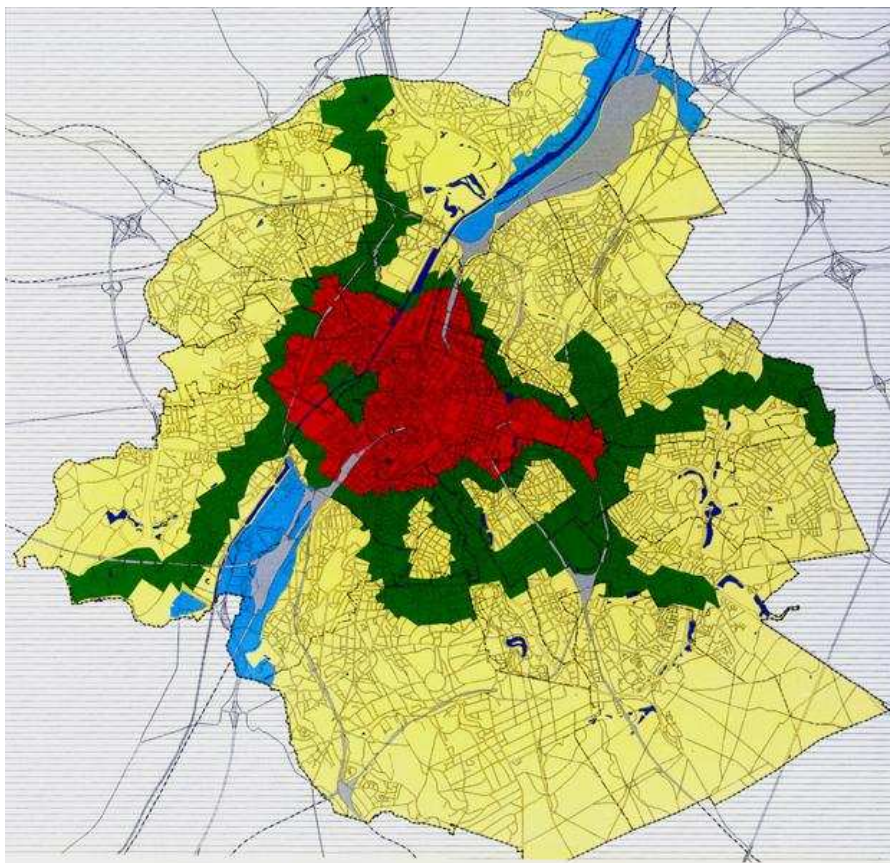
En matière de normes maximales de places de parking associées à de grands projets de bureaux, les valeurs suivantes sont d'application :

- Zone A (en rouge) : 1 emplacement/200 m² (soit l'équivalent de 8 travailleurs) ;
- Zone B (en vert) : 1 emplacement/100 m² (soit l'équivalent de 4 travailleurs) ;
- Zone C (en jaune) : 1 emplacement/60 m² (soit l'équivalent de 2,4 travailleurs).

La Zone D (en bleu) est quant à elle réservée aux activités moins intensives spatialement que le bureau ; les normes y sont bien plus généreuses.

Si le SDER est complètement muet à ce propos, des réflexions ont déjà été menées au sein de l'Union de Villes et Communes de Wallonie¹¹ et de la CPDT¹². Par contre, le PRD précise qu'une « concertation sera entreprise avec les régions voisines afin que les mêmes normes soient appliquées sur la totalité de la zone desservie par le RER, pour éviter d'accroître les distorsions de concurrence interrégionale ».

Carte 1 : Délimitation des zones A, B, C et D de la Circulaire Draps



Source : MB du 11-02-2003.

¹⁰ Voir le site : www.abe-bao.be à la rubrique urbanisme, Quelles règles à respecter en matière de bureaux, dispositifs publicitaires et parkings ?

¹¹ Voir le compte rendu du colloque de l'UVCW du 12 décembre 2002 sur le site : http://www.uvcw.be/no_index/publications-online/29.pdf#search=%22Circulaire%20Draps%20Stationnement%22 aux pages 48 et 115-150.

¹² Voir : S. DE CONNINCK S. ET C. DERZELLE, 2005, pp. 33-39

Par rapport à ces normes de stationnement, il s'avère crucial de trouver un juste équilibre entre :

- le réalisme (en se basant donc sur les comportements de mobilité actuels des travailleurs afin d'éviter d'éventuels effets pervers) ;
- le volontarisme lié à la recherche d'un report modal massif via la contrainte du manque de places de parking au lieu de travail.

Pour y parvenir, la mise en place d'une offre de car-sharing constitue une piste permettant de réduire le besoin en espaces de stationnement tout en répondant à des besoins ponctuels de mobilité de certains travailleurs. Il s'agit d'un système de location de voiture avec abonnement permettant aux clients situés dans un centre urbain d'avoir recours à une automobile selon leurs besoins grâce à un système de réservation par Internet ou par téléphone. Ce système, adapté pour les personnes qui n'ont pas besoin d'automobile pour leurs déplacements domicile-travail, permet de diminuer les besoins en stationnement. En moyenne, près d'une dizaine d'utilisateurs se partagent chaque voiture dans ce système. Au départ, ce type de service était surtout destiné aux ménages vivant en milieu urbain car il leur permet de se passer de l'acquisition d'une voiture. Depuis quelques années, à Bruxelles, au centre de Namur et de Liège, des entreprises ont également recours à ce service¹³. Ce service de car-sharing leur est utile car il permet le recours à une alternative à la voiture sur le trajet vers le travail pour les travailleurs qui, grâce à leur bonne localisation résidentielle, sont en situation de choix modal et qui n'ont pas un besoin quotidien de leur voiture durant les heures de travail mais seulement occasionnellement. On sait que cette situation concerne une grande proportion des travailleurs de notre pays, pour autant que l'entreprise en question soit bien localisée par rapport à l'offre en transport en commun. Ceci signifie la proximité immédiate d'une gare IC/IR/RER ou d'une ligne de bus à forte fréquence menant à ce type de gare.

Pour les entreprises pouvant être implantées en de telles localisations, s'adjoindre un tel service leur permet de limiter les inconvénients liés à la faible disponibilité et au coût élevé d'achat ou de location de places de parking en ouvrage dans les centres-villes. Un inconvénient lié à une localisation centrale plutôt que périphérique est ainsi réduit.

Cette piste peut aussi pousser les pouvoirs publics à imposer à tout promoteur construisant un parc d'affaires ou un immeuble de bureaux de plus de 2 000 ou 3 000 m² de limiter l'offre en parking qu'il est tenu d'associer à sa construction tout en proposant cette solution de car-sharing.

Piste 2C : Produire des immeubles (semi-)mitoyens

A propos de la production d'immeubles semi-mitoyens et d'immeubles accueillant sous le même toit plusieurs types d'entreprises, rappelons l'utilité des halls relais et des centres d'entreprises. Il serait heureux de multiplier de tels halls relais au sein même des principaux villages, des petites villes et des quartiers industriels des grandes villes. Ceci pourrait se faire en utilisant l'un ou l'autre site potentiel de petites dimensions identifiés grâce à la cartographie présentée aux points 2 et 3.1 de ce rapport, voire des sites encore plus réduits en superficie (un terrain de 2 000 ou 3 000 m² peut faire l'affaire). Le mini-parc d'activités de Comblain-au-Pont comporte par exemple de tels halls relais destinés à l'accueil de deux entreprises. A l'image des centres d'entreprises du Vertbois à Liège, de Verviers et de Waremme, la réutilisation d'une dent creuse ou d'un vieux bâtiment industriel situé au cœur même d'une ville est une piste qui cadre parfaitement avec le principe de gestion parcimonieuse du sol.

¹³ A Bruxelles, c'est notamment le cas de l'entreprise Siemens. Ce service est également proposé aux entreprises installées dans le centre d'entreprise de Saint-Gilles (Village Partenaire) situé à moins d'un kilomètre de la gare du Midi (voir le site : <http://www.villagepartenaire.be/home.php?Nlg=fr>).

A propos d'un projet de plus grande ampleur intégrant cette logique de production nouvelle d'immeubles mitoyens pour activité économique, rappelons la mise en œuvre prochaine du mini-parc urbain du quartier Saint-Léonard à Liège, prenant place sur les anciens sites d'activités CE+T et Swennen.

Piste 3 : Adjoindre des futurs lotissements aux nouveaux PAE à la proche périphérie des noyaux d'habitat

Cette proposition vise à créer un nouveau parc à proximité d'un noyau d'habitat mais pas juste contre une ZH existante (pour éviter une réaction de type Nimby par les riverains directs préexistants) mais en faisant jouxter ce PAE avec :

- soit une ZACC prochainement urbanisée via des lotissements résidentiels ;
- soit de nouvelles ZH créées au détriment, elles aussi, de la zone agricole dans le cadre d'une optimisation durable de l'affectation du sol¹⁴ tenant compte de ce critère d'accessibilité par les alternatives à la voiture.

Cette configuration a été mise en évidence par des premiers projets du genre initiés dans le Brabant wallon. Un des cas cités était celui du parc d'affaires de Nivelles-Nord (Portes de l'Europe). Si jusqu'à aujourd'hui, ce site dévolu pour partie au bureau est en situation de forte dépendance à la voiture, il jouxte sur une grande longueur une ZACC de 28 ha qui devrait prochainement être lotie par le promoteur Matexi (ZACC de la Campagne du petit Baulers où 700 logements devraient voir le jour d'ici peu). Une fois ce vaste projet résidentiel construit, il n'y a aucun doute que des bus à haute fréquence relieront ce quartier, et donc la partie bureau de ce PAE, avec la gare de Nivelles en à peine cinq à dix minutes.

Un second exemple plus conforme encore à cette logique est le projet d'extension du parc de Perwez via PCAD. Aux dires de l'IBW, cette extension est bordée par un terrain où existe un important projet de lotissement initié par Thomas et Piron.

L'exemple le plus intéressant à signaler est le projet de révision de plan de secteur en vue de la création du quartier devant entourer la future station RER de Braine-Alliance. Si côté Est du chemin de fer, c'est une ZAEM qui est prévue, à l'Ouest, une vaste zone d'habitat devrait voir le jour.

Cette piste est particulièrement à privilégier dans des régions où la demande en logements est très forte, où la saturation des ZH actuelles l'est tout autant et où le Nimby est très présent. En Brabant wallon, cette piste mériterait d'être privilégiée de façon quasi systématique. Cette province n'est pas la seule concernée par cette piste. Au voisinage de grandes villes, surtout s'il s'agit de parcs d'affaires ou de parcs scientifiques, cette juxtaposition entre nouveaux quartiers résidentiels et PAE est à rechercher.

4. FREINS RENCONTRÉS PAR LES OPÉRATEURS LORS DU MONTAGE DE PROJETS

Dans ce point 4, nous ne traiterons pas des freins qui relèvent du refus de riverains de voir l'arrivée d'entreprises à proximité de chez eux. Ces problèmes de Nimby sont traités au point suivant. Nous distinguerons ici les problèmes rencontrés par les opérateurs à quatre niveaux :

- celui des démarches administratives (notamment planologiques) ;
- celui de l'acquisition du foncier ;
- celui de la mise en œuvre ;

¹⁴ Ceci signifie procéder au déclasserment de terrains urbanisables situés en des sites très dépendants de la voiture, en compensant cette soustraction par un reclassement de terrains actuellement en zone agricole mais très bien situés en termes d'accessibilité par les alternatives à la voiture en zone urbanisable.

- celui de la commercialisation.

Globalement, les projets réutilisant des SAR rencontrent à ce sujet plus de freins que les sites en terrain agricole vierge de tout bâtiment. Toutefois, une partie importante des blocages relatifs à ces deux types de sites sont communs. En plus de ces problèmes communs, nous exposons les problèmes spécifiques des SAR au niveau de ces mêmes quatre niveaux évoqués ci-dessus. Les terrains pollués au sein des SAR posent également des problèmes spécifiques. Toutefois, ces problèmes peuvent eu aussi être rangés dans cette grille de lecture des quatre niveaux du montage de projets immobiliers.

Si nous avons pu émettre une proposition directement liée à certains des freins identifiés, il n'y a pas d'automatisme entre frein et proposition.

4.1 FREINS AU NIVEAU DES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES (PLANOLOGIQUES ET AUTRES)

4.1.1 Affectation en ZAEI de nombreux sites potentiels.

Un problème vient de la non concordance entre ce que prescrit le CWATUP à propos de ce que peut accueillir une ZAEI et la grande masse de demandes d'implantations nouvelles issues d'entreprises peu nuisantes, de petite taille et relevant en général d'une activité autre que celle des transformations manufacturières. Alors qu'une large majorité des ZAEI implantées au sein des noyaux d'habitat est affectée en ZAEI, les restrictions imposées par le CWATUP sur le type d'entreprises qui peuvent y être accueillies obligent à travailler par dérogation pour y accueillir des activités conformes à ce type d'environnement. A côté de cette pratique qui n'est pas toujours tolérée par les fonctionnaires délégués, seuls deux cas permettent de solutionner cet écart entre offre et demande. Depuis le décret RESA, la procédure SAR permet de s'écarter facilement de l'affectation préalable. L'autre solution est d'activer la « lourde » procédure du PCAD.

Remarquons que cette distinction ZAEI / ZAEM date des années 60, époque où le modèle d'entreprise dominant était celui de l'industrie de type fordiste. Aujourd'hui, avec la multiplication des PME et des services aux entreprises (soit, en gros, les activités compatibles avec un voisinage résidentiel, c'est-à-dire celles que l'on cherche à rapprocher des noyaux d'habitat), l'essentiel de la demande pour de nouvelles implantations ne remplit plus les conditions pour être accueilli en ZAEI. Selon le CWATUP, c'est la ZAEM ou, de façon secondaire, la zone d'habitat qui sont prévues pour ce type d'activités. Pourtant, l'immense majorité des SAR et des sites potentiels de plus de 2 ha encore disponibles en ZAE au sein des noyaux d'habitat sont inscrits au plan de secteur en ZAEI et non pas en ZAEM. Cette situation pose depuis longtemps problème. Les intercommunales ont également souligné le fait que ces restrictions quant au type d'entreprises pouvant être accueillies en ZAEI concerne aussi de vieux PAE périphériques. Il arrive que certaines intercommunales aient vendu des terrains à des PME de service et que ces dernières se voient refuser le permis d'urbanisme par le fonctionnaire délégué car leur activité ne cadre pas avec celles acceptées en ZAEI. Les intercommunales sont donc demandeuses d'une solution simple et générale permettant de ne pas procéder via les procédures SAR ou PCAD.

Piste 4 : Trouver une solution décrétable en vue d'admettre les PME peu nuisantes dans les ZAEI situées en noyau d'habitat

Une piste serait de repasser en revue l'ensemble des ZAEI inscrites aux plans de secteur et de distinguer :

- celles qui grâce à leur grande taille, à leur bonne accessibilité routière et leur situation à l'écart des noyaux d'habitat doivent être maintenues en ZAEI ;
- celles qui mériteraient d'être transformées d'office en ZAEM.

D'une façon générale, les anciens sites d'activités inscrits en ZAEI situés au sein même des noyaux d'habitat et qui n'accueillent plus une grande industrie manufacturière devraient pouvoir être transformés en ZAEM via une modification du CWATUP.

4.1.2 Rapidité des modifications du CWATUP

Certains opérateurs ont signalé avoir connu des difficultés inhérentes à la fréquence des modifications du CWATUP au cours de cette dernière décennie. Ce problème concerne surtout la mise en œuvre des ZACC. En trois législatures, la philosophie et les documents à produire inscrits dans le CWATUP ont évolué. Après chaque changement législatif, un certain temps a été perdu pour savoir quel devait être le contenu des documents et adapter des projets à cette nouvelle législation. Souvent, différentes questions d'interprétations se sont posées et n'ont trouvé une réponse adéquate qu'après un délai certain. Les opérateurs sont donc plutôt demandeurs d'un peu de répit quant aux modifications du CWATUP. La seule demande clairement exprimée par plusieurs d'entre eux concerne le point précédent.

4.1.3 Multiplicité et complexité des procédures

Pour résumer ce frein, les intercommunales affirment que le montage d'un projet de PAE couvrant 2 ou 5 ha prend autant de temps que celui relatif à un parc de 50 ha. La durée des procédures administratives dépend très peu de la superficie de la zone même si une grande zone implique potentiellement plus de personnes concernées et donc plus d'intérêts divergents à prendre en compte. Un SAR, un RUE, un PCA, un PCAD, une révision de plan de secteur sont des outils auxquels sont associés des délais incompressibles assez longs. L'élaboration du dossier, la prise en compte de divers avis techniques, l'analyse du dossier par l'administration, les décisions des instances habilitées à les prendre, les études d'incidences (lorsqu'elles sont requises) et les enquêtes publiques sont des opérations qui sont à chaque fois coûteuses en temps.

Un problème spécifique concerne le montage du dossier. Vu le caractère conséquent de la préparation de ces dossiers, les opérateurs (surtout les communes) sont obligés de sous-traiter tout ou une partie de ceux-ci. Comme il s'agit d'instances publiques, elles sont obligées de passer par la lourde procédure d'appel d'offre publique. Même si les IDE ont compris la nécessité de disposer en leur sein d'un staff pouvant élaborer ce type de dossier sans recourir à de la sous-traitance, le coût supporté par ces opérateurs grève indirectement la rentabilité de projets ne pouvant conduire qu'à un faible volume de terrains commercialisables.

Divers opérateurs consultés demandent par ailleurs que les exigences requises lors de l'élaboration de documents tels que RUE, PCA ou PCAD ne soient pas trop élevées. Selon elles, au stade auquel se montent ces dossiers, les opérateurs ne savent pas encore avec précision quelle est la nature des entreprises qui seront candidates à une implantation, quelles seront leurs exigences techniques et quelles seront les implications de ces exigences sur la forme des bâtiments. Les immeubles voués à l'activité économique ne peuvent en effet être traités de la même façon que des produits relativement standardisés comme peuvent l'être une maison unifamiliale, un immeuble à appartements ou une surface commerciale. Traiter ce sujet nécessite donc plus de souplesse. Lorsque trop de contraintes ont été fixées dans des documents tels que des chartes urbanistiques, des prescriptions liées à un PCAD..., il faut souvent, après coup, demander des dérogations, voire faire réviser le document. Les opérateurs souhaitent donc que les documents qui leur sont demandés puissent avoir une forme simplifiée (en tout cas en comparaison de ce qui est demandé pour du logement).

Un autre problème tient à la multiplicité des procédures administratives liées à des législations non ou peu coordonnées (environnement, aménagement normatif, aménagement opérationnel, économie) et qui nécessitent à différents stades une information, voire une enquête publique auprès de la population. Le fait de consulter les

riverains à divers stades de la procédure pose de gros soucis car elle génère une grande méfiance de leur part. Ils ne comprennent pas la raison pour laquelle on les consulte plusieurs fois. Ils croient alors qu'on leur cache des choses. A cet égard, la possibilité accordée de coupler la procédure de modification planologique avec la procédure de reconnaissance de zone dans le cadre du décret infrastructures fut une avancée très appréciée par les opérateurs. Ils se montrent toutefois désireux que l'on poursuive dans cette voie déjà entamée jadis, pour répondre aux besoins des entreprises, en faisant coïncider les procédures de permis d'urbanisme et de permis d'environnement au sein d'un permis unique.

Pour dégager des pistes concrètes de solutions à ce sujet, un dialogue constructif entre IDE, communes, DGATLP, DGEE, DGRNE, Gouvernement et d'autres éventuelles instances s'avèrerait sans doute utile.

4.2 FREINS AU NIVEAU DE L'ACQUISITION

4.2.1 Concurrence avec des fonctions fortes

Qu'il s'agisse de SAR ou de disponibilités foncières au sein de zones urbanisables, les opérateurs souhaitant produire de nouveaux PAE sont souvent confrontés à des acteurs (propriétaires et/ou autorités locales) préférant localiser sur ce type de sites une fonction susceptible de générer une plus-value foncière/fiscale. La concurrence subie de la part de promoteurs commerciaux ou résidentiels est l'un des blocages les plus cités par l'ensemble des intervenants interrogés.

Lorsque les intercommunales veulent utiliser une ZACC pour créer un nouveau parc d'activités, elles doivent obtenir l'aval de ce conseil communal. Cependant, cette volonté se heurte souvent au souhait de nombreux collègues des bourgmestres et échevins de destiner ces espaces au logement. Par ailleurs, du point de vue du budget des communes, l'urbanisation résidentielle des ZACC est financièrement très intéressante. En effet, un lotissement résidentiel génère bien plus de recettes fiscales qu'un parc d'activités. Les mesures prises en matière de fiscalité communale sur les entreprises dans le cadre du Plan Marshall ont encore accentué ce déséquilibre (DUBOIS O., 2006, p. 8).

La volonté des intercommunales d'utiliser des ZACC pour y créer des PAE est aussi mise à mal par le fait que de nombreuses ZACC sont déjà la propriété de promoteurs immobiliers et de sociétés de construction clé sur porte. Face aux prix de sortie que peuvent générer ces opérateurs, il n'est pas possible pour les intercommunales, malgré les 50 % de subsides offerts par la Région pour l'acquisition, d'offrir un prix permettant à ce type d'acteur de se retirer du jeu.

Dans le cas de certains SAR, les IDE sont confrontées à la concurrence de projets commerciaux ou mixtes commerces-immeubles à appartements. Si cette tendance ne pose pas de problème là où l'on a affaire à de très petits sites implantés au cœur de noyaux d'habitat, elle est sans doute dommageable lorsque le site se prête idéalement à une reconversion économique (bonne accessibilité routière et terrain de superficie intéressante, par exemple entre 5 et 10 ha). De plus, on peut s'interroger sur la pertinence d'accueillir des grands projets commerciaux monofonctionnels sur des friches industrielles à l'écart des pôles commerçants existants dans des régions où la population et le pouvoir d'achat stagnent.

Remarquons qu'à partir du moment où un promoteur commercial a entrepris des démarches explicites auprès du propriétaire d'un tel site, il est difficile, par après, de le convaincre de céder son terrain pour un prix raisonnable en vue d'accueillir des activités peu susceptibles de supporter un coût élevé du foncier. Parfois, ce problème subsiste une décennie après l'enterrement d'un projet commercial, comme à Ans - Bonne Fortune ou à Sclessin. Pour son évaluation de la valeur du sol de ce type de situation, le Comité d'acquisition des immeubles

du Ministère des finances se base d'ailleurs lui-même souvent sur des transactions ayant été réalisées dans les environs et ayant débouché sur l'installation de nouveaux commerces, de stations-service...

Vu le différentiel entre les valeurs foncières pouvant être exigées vis-à-vis des entreprises du secteur du commerce de détail et ce qu'il est décent de demander à des fonctions moins intensives habituelles en parcs d'activités, il apparaît dommageable de permettre le mélange de ces deux grands types d'activités au niveau du CWATUP.

Même lorsqu'elle intervient sur des sites pollués, la SPAQUE privilégie aussi souvent une vocation commerciale ou résidentielle afin d'équilibrer ses comptes grâce à un prix de revente intéressant. Les entreprises à la recherche d'un bâtiment de seconde main à vocation économique en centre urbain sont elles aussi confrontées à la concurrence qu'exerce les promoteurs immobiliers. La rénovation d'anciens bâtiments industriels en lofts et la démolition de tels bâtiments pour y construire immeubles à appartements et/ou commerciaux fait chuter progressivement l'offre de seconde main à disposition des entreprises manufacturières et de services aux entreprises.

Piste 5 : Se définir une stratégie en matière d'implantations commerciales

A la manière des Pays-Bas et de l'Allemagne, il est possible de gérer la problématique des implantations commerciales en fixant des limites spatiales entre les lieux où la fonction commerciale peut être étendue et les lieux où elle ne peut l'être. Si une telle politique pouvait voir le jour en Région wallonne, un de ses bénéfices serait de résoudre pour une large partie le blocage invoqué ci-dessus. Il serait toutefois nécessaire de vérifier auprès du Comité d'acquisition des immeubles du SPF finances si une telle stratégie aura concrètement un impact sur les prix de référence sur lesquels se basent leurs estimations. Il serait aussi utile de vérifier auprès de cet acteur si d'autres pistes éventuelles existent.

4.2.2 Rétention foncière par des acteurs non expropriables

A l'heure actuelle, il n'existe aucun outil pour exproprier des terrains appartenant à des propriétaires dont l'objet social est à vocation économique, excepté au sein des périmètres SAR. Le rachat de parties de terrains de grandes dimensions non encore valorisés par des entreprises installées au cours des années 60 ou 70 dans les PAE est une opération bien difficile à mener par les IDE. En dehors des PAE gérés par ces opérateurs, ce même type de blocage est rencontré. Il faut en effet savoir que, lors de l'établissement des plans de secteur, leurs auteurs n'ont classé un certain nombre de terrains en ZAE que pour acter le fait qu'ils étaient la propriété d'une entreprise. Parmi ces terrains, il reste aujourd'hui diverses parcelles appartenant à des sociétés telles que Solvay, Mittal-Arcelor ou Glaverbel. Ce genre de propriétaire garde ces terrains pour le jour où la direction centrale viendrait à décider d'un nouvel investissement conséquent en Wallonie. A côté de ces grandes entreprises, de multiples PME possèdent aussi des terrains non encore valorisés en zone urbanisable. En raison de cette rétention foncière plus ou moins justifiée d'un point de vue économique, les intercommunales sont dans l'impossibilité de mettre en œuvre ces parcelles.

Face à ce type d'acteur, les IDE ne peuvent que négocier de gré à gré. Des tractations de ce type ont déjà été menées afin de récupérer des hectares de réserve jamais mis en œuvre par des sociétés implantées dès les années 60 ou 70 dans leurs parcs. Ces négociations s'avèrent souvent difficiles dans un contexte d'internationalisation. Les décisions relatives au foncier sont souvent considérées comme stratégiques dans toutes les entreprises. Dans les multinationales, la décision se passe en général à l'étranger, au niveau du siège central.

Envisager la méthode forte pour reprendre la main sur ces terrains non valorisés s'avère impossible. Les entreprises concernées pourraient en effet facilement exercer un chantage à l'emploi si on tentait de prendre des mesures coercitives à leur égard. Il s'avère donc bien plus aisé pour les intercommunales de mettre la main sur des terres agricoles.

Même lorsqu'il s'agit d'acquérir des terrains propriétés d'autres acteurs publics, il s'avère aussi difficile pour les intercommunales de les convaincre de les céder pour un prix raisonnable. Les exemples de terrains de la SNCB et de la SWL ont été cités. Les intercommunales disent ne pas voir de volonté claire de la SNCB de valoriser les grandes disponibilités foncières dont elle n'a plus besoin aujourd'hui. Les prétentions de ce propriétaire montrent qu'il envisage surtout d'attirer dans ces sites des immeubles à appartements, du commerce ou du bureau. Quant aux terrains de la SWL, des opérations de valorisation foncière joignant acteurs du logement social et acteurs du développement économique ne sont pas encore mises en pratique.

Piste 6 : Valoriser des disponibilités foncières destinées jadis au logement social via des partenariats entre SWL et IDE

A l'heure où la construction de vastes cités sociales d'un seul tenant est une piste sans avenir, un partenariat entre SWL et IDE est souhaité par des représentants d'intercommunales. Faire juxter des quartiers d'habitations sociales par des parcs d'activités pour entreprises peu nuisantes s'avère une piste qui mériterait d'être explorée là où des disponibilités foncières de grande dimension existent dans les mains des acteurs du logement social et où deux autres conditions sont remplies :

- une très bonne accessibilité routière ;
- une commune où l'offre en logement social dépasse le seuil des 10 % de l'ensemble du parc de logement.

Même si le nombre d'hectares concernés par ces conditions est très restreint, rapprocher les activités économiques des quartiers où vivent des concentrations de chômeurs s'avère utile pour lutter contre le piège à l'emploi que constitue trop souvent la nécessité de disposer d'une voiture pour accéder à son lieu de travail.

Un des interlocuteurs rencontrés préconise d'aller plus loin dans une perspective de partenariat entre IDE et acteurs du logement social afin de pouvoir monter des projets qui impliqueraient de l'activité économique au rez-de-chaussée et des logements aux étages. Voici une nouvelle échelle à laquelle pratiquer cette mixité des fonctions.

Piste 7 : Intégrer la négociation relative au rachat de réserves de terrains de grande dimension propriétés d'acteurs non expropriables dans d'autres négociations plus globales

Lorsque la Région intervient via la SOGÉPA¹⁵ ou la SRIW¹⁶ pour recapitaliser une société en difficulté et que cette entreprise est l'une de celle qui dispose de quelques hectares non valorisés dans un parc d'activité ou dans une autre ZAE, une partie de la négociation pourrait concerner la rétrocession vers le public de ces terrains s'ils ne sont plus utiles au vu des perspectives à moyen-long terme de développement de l'entreprise.

Pour ce faire, il s'avère nécessaire qu'un repérage préalable des terrains convoités soit mené. Il faut aussi disposer d'un acteur susceptible de relayer cet objectif auprès des personnes chargées de ce type de négociation.

Même si les sites d'anciennes gares de triage sont peu nombreux à offrir les caractéristiques de taille et d'accessibilité routière voulues pour y implanter un PAE, il s'agit toutefois souvent de sites stratégiques du point de vue de l'accessibilité par les alternatives à la voiture (cf. point 3.1 de ce rapport). De la même manière, les négociations menées avec la SNCB concernant les permis pour les travaux d'infrastructures nécessitant un préfinancement régional pourraient être menées conjointement avec celles relatives à la valorisation des propriétés dont cette société nationale accepte de se dessaisir. A propos des discussions

¹⁵ Société wallonne de gestion et de participations

¹⁶ Société régionale d'investissement de Wallonie

menées entre un pouvoir public local ou régional et une société de chemin de fer de compétence fédérale, la politique menée par le Land de Rhénanie du Nord – Westphalie semble un bon exemple à suivre (GOUT P., 2001). Dans cette région voisine, il existe un accord-cadre entre le Land et la Deutsche Bahn. De plus, le Forum sur les emprises ferroviaires travaille pour clarifier les difficultés majeures posées par le développement des terrains ferroviaires et propose une plate-forme d'information et d'échanges d'expériences entre les communes et la DB.

4.2.3 Présence d'activités précaires sur des SAR

A côté de la rétention foncière, se pose le problème de la présence d'activités précaires sur d'anciens sites d'activités économiques. La nouvelle législation SAR, adoptée dans le cadre du décret RESA, résout en partie ce problème car, dorénavant, on ne considère plus comme exercée l'activité de toute personne physique ou morale qui n'est pas en règle avec les dispositions légales qui régissent l'exercice de son activité (CWATUP, art. 167). En d'autres termes, si une entreprise est présente sur le site et qu'elle n'est pas en règle avec les dispositions légales, relatives par exemple au permis d'environnement, il est possible de la contraindre à quitter le site (BASTIN A. et al., 2007a, p. 101).

Néanmoins, les difficultés pratiques pour appliquer cette avancée juridique ne vont sans doute pas manquer. Il faudra beaucoup de courage politique pour contraindre les entreprises en défaut à se mettre en ordre ou à déménager. Dans de nombreux cas, il faudra trouver un autre terrain pour accueillir ces activités. En effet, même si elles sont exercées en dehors du cadre légal, elles ont une utilité sociale et économique non négligeable. Ajoutons que cette relocalisation risque d'être difficile puisque ces activités ont souvent un rapport avec le secteur de la récupération.

4.2.4 Vente par lots d'anciens sites industriels en cas de faillite

Une partie des sites que convoitent les intercommunales sont la propriété d'une société en cours de faillite. Dans ce cas, faute de repreneurs, le curateur désigné va tenter de valoriser au mieux financièrement les actifs de la société de l'entreprise afin de rembourser les créanciers. Il arrive alors fréquemment que les intercommunales soient confrontées à la vente par lots des différentes parties d'un vaste site d'activité. Outre le fait que plus un site est petit, moins il a de chances d'intéresser ces opérateurs, il se pose un autre problème d'équité. Tandis que le secteur privé prend en charge les parties rentables du site, il laisse aux pouvoirs publics les parties peu valorisables étant en fort mauvais état ou très polluées.

Un des cas cités exemplatifs posant actuellement problème correspond au site Houget-Duesberg-Bosson (HDB) à Ensival. Cette entreprise en faillite occupait la seule friche de grande ampleur dans la partie ouest de l'agglomération verviétoise, partie bénéficiant d'une accessibilité routière idéale vu la présence à proximité d'accès à l'E42.

Piste 8 : Mettre en application le droit de préemption

Un objectif est d'éviter que le privé se fasse une plus value sur la partie rentable et laisse aux opérateurs publics ce qui n'est pas rentable. Une piste évoquée par un interlocuteur est de mettre en application le droit de préemption sur ce type de site au profit des intercommunales ou des communes. D'une façon générale, au regard des blocages rencontrés par les opérateurs dans le cadre de tels projets, ceux-ci se montrent demandeurs de poursuivre la réflexion sur de nouveaux outils en vue d'une réelle politique foncière.

4.3 FREINS AU NIVEAU DE LA MISE EN ŒUVRE

4.3.1 Surcoûts en cas de dépollution ou de rénovation

En comparaison de l'aménagement de parcs d'activités sur des terrains agricoles, les chantiers de dépollution et de rénovation de bâtiments génèrent des risques particuliers en

matière de surcoûts car ils comportent souvent des vices cachés. Il n'est pas rare qu'en cours de chantier, on découvre que les problèmes de pollution sont plus profonds ou plus étendus qu'au moment des analyses préalables. De même, en rénovation, il apparaît parfois que la stabilité de certains planchers ou murs pose des problèmes insoupçonnés lors de l'approbation des travaux par la Région. Ces problèmes sont sources de surcoûts parfois très conséquents à charge de l'opérateur même si ce dernier, dans certains cas, peut bénéficier d'un avenant de la part de la Région wallonne. Du fait de ce risque, les IDE se montrent, d'après certains interlocuteurs, très réticentes à multiplier ce type de chantiers et préfèrent voir les communes assumer elles-mêmes le risque.

Piste 9 : Tenir compte du fait de l'existence fréquente de ces surcoûts dans le cadre des budgets affectés à la politique des SAR et SRPE

Même s'il est justifié que le pouvoir subsidiant maintienne une certaine pression sur les opérateurs pour que les surcoûts de ce type soient les moins fréquents et les plus minimes possibles, il faut intégrer le fait qu'ils sont inévitables à moins d'accroître fortement le coût des analyses préalables aux chantiers. Il convient donc de permettre le glissement du budget prévu pour un chantier vers un autre. Cela se pratique déjà aujourd'hui dans le cadre de la politique des SAR et SRPE. Il suffit d'observer l'évolution de la liste des SAR et SRPE dont la réhabilitation devait être prise dans le cadre du Plan Marshall. Un nombre conséquent de sites repris dans la liste décidée fin 2006-début 2007 ont depuis lors été retirés de la procédure pour divers motifs. Dans certains cas, il s'agit de difficultés momentanément insurmontables dans un court délai concernant l'acquisition du site. Dans d'autres cas plus heureux, le propriétaire s'est réveillé une fois qu'il a été averti du souhait de la Région de procéder à son assainissement et a initié lui-même un projet de rénovation-réaffectation. Dans d'autres cas enfin, ce sont des promoteurs privés professionnels qui sont porteurs d'un projet immobilier. Ces suppressions de sites des listes de SAR et SRPE offrent à la Région la possibilité de supporter les surcoûts évoqués ci-dessus lorsqu'ils se présentent. Il s'agirait donc de convenir avec les opérateurs du fait que les risques de surcoûts qu'ils prennent lorsqu'ils se lancent dans ce type de dossier peuvent être couverts grâce à la souplesse dans la gestion des budgets affectés à cette politique.

Piste 10 : Identifier les sources fréquentes de surcoûts et en tirer des recommandations

Afin de diminuer les risques de tels surcoûts, c'est au niveau des études préalables à la réhabilitation des SAR et SRPE qu'il convient d'améliorer les choses. Etudier les dossiers où des surcoûts manifestes ont eu lieu pour en identifier les causes s'avère sans doute nécessaire afin de ne plus commettre ces erreurs. Des recommandations pourraient résulter de cette analyse et être adressées directement aux opérateurs montant ce type de projet, aux bureaux d'architectes et autres services spécialisés qui travaillent pour eux dans le cadre de ce type de chantiers. Pour les problèmes liés à la pollution, cela devrait sans doute se faire dans le cadre d'une collaboration étroite entre le CHST¹⁷, l'ISSEP, la SPAQUE, les opérateurs et la Région (DGATLP + DGRNE).

4.3.2 Terrains perdus dans les zones tampons, les équipements...

Le problème suivant est relatif à la quantité d'hectares perdus dans les zones tampons, dans les équipements et du fait de l'existence de problèmes locaux d'inconstructibilité. Par rapport aux PAE réalisés en exploitant des sites de grande dimension sur d'anciennes terres

¹⁷ Le Centre d'Histoire des Sciences et des Techniques de l'Université de Liège est en charge de l'analyse historique des anciens sites industriels afin d'identifier, pour chaque site, les processus industriels employés dans l'entreprise aux différents stades de son histoire, les produits utilisés/fabriqués et la localisation précise des équipements et dépôts où des épanchements de produits toxiques ont pu voir le jour. Ce travail préalable facilite la tâche menée par après et consistant en des analyses de pollution via prélèvement d'échantillons. Il permet en effet de limiter le nombre de polluants à détecter et les lieux où il faut sonder.

agricoles à l'écart des noyaux d'habitat, la quantité de terrains perdus en raison de ces divers motifs est souvent bien plus conséquente en milieu urbain. Ces problèmes ont déjà largement été évoqués dans le cadre des deux expertises relatives aux ZAE.

Un site entouré de résidences nécessite en général la réalisation d'une zone tampon de plusieurs décamètres d'épaisseur afin de garantir le maintien d'une bonne qualité de vie pour ses riverains. Il est donc fréquent qu'au sein de sites dont la surface ne dépasse pas 10 ha, de 20 à 30 % de la surface brute soit attribuée à ces zones tampons.

Ce type de sites est de plus destiné non pas à accueillir une seule grosse entreprise mais de multiples PME. En proportion de la superficie brute, la quantité de terrains perdus dans les voiries desservant les parcelles destinées à ces PME y est en général bien plus conséquente qu'au sein des vastes PAE périphériques affectés aux grandes entreprises. La largeur d'une route dans un petit PAE ou dans un grand PAE n'est en général pas très différente mais il en faut proportionnellement plus dans le premier cas. Le site Pieper dans le quartier Saint Léonard à Liège est un cas exemplatif à cet égard. La prise en considération des aires de manœuvre des semi-remorques étant amenés à desservir les entreprises a imposé d'octroyer 0,4 ha des 1,2 ha bruts disponibles à la voirie. Même si ce cas est un peu exceptionnel, il n'est pas rare que les voiries et autres équipements y occupent 10 à 20 % de l'espace en plus des zones tampons.

Lorsque le site envisagé est une partie de terrain non valorisée au sein de la propriété actuelle d'une entreprise (que ce terrain soit situé en PAE ou en dehors), il arrive souvent qu'elle ne soit pas directement bordée par une voirie publique équipée. Dans ce type de situation, l'intercommunale est confrontée à un gros problème de faisabilité. La mise en œuvre de cette disponibilité est en effet conditionnée par la création d'une voirie qui, sur plusieurs dizaines de mètres n'est bordée par aucune nouvelle entreprise. Par rapport à la quantité d'ha ainsi remis sur le marché, il est fréquent que les IDE renoncent à consentir de tels investissements, faute de rentabilité. Dans d'autres cas, la solution nécessite de passer via une voirie privée interne à la parcelle de l'entreprise disposant jusqu'à aujourd'hui de cette partie de terrain non valorisé. Il semble que trouver un accord dans ce type de situation s'avère très hasardeux.

Différentes causes techniques d'inconstructibilité grèvent aussi la superficie des terrains commercialisables dans les PAE prenant la place d'anciens SAR. On songe notamment aux zones de confinement de la pollution au cas où cette technique de traitement de site pollué est privilégiée. Il s'agit aussi des terrains perdus autour de puits de mines, suite au manque de stabilité de remblais ou d'anciens terrils...

4.3.3 Raccordement aux stations d'épuration collective

Une intercommunale a signalé le problème de récents refus de la SPGE d'accepter le renvoi vers les stations d'épuration collective des eaux grises issues de certains nouveaux parcs d'activités pourtant situés en zone d'épuration collective au niveau du PASH (ce qui implique une certaine proximité vis-à-vis d'un noyau d'habitat). Devoir implanter une station d'épuration spécifique à des petits parcs implantés en noyau d'habitat rend à coup sûr irréalisables de tels projets vu le financement que cela demande et l'espace consommé par cet équipement.

4.4 FREINS AU NIVEAU DE LA COMMERCIALISATION

4.4.1 Manque global de rentabilité pour l'opérateur en lien avec les prix de commercialisation acceptés par le marché

Malgré les subsides très élevés de la Région pour l'acquisition des terrains en zones urbanisables (50 % depuis peu), pour la réhabilitation des SAR et leur rééquipement (95 %), l'aménagement de tels petits parcs d'activités pose encore de sérieux problèmes de

rentabilité aux opérateurs à politique de prix inchangée pour la vente du foncier en PAE. Les trois autres niveaux du montage d'un projet de PAE (procédures administratives, acquisition du foncier et mise en œuvre) sont associés à de multiples raisons expliquant l'importance des coûts associés à ce type de projet.

Bien que la réalisation d'un parc d'activités sur un SAR ou sur un petit terrain non encore valorisé et ne bordant pas une voirie équipée nécessite plus d'investissements de la part des IDE par hectare commercialisable, le prix de commercialisation des parcelles ne peut dépasser nettement ceux pratiqués en périphérie sur d'anciennes terres agricoles. Dans le cas contraire, la probabilité est forte que le succès commercial ne soit pas au rendez-vous. Or, comme c'est le bénéfice réalisé lors de la vente des terrains aux entreprises qui permet aux intercommunales de financer leur fonctionnement, le manque de rentabilité de ce type d'opérations est la raison principale du manque d'intérêt pour de tels projets.

Face à cette situation, deux voies sont possibles :

- On peut accroître de façon généralisée le prix des terrains pratiqué dans l'ensemble des parcs d'activités. Cette augmentation permet aux IDE d'atteindre la rentabilité pour certaines opérations jadis déficitaires. Elle autorise également la mise sur pied d'opérations plus difficiles en compensant la moins-value ainsi générée grâce aux gains plus élevés effectués suite au différentiel entre le prix d'acquisition de la terre agricole et le prix de vente du terrain équipé.
- On peut aussi augmenter de façon spécifique les prix de vente des terrains situés au sein ou au voisinage immédiat des noyaux d'habitat et destinés à l'accueil d'activités compatibles avec la fonction résidentielle. Cette augmentation doit dans ce cas être compensée par un ou plusieurs incitants destinés aux entreprises s'implantant dans ce type de sites.

Nous pensons que ces deux logiques ont chacune leurs raisons d'être.

Piste 11 : Relever les niveaux de prix pratiqués au sein des PAE de façon globale

Cette piste semble surtout nécessaire dans les sous-régions où les prix des terrains sont faibles en comparaison des standards observés dans les régions qui entourent la Wallonie. Elle devrait permettre aux IDE de multiplier les opérations s'inscrivant dans la mixité des fonctions mais qui, actuellement, apparaissent déficitaires.

De plus, accroître de façon globale le coût du foncier dans les parcs d'activités apporte aussi deux autres avantages dans le cadre d'une gestion parcimonieuse du sol.

Tout d'abord, cette augmentation permet de diminuer le différentiel existant entre le prix du terrain en ZH et celui pratiqué dans les PAE. Elle réduit donc un des facteurs attractifs des PAE influençant certaines entreprises installées dans des quartiers résidentiels. Il faut savoir qu'en effectuant un transfert depuis un site dont elles sont propriétaires vers les PAE, certaines entreprises ont ces dernières années engrangé une importante plus-value sur le dos de la collectivité en achetant à bas prix du terrain en ZAE et en revendant leur ancien immeuble à un promoteur. Cette dernière décennie, tandis que les prix en ZAE restaient assez stables, les prix en ZH explosaient. Les possibilités de plus-values sont aujourd'hui grandes dans certaines sous-régions comme le Brabant wallon ou le Sud Luxembourg.

Ensuite, un tel accroissement permet de pousser à la baisse la prétention des entreprises quant à la quantité de terrains dont elles ont besoin pour leur développement. A partir du moment où l'on pratique des prix très bas, il est contradictoire de tenter de leur faire passer le message que le sol est un bien rare qu'il convient de consommer avec grande parcimonie.

Plusieurs représentants d'intercommunales concernées par ces bas prix de vente en ZAE se sont montrés conscients de l'utilité d'une augmentation graduelle des prix de vente des terrains en ZAE pour parvenir à une gestion plus parcimonieuse du sol et à la rentabilité d'opérations impliquant l'aménagement de petits PAE au sein des noyaux d'habitat. La

nécessité de s'orienter dans cette voie ne fait toutefois pas consensus au sein des instances dirigeantes des IDE. De nombreux mandataires locaux restent persuadés que l'attractivité de leur sous-région vis-à-vis des investisseurs extérieurs dépend grandement du fait de pouvoir mettre à leur disposition des terrains à bas prix. Il arrive même que certaines communes accordent des primes aux entreprises s'installant en PAE, primes compensant quasi le prix de vente opéré par les intercommunales. Un travail de conscientisation est donc nécessaire de ce côté.

Pour ce faire, il convient de démystifier l'atout que constitue un foncier à bas prix. Comme souligné lors du résumé de l'expertise ZAE 1 (BASTIN A. *et al.*, 2007c, p. 12), il n'agit réellement que sur un nombre limité d'entreprises extérieures au territoire ainsi que sur les jeunes PME issues du développement endogène. Cet avantage comparatif ne s'exerce pas de la même façon sur tous les secteurs d'activités. Les secteurs les plus sensibles à ce facteur sont composés d'activités faiblement intensives en matière d'emploi et de valeur ajoutée (une large partie du secteur logistique par exemple). Par contre, pour les secteurs à plus haute valeur ajoutée et à plus forte densité d'emploi, ce facteur de localisation a sans doute une faible importance. D'autres facteurs favorables à certaines régions concurrentes à la Wallonie (niveau de formation, multilinguisme, présence d'une métropole...) jouent un rôle bien plus conséquent.

Pour les PME issues du développement endogène, rappelons la solution économique que constitue dans de nombreux cas le parc immobilier de seconde main. De plus, en cas d'installation en PAE, des méthodes existent pour limiter l'importance du coût d'acquisition des parcelles (réduire l'importance du recul par rapport aux limites de parcelles, construire du semi-mitoyen...).

Cette voie de la hausse du prix de vente des terrains en PAE n'est toutefois pas la panacée. Tout d'abord par rapport à l'efficacité de cette piste pour contrer le frein identifié, des doutes subsistent. L'ennui avec cette première proposition, c'est que les IDE peuvent rester peu enclines à multiplier les opérations déficitaires. De plus, cette piste n'offre pas partout une importante marge de manœuvre car les IDE doivent tenir compte des prix pratiqués dans les régions frontalières pour fixer leur politique en matière de prix de vente. Vu la situation économique de la Wallonie, il n'est d'ailleurs pas pensable de rejoindre les prix pratiqués à Bruxelles, en Flandre, aux Pays-Bas, au Luxembourg ou dans la région d'Aix-la-Chapelle. On peut toutefois s'en approcher sans crainte à une certaine distance. A proximité des régions françaises déprimées (de Valenciennes à Longwy), la marge de manœuvre s'avère par contre étroite si on veut éviter des effets néfastes.

Piste 12 : Compenser par des incitants le haut niveau de prix pratiqué dans les PAE inscrits dans les noyaux d'habitat

Le dispositif français des Zones Franches Urbaines s'avère un succès pour la relance économique dans certaines parties d'agglomérations jadis déprimées (Roubaix, Valenciennes...). Si ce succès a pu voir le jour, ce n'est pas grâce à un prix du foncier peu élevé dans ces quartiers mais plutôt grâce aux incitants fiscaux offerts aux PME dans les ZFU et au travail mené par les agences de Lille Métropole et de la Communauté Urbaine de Valenciennes. Celles-ci ont multiplié les opérations d'assainissement afin de proposer un maximum de foncier aux entreprises intéressées. Dans de telles conditions, vu la taille limitée des périmètres inscrits en ZFU, on peut penser que les agences d'urbanisme de ces deux agglomérations ont dû gérer ce patrimoine avec parcimonie et générer suffisamment de plus-value lors de la revente des terrains pour poursuivre les travaux d'assainissement sur d'autres sites. Ce point mériterait d'être investigué plus encore. Il s'agirait de comprendre dans quelle mesure les incitants fiscaux appliqués dans de telles zones franches permettent de pratiquer des prix de vente suffisamment élevés pour permettre aux opérateurs publics de monter des opérations de renouvellement urbain à vocation économique dans des conditions proches de la rentabilité.

4.4.2 Méfiance des entreprises face à d'anciens sites recelant d'anciennes pollutions non traitées en absence d'arrêtés d'application du Décret sol

Comme l'OFI nous l'a confirmé lors de l'Expertise ZAE 1, commercialiser un ancien terrain industriel, même assaini via la SPAQUE, s'avère très compliqué auprès des investisseurs étrangers. Les multinationales ont l'habitude qu'en cas d'implantation d'un établissement dans un pays industrialisé, on leur fournisse un document certifiant l'absence de pollution antérieure ou précisant le niveau de pollution actuel avec une garantie qu'ils ne seront pas amenés à devoir assumer la responsabilité de traiter cette pollution historique. Faute de tels certificats, les entreprises craignent de se voir imputer les frais relatifs à cette dépollution lorsque, précisément, ces règles seront précisées.

4.4.3 Contraintes dues aux prescriptions urbanistiques

Un autre problème résulte des réticences des entreprises à l'égard de prescriptions imposées notamment au niveau du gabarit des bâtiments ou du bardage. Ces règles urbanistiques peuvent entraîner des surcoûts lors de la construction ou rendre le bâtiment moins fonctionnel et donc générer des surcoûts de manutention lors de l'activité de l'entreprise.

A l'opposé, signalons toutefois que ce type de prescriptions peut avoir un grand intérêt dans le cadre de la lutte contre l'effet Nimby en assurant une intégration urbanistique par rapport aux habitations du quartier voisin. Un juste équilibre doit être trouvé à cet égard.

Pour compenser les surcoûts imposés aux entreprises via ces prescriptions urbanistiques plus sévères en site urbain qu'en PAE périphérique, on peut se demander si, à nouveau, des incitants fiscaux tels qu'appliqués dans les Zones franches urbaines françaises pourraient servir de compensation.

4.4.4 Manque d'attractivité à cause d'une mauvaise accessibilité routière et/ou d'un environnement dégradé

Quelques rares mais réels échecs commerciaux ont été connus par plusieurs intercommunales ayant procédé à la réutilisation de sites inscrits dans les vieux tissus industriels du sillon ou disposant d'un parc d'activités localisé dans un petit pôle urbain en milieu rural à l'écart des grandes routes menant aux sorties autoroutières. Le cas du parc de l'aciérie LD à Seraing est exemplatif. Les entreprises semblent rebutées de s'y installer à cause de la conjugaison d'une certaine mauvaise image de marque du bas de cette localité marquée par les stigmates de l'industrie lourde et par une accessibilité routière jugée mauvaise (GUILLIAMS P. & al, 2008). Il faut toutefois relativiser l'importance de cet échec car d'autres parcs, dans des situations quasi identiques, sont plutôt des succès. De même, on peut se douter qu'une fois le boulevard urbain envisagé par la Ville de Seraing réalisé, le parc de l'Acierie LD ne devrait plus poser de gros problème de commercialisation. Un changement de dénomination du parc suffirait même peut-être déjà à le rendre un peu plus attractif, un peu moins connoté « vieille industrie lourde ». Le critère accessibilité routière semble en fait être le plus décisif. Pour le cas d'un PAE au sein d'un pôle du milieu rural, on peut citer le cas de l'ancien parc de Longlier à Neufchâteau. La situation de ce parc au voisinage direct de la gare de la localité mais à l'écart des routes principales a pendant très longtemps empêché IDELUX de recevoir des demandes d'implantations pour ce dernier. Dans le cadre des dossiers du plan prioritaire, IDELUX a donc décidé de le sacrifier en l'utilisant comme compensation planologique en vue de l'inscription du parc logistique Centre-Ardenne voisin. L'absence d'effet vitrine le long d'un axe routier majeur est donc ici aussi le principal facteur explicatif du risque de mévente d'un tel parc.

4.4.5 Manque d'attractivité vis-à-vis des activités à haute valeur ajoutée et très attentives à leur image de marque

Un problème spécifique semble exister vis-à-vis des entreprises relevant de secteurs générant de hautes valeurs ajoutées. Il s'agit des services aux entreprises ainsi que des activités de R&D. Ces entreprises faisant généralement partie des activités compatibles avec un voisinage résidentiel sont souvent fort attentives à leur image de marque. Elles ont donc une grande attirance pour les parcs d'activités qui bénéficient d'une situation avantageuse au niveau de la verdure, de l'offre en stationnement, d'une appellation attractive synonyme de dynamisme, voire d'innovation et de la proximité d'un équipement phare d'une métropole. Les parcs de l'Aéropole à Charleroi et du Liège Science Park remplissent par exemple ces conditions. Si ces parcs scientifiques constituent des équipements moteurs de l'économie wallonne susceptibles d'attirer des investissements étrangers dans des secteurs de pointe, ils accueillent aussi les entreprises issues d'un développement endogène pour toute leur agglomération. Vu les faibles nuisances qu'elles génèrent, on doit s'interroger si une part de ces entreprises ne devraient pas pouvoir trouver leur place dans des sites plus insérés au cœur des tissus urbains. Nous avons en effet souligné dans la note de recherche intitulée « Localisation des entreprises et mixité fonctionnelle » (BASTIN A. et *al.*, 2008) et dans le point 3 de ce rapport combien ce type de parc d'activités sont dépendants de la voiture.

Lorsque l'on se penche sur la possibilité d'utiliser les disponibilités foncières en des sites stratégiques du point de vue de l'accessibilité routière à proximité des quartiers urbains denses et des nœuds de transport en commun, on se rend compte combien les défis à relever sont grands vis-à-vis de ce souci de disposer d'une bonne image de marque. Par exemple, les terrains qui, tel le site allant du Val Benoît jusque Sclessin à Liège pourraient constituer un juste compromis entre les besoins de ce type d'activités et une volonté collective de lutter contre la dépendance à la voiture, demandent des efforts particuliers pour rendre ces lieux attractifs. Même s'il comporte d'anciens immeubles occupant jadis les services de sciences appliquées de l'ULg, les services de l'ISSEP et des entreprises de pointe dans leur domaine proche des hautes technologies (Biocode et Ateliers de la Meuse), ce territoire comporte différents stigmates du passé industriel et du laisser-faire urbanistique. Le contexte évoqué ici est à peu près similaire à des degrés de difficulté divers si l'on envisage des sites comme l'ancienne gare de triage de Droixhe, le site des ACEC à Herstal, ou, plus encore, les terrains disponibles à Couillet entre la Sambre et le chemin de fer ou entre Marchienne et Charleroi le long de la Sambre et du chemin de fer.

En dehors des problèmes fonciers et des éventuels problèmes de démolition, de pollution, de zones tampons..., d'autres problèmes de nature paysagère subsistent. L'omniprésence du béton ou du tarmac, l'existence d'immeubles délabrés toujours occupés entre les parcelles offrant du potentiel foncier, l'absence d'harmonisation visuelle dans l'architecture ainsi que dans la décoration des immeubles et de leurs abords, la vue sur des sites d'industrie lourde proches toujours actifs où le bon aménagement et l'entretien des installations et abords est une préoccupation très sommaire peuvent être citées. Ces difficultés transforment en une tâche ardue la réaffectation de ces sites stratégiques en vue de l'accueil d'activités à haute valeur ajoutée. Il y a lieu toutefois de se demander si cette tâche n'est pas nécessaire si l'on veut envisager un redéploiement économique de l'ensemble de la Région et donc de ses deux principales agglomérations. A n'en point douter, modifier l'image de tels sites devrait redonner une meilleure image de marque à ces agglomérations auprès des investisseurs et de l'espoir à une population riveraine trop souvent défaitiste.

Piste 13 : Intégrer la reconversion de sites urbains stratégiques pour l'accueil d'activités à haute valeur ajoutée dans une stratégie de requalification paysagère des tissus industriels dégradés à l'échelle d'une agglomération

Il s'agirait de s'inspirer de diverses conclusions des travaux menés dans le cadre du projet Interreg CSI (*Creating a setting for investment*)¹⁸. De ces travaux ressortent notamment diverses raisons expliquant pourquoi la reconversion de ce type de contexte fonctionne mieux en Allemagne dans la Ruhr ou en Angleterre à Sheffield que dans les grandes agglomérations au passé industriel du sillon wallon. Dans ces premières régions, le marketing urbain est indissociable d'une stratégie de haute qualité paysagère. Rappelons par exemple le cas du projet de l'Emscher Park dans la Ruhr. Ce dernier a connu une articulation étroite entre le programme « Arbeit im park » dans lequel des anciens sites industriels ont été reconvertis pour y accueillir des entreprises orientées notamment vers les nouvelles technologies et le programme de trame verte couvrant l'ensemble de la partie Nord de l'agglomération de la Ruhr.

Piste 14 : Imposer que la localisation des bureaux soit limitée aux sites bénéficiant d'une offre de qualité en transport en commun

Dans le cas des agglomérations industrielles du sillon (du Borinage jusque Liège excepté Namur, faute de disponibilité), il convient de concentrer les futurs parcs d'affaires d'initiative privée et/ou publique dans des sites stratégiques bénéficiant d'une offre de qualité en transport en commun. A partir du moment où les activités occupant du bureau peuvent facilement s'implanter ailleurs, il est impossible de trouver en suffisance des activités susceptibles de supporter des coûts fonciers importants, nécessaires pour équilibrer les comptes d'opérations nécessitant de tels traitements de choc. Dans le cas contraire, l'argent investi par les pouvoirs publics risque de n'engendrer que de faibles retombées. Là aussi, les exemples de Sheffield et de la Ruhr montrent que cette restriction quant à la localisation périphérique de fonctions urbaines telles que le bureau est une des conditions indispensables à la réussite de cette reconversion (GUILLIAMS P. & al, 2008).

Une intercommunale s'inscrivant assez bien dans cette philosophie signale, qu'à côté de sa responsabilité d'opérateur, il est nécessaire de faire la chasse aux implantations « clandestines » d'activités de bureau dans les parcs périphériques. Il en va de même pour les services relevant de l'Horeca ou du commerce de détail. Elle entend par cela, les activités qui arrivent dans ces parcs sans que l'intercommunale ait donné son accord. Cela se fait via des promoteurs immobiliers ayant menti sur leurs intentions lors de l'acquisition du terrain, via la réaffectation/réhabilitation d'anciens bâtiments implantés depuis longtemps dans le parc ou via de la sous-location. Cette intercommunale ayant l'habitude de refuser quasi systématiquement ce type d'activités dans ses parcs réclame à ce sujet une police de l'urbanisme afin de ne pas mettre en péril sa politique de gestion parcimonieuse du sol. Face aux agriculteurs qui rouspètent quand on gaspille leur terrain pour y mettre n'importe quoi, les intercommunales sont démunies si les autorités communales et/ou régionales ne les aident pas.

Piste 15 : S'inspirer des pratiques de nos voisins en matière d'accueil des entreprises de R&D et qui s'inscrivent dans la mixité des fonctions

Même en dehors des grandes agglomérations du sillon, les parcs scientifiques concentrent une part importante des activités de R&D. Si une partie de cette activité doit être isolée de l'habitat pour des raisons de risque, une autre partie pourrait s'insérer au voisinage de ce dernier. Identifier des bonnes pratiques à l'étranger à ce sujet et les analyser devrait être riche d'enseignements afin de créer de nouveaux quartiers d'habitat à côté d'un parc scientifique (comme à proximité du parc Initialis) ou de produire côte à côte du logement et

¹⁸ Voir le site : <http://www.environment-investment.com>

des immeubles voués à la R&D dans un contexte urbain dense. L'exemple de la Cité des sciences à Esch-Belval en cours d'implantation sur un ancien site sidérurgique semble a priori particulièrement instructif¹⁹.

5. FREINS RELEVANT DU SYNDROME NIMBY ET COMMUNICATION ENTRE ENTREPRISES ET RIVERAINS

Les différents opérateurs rencontrés ont souvent cité, parmi les freins à la mise en œuvre des parcs d'activités insérés ou accolés à l'habitat, les réactions de type NIMBY et les fréquents recours de la part des riverains, parfois même alors que le dossier n'en est qu'au stade de l'avant-projet. Même si tous les habitants ne vont pas jusqu'à avoir recours à la justice, le montage de projet se heurte souvent à des hostilités de la part des riverains. Quand on analyse plus précisément ces réactions, on s'aperçoit que les citoyens expriment régulièrement une peur relative à ce qui est susceptible de se produire et la crainte d'un impact négatif sur leur qualité de vie, voire d'une moins value pour leur maison.

Le phénomène NIMBY (« *not in my backyard* ») résulte, entre autres, d'un processus de délocalisation des entreprises et des habitations qui entraîne une dissociation entre les avantages perçus par les habitants et les nuisances qu'ils subissent. En d'autres termes, on assiste à une autonomie grandissante des entreprises par rapport aux milieux locaux où elles sont implantées. En outre, l'intérêt collectif se heurte souvent aux revendications individuelles : les parties concernées cherchent fréquemment chez les parties adverses un intérêt privé derrière leurs revendications à représenter un intérêt général.

Ces réactions de type NIMBY entraînent des répercussions négatives pour le promoteur : insécurité juridique, pertes de temps et d'énergie généralement couplées avec des surcoûts. En outre, l'image de l'entreprise, voire parfois même de l'autorité publique, s'en trouve ternie.

5.1 COMMUNICATION

Les pistes de bonnes pratiques en matière de gestion du NIMBY, et plus spécialement en matière de communication, ne manquent pas (FUL, 1997 ; DGRNE, 2001 ; THOMSETT M., 2004). La mise en place d'un dialogue de qualité permet de résoudre, de façon constructive, les conflits environnementaux, voire mieux encore de les prévenir. Une telle communication présente de multiples avantages : personnalisation des relations, création d'une solution plus solide et durable, instauration d'une confiance réciproque...

De nombreux acteurs l'ont déjà compris comme en témoigne le projet « *Pour un règlement informel des conflits environnementaux par le dialogue entre riverains* » (IMPEL, 2005) qui a regroupé 30 membres de 17 pays européens. Ce projet portait sur les sites industriels ayant fait l'objet de plaintes de riverains et ayant eu recours au dialogue comme instrument volontaire pour régler le conflit. En conclusion, le rapport indique que le dialogue « *permet de traiter et de régler de façon plus efficiente et efficace certains conflits de proximité qu'en ayant recours à une méthode classique de contrôle de l'application de la législation* ». Le dialogue est donc complémentaire à l'approche purement réglementaire. Toutefois, seule cette dernière peut être adoptée quand il y a urgence.

Les réactions des riverains peuvent se manifester à deux principales occasions : lors de la création d'un nouveau parc d'activités ou d'une autre infrastructure et lorsqu'une entreprise en place induit des nuisances sur son voisinage. Les bonnes pratiques en la matière étant relativement identiques dans les deux cas, ceux-ci ne seront pas nettement distingués dans la suite du document.

¹⁹ Voir les sites : www.fonds-belval.lu et www.belval.lu

Piste 16 : Informer davantage et ouvrir un dialogue

La rencontre avec les voisins du projet constitue le début du processus destiné à réduire les problèmes de type NIMBY. Un dialogue a pour objectif premier de fournir des informations correctes afin d'éviter de mauvaises perceptions et de prévenir des données erronées relatives aux installations et aux répercussions qu'elles pourraient entraîner sur leur environnement, méconnaissances qui nourrissent souvent les craintes. Il convient ainsi d'instaurer un dialogue le plus tôt possible afin d'éviter toute rumeur.

Dans tous les cas, l'ensemble des parties prenantes doivent être associées à la démarche. Les conflits environnementaux concernent trois acteurs principaux et chacun doit agir de concert pour une gestion optimale du dossier : les entreprises (dont la sensibilité environnementale pourrait être renforcée), les autorités (qui sont invitées à prendre leurs responsabilités) et les riverains (dont une démarche plus raisonnée devrait prendre le pas sur le caractère émotionnel de leurs réactions).

Une rencontre entre les différentes parties permet à chacun de se présenter, d'expliquer les intentions du promoteur et constitue une opportunité pour les riverains d'exprimer leurs craintes et idées. Elle constitue donc l'occasion de prendre connaissance des intérêts, points de vue et contraintes des différents acteurs. Si le projet est assorti d'impacts négatifs, il est nécessaire d'expliquer pourquoi ses aspects sont inévitables et de marquer la volonté de participer avec les autorités et les citoyens à définir et anticiper les impacts et à ajuster les plans pour amoindrir ces répercussions.

Dans le cadre de la mise en œuvre d'un parc d'activités, il est régulièrement difficile d'en évaluer les impacts en raison de la méconnaissance des entreprises qu'il accueillera ultérieurement. Toutefois, il semble possible de rassurer les riverains, du moins partiellement, en discutant avec eux du type d'entreprises projetées, des prescriptions urbanistiques, de la mise en place d'une zone tampon...

Que ce soit lors de réunion ou lors de la diffusion d'un document par voie écrite, il convient d'utiliser un langage clair et compréhensible par tous. Employer les noms latins ou scientifiques ne va pas rassurer la population, bien au contraire. Une phase de vulgarisation est indispensable. Les journées portes ouvertes sont également l'occasion de montrer le volume des installations, d'expliquer l'utilité du produit fini... Celles-ci permettent aux riverains de se confronter à la réalité des entreprises, souvent méconnue et faisant l'objet d'un certain imaginaire collectif. Si les intercommunales participent régulièrement à ces journées découvertes entreprises, elles estiment que cette démarche n'est pas suffisante pour réduire les réactions de type NIMBY et que d'autres supports de communication et d'information doivent être mis en place. A cette fin, il paraît utile de désigner un responsable communication dans les entreprises et que cette personne suive une formation adéquate.

La visite de petits parcs déjà mis en œuvre à proximité de l'habitat semble être une pratique qui rassure les habitants des quartiers près desquels de nouveaux projets doivent être développés.

La transmission de l'information à travers les médias doit quant à elle se faire avec prudence car les faits risquent d'être amplifiés et les propos détournés. La propre communication de l'entreprise ou du promoteur demeure indispensable.

La discussion nécessite rigueur et méthode pour une bonne organisation. Un agent neutre capable d'organiser la communication paraît primordial. Il doit être le garant que chaque acteur soit écouté et que son intervention soit prise en compte dans le processus de décision. Quelques bonnes pratiques sont assorties à la tenue de la réunion. Il est souhaitable qu'elle se déroule dans un lieu neutre, dans un climat informel, à des heures susceptibles d'attirer le plus de monde (en dehors des heures de bureau). Au niveau

temporel, il est conseillé de laisser une courte place à la présentation du projet, mais un long moment d'échange et d'inviter le public à émettre ses remarques.

Les discussions impliquent généralement des réunions régulières, qui impliquent la participation d'un certain nombre de personnes, mais il convient également de veiller à la publication d'un toutes-boîtes afin de faire part à l'ensemble de la population des avancées du projet. Un calendrier doit idéalement être établi dès le début des discussions.

Piste 17 : Discuter du projet en amont et assurer la participation citoyenne

La population riveraine est cependant souvent consultée lorsque le projet est déjà bien conçu, qu'il est difficile et coûteux d'y apporter des modifications. Lors des différents entretiens, il est apparu primordial de discuter du projet avec les différents acteurs lors de son élaboration et non en aval. La définition d'un projet qui réponde au maximum aux exigences de la population riveraine permet de les rassurer en ne leur donnant pas l'impression de leur imposer quelque chose. Le projet final peut dès lors s'écarter plus ou moins fortement du projet initial prévu par le promoteur. L'objectif est de trouver des solutions rationnelles, nées de la concertation, qui emporte le maximum d'adhésion sociale chez les différents acteurs.

Cette participation publique implique d'adapter la démarche au travail en commun. Discuter le projet en amont nécessite en effet que le promoteur consacre du temps spécifiquement à cette fin, mais le temps « perdu » au départ sera plus que probablement regagné par la suite. Chaque partie prenante peut consacrer moins de temps aux plaintes et éviter ainsi des recours en justice. Les temps de discussions et d'ajustement du projet doivent être intégrés dans la durée projetée de la procédure. Des moyens humains et financiers doivent également être spécifiquement dédiés à cette fin.

Piste 18 : Recentrer le débat

Il n'est pas rare que les craintes et revendications des riverains ne relèvent pas du projet en lui-même mais aient une portée plus large. Il est donc nécessaire de repréciser les caractéristiques du projet et de ne prendre en compte que les revendications qui y sont relatives. Le conflit doit être repositionné dans le « ici et maintenant ». Les populations développent souvent des réactions de type émotionnel et le défi est de répondre avec des éléments factuels, raisonnés.

Piste 19 : Mettre en place un comité d'accompagnement

Un second cadre temporel suit la phase d'information si celle-ci s'avère insuffisante et que des problèmes subsistent, c'est la médiation. L'intervention d'un acteur neutre est alors nécessaire.

La création d'un comité d'accompagnement s'avère particulièrement utile dans le cas où il y a des conflits entre entreprises et riverains mais il peut également être créé à l'amont de ces problèmes. Généralement mis en place pour des projets de taille importante à l'instar des parcs d'activités de Mouscron, il pourrait être envisagé pour de plus petites structures.

Un comité d'accompagnement se compose de représentants de(s) l'entreprise(s), des riverains et des autorités. Le nombre de riverains doit être égal aux membres des deux autres parties. Un fonctionnaire de l'administration régionale (DPE ou DPA) peut également y participer, tout comme peuvent intervenir des experts ou des associations de défense de l'environnement.

Un comité d'accompagnement permet de créer un espace de dialogue et d'échanges pour :

- les riverains (mieux informés sur les nuisances, sur la stratégie environnementale de l'entreprise et les efforts réalisés pour diminuer les nuisances) ;
- l'entreprise (mieux informée sur les impacts environnementaux de ses activités) ;
- les autorités (mieux informées du contexte local et du vécu des riverains).

Un comité d'accompagnement aide à reconstruire le lien social entre l'entreprise et le voisinage. Il contribue à résoudre les conflits plus directement en mettant tous les acteurs concernés autour de la table. Il n'y a donc pas recours à intermédiaire (médiateur...), ni à de lourdes procédures (envoi de courrier...).

Le public peut demander lors de l'enquête publique la mise en place d'un comité d'accompagnement, qui peut constituer une condition à la délivrance du permis.

5.2 GESTION ENVIRONNEMENTALE

Le permis d'environnement, défini par le décret du 11 mars 1999, permet d'examiner les répercussions d'une entreprise sur l'homme et l'environnement préalablement à son installation et, de la sorte, de les protéger. Constituant une autorisation nécessaire à toute exploitation d'installations susceptibles d'être nuisibles, il permet par ailleurs de faire cesser toute pollution qui interviendrait en cours de route.

Toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt peut ouvrir un recours contre les décisions relatives au permis. L'intérêt peut être direct et personnel ou il peut s'agir d'un intérêt collectif représenté par une association. Toute personne a droit à l'accès à l'information relative à l'environnement, ce qui signifie qu'elle peut consulter gratuitement tout permis d'environnement. Dans le cas d'un conflit de voisinage, c'est sans doute la première étape à réaliser. Elle permet de vérifier si les conditions données dans le permis sont bien respectées.

Quand un problème survient, plusieurs personnes peuvent être contactées : l'exploitant, l'administration et la police de l'environnement. Les actions possibles dépendent de la présence ou non d'une infraction. Les autorités peuvent décider de la cessation de l'activité, de la suspension ou du retrait du permis, de la mise des appareils sous scellés, de l'imposition d'une remise en état. Des modifications des conditions peuvent en outre être demandées lors du renouvellement du permis d'environnement et sont souvent imposées suite à l'application de normes liées aux directives européennes.

L'encadrement par la législation en vigueur de la protection du cadre de vie ne semble toutefois pas suffisant pour rassurer la population qui évoque très fréquemment, et parfois sans preuve tangible, les impacts environnementaux pour justifier leur désapprobation du projet.

Piste 20 : Sensibiliser à la législation environnementale et au droit à l'information

Les habitants méconnaissent souvent ce cadre légal et réglementaire qui offre des garanties quant au respect des normes environnementales. Une sensibilisation à cet égard serait sans doute la bienvenue (application des directives européennes, recours aux meilleures techniques disponibles, mais également participation en matière d'environnement²⁰).

Piste 21 : Appliquer des solutions techniques afin de minimiser les nuisances

Des solutions techniques sont parfois simples à mettre en œuvre pour limiter les impacts. Pour les nuisances générées à l'intérieur de l'entreprise, l'apposition de filtres pour limiter les odeurs ou la mise sous cloche des installations afin de préserver le voisinage des nuisances sonores semblent constituer des pistes de solution. De façon générale, l'application des meilleures techniques disponibles est requise dans le cadre du permis d'environnement. De plus, ce dernier n'est octroyé que pour une durée déterminée. A chaque renouvellement de permis, l'application de ces meilleures techniques disponibles est imposée de nouveau. Ces diverses techniques ont connu de fortes avancées au cours de ces deux dernières

²⁰ Voir à ce propos la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement qui a été traduite au niveau européen par la directive 2003/4/CE : <http://www.unece.org/env/pp/documents/cep43f.pdf>

décennies notamment sous l'impulsion des directives européennes. En outre, le processus de production peut également être entièrement revu, mais celui-ci doit alors faire partie de la stratégie de l'entreprise en raison des coûts qu'il implique.

Si, au sein des établissements, les nuisances peuvent être fortement revues à la baisse par la mise en œuvre de moyens techniques, il n'en va pas de même pour celles induites par le trafic généré par l'activité. Ces nuisances sont ressenties de manière croissante par les riverains en raison de l'augmentation progressive des échanges. Toutefois, des techniques existent également pour réduire une partie de ces désagréments. L'application de ces mesures présente des degrés de difficultés divers ; certaines sont en effet faciles à mettre en œuvre, comme la suppression de l'avertisseur sonore de recul des camions, tandis que d'autres nécessitent éventuellement une réorganisation interne de la logistique de l'entreprise à l'instar de l'adaptation des horaires afin d'éviter le charroi nocturne. Une dernière piste, celle du centre de distribution urbaine²¹, ne peut être envisagée qu'en impliquant un grand nombre d'entreprises et de commerçants implantés au sein des tissus agglomérés d'une grande ville. Ce centre de distribution consiste en une plate-forme unique de rupture de charge pour le transport routier. Il permet de réceptionner, trier et réexpédier des marchandises à destination d'une zone déterminée. L'acheminement des marchandises vers leur destination finale ne se fait plus alors par semi-remorques, mais via des modes plus urbains, générant une moindre congestion et étant davantage respectueux de l'environnement. Le centre de distribution urbaine est donc un outil destiné à rationaliser les flux de transport de marchandises sur les territoires en optimisant les tournées à destination des commerces et des entreprises de l'aire urbaine.

En ce qui concerne l'impact visuel du projet, des solutions d'intégration urbanistique et paysagère existent également. La mise en œuvre de zones tampons (qui peuvent en outre constituer des espaces récréatifs pour la population mais également servir de barrière à la diffusion des nuisances), la définition de prescriptions urbanistiques veillant à une qualité architecturale et à l'intégration du parc dans son ensemble et la mise en place d'un design paysager créatif en sont des exemples²².

Piste 22 : Objectiver l'impact environnemental

Les répercussions sur l'environnement sont souvent mises en avant dans les critiques au projet, mais les répercussions sur l'environnement peuvent généralement être bien étudiées et les arguments déboutés. La rédaction d'un rapport environnemental, qui examine de manière systématique tous les outputs de l'entreprise, mais également les mesures prises par l'entreprise pour réduire les nuisances peut en effet participer à la panoplie d'outils destinés à objectiver les craintes des riverains pour autant qu'il soit rédigé par un intervenant neutre dans un langage clair et accessible à tous.

En raison des avancées technologiques, une difficulté supplémentaire est induite par le fait que les impacts tangibles des entreprises d'autrefois se transforment à l'heure actuelle en risques potentiels et que l'évaluation des populations et du territoire qui pourraient être touchés en cas de problème n'est guère aisée. Ce risque peut toutefois faire l'objet de comparaisons statistiques avec d'autres risques afin de le relativiser (accident de voiture...).

²¹ Voir à ce propos DE KEERSMAECKER M.-L. (coord.), 2005. *PROTOCOLE de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Etudes et Documents CPDT 6, Ministère de la Région wallonne et plus précisément le chapitre 9 p.91 qui est consacré à la création des centres de distribution urbaine

²² Voir à ce propos les développements menés lors du projet CSI (*Creating a setting for Investment*) : <http://www.environment-investment.com/>

Piste 23 : Favoriser les investissements environnementaux supplémentaires à ceux requis pour atteindre les normes légales

Au niveau environnemental, le niveau de protection peut être plus important que celui exigé par la loi. Il participe alors à une stratégie de gestion durable des entreprises. Les efforts réalisés le sont dès lors sur base volontaire, ce qui peut contribuer à l'image de marque de l'entreprise.

Des subsides pourraient être octroyés aux entreprises qui investissent afin d'être encore bien en deçà des normes européennes, à l'instar des aides à l'investissement respectueuses de l'environnement adoptées par la Région de Bruxelles-Capitale le 17 juillet dernier (subsides pouvant atteindre 30 à 50 % de l'investissement)²³. Par ailleurs, la Région wallonne pourrait également s'inspirer de son homologue bruxellois pour l'attribution d'aides à l'intégration urbaine (prise en charge des frais de déménagement d'une entreprise qui se relocalise en Région bruxelloise ou aménagement d'un quai de débarquement pour prévenir les nuisances). L'application de tels subsides nécessiterait toutefois une réflexion préalable sur la territorialisation de ces aides. Elles ne devraient pas être appliquées de la même manière sur l'ensemble du territoire wallon afin de bénéficier préférentiellement aux entreprises qui sont installées au contact direct des quartiers résidentiels.

5.3 SENSIBILISATION

Afin de prévenir les réactions négatives à l'implantation d'un parc urbain, une autre solution serait de réaliser des campagnes de sensibilisation sur la mixité fonctionnelle et sur sa contribution à une gestion raisonnée de l'espace à destination des riverains, mais également des promoteurs, des banques et des autorités. Les avantages offerts par la mixité des fonctions doivent davantage être mis en exergue : facilité de revenir dîner chez soi²⁴ ou d'aller faire une course à midi, moindre recours à la voiture et donc moindres frais, sécurité croissante car meilleur contrôle social... Autant d'atouts qui doivent venir contrebalancer la crainte d'une dévaluation des biens immobiliers des populations riveraines à un petit parc d'activités économiques. De même, un enjeu est de faire comprendre à la population que les entreprises ne sont plus aussi polluantes qu'auparavant et que les prescriptions environnementales veillent au respect des normes en vigueur. Un travail sur les changements de mentalité semble indispensable et peut passer par la mise en place d'un système de marketing urbain.

Parmi le public visé par cette promotion, il ne faut pas oublier les acteurs communaux. En effet, ceux-ci rechignent parfois à mettre en œuvre des projets qui paraissent impopulaires à leurs yeux ; c'est le phénomène NIMEY (*not in my election year*). Il faudrait encourager les responsables locaux à prendre leurs responsabilités en leur rappelant notamment les enjeux associés à la mixité des fonctions.

Cet aspect de la sensibilisation et des pistes qui y sont associées sera plus amplement détaillé au point 6.

5.4 BÉNÉFICES À L'ÉCHELLE LOCALE

Développer un projet dans l'unique objectif de sa rentabilité mène souvent à une confrontation avec les populations riveraines. L'origine des conflits réside fréquemment dans la dissociation entre les personnes qui subissent les avantages et les inconvénients de

²³ Plus d'informations à ce sujet sur le site : <http://www.cerexhe.irisnet.be/fr/competences-regionales/economie-1/28-07-2008-nouvelles-mesures-daides-aux-entreprises-en-matiere-denvironnement-de-production-denergies-renouvelables-deco-produits-et-dintegration-urbaine>

²⁴ Si une sensibilisation à la localisation des entreprises à proximité des noyaux denses semble indispensable, il conviendrait de l'accompagner par une réflexion sur les enjeux de la localisation des résidences.

l'implantation de l'entreprise. Celle-ci est induite par un éloignement grandissant entre le lieu de travail et le lieu de résidence. Idéalement, les riverains doivent continuer à trouver des bénéfices à cette localisation au sein de leur quartier, que ce soit en termes d'emplois ou d'équipements.

Cette distanciation croissante entre lieu de résidence et lieu de travail explique en partie pourquoi il est plus difficile de créer un parc d'activité en Brabant wallon qu'ailleurs en raison des nombreux habitants qui exercent un emploi à Bruxelles. Par ailleurs, les populations reprochent souvent que les travailleurs ne sont pas issus du tissu local (en particulier dans les régions frontalières à l'instar de Mouscron qui accueille bon nombre d'entreprises françaises ou flamandes). D'ailleurs, on remarque que les réactions de type NIMBY sont d'autant plus virulentes dans des quartiers strictement résidentiels que dans des quartiers de tradition industrielle où une part importante des habitants allait, ou vont encore actuellement, travailler dans des entreprises voisines.

Piste 24 : Consentir des investissements en faveur de la population riveraine

L'implication de l'entreprise dans le cadre qui l'entoure peut passer par un soutien des infrastructures locales à travers des sponsors lors d'évènements tandis que, lors de la mise en œuvre de parcs d'activités, un investissement peut être consenti dans des équipements publics (espaces verts, plaines de jeux, parking...) susceptibles de bénéficier aux voisins. En outre, la mise en place de telles offres pour la population riveraine permet une plus large occupation de la zone dans le temps et par conséquent un meilleur contrôle social et d'éviter que le parc ne devienne un ghetto une fois la nuit tombée. A terme, le zonage au sens strict entre l'espace dévolu à l'activité économique et à la résidence pourrait de la sorte s'amenuiser. Afin que la population gagne quelque chose collectivement, l'intégration de l'installation projetée dans un contexte de développement local est indispensable.

Piste 25 : Encourager le recrutement local

Une réflexion sur la manière de faire correspondre au mieux offre et demande en matière d'emploi à une échelle locale mériterait d'être développée. Elle devrait passer par un travail conjoint de(s) l'entreprise(s), de l'IDE et du FOREM. Cette réflexion devrait être communiquée aux riverains afin que ceux-ci se rendent compte que l'entreprise pourra offrir un emploi à des personnes de leur voisinage, si ce n'est à eux-mêmes. La manière d'inciter les entreprises à recruter local est un sujet qui mériterait de plus amples investigations. A cet égard, le mécanisme des zones franches urbaines²⁵ paraît constituer une piste de solution. Il permet d'octroyer des exonérations fiscales à l'entreprise à condition d'employer des personnes domiciliées dans des zones déterminées (zones franches urbaines et zones urbaines sensibles) ou des exonérations de cotisations sociales à condition d'employer une certaine proportion d'habitants de ces mêmes zones.

6. CONSCIENTISATION À LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET À LA NÉCESSITÉ DE LUTTER CONTRE LA DÉPENDANCE À LA VOITURE

A l'heure de conclure ce rapport, il apparaît que si les difficultés que rencontrent les opérateurs cherchant à mener des projets s'inscrivant dans cette mixité des fonctions semblent très élevées, la situation est loin d'être insurmontable par rapport à un grand nombre de sites potentiels. Les aides financières de la Région permettent déjà aux intercommunales de lever un grand nombre de blocages auxquelles elles sont confrontées. Leur frilosité par rapport à la multiplication de projets de ce type s'explique sans doute par leur faible conscientisation de l'intérêt qu'il y a à s'inscrire dans ce rapprochement entre les

²⁵ Pour plus d'information à ce sujet, consulter le site dédié aux zones franches urbaines : <http://www.zones-franches.org/>

activités compatibles avec l'habitat et les quartiers denses à vocation résidentielle. Les avantages collectifs tirés de cette proximité ne font toujours guère le poids selon eux par rapport à ces difficultés rencontrées.

De même, du côté du grand public en tant que résident, il est rare que l'intérêt collectif d'un tel voisinage pèse lourd en comparaison des désagréments potentiels induits par le développement d'un parc d'activités à proximité du domicile, même s'il n'est destiné qu'à l'accueil d'activités peu nuisantes. Du côté des décideurs politiques locaux, voire régionaux, le manque de conscientisation vis-à-vis des enjeux sous-jacents à ce thème de la mixité des fonctions est aussi assez flagrant. Face aux hostilités manifestées ou supposées des riverains et aux difficultés quant à la rentabilité des projets plus urbains, ils ont souvent tendance à privilégier la solution de facilité, celle qui implique de poursuivre comme on a longtemps procédé, c'est-à-dire de bien séparer les fonctions dans l'espace afin de limiter les conflits potentiels. A la décharge du monde politique, il faut dire qu'il est bien difficile de mener une politique volontariste dans un domaine où interviennent des intérêts personnels directs d'électeurs potentiels lorsque le grand public ne s'est pas approprié les causes et les conséquences de cet enjeu.

De son côté, le monde de l'entreprise, soucieux de minimiser les contraintes pour ses membres, porte un regard complaisant vis-à-vis de la production d'une offre en PAE abondante à la périphérie des villes. Même le mouvement associatif local de type environnemental joue souvent le jeu d'acteur moteur de réactions Nimby lorsque des projets cadrant avec la mixité des fonctions voient le jour. Il arrive en effet que ce mouvement soit bien plus le relais d'intérêts individuels que de l'intérêt collectif recherché à travers ce souci de mixité des fonctions.

Il nous semble donc nécessaire de communiquer largement auprès de ces divers publics cibles sur la nécessité de s'inscrire dans la mixité des fonctions. Que ce soient la population, les décideurs politiques, les opérateurs et, en particulier, leurs instances dirigeantes, le monde entrepreneurial, tous ces publics devraient être visés par des campagnes d'informations destinées à leur faire comprendre les enjeux qui sont sous-jacents à ce thème. En particulier, l'urgence de lutter contre la dépendance à la voiture mérite que chaque citoyen s'approprie l'idée de cette nécessité de revoir fortement notre mode d'urbanisation, notamment sur les aspects de densité et de mixité des fonctions.

Piste 26 : Vulgariser ces enjeux liés à la mixité des fonctions via différents médias

Habitué depuis 50 ans à une progressive séparation des fonctions encadrée de façon volontariste par les pouvoirs publics, il n'est pas évident de faire passer l'idée auprès du grand public et des acteurs intervenant dans la localisation des entreprises que l'intérêt collectif est aujourd'hui de mélanger finement les fonctions qui n'éprouvent pas de graves problèmes de compatibilité. L'individualisme croissant, rendu possible sur le plan spatial par un pétrole abondant et bon marché, a ancré dans les esprits de Monsieur tout le monde les bienfaits pour chacun de cette séparation des fonctions. Grande est sans doute l'ampleur du travail à mener pour persuader chacun que vivre à côté d'entreprises peu nuisantes engendre un maigre sacrifice en termes de qualité de vie en comparaison des bénéfices collectifs que cette mixité procure.

Pour ce faire, il faut donc travailler sur deux tableaux :

- D'une part, il faut convaincre le grand public que la séparation des fonctions et l'étalement urbain nous conduit rapidement vers une voie sans issue d'un point de vue économique, social et environnemental. Il faut donc faire comprendre qu'on ne pourra plus se permettre ce luxe du quatre façades et du monofonctionnalisme quand la crise pétrolière sera là.
- D'autre part, il faut convaincre que le sacrifice lié à la proximité d'un PAE pour entreprises peu nuisantes est faible. Les riverains opposés à l'installation d'un PAE proche de chez eux évoquent souvent leurs craintes de la moins-value que pourrait générer cette arrivée pour

leur propriété. Il s'agirait par exemple de démontrer par des cas concrets que la mise en œuvre de petits parcs urbains pour activités peu nuisantes n'a nullement engendré de moins-values. Au contraire, certains cas attestent sans doute de plus-values dans leur voisinage. Comme le montre, d'après la SPI+, le cas de la ZACC du Pré Aily au Sart Tilman, la proximité immédiate d'un tel PAE destiné aux entreprises compatibles avec l'habitat peut même être recherchée par une partie des travailleurs ne connaissant pas spécialement des fins de mois difficiles. En cas de grave crise pétrolière, la proximité d'un PAE devrait même être générateur d'une plus-value tandis que les lotissements situés à l'écart des pôles d'emploi et d'une offre performante en transport en commun, si recherchés encore il y a peu, risquent de voir leur prix de vente chuter. Les sceptiques quant à ces arguments risquent de les contredire en faisant remarquer que ces moins-values / plus-values ne joueront sans doute pas exactement à la même échelle que celle des nuisances liées au voisinage direct de PAE. Nous faisons toutefois remarquer qu'en cas de grave crise pétrolière, ces deux échelles pourront fortement se rapprocher surtout si une zone tampon a été prévue entre le PAE et l'habitat. Dans un tel scénario, il devrait enfin y avoir conjonction entre l'intérêt individuel et l'intérêt collectif.

Pour pouvoir faire passer ce message auprès du grand public et, indirectement, des décideurs politiques et du monde entrepreneurial, il est nécessaire de bénéficier du relais des médias. L'enseignement, via les programmes de géographie, offrent aussi la possibilité de toucher un large public. Il reste du travail à mener pour définir la forme des messages à faire passer, les médias à utiliser...

Piste 27 : Profiter du débat parlementaire lié au choc du pic pétrolier

Les récents travaux de la commission parlementaire de l'aménagement du territoire, des transports, de l'énergie et du logement sur la thématique des pics du pétrole et du gaz ont débouché sur une résolution²⁶. Celle-ci contient des recommandations adressées au Gouvernement (notamment : « *poursuivre et intensifier la sensibilisation et la formation des citoyens (...) mais aussi des industries, des secteurs concernés, des administrations régionales et communales, sur le problème de l'épuisement des énergies fossiles. Ces actions porteront sur la promotion du changement des comportements et des modes de vie, sur la réduction de la consommation d'énergie, sur la promotion des énergies renouvelables* ». Elle comporte aussi la décision de créer, au sein de la Commission de l'énergie du Parlement, un « Comité Pics de pétrole et de gaz ».

Bien qu'aucun parlementaire et peu d'orateurs invités lors des auditions de cette commission n'aient fait le lien entre ce défi du pic de pétrole et la nécessité de mettre en pratique la mixité des fonctions, il nous semble important que la Région profite de l'occasion de cette réflexion pour débattre de ce point²⁷. Nous avons en effet démontré au point 3 de ce rapport combien l'absence d'une mixité entre l'habitat et les activités économiques compatibles avec cette fonction résidentielle est intimement liée au problème de la dépendance à la voiture et donc de la dépendance au pétrole.

Piste 28 : Définir de nouvelles orientations stratégiques pour le SDER

Pour communiquer sur cette nécessaire nouvelle stratégie d'urbanisation durable mixte et dense, la probable future réforme du SDER pourrait offrir l'occasion d'un large débat associant le grand public, les responsables communaux, les opérateurs... Sans une telle implication de ces acteurs et sans une large médiatisation des débats relatifs à une

²⁶ Voir notamment le Compte-rendu analytique n°24 du 16 juillet 2008, pp. 36 à 43 (http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2007_2008/CRA/cra24.pdf) et la Proposition de résolution 818 (2007-2008) – N°7 du 10 juillet 2008 (http://nautilus.parlement-wallon.be/Archives/2007_2008/RES/818_7.pdf).

²⁷ Dans cette perspective, il serait heureux que le ministre de l'énergie du prochain gouvernement soit de nouveau ministre de l'aménagement du territoire et des transports.

urbanisation plus compacte et mixte, il y a fort à parier que même les plus belles intentions du monde inscrites dans ce type de documents resteront lettre morte. A travers cette révision du SDER, de nouvelles idées pourraient être inscrites dans ce document.

1) Insister sur la transposition de la logique de la politique ABC, sur celle du zonage environnemental néerlandais, sur différentes techniques permettant de s'inscrire dans la mixité des fonctions relevées dans ce rapport.

2) Imposer une distance temps maximale entre les principales gares de la région et les lieux des nouvelles implantations de bureau. Une telle mesure s'inspire directement de l'étranger, en particulier de la politique ABC néerlandaise et des règles accompagnant la politique danoise d'urbanisation en « doigts de gants » limitant les possibilités d'implantation du bureau en périphérie de Copenhague à une distance à pied des stations du RER métropolitain (DEVILLET G. et al., 2001, pp. 50-54 et 64-69). En Région wallonne, on pourrait ainsi fixer des seuils de distance-temps de telle manière que toute nouvelle implantation de bureau se situe dans un site où au moins 20, voire 25 % des travailleurs puissent s'y rendre par une alternative à la voiture. On pourrait ainsi limiter ces nouvelles implantations aux périmètres délimités par :

- une distance maximum de 700 m d'une gare IC ou RER (soit 10 minutes à pied) ;
- une distance de 300 m d'un arrêt de bus desservi par une ligne dont la fréquence est d'au moins 1 bus/demi-heure/sens et qui permet de relier la gare IC ou RER la plus proche en maximum 7 minutes (10 minutes par rapport aux 5 plus grosses gares de Wallonie).

Pour les communes qui ne disposent pas d'une gare IC ou RER mais qui seraient appelées à accueillir du bureau (pour un service décentralisé du fédéral, de la Région wallonne, une compagnie d'assurances, une mutuelle...), on pourrait imaginer circonscrire ce périmètre à une distance maximale de 700 m du centre fonctionnel de la commune (soit la place principale où se trouve en général l'hôtel de ville).

3) Imposer aux intercommunales que, dans chaque sous-région, au moins 20 %, voire 30 % de la superficie nouvelle qu'elles prennent en charge via mise en œuvre de disponibilités foncières en zones urbanisables, réhabilitation de SAR, PCAD ou révision de plan de secteur soient circonscrits dans des périmètres où au moins 15 % des travailleurs peuvent s'y rendre en transport en commun, à pied ou à vélo. Ces valeurs de 20 % et de 15 % sont tirées de l'observation de la situation existante (voir point 3.1 de ce rapport) et du fait que les disponibilités foncières permettant de respecter ces objectifs ne sont pas très grandes mais bien présentes.

Rappelons que l'Etat luxembourgeois, dans le cadre de l'IVL²⁸, se fixe l'objectif d'atteindre d'ici 2020 une part modale de 25 % pour les transports en commun. De même, la Province du Brabant flamand a pour but d'atteindre en 2025 40 % de part modale pour les transports publics (train + bus) en ce qui concerne la périphérie Nord-Est de Bruxelles dans le cadre du fameux projet START. Via notamment l'application des principes de la politique ABC, rappelons aussi que la Région Bruxelloise s'est fixée, dans le cadre de son PRD, l'objectif d'atteindre d'ici 2010 une part de marché de 41 % pour les déplacements domicile-travail.

7. CONCLUSION ET PERSPECTIVES

Le thème des freins rencontrés par les opérateurs lors de projets de parcs d'activités destinés à des activités peu nuisantes et implantés au contact de noyaux d'habitat s'est avéré être un sujet très riche d'enseignements. Vu l'arrêt précoce de cette thématique décidé par le Gouvernement afin de dégager des moyens pour d'autres recherches, nous n'avons

²⁸ En français : Concept intégré des transports et du développement spatial (Voir le site : www.ivl.public.lu)

toutefois pas encore pu en faire le tour. Il reste de nombreuses pistes qui mériteraient d'être explorées de façon plus conséquente lors de futures études.

Par rapport aux travaux antérieurs sur le même sujet, divers types de blocages ont toutefois pu être approfondis. Au regard de ces blocages, de multiples pistes de solution ont déjà pu être identifiées. Le rapport regorge ainsi de 28 pistes concrètes. Il serait fastidieux de les énumérer dans ces conclusions. Si certaines de ces pistes étaient déjà bien connues de certains auteurs ayant déjà abordé une partie du sujet ainsi que des opérateurs en charge de l'aménagement des parcs d'activités, d'autres sont plus inédites.

Globalement, il ressort de l'analyse de ce thème que les freins rencontrés par ces acteurs ne sont pas insurmontables pour de nombreux sites potentiels. Des bonnes pratiques existent. Les outils sur lesquels elles s'appuient sont toutefois perfectibles. Afin de diffuser ces actions déjà entreprises et s'inscrivant dans cette logique, la rédaction d'un guide des bonnes pratiques nous semble nécessaire.

Rappelons que, dans le cadre de cette recherche, nous avons précisément l'objectif d'aboutir à un guide de bonnes pratiques en matière de mixité des fonctions. Ce guide était plus spécifiquement destiné aux personnes visées habituellement par le public lecteur des publications de la CPDT (fonctionnaires communaux et régionaux en aménagement du territoire, échevins de l'aménagement du territoire, urbanistes actifs au sein de bureaux agréés, membres de la CRAT et des CCAT, employés des services aménagement du territoire des intercommunales de développement...). Suite à la décision prise, fin juin 2008, par le Gouvernement wallon d'arrêter à la fin de la présente subvention ce thème afin de dégager des moyens pour d'autres recherches, nous n'avons pas eu le temps de nous pencher sur une telle publication. Nous ne doutons pas de l'utilité de concrétiser ce projet. Il devrait servir à souligner l'intérêt d'en finir avec le monofonctionnalisme et de mettre en place des PAE destinés à l'accueil d'activités compatibles avec l'habitat au voisinage de quartiers résidentiels denses. Il devrait aussi montrer, via l'évocation de bonnes pratiques, que les divers freins auxquels peuvent être confrontés les opérateurs lors du montage de tels projets connaissent des solutions plus ou moins directes.

Afin de multiplier les projets qui participent à cette mixité raisonnée des fonctions, il semble par ailleurs nécessaire qu'une large diffusion soit menée afin de conscientiser l'ensemble des acteurs, y compris le grand public, aux enjeux sous-jacents à cette thématique. Les défis du réchauffement climatique et du prochain pic pétrolier sont en effet en lien direct avec ce thème via la dépendance à la voiture que génèrent le monofonctionnalisme et l'étalement urbain.

8. BIBLIOGRAPHIE

BASTIN A., CHEVAU T. & HALLEUX J.-M., 2008. *Localisation des entreprises et mixité fonctionnelle*, working paper, CPDT, note de recherche, inédit, 22 p.

BASTIN A., GUILLAUME N., HALLEUX J.-M., HANIN Y., HILIGSMANN S., LAMBOTTE J.-M., LEPERS E. & NERI P., 2007a. *Evaluation des besoins en matière de zones d'activités économiques*, Mission d'expertise confiée à la CPDT par une décision du Gouvernement du 21.09.06, 133 p.

BASTIN A., HALLEUX J.-M., HANIN Y., LAMBOTTE J.-M., LEPERS E. & NERI P., 2007b. *Identification des localisations optimales des zones d'activités économiques*, Mission d'expertise confiée à la CPDT par une décision du Gouvernement du 10.05.07, 176 p.

BASTIN A., GUILLAUME N., HALLEUX J.-M., HANIN Y., HILIGSMANN S., LAMBOTTE J.-M., LEPERS E. & NERI P., 2007c. *Evaluation des besoins en matière de zones d'activités économique -*, Résumé de l'expertise, Mission d'expertise confiée à la CPDT par une décision du Gouvernement du 21.09.06, 14 p.

- BIANCHET B., SEGEFA & PLURIS, 2004. *Proposition concrète d'actions en faveur de l'intégration d'activités économiques dans le tissu urbain*, inédit; 188 p.
- BIANCHET B., SEGEFA & PLURIS, 2005. *Etude sur le développement économique du territoire communal liégeois*, Rapport final; Etude réalisée pour la Ville de Liège, 136 p.
- CONFÉRENCE PERMANENTE INTERCOMMUNALE TRANSFRONTALIÈRE, 2005, *Aménager et gérer des zones d'activités de qualité dans la métropole franco-belge*, Les cahiers de l'Atelier transfrontalier, N°15, 64 p.
- DAWANCE S., 2006. *Travailler en ville – Comment promouvoir l'activité économique en milieu urbain*, Inter-Environnement Wallonie, 45 p.
- DEVILLET G., GEORGES X., GOVAERTS P., KESSLER L., MÉRENNE B., KLINKENBERG A.-C., TIMMERMANS A. VAUCHEL B. & VEITHEN A.-M., 2001. *Localisation des activités*, Rapport final de la subvention CPDT 2000-2001 / Thème 1.2, 153 p.
- DIRECTION GENERALE DES RESSOURCES NATURELLES ET DE L'ENVIRONNEMENT, 2001. Nouvelle législation et bonnes pratiques de prévention et de gestion du NIMBY, actes du colloque tenu le 12 octobre 2001 à Moulins de Beez, <http://environnement.wallonie.be/cgi/dgrne/nimby/nimby/promocol.asp>
- DUBOIS O., 2006. *Quelle place pour les communes dans le plan Marshall ?*, UVCW, 12 p. Accessible en ligne : <http://www.uvcw.be/articles/3,11,2,0,1752.htm>
- ESPACE-ENVIRONNEMENT, sd, *Les 6 enjeux de la ville multifonctionnelle utiles à la coproduction territoriale*, d'après Huibert A. HACCOU, Tjeerd DEELSTRA, Karolina KROSNICKA, Michiel DOL, Martijn Kramer, MILU GUIDE, Practitioners' handbook for multifunctional intensive land use Ed. Habiforum Fondation, Gouda, 2007
- EUROPEAN UNION NETWORK FOR THE IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT OF ENVIRONMENTAL LAW (IMPEL), 2005. *Informal resolution of environmental conflicts by neighbourhood dialogue – Final Report*, 29 p.
- FONDATION UNIVERSITAIRE LUXEMBOURGEOISE, 1997. *NIMBY – Comment gérer les conflits d'implantation ?*, Environnement et Société n°18, 109 p.
- GOUT P. , 2001. *Mobilité et urbanisme en Allemagne - Promouvoir l'urbanisation autour des dessertes ferrées et des TCSP : la politique du Land de la Rhénanie du Nord-Westphalie*, ILS (Disponible sur le site : www.innovations-transport.fr/IMG/pdf/032-RADEME16_2.pdf)
- GUILLIAMS P., HALLEUX J.-M., HULS J., SCHYNS J.-C. & MÉRENNE-SCHOUMAKER B., 2008. *Perceptions and Preferences of Office Occupiers*, Research Action 4.4.3, Projet INTERREG CSI (Creating a Setting for Investment), inédit, 21 p
- GROUPE ONE, 2001. *Etude comparative de la prévention et de la gestion du NIMBY : monographie de cas en Wallonie et à l'étranger*, 171 p., <http://environnement.wallonie.be/cgi/dgrne/nimby/nimby/savoirplus.asp>
- INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE, 2000, *Relations entreprise-riverains : un comité d'accompagnement : pourquoi, comment ?*, 3 p.
- INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE, 2007. *Le permis d'environnement à l'usage du riverain*, 23 p., http://www.iewonline.be/IMG/pdf/CCE_MC_071117_PE_a_l_usage_du_citoyen_a_diffuser_.pdf
- MARCHETTI N., 2005. *Les conflits de localisation : le syndrome NIMBY*, Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations, 32 p.
- NEEDHAM B. & LOUW Eric., 2006. Institutional Economics and Policies for Changing Land Markets : The Case Of Industrial Estates in the Netherlands, *Journal of Property Research*, 23(1), pp. 75-90.

RÉSEAU INTERSYNDICAL DE SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT, 2003. *Les rapports environnementaux des entreprises, une information pertinente ?*, 41 p., <http://www.rise.be/documentation/Documents/etuderapportsenv.pdf>,

UWE (UNION WALLONNE DES ENTREPRISES), 2008. - *Etudes sur la situation de l'entreprise : entreprises et développement territorial*, 67 p.

THOMSETT M., 2004. *Nimbyism, Navigating the Politics of Local opposition*, CenterLine, 121 p.

SITES INTERNET :

SITE DE LA DGRNE CONSACRÉ AU NIMBY REPRENANT LES ACTES DU COLLOQUE ORGANISÉ SUR CE THÈME LE 12 OCTOBRE 2001 : <HTTP://ENVIRONNEMENT.WALLONIE.BE/NIMBY/>

SITE DU PROJET DE RECHERCHE FINANCÉ PAR LE PROGRAMME INTERREG IIIC RELATIF AU RÉSEAU SUR UNE UTILISATION DU SOL MULTIFONCTIONNELLE ET INTENSIVE (MULTIFUNCTIONAL INTENSIVE LAND USE NETWORK - MILUnet) : <http://www.milu.net>