

SUBVENTION 2009-2010
septembre 2010

THEME 1B : GESTION DES ZONES
D'ACTIVITE EXISTANTES

ANNEXE 2



THÈME 1B : GESTION DES ZONES D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE EXISTANTES

ANNEXE 2 : POLITIQUE GENERALE EN MATIERE DE TERRAINS INDUSTRIELS AUX PAYS-BAS¹

1. INTRODUCTION

Un des objectifs de ce thème est la mise en œuvre de diverses mesures favorisant une densification des parcs d'activités économiques existants tout en assurant le renforcement de leur attractivité et en permettant le développement des entreprises qui s'y trouvent. Pour ce faire, une analyse de type benchmarking est menée dans les régions voisines de la Wallonie.

Cette annexe présente l'analyse relative aux Pays-Bas. Pour la mener à bien, une recherche bibliographique a été entreprise sur la politique générale des terrains industriels et une attention particulière a été donnée à la restructuration des terrains vieillissants, problématique qui constitue une préoccupation majeure des autorités néerlandaises depuis une vingtaine d'années. Cette étude bibliographique est complétée par des interviews des principaux acteurs, publics et privés, afin d'éclaircir et d'approfondir certains aspects de la recherche, notamment dans les domaines de l'utilisation parcimonieuse du sol, de la mixité des fonctions et du zonage environnemental.

La gestion des zones d'activités économiques (ZAE) constitue une priorité importante aux Pays-Bas au sein de la politique d'aménagement du territoire. Des outils ont été mis en place précisant les intentions du gouvernement national et des autorités provinciales et communales en ce qui concerne la politique de gestion des terrains industriels.

Dans cette annexe consacrée à la politique des terrains industriels des Pays-Bas, les outils et les acteurs de la politique en matière de terrains industriels seront d'abord présentés afin de mieux cerner la problématique de la gestion des ZAE. Les intentions de cette politique seront ensuite analysés au travers des différents textes officiels existants et sur les informations collectées dans une base de données nationale (*IBIS* – « *Integraal Bedrijventerreinen Informatie Systeem* »). Cette dernière est alimentée par les communes sous la coordination des provinces et sous la direction du Ministère de l'Aménagement du Territoire (*VROM*).

Deux facteurs importants qui sont directement liés à la gestion parcimonieuse du sol en matière de ZAE seront ensuite développés, à savoir la densité d'emplois par hectare et le prix des terrains industriels.

Un dernier chapitre traitera de la problématique de la restructuration des terrains industriels vieillissants aux Pays-Bas.

En annexe, trois ZAE seront décrits afin d'illustrer la politique de gestion des terrains industriels aux Pays-Bas : *Beatrixhaven* à Maastricht, *Majoppeveld* à Roosendaal et *BedrijvenStad Fortuna* à Sittard.

¹ Auteurs : GIROLIMETTO F., LAMBOTTE J-M., sous la direction de HALLEUX J-M.

2. LES OUTILS ET LES ACTEURS DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA POLITIQUE RELATIVE À LA GESTION DES ZAE AUX PAYS-BAS

Aux Pays-Bas, l'aménagement du territoire se base sur la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire (*nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening - nWRO*) remplaçant depuis le 1^{er} juillet 2008 l'ancienne loi adoptée en 1965 et modifiée à diverses reprises. L'Etat reste dominant, les provinces et les communes inscrivant leurs projets dans le cadre national. Cette centralisation est toutefois tempérée par l'importance du jeu de la négociation, à tous les niveaux et entre les niveaux.

Le Ministère du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de la Gestion de l'Environnement (*VROM*) est responsable au niveau national de la politique en matière d'aménagement du territoire. Depuis les années soixante, il produit régulièrement un document stratégique appelé de façon générique : Note sur l'aménagement du territoire. Son sixième document stratégique actuellement en vigueur s'appelle la *Nota Ruimte*. Ce document au statut global et indicatif a été adopté le 27 février 2006. Il fixe les grandes orientations de la politique d'aménagement du territoire souhaitée pour l'ensemble du territoire national.

Le *VROM* travaille en étroite collaboration avec le Ministère des Affaires Economiques (*EZ*) qui est responsable de l'attribution des subsides et finance notamment de grands projets tant de création que de restructuration de terrains industriels (projets prioritaires - *Topprojecten* – voir chapitre 3.2.3. et annexe 2.1.).

Depuis 1960, ces « *Nota's over de ruimtelijke ordening* » voient le jour à intervalle d'environ dix ans. Ces notes, ou mémoires, ont une fonction d'indicateurs pour l'organisation de l'espace. Ils ne sont toutefois pas les seuls instruments d'aménagement du territoire utilisés par le gouvernement. Celui-ci dispose aussi d'esquisses structurelles (*Structuur schetsen*) et de décisions-clés relatives à l'aménagement et aux schémas de structure (*structuurschema's en planologische Kernbeslissingen*). Ces outils n'ont pas un effet global mais portent chacun sur une problématique déterminée ; il s'agit souvent de plans préparatoires pour les mémoires sur l'aménagement du territoire.

Ces cadres nationaux sont concrétisés au niveau provincial sous forme de plans provinciaux (*streekplannen*) stratégiques. Egalement indicatifs, ils présentent pour l'ensemble de la province ou une partie de celle-ci les grands axes du futur développement. La province du Limbourg néerlandais a ainsi adopté en 2001 un premier *Provinciaal Omgevingsplan Limburg* (POL), modifié en novembre 2006. A ce plan "généraliste" se rattache un certain nombre de documents provinciaux destinés à le préciser : d'une part, des compléments proprement dits (*POL-aanvullingen*), au statut identique à celui du POL, dans lesquels les lignes directrices du POL pour certains sujets sont complétées jusqu'au niveau opérationnel ; d'autre part, des règles, notes et programmes politiques, développant le POL de manière plus détaillée et des règlements, comportant des règles concrètes.

Enfin, la politique des plans provinciaux est mise en œuvre au niveau communal dans des plans locaux d'affectation (*bestemmingsplannen*), réglementaires. Ce sont donc les communes qui délimitent les espaces destinés à l'accueil des entreprises sous la tutelle provinciale. Si un conflit relatif à l'orientation souhaitée pour le développement spatial se présente, on peut imposer la mise en œuvre de la politique nationale ou provinciale dans les plans communaux.

Les communes jouent un rôle central dans la gestion des ZAE car ce sont elles qui acquièrent préalablement la grande majorité des zones en question, équipent les terrains et les mettent à disposition du marché. Pour ce faire, elles jouissent d'une grande liberté dans la planification et

la programmation de ces terrains ; elles opèrent au sein de cadres spatiaux peu contraignants définis par les provinces. Selon le Bureau du Plan (*Planbureau voor de Leefomgeving*, 2009), 20 % des communes gèrent 60 % de la superficie totale des terrains et 70 % du volume de l'emploi. Dans ces 20 %, on ne retrouve pas seulement les grandes communes mais également certaines petites communes qui possèdent de très grandes surfaces de terrains industriels.

Toujours au niveau de la politique communale, l'accent est mis partout sur la production de nouveaux terrains ; cette tendance est liée à la volonté des communes de garder un stock suffisant pour toujours pouvoir répondre à la demande. La politique communale est donc fortement dirigée par le souci de réserver de l'espace stratégique à long terme en se basant de préférence sur des scénarii de forte croissance économique. Le quasi-monopole de la commune dans la gestion des prix et, par conséquent, le manque d'acteurs privés sur le marché foncier à vocation économique est critiqué par certains. La consultation régionale (entre les communes et la province) se limite actuellement à la réservation stratégique à long terme et les accords ainsi conclus ne sont pas toujours respectés au sein des communes par manque d'autorité au niveau régional.

3. LES INTENTIONS DE LA POLITIQUE RELATIVE AUX ZAE AUX NIVEAUX NATIONAL ET PROVINCIAL

3.1. LA NOTARUIMTE²

3.1.1. Brève synthèse

Dans la partie consacrée aux villes, à la campagne et à l'accessibilité, la politique de localisation des activités est traitée dans un thème ayant pour objectif de : « concentrer l'urbanisation et les activités économiques ». La *Nota Ruimte* précise que l'objectif de la nouvelle politique de localisation des activités est de fournir un lieu d'implantation optimal de façon à contribuer au renforcement des villes et des villages. Pour ce qui est de la « bonne » place, le gouvernement ne peut donner aucune recette standard, mais bien un certain nombre de règles qui définissent la qualité de base attendue à ce sujet. Ce faisant, la *Nota Ruimte* remet en cause une des politiques mise en avant lors de la 4^{ème} note sur l'aménagement du territoire, la politique ABC, visant à mettre en adéquation le profil de mobilité des entreprises et le profil d'accessibilité des lieux. Désormais, ce sont les provinces et les agglomérations (*WGR + regio*) qui fixent les règles à ce propos.

La politique de localisation repose désormais sur trois objectifs très vagues :

- le développement économique : le fait de fournir suffisamment de sites appropriés pour les activités ;
- l'accessibilité : l'usage optimal de toutes les options de transport pour les personnes et de marchandises par route, par chemin de fer et par eau (sans priorité clairement exprimée à l'égard des alternatives à la voiture) ;
- la qualité de vie : une haute qualité de la conception architecturale et l'intégration des activités urbaines dans le paysage, une structure de détail dense utilisant le sol de façon parcimonieuse, un mélange des fonctions et une haute qualité de l'environnement (sécurité, émissions et bruit).

² <http://www.vrom.nl/notaruimteonline/download/download/NotaRuimteCompleet.pdf>

Par rapport aux notes précédentes, la *Nota Ruimte* insiste donc surtout sur la nécessité de disposer d'une offre foncière suffisante pour répondre aux besoins des activités économiques. Les provinces et communes doivent désormais veiller à assurer qu'une gamme suffisamment variée de sites soit disponible.

La *Nota Ruimte* précise aussi qu'il est également essentiel de s'assurer que la politique d'implantation contiennent au moins les règles et les critères visant à ce que :

- les entreprises et installations nouvelles et, éventuellement, existantes qui génèrent d'importants flux de marchandises soient installées dans des sites disposant de bonnes liaisons avec les infrastructures de transport (existantes) et offrant une accessibilité multimodale ;
- les entreprises et installations nouvelles et, éventuellement, existantes qui génèrent d'intenses flux de travailleurs et de visiteurs en comparaison de l'espace occupé soient installées sur des emplacements situés à proximité des nœuds de transport en commun et disposant de bonnes liaisons avec les infrastructures de transport (existantes).

La *Nota Ruimte* conserve donc implicitement la volonté de placer « *la bonne entreprise au bon endroit* » ; elle insiste fortement sur la nécessité d'une forte mixité entre les fonctions. Les bureaux, les commerces et autres commodités sont à implanter de préférence dans des centres urbains polyvalents, au sein desquels de l'espace existe pour vivre, travailler, faire du shopping... et qui sont souvent très accessibles par les transports publics. La plupart des entreprises et des installations accueillant un grand nombre de travailleurs doivent pouvoir encore s'implanter dans les zones mixtes à vocation résidentielle et de travail. Mais la *Nota Ruimte* reconnaît que la séparation spatiale entre le logement et le travail est en augmentation. Pour autant que l'échelle, le danger ou les nuisances associées à des entreprises et installations le permette, le mélange des fonctions doit être privilégié. La raison invoquée pour justifier cette préférence est que les zones mixtes associant résidences et lieux de travail fournissent un environnement attrayant générant la possibilité de recourir à la marche à pied ou au vélo pour rejoindre de nombreuses destinations.

Toutefois, la *Nota Ruimte* souligne l'existence de commerces et d'entreprises qui, de par leur nature, peuvent difficilement s'insérer dans les centres urbains ou dans les quartiers résidentiels. A cet égard, il est jugé important de veiller à ce que de l'espace reste disponible pour ce type d'activités.

Vu la décentralisation vers les provinces de la politique de localisation des activités depuis la *Nota Ruimte*, il est nécessaire de s'intéresser aux intentions émises à cet égard par ce niveau de pouvoir. Parmi les 12 provinces néerlandaises, nous avons décidé de porter notre choix sur celle du Limbourg néerlandais vu la frontière commune avec la Région wallonne ainsi que vu son relatif éloignement de la Randstad et de ses très fortes densités. Nous présenterons les intentions relatives à la localisation et gestion des ZAE au niveau de cette province au chapitre 3.5.

Le point 2.2.6 de la *Nota Ruimte* précise que les Pays-Bas ont besoin de terrains industriels pour une croissance économique durable. Créer de l'espace pour entreprendre signifie restructurer des terrains vieillissants mais aussi construire de nouveaux terrains. De 2004 à 2020, la superficie nationale prévue pour la restructuration est de 21.000 ha, soit l'équivalent de 20 % de la surface actuelle. Sur ces terrains, l'entretien régulier n'est plus suffisant et ils nécessitent un assainissement du sol, une meilleure accessibilité, un déplacement d'entreprises et une meilleure sécurité. Une grande partie des besoins ne peut être comblée que par la construction de nouveaux terrains. Pour cette même période, 23.000 ha de nouveaux terrains seront nécessaires.

L'État va s'engager en outre financièrement dans la création et la restructuration de grands terrains industriels complexes, les *topprojecten* (projets prioritaires).

3.1.2. Subsidiation

Dans l'Agenda d'exécution de la *Nota Ruimte (Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2008*, voir chapitre 3.2), l'Etat a prévu une enveloppe de 114,6 millions € entre 2004 et 2008 pour stimuler le développement de nouveaux terrains et la restructuration de terrains existants repris dans les projets prioritaires du programme TOPPER.

Pour stimuler l'économie urbaine (en relation avec le *GSB - GroteStedenBeleid*), l'Etat a en outre prévu 161,9 millions € dont les 2/3 devaient aller à la restructuration de terrains industriels.

3.2. L'ACTIEPLAN BEDRIJVENTERREINEN 2004-2008

Ce plan d'action relatif aux ZAE a été mis en place par les Ministères de l'Aménagement du Territoire (*VROM*) et des Affaires Economiques (*EZ*) afin de proposer des solutions aux demandes d'espace pour les activités économiques et au problème de vieillissement des terrains industriels.

Ce document comporte en premier lieu une critique de la situation actuelle vis-à-vis de la politique menée en matière de restructuration des ZAE. Il définit ensuite une série d'objectifs avant de présenter la liste des projets du programme TOPPER.

3.2.1. La critique de la situation actuelle

Le plan d'action contient, dans un premier temps, une série de constats relatifs aux carences de la politique nationale de restructuration des terrains vieilliss. Ces critiques sont relatives aux points suivants :

- l'organisation : absence de vision stratégique, collaboration et entente insuffisantes au niveau régional, faible niveau d'organisation des entreprises, problème de free-riders³ dans la gestion des ZAE, manque de coordination entre la commune et les entreprises, gestion fortement fragmentée ;
- le financement : coûts élevés d'assainissement, d'accessibilité, de déplacement d'entreprises, utilisation non optimale des sources de financement alternatives, mauvais équilibre entre terrains nouveaux et vieilliss (plus grande priorité donnée aux nouveaux terrains), faible cofinancement du secteur privé ;
- la réglementation : beaucoup de projets accusent du retard par l'accumulation de règles et d'exigences qui allongent les procédures, augmentent les coûts et l'incertitude auprès des acteurs publics et privés.
- les connaissances : la transmission du savoir et des expertises ne se fait pas correctement entre les différents niveaux de pouvoir (« on réinvente la roue »).

3.2.2. Objectifs d'ici 2020

Ces objectifs concernent d'une part la restructuration des terrains industriels et d'autre part la création de nouvelles ZAE.

³ Un free-rider est un acteur qui bénéficie des avantages économiques d'une situation ou d'un environnement sans en supporter ou sans en partager les coûts.

3.2.2.1. *Restructuration des terrains industriels*

Au début des années 2000, plus de 20 % des terrains industriels étaient considérés comme vieilliss et à restructurer. Le délai moyen d'une procédure complète de restructuration, en 2003, était de 10 ans. L'objectif est de réduire ce délai à 8 ans d'ici 2020.

Tableau 1 : Terrains industriels à restructurer, par province, en ha bruts, en 2003

Provincie	Herstructureren ¹⁰ in hectare
Noord-Brabant	4.798
Zuid-Holland	3.194
Noord-Holland	2.527
Gelderland	2.294
Limburg	1.944
Overijssel	1.792
Utrecht	1.359
Groningen	1.090
Zeeland	1.019
Drenthe	617
Flevoland	547
Friesland	489
Nederland	21.670

Source : ETIN Adviseurs, 2003

Le Ministère des Affaires Economiques a, quant à lui, établi une liste de projets prioritaires *Topprojecten* (voir plus loin) qui devrait aboutir à la restructuration de 3.500 ha en fonction du budget disponible (260 millions € de subsides publics mais des apports extérieurs seront nécessaires).

En résumé :

- 90 % des projets doivent avoir un plan d'approche en 2006 ;
- 3.500 ha doivent être restructurés en 2012 ;
- les restructurations doivent être réalisées dans un délai moyen de 8 ans (contre plus de 10 ans actuellement).

3.2.2.2. *Nouveaux terrains industriels*

Les objectifs, de 1998 à 2020, sont repris dans le tableau ci-dessous et sont exprimés en ha bruts par province. De 1998 à 2003, 9.000 ha ont été construits, ce qui donne, pour la période 2004-2020, une superficie de 23.000 ha.

Tableau 2 : Terrains industriels à construire de 1998 à 2020, par province, en ha bruts

Provincie	Nieuw ¹² in hectare
Noord-Brabant	7.480
Zuid-Holland	4.950
Noord-Holland	3.850
Gelderland	3.610
Overijssel	2.440
Limburg	2.440
Flevoland	1.680
Friesland	1.370
Groningen	1.330
Utrecht	1.300
Zeeland	1.300
Drenthe	1.010
Nederland	32.760

Source : Bedrijfslocatiemonitor (BLM), 1999

Dans le cadre des projets prioritaires, le Ministère des Affaires Economiques participera à la réalisation de 7.000 ha de nouveaux terrains de 2004 à 2012, avec comme objectifs :

- 90 % des projets doivent avoir un plan d'approche en 2006 ;
- 7.000 ha doivent être créés d'ici 2012 ;
- le délai moyen pour l'ensemble des procédures et travaux de réalisation de ces nouvelles ZAE doit être de 7 ans.

Notons que ce dernier délai est similaire à celui mis en avant pour la création de nouvelles ZAE via la modification planologique en Région wallonne⁴.

3.2.2.3. Objectifs relatifs aux aspects financiers

Ce chapitre présente divers aspects des politiques de création et de restructuration des terrains industriels ainsi que les solutions proposées :

- une analyse des causes des déplacements d'entreprise vers de nouvelles ZAE a été menée : ceux-ci sont souvent le résultat d'une inadéquation entre l'activité et son environnement (extension impossible, évolution des environs, etc.). Une enquête faite en 2003 a inventorié plus de 150 cas importants, représentant chacun un coût de plusieurs millions € ;
- vers un marché plus privé : afin d'obtenir une meilleure adéquation offre-demande, un intéressement des acteurs du marché est nécessaire. Le Ministère des Affaires Economiques a initié un inventaire des chances et des freins d'un développement et d'une gestion des terrains industriels par le secteur privé ;
- un inventaire des solutions à la problématique des free-riders est proposé ;
- fonds structurels européens : la quote-part de ces fonds pour les terrains industriels sera augmentée dans les années 2003-2006 ;
- une revue (*Bedrijventerreinen*) consacrera une attention particulière à la diffusion des bonnes pratiques et des expertises.

⁴ Expertise ZAE1 de la CPDT, 2007.

3.2.2.4. Objectifs relatifs aux aspects légaux

D'autres volets posant problème et relevant plutôt du non respect de certains principes ou de la difficulté à utiliser la réglementation sont mis en avant :

- meilleur zonage environnemental⁵ : ce zonage est utile pour une cohabitation optimale entre le logement et des activités économiques. Fin 2004, une étude pilote a été initiée afin d'inventorier les possibilités de zonage et d'établir une nouvelle répartition des entreprises ;
- utilisation intensive du sol : la réglementation actuelle ne freine pas mais ne stimule pas non plus l'intensification de l'occupation de l'espace. L'accumulation de règlements et la gestion de ces derniers par les communes pose parfois problème.

3.2.3. Les projets prioritaires (Topprojecten) (voir liste en annexe 1)

Le Ministère des Affaires Economiques soutient financièrement les différents acteurs (principalement les communes) dans le cadre de ces projets et sera un partenaire actif dans la réalisation concrète de ces terrains qui sont d'un apport important pour le renforcement de l'économie et de l'emploi aux Pays-Bas. Les principales caractéristiques de ces terrains sont :

- leur caractère suprarégional ;
- une superficie de minimum 150 ha bruts ;
- des terrains de catégories 4 ou supérieures dans le zonage environnemental (c.-à-d. susceptibles d'accueillir des entreprises plutôt, voire franchement, nuisibles pour leur environnement proche et qu'il convient donc d'écarter des quartiers d'habitat) ;
- des terrains situés dans une zone où les ZAE sont rares ;
- des terrains situés dans une zone de forte restructuration.

Les caractéristiques des *topprojecten* sont :

- 49 projets localisés dans 38 communes ;
- 60 % de restructuration, 40 % de nouveaux terrains ;
- dans 90 % des cas, la commune est la locomotive du projet ;
- 60 % se situent dans les 30 plus grandes villes ;
- la taille moyenne des terrains est de 360 ha ;
- dans 80 % des cas, la catégorie environnementale 5 (entreprises nuisibles) est autorisée.

3.2.3.1. Evaluations et financement

Les subsides seront dorénavant distribués selon les critères suivants :

- priorité sera donnée aux *topprojecten* ;
- priorité sera donnée aux projets de restructuration ;
- l'utilisation d'autres sources de financement doit être incorporée dans l'attribution de subsides.

⁵ Pour plus d'informations sur le zonage environnemental, voir le point 4.3. du présent rapport, ainsi que : <http://www.milieuzoneing.info/>

Ce programme TOPPER, soutenu par l'Etat néerlandais fait suite à des programmes précédents (*STIREA - STImuleringsregeling Ruimte voor Economische Activiteiten*, *TIPP - Tender InvesteringsProgramma's Provincies* et *DBT - Duurzame Bedrijventerreinen*) qui ont fait l'objet d'une évaluation. Les résultats de cette analyse ont abouti à une nouvelle instrumentation financière qui vise :

- des objectifs plus réalistes ;
- une meilleure sélection des terrains (moins de nouveaux terrains et plus de restructuration) ;
- à appliquer le principe de la fusée à deux étages (deux phases distinctes : phase de préparation, phase d'exécution) ;
- à assurer une bonne assise régionale ;
- à jouer si nécessaire le rôle de médiateur pour l'Etat.

3.3. LE SER-LADDER

Cette échelle a été mise en place en 1999 par le SER « Sociaal Economische Raad », c.-à-d. le Conseil Socio-Economique national, afin de promouvoir une politique plus volontariste de restructuration des terrains industriels vieillissants.

3.3.1. Définition

Le SER-ladder est un modèle conceptuel pour l'allocation d'espace limité. Il est constitué de trois « échelons » qui fonctionnent selon un principe bottom-up : on envisage l'utilisation de l'échelon suivant que si le précédent ne permet pas de répondre aux besoins. Dans l'ordre, il est recommandé de privilégier :

- une utilisation de l'espace disponible pour une certaine fonction et/ou rendu disponible après restructuration (densification de l'espace vacant existant) ;
- une utilisation optimale des possibilités d'augmenter la productivité de l'espace et cela de diverses manières :
 - o l'utilisation de la 3^{ème} dimension (en sous-sol ou en hauteur) ;
 - o les innovations techniques ;
 - o l'utilisation multifonctionnelle de l'espace.

La législation et les réglementations, ainsi que leurs instruments politiques, doivent favoriser la productivité de l'espace ;

- si les options ci-dessus se montrent insuffisantes, l'option d'extension d'espace (nouveaux terrains) pour la fonction concernée entre en ligne de compte.

Par le choix parcimonieux des zones urbanisables et par des investissements judicieux pour l'amélioration de la qualité des espaces verts, il doit être garanti que l'utilisation de l'espace pour le logement, les activités et/ou les infrastructures respecte la qualité de la nature et du paysage et même la renforce.

3.3.2. Obligation

Ces dix dernières années, le *SER-ladder* n'était qu'un avis, pas une obligation. Avec la mise en place de la convention sur les terrains industriels 2010-2020 (voir chapitre 2.4), le *SER-ladder* va jouer un rôle important car il est repris dans la nouvelle loi sur l'Aménagement du Territoire (*nWRO*) avec une mesure administrative générale (*AMvB - Algemene Maatregel van Bestuur*) qui oblige les provinces et les communes à appliquer les lignes directrices de ce modèle.

Les Pays-Bas peuvent, à ce sujet, prendre exemple sur le Royaume-Uni qui applique les principes du *SER-ladder* depuis longtemps, via ses *PPS - Planning Policy Statement* (COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT, 2007).

Un des problèmes qui subsiste aux Pays-Bas est la suroffre actuelle en terrains viabilisés qui, selon de récentes études, répondrait à la demande jusqu'en 2020. Ces terrains ne peuvent être retirés du marché sans compensation financière, ce qui rend, selon l'avis de certains acteurs, le *SER-ladder* peu utilisable, surtout au niveau communal.

3.4. LA CONVENTION SUR LES TERRAINS INDUSTRIELS 2010-2020 (*CONVENANT BEDRIJVENTERREINEN 2010-2020*)

3.4.1. Introduction

Cette convention a été signée le 27 novembre 2009 entre les représentants de l'Association des Autorités Provinciales (*Interprovinciaal Overleg*), l'association des Communes Néerlandaises (*VNG – Vereniging Nederlandse Gemeenten*), le Ministère du Logement, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement (*VROM*) et le Ministère des Affaires Economiques (*EZ*). Parallèlement à la récupération du retard pris dans la restructuration des anciens terrains industriels, se profile une planification régionale intense sous la houlette des provinces, afin de réduire la suroffre de terrains viabilisés découlant de la concurrence à laquelle se livrent les communes et de conduire à des prix des terrains plus élevés. L'application du *SER-ladder* est un des instruments utilisés.

3.4.2. L'estimation de la demande en terrains industriels

3.4.2.1. Les nouveaux terrains industriels

Sur base du scénario TM (« Transtalantic Market »)⁶, les estimations s'élèvent à 11.015 ha pour la période 2010-2020. Ils se décomposent en 9.185 ha de demande d'extension et de 1.830 ha de demande de changement⁷.

⁶ Le *Transatlantic Market (TM)* est un scénario de développement économique défini au niveau européen pour la période 2002-2040. Il fait partie d'un ensemble de quatre scénarii économiques élaborés par l'Union Européenne en fonction de deux paramètres : la coopération internationale et les réformes institutionnelles (ARTS P.H.A.M. & al., 2005). Dans les scénarii *Strong Europe (SE)* et *Global Economy (GE)*, la coopération internationale prédomine à l'opposé des deux autres scénarii, *Regional Communities (RC)* et *Transatlantic Market (TM)*. Le rôle des institutions publiques est limité dans les scénarii *GE* et *TM*, autorisant plus d'initiatives au secteur privé. Pour les Pays-Bas, la demande d'espace en fonction des différents scénarii peut se résumer comme suit :

Augmentation des besoins en espace par scénario, en %, de 2002 à 2040

	<i>GE</i>	<i>SE</i>	<i>TM</i>	<i>RC</i>
Terrains industriels	43	18	23	-3

⁷ Deux types de demande sont généralement distingués aux Pays-Bas :

- demande d'extension : demande de terrain industriel suite à une croissance d'activité, au changement dans le choix d'une localisation ou au changement dans l'utilisation de l'espace ;
- demande de changement : demande de terrain industriel suite à une transformation (changement de fonction, l'activité industrielle faisant place à du bureau et/ou de l'habitat), soit ce qu'on réalise souvent en Wallonie via la procédure SAR.

Tableau 3 : Répartition des demandes en terrains industriels, par province, en ha nets

Provincie	Uitbreidingsvraag (na ruimtewinst)	Vervangingsvraag	Ruimtelijke planningsopgave
Drenthe	515	150	665
Flevoland	697	80	777
Fryslân	740	60	800
Gelderland	717	177	894
Groningen	598	90	688
Limburg	819	150	969
Noord-Brabant	1.516	512	2.028
Noord-Holland	1.163	130	1.293
Overijssel	1.119	63	1.182
Utrecht	249	86	335
Zeeland	202	62	264
Zuid-Holland	850	270	1.120
Totaal	9.185	1.830	11.015

Source : Convenant bedrijventerreinen 2010-2020, 2009

Cette mise en service moyenne annuelle de nouveaux terrains (1.001 ha) représente 14 % de plus que pour la période 1976-2007 et 35 % de plus que pour la période 2001-2007. La convention met en avant l'hypothèse que l'évolution économique structurelle va réduire la demande en terrains industriels pour les classes gourmandes en espace (industrie, construction, commerce de gros, transport).

3.4.2.2. La restructuration 2009-2013

Durant cette période, il est prévu de restructurer 6.500 ha selon un programme à mettre en place par les provinces. Pour ce faire, la convention fournit :

- une liste des terrains à restructurer (scindés en hectares à reprofiler ou à revitaliser)⁸, les emplacements qui seront concernés jusqu'en 2013 et le phasage ;

⁸ Trois stratégies de restructuration ont été définies aux Pays-Bas :

- revitalisation : réaménagement de l'espace public et amélioration de l'accessibilité (voirie) ;
- reprofilage : redéveloppement des parcelles vieilles, généralement vides, afin de mettre en place un nouvel environnement industriel plus en corrélation avec les besoins des candidats repreneurs ;
- transformation : transformation de la parcelle afin d'y recevoir de nouvelles fonctions (habitat, bureau, etc.) avec déménagement éventuel des industries encore présentes.

Actuellement, plus de 90% des restructurations aboutissent à une revitalisation de l'espace public contre 2% pour le reprofilage et 6% pour la transformation, ce qui semble insuffisant au vu des problèmes existants sur ces terrains vieillissants et de la demande. Les bâtiments anciens exigent aussi plus d'attention pour leur redéveloppement ou leur destruction. Les restructurations actuelles conduisent à un gain d'espace minime (entre 5 et 10 %). Le reprofilage

- une indication de la façon dont les régions, qui collaborent efficacement, seront récompensées par une priorisation des projets ;
- un aperçu indicatif des coûts estimés et de la structure de financement (revenus, politique foncière, équilibre régional, apports publics, apports de tiers éventuels) ;
- une indication de la façon dont la collaboration régionale se met en place aussi bien pour la distribution de nouveaux terrains que pour la restructuration d'anciens terrains ;
- une indication sur la manière dont les régions et les organisations d'intérêt social sont concernées par le contenu des programmes provinciaux de restructuration ;
- un aperçu des moyens publics utilisés dans les projets de restructuration, y compris les subsides de l'Etat et de la province, pour l'assainissement, la politique des Grandes Villes, le budget *Nota Ruimte* et le Fonds Européen *FEDER (EFRO - Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling)*. Ces informations seront reprises par les provinces dans les programmes provinciaux de restructuration ;
- une indication de la manière dont la gestion et l'entretien durables sont garantis dans les sites à restructurer ;
- une indication de la façon dont l'exécution des relevés de restructuration prend forme.

3.4.3. Financement par l'Etat des restructurations et décentralisation des moyens TOPPER (« Topprojecten »)

L'Etat met, pour la période 2010-2013, un montant de maximum 403,6 millions € à la disposition des projets de restructuration repris ci-dessus. Ces moyens se répartissent comme suit :

- 244 millions € pour les programmes existants ;
- « Fonds Economische Structuurversterking » (FES) : 52 millions € ;
- Projets prioritaires (TOPPER) : 107,6 millions €.

3.4.4. L'opérationnalisation de l'utilisation parcimonieuse et efficace de l'espace

La convention précise que des accords doivent être conclus entre l'Etat, d'une part, et les provinces/communes, d'autre part, sur l'application de l'utilisation durable de l'espace (examen préalable par l'Etat des plans régionaux et des programmes de restructuration - quantification des objectifs dans le cadre des accords d'urbanisation entre Etat et provinces). L'absence d'accord est souvent liée à la philosophie de planification décentralisée prônée dans la *Nota Ruimte* et au manque de clarté de certains principes (*SER-ladder*) laissant libre cours aux interprétations diverses et différentes. Au niveau communal, on estime ainsi que l'intensification de l'utilisation de l'espace sur les terrains existants et la restructuration des friches industrielles n'apportent pas de contribution significative aux problèmes de la demande de terrains industriels (OLDEN H., 2009).

engendrerait un gain d'espace plus important mais les coûts élevés et son manque de rentabilité supposée freinent son envol.

3.4.5. Le renforcement de la politique provinciale

Selon une étude du consultant STOGO (OLDEN H., 2009), réalisée à la demande de *Milieudefensie* (l'équivalent néerlandais d'Interenvironnement Wallonie), les provinces ne remplissent pas encore leur rôle régional dans la réduction de la suroffre en nouveaux terrains, laissant aux communes la concrétisation du principe d'utilisation parcimonieuse et efficace de l'espace. Les plans d'affectation sont rarement confrontés à la demande du marché. Lors de la justification de ces plans, on ne tient pas compte du fait de savoir si l'espace sur les terrains existants est exploité de manière optimale et on favorise ainsi le développement de nouveaux terrains.

Pour contrecarrer ces pratiques, la convention précise que les provinces doivent renforcer leur rôle de coordination, leurs contrôles et leurs compétences dans les plans d'affectation.

3.4.6. Le renforcement de la collaboration régionale

La convention constate que les communes restent souvent concurrentes dans les négociations pour attirer une entreprise. Elles sont donc peu favorables à la conclusion d'accords sur le phasage à court et moyen termes et sur les aspects importants dans l'exécution que sont le prix des sols, la politique de distribution et le financement des projets de restructuration. Les accords sur la réservation stratégique sont plus le résultat de la somme des ambitions communales que celui d'un programme régional intégré.

Toujours selon Milieudefensie (OLDEN H., 2009), il est illusoire, dans ce contexte, de croire que la planification régionale va aboutir d'elle-même à une réduction de l'offre en terrains viabilisés et à une accélération de la restructuration. Pour ce faire, une forte implication de la province est indispensable avec la mise en place d'accords sur :

- le phasage à court et moyen termes ;
- l'augmentation des prix des terrains au niveau régional ;
- une politique régionale de distribution des terrains ;
- un financement régional des relevés de restructuration au moyen de règlements et de la mise en place d'une politique foncière régionale.

3.4.7. Conclusions

La convention dénonce le fait que, toujours actuellement, au niveau communal, la priorité reste l'attribution de nouveaux terrains, ce qui n'encourage pas le décollage de la restructuration. Ce constat est appuyé par divers arguments (OLDEN H., 2009) :

- une nouvelle estimation des terrains est nécessaire et elle doit répondre aux exigences suivantes :
 - o pas d'espace supplémentaire après 2010 pour compenser le retard dans le développement accumulé avant cette date ;
 - o recalcul des effets, sur les estimations concernant les besoins en espace, de la politique relative à la mixité logement-activités et à l'intensification de l'utilisation de l'espace ;
 - o pas d'exception pour les terrains industriels spécifiques car ils font partie de l'offre totale.

Toujours selon cette étude (OLDEN H., 2009), une estimation réaliste de la demande d'extension pour la période 2010-2020 se situe entre 1.600 et 4.100 ha. A cela

on peut ajouter 1.830 ha de demande de changement ce qui fait un total de 3.430 à 5.930 ha ;

- l'hypothèse selon laquelle la réduction de l'offre viendra d'une planification régionale poussée sous la responsabilité de la province ne trouve jusqu'à présent aucun répondant dans les pratiques actuelles de planification au sein des communes. Cette pratique est plutôt basée sur le principe « réservation maximale, distribution d'espace » plutôt que sur « réservation maximale, distribution selon les besoins ». Pour réduire la suroffre en terrains viabilisés, une tout autre approche de la planification et de la programmation est nécessaire. En outre, la convention ne met pas assez l'accent sur la collaboration régionale et la planification à long terme.

3.5. LA POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE AU NIVEAU PROVINCIAL : L'EXEMPLE DU LIMBOURG NÉERLANDAIS (« PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG 2006 » – POL2006)

Adopté le 22 septembre 2006, le *Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006*⁹ (POL 2006), successeur du POL 2001, constitue la première version d'un POL sous forme de plan directeur global conformément à la nouvelle loi néerlandaise sur l'aménagement du territoire (*nWRO*). D'une part, le POL 2006 représente pour la Province son plan régional (*Streekplan* au sens de cette loi). A travers un tel document, la Province fixe dans les grandes lignes la place qui est accordée à l'agriculture, à la nature, au logement et aux zones d'activités. Les communes sont tenues de s'y tenir lorsqu'elles adoptent leur plan d'affectation (*bestemmingsplan*). D'autre part, le POL 2006 constitue pour la Province de Limbourg le plan de gestion des eaux, le plan de politique environnementale ainsi que le plan directeur en matière de circulation et de transports. Le POL 2006 englobe aussi de nombreux aspects physiques des politiques économiques, sociales, de la santé et de la culture. Comme le SDER wallon, le POL 2006 est un document à valeur indicative, ne contenant aucune décision juridique directement contraignante.

Le POL 2006 affiche la volonté de la Province du Limbourg de concentrer l'urbanisation autour des principaux pôles urbains et de limiter l'urbanisation diffuse hors de cet espace.

Si le POL 2006 délimite les contours de l'urbanisation, il ne faut pas considérer ce document comme un cadre rigide mais au contraire comme la base d'une structure modulaire et flexible comprenant d'autres documents adoptés par la Province. L'objectif d'une telle structure conforme à la *nWRO* est d'avoir une planification moins dirigiste et plus flexible. En ce sens, le POL 2006 évite des procédures longues tout en répondant efficacement et à temps aux besoins de la population et des entreprises (industries, services, agriculture...). Pour ce faire, la Province du Limbourg a recours à une ensemble d'instruments opérationnels de planification dont la Méthode des droits de développement négociables (*Verhandelbare Ontwikkelings-Rechten-methode, en abrégé VORm*). Si par exemple une commune veut étendre des zones à urbaniser en dehors des contours imposés par la Province, via cet instrument VORm, elle a la possibilité de le faire si le besoin est démontré moyennant une compensation suffisante (l'aménagement de zones naturelles supplémentaires).

La stratégie de localisation des activités économiques précise comment localiser les zones d'activités économiques en vue, tant, de répondre aux besoins des entreprises, que de limiter la dépendance à la voiture générée par ces installations. Pour ce faire, il distingue clairement les zones d'activités urbaines des zones d'activités locales en milieu rural. Le Limbourg prévoit que

⁹ Voir le site : <http://portal.prvimburg.nl/poldigitaal/?maintopic=542>

de nouvelles zones d'activités ne seront autorisées que dans la mesure du nécessaire, avec en l'occurrence des estimations quant à la qualité et la quantité requises. Les communes sont responsables de la traduction en sites concrets et de l'aménagement de ces zones d'activités.

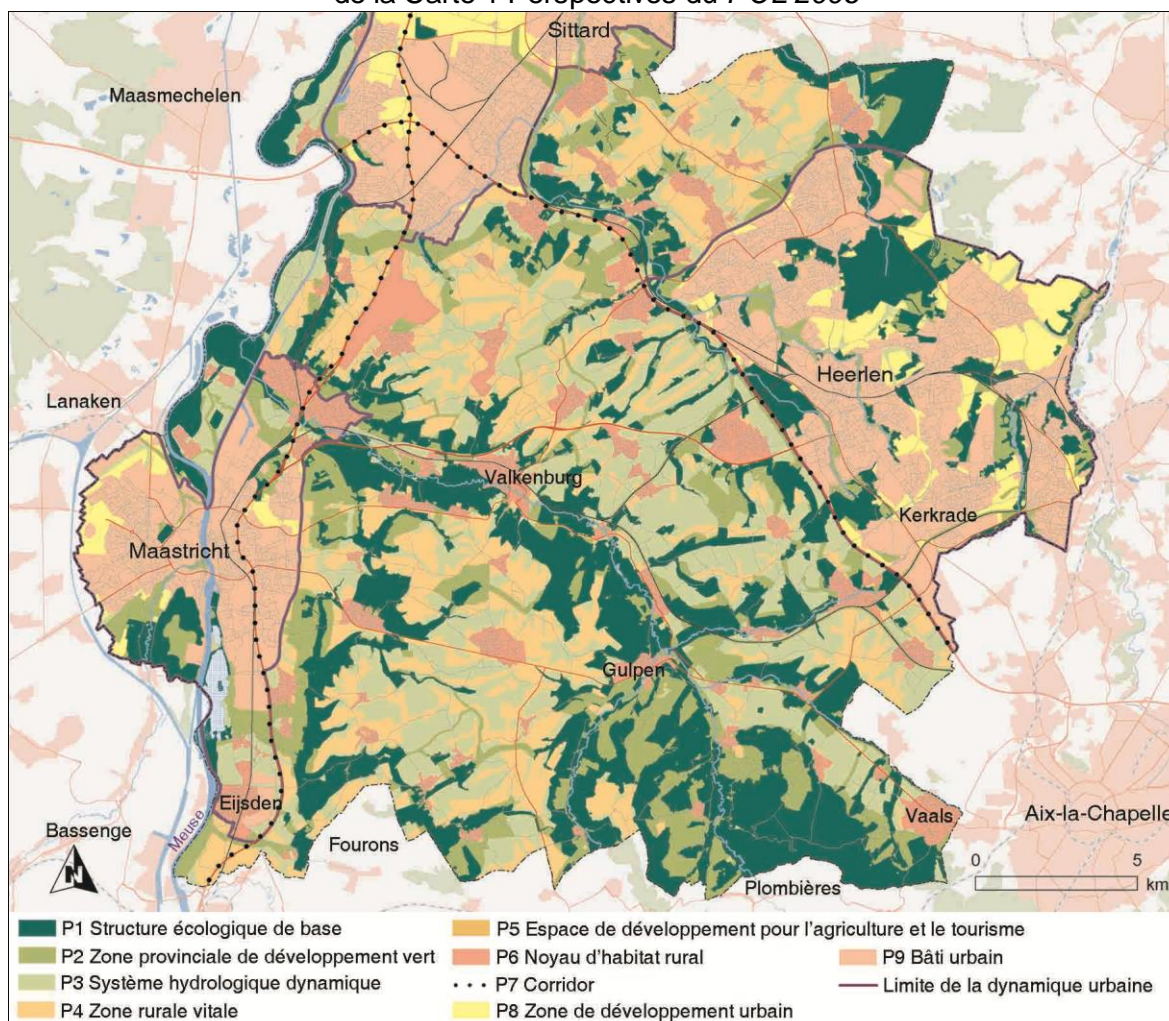
Dans la recherche d'espaces pour les nouveaux sites, la priorité va à la concentration (on évite de trop multiplier les petites zones). Si une extension des sites existants n'est pas possible, l'urbanisation de Zones de développement urbain peut alors être envisagée (Zones P8 sur la carte intitulée Perspectives – Carte 1 ci-après). Ces zones correspondent à de vastes zones d'aménagement différé attenantes au bâti existant et situées à l'intérieur des frontières de la dynamique urbaine, c'est-à-dire du périmètre du noyau d'habitat des grands pôles urbains. Seules les 8 principales villes et conurbations de la Province du Limbourg comportent de telles Zones de développement urbain (Maastricht, Heerlen-Kerkrade, Sittard-Geleen, Echt-Maasbracht, Weert, Roermond, Venlo et Venray). Dans ce cas, il convient d'évaluer à un stade précoce les conséquences en termes de mobilité de ces nouvelles zones d'activités, en utilisant autant que possible les infrastructures de transport existantes et en assurant leur desserte par les transports en commun. La bonne insertion dans le réseau de transport public actuel doit jouer un rôle important dans le choix de ces nouvelles zones d'activités. Si une déviation d'une ligne existante ou la création d'une nouvelle ligne est nécessaire, il convient alors de s'assurer que cette desserte est opportune sur le plan financier (POL, p. 96).

Le POL 2006 précise aussi que « *de nouvelles zones d'activités ne sont pas prévues dans l'espace rural. Les communes ne doivent utiliser les capacités restantes des zones industrielles que pour l'extension des entreprises existantes ainsi que pour le déplacement ou le lancement d'entreprises de la commune en question, et éviter ainsi que des zones d'activités locales ne se dotent d'un caractère urbain important. Dans la mesure du nécessaire, les communes peuvent étendre une zone existante pour des entreprises déjà implantées au niveau local* ».

Limitier les possibilités d'implantation dans ces zones d'activités locales aux seules entreprises de la commune concernée est une politique qui s'inscrit dans une volonté forte de préserver le territoire rural d'une intense urbanisation.

Dans ces communes rurales, la plupart des parcs d'activités ont également tendance le plus souvent à s'accoler au (ou à l'un des) principal(-aux) noyau(x) d'habitat de sorte que plusieurs centaines de logements voisinent directement le parc d'activités. Ce principe n'est toutefois pas explicitement énoncé dans le POL 2006. Néanmoins, cette juxtaposition est clairement recherchée afin de maximiser le recours à la marche à pied et au vélo pour les travailleurs habitant dans la localité.

Carte 1 : Principales affectations du sol au Sud de la Province du Limbourg néerlandais issues de la Carte 1 Perspectives du POL 2006



Source : Provincie Limburg, 2006

A propos du parking sur les lieux de travail, le POL 2006 donne aussi quelques timides orientations dans sa version intégrale néerlandaise (POL, p. 95). Se parquer doit être réalisé à l'intérieur même de la zone où se localise l'emploi pour que les espaces environnants ne soient pas confrontés aux conséquences des problèmes de parking. La taille de ces équipements de parking doit être basée sur une estimation réaliste des besoins en parking. Dans le document dénommé *Handreiking ruimtelijke ontwikkeling Limburg* (Fil conducteur du développement spatial)¹⁰, la Province du Limbourg a adopté des lignes directrices pour une utilisation minimale de l'espace par les équipements de parking. La concrétisation de cette politique de parking est une responsabilité communale. Le POL 2006 conclut qu'une harmonisation au niveau des villes régionales est nécessaire lorsqu'il est question de la définition de la taille des parkings en ouvrage, des tarifs de stationnement et du guidage vers les parkings.

¹⁰ Voir à ce sujet le site : <http://portal.prvimburg.nl/poldigitaal/?maintopic=4488&home=ro>

On voit donc que même si la *Nota Ruimte* a réduit le caractère dirigiste de la politique nationale d'aménagement du territoire aux Pays-Bas en accordant aux provinces une grande liberté de choix, ce niveau de pouvoir a tendance à poursuivre la politique de limitation de l'étalement urbain et de la dépendance à la voiture qui l'accompagne. Densité, mixité des fonctions et concentration des activités compatibles avec l'habitat dans des lieux offrant une bonne desserte en transport en commun restent des orientations stratégiques dominantes de l'aménagement du territoire néerlandais.

4. LES RÈGLES URBANISTIQUES IMPOSÉES PAR LES COMMUNES DANS LES *BESTEMMINGSPLANNEN*

4.1. GÉNÉRALITÉS

Les règles urbanistiques applicables dans les ZAE ne sont pas précisés dans le cadre de la politique nationale, ni provinciale de gestion des ZAE et sont donc laissées à l'initiative des communes. Elles sont reprises dans les plans d'affectation (*bestemmingsplannen*), élaborés par les communes. Chaque ZAE possède donc ses propres règles urbanistiques, imposées par les communes ou négociées entre la commune et les acteurs de la ZAE.

On constate ainsi qu'aucune réglementation n'existe par rapport au recul vis-à-vis des limites de parcelles (si ce n'est celles relatives aux normes de sécurité incendie appliquées pour certaines entreprises spécifiques dangereuses) et que la mitoyenneté est largement acceptée.

4.2. DEUX EXEMPLES : BEDRIJVENSTAD FORTUNA A SITTARD ET MAJOPPEVELD A ROSENDAAL

4.2.1. BedrijvenStad à Sittard (développé dans l'annexe 2.2.2)

Ce nouveau terrain voué aux entreprises tertiaires à haute valeur ajoutée, situé au sud-ouest du centre ville de Sittard (Limbourg néerlandais), à proximité de la gare prône une politique d'utilisation intensive du sol par une occupation optimale du sol et la construction en hauteur. Les mesures suivantes sont préconisées :

- contiguïté des bâtiments ;
- construction en hauteur (bâtiments de 8 à 12 m de hauteur) ;
- parking souterrain ;
- mise à disposition de logements locatifs pour « starters » (dimension temporelle de l'utilisation parcimonieuse du sol) ;
- installations communes (stationnement, espaces verts, zones tampon) ;
- nombre limité de places de stationnement (ratio de 0,2 place par emploi) ;
- développement des modes de transport alternatifs (transport public) favorisé par la situation de la ZAE dans la zone urbaine de Sittard-Geleen (100.000 habitants), près du centre urbain et de la gare.

4.2.2. Majoppeveld à Roosendaal (développé dans l'annexe 2.2.3)

Ce terrain de 180 ha, est situé à l'est de la commune de Roosendaal (province du Brabant septentrional), tout contre des quartiers résidentiels, à 1 km à peine du centre d'une ville de

77.000 habitants. Il fait partie du programme TOPPER car il doit être revitalisé et complété via un projet d'extension de plus de 100 ha. Les objectifs de la restructuration des terrains existants sont la revitalisation de l'espace public (amélioration de l'environnement spatial tout en maintenant les fonctions économiques existantes), la mise en place d'un *parkmanagement* (pour une gestion commune et durable de l'ensemble de la ZAE) et la prévention de la criminalité.

Dans ce cadre, un nouveau plan d'affectation a été initié. Ce dernier précise comment doit être mis en application le zonage environnemental. Tandis qu'au contact des quartiers d'habitat, ce sont les catégories environnementales I à III qui les seules à être autorisées afin de préserver la quiétude des riverains, dès que l'on s'en écarte de plus ou moins 100 ou 200 mètres, ce sont les catégories II à IV qui deviennent autorisées. Dans ce second espace, on interdit donc les entreprises les moins gênantes mais on accepte des entreprises que l'association VNG (*Vereniging Nederlandse Gemeenten*) recommande de placer à au moins 200 mètres des quartiers d'habitat, c'est-à-dire les entreprises de catégorie IV. Notons aussi qu'en association avec ce découpage en catégories environnementales, des prescriptions urbanistiques différentes sont formulées (concernant la hauteur des bâtiments principalement). Ainsi, tandis que les bâtiments pouvant être construits dans la zone réservée aux entreprises de catégorie I à III sont limités à 8 m de haut vu la proximité de l'habitat, ceux à bâtir dans la zone réservée aux entreprises de catégorie II à IV peuvent grimper jusqu'à 12 m.

Le plan prévoit en outre que, pour toute nouvelle construction, la densité d'occupation au sol (COS – Coefficient d'Occupation du Sol) devra atteindre 75 % de la superficie totale de la parcelle.

5. LES DONNÉES SUR L'OCCUPATION DU SOL : LA BASE DE DONNÉES IBIS

Le Ministère de l'Aménagement du Territoire (*VROM*) a mis en place un inventaire des terrains industriels dans une base de données appelée IBIS (« *Integrale Bedrijventerreinen Informatie Systeem* »)¹¹. Dans cette base de données, le *VROM* recueille, en collaboration avec les provinces et les communes les informations sur les terrains industriels aux Pays-Bas afin de posséder les outils nécessaires à une politique judicieuse en matière de gestion des ZAE.

IBIS fait l'objet d'une publication annuelle¹² qui fournit entre autres des informations sur la consommation d'espace, l'état de l'occupation du sol, les prix de vente et des informations sur l'état de vieillissement des terrains (considérés comme devant être restructurés).

Selon IBIS, au 1^{er} janvier 2009, la superficie totale des zones d'activité s'élevait à 105.000 ha bruts répartis sur 3.697 terrains. A cette date, 13.800 ha nets étaient disponibles pour être mis sur le marché dont 2.341 aux mains de particuliers et 11.437 appartenant aux communes.

Une nouvelle approche de la politique d'aménagement des terrains industriels est en cours, sur base d'IBIS, et reprend les éléments suivants :

- un planning prudent et une mise à disposition durable des terrains industriels selon le scénario *TM* (*Transatlantic Market*) avec application du *SER-ladder* ;
- la lutte contre le vieillissement des terrains industriels existants par l'amélioration de la qualité de l'espace, la gestion et l'entretien durables ;
- une accélération de la restructuration des terrains vieillissants (6.500 ha prévus entre 2009 et 2013) ;

¹¹ La base de données IBIS peut être consultée sur le site <http://www.bedrijvenlocaties.nl/>

¹² La version 2009 de cette publication est accessible sur le site : <http://www.bedrijvenlocaties.nl/publicaties/brochure/74618.aspx?t=IBIS%20Brochure%202009>

- une collaboration régionale pour une meilleure gestion du stock.

Un des instruments de cette nouvelle politique est la convention sur les terrains industriels 2010-2020 qui met l'accent sur le monitoring basé entre autres sur les informations recueillies dans IBIS. Il constitue en principe un bon outil pour suivre le vieillissement des terrains industriels aux Pays-Bas à condition que la base de données soit mieux complétée.

Mais l'inventaire actuel dans IBIS ne permet pas d'obtenir, au niveau national, une image fiable du vieillissement des terrains industriels car seule une partie des communes encodent les informations demandées et certaines provinces s'écartent de la procédure standard de collecte des informations. Seules les provinces de Limbourg et de Noord-Brabant disposent de données opérationnelles objectives.

6. DONNEES DE LA POLITIQUE DES TERRAINS INDUSTRIELS AUX PAYS-BAS VIS-À-VIS DE L'OBJECTIF D'UNE GESTION PARCIMONIEUSE DU SOL

Deux paramètres très importants qui découlent de la politique de gestion des ZAE aux Pays-Bas sont abordés dans ce chapitre :

- la densité d'emploi dans les ZAE ;
- les prix des terrains industriels.

6.1. LA DENSITÉ D'EMPLOI DANS LES ZONES D'ACTIVITÉS DES PAYS-BAS

Des statistiques relatives à la densité d'emplois par ha au sein des zones d'activités économiques existent aux Pays-Bas.

Tableau 4 : Evolution 1996-2003 de la densité d'emploi moyenne dans les zones d'activités au sein des provinces néerlandaises (en emplois/ha)

	1996	2003
Groningen	30,2	30,5
Friesland	31,6	29,8
Drenthe	37,3	31,8
Overijssel	41,1	40,0
Flevoland	35,4	38,1
Gelderland	45,6	45,0
Utrecht	71,7	77,4
Noord-Holland	65,0	66,7
Zuid-Holland	62,5	67,9
Zeeland	30,3	25,5
Noord-Brabant	44,0	44,6
Limburg	31,2	30,2
Nederland	46,0	46,5

Source : www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menucomid=26&pid=34&id=4420&themeld=-1

Ce tableau montre que la densité d'emploi moyenne au sein des zones d'activités néerlandaises est très élevée (46 travailleurs/ha), contre une densité moyenne de l'ordre de 17 emplois/ha pour la Wallonie, soit un rapport près de trois fois inférieur à la moyenne néerlandaise.

La densité calculée aux Pays-Bas se base sur l'ensemble des terrains industriels et non pas sur les seuls parcs d'activités gérés par les pouvoirs publics. Ceci comprend donc, en plus de

l'équivalent des parcs d'activités wallons gérés habituellement chez nous par des intercommunales de développement économique, d'anciens sites industriels urbanisés dès avant les années 1950 et situés pour la plupart au sein même des villes et des parcs de bureaux, généralement d'initiative privée ou publique-privée. Ceci est d'ailleurs attesté par un chiffre fourni par ce même site internet : l'ensemble des terrains industriels concentrent en fait en 2003 2,132 millions d'emplois sur les 7,318 millions que compte le territoire néerlandais, soit une proportion de 31 %. La proportion équivalente en Région wallonne n'approche à peine que les 12 %. Bien entendu, ce différentiel s'explique lui-même pour une large part par des fortes différences dans la structure économique de ces deux territoires (faible présence d'activités marchandes en Région wallonne, en particulier dans l'industrie et les services aux entreprises en comparaison de nos voisines). Une autre explication tient dans l'antériorité de la politique d'aménagement du territoire aux Pays-Bas par rapport à la Belgique. Les néerlandais ont plus précocement que nous procédé au découpage de l'urbanisation entre espaces dévolus à l'habitat au sens large et espaces affectés à l'industrie. Tandis que les néerlandais planifiaient leur territoire et créaient leurs premiers parcs d'activités dès l'entre-deux-guerres, il a fallu attendre le début des années 60 pour voir les principes de la Charte d'Athènes être appliqués en Belgique. Remarquons toutefois que l'évolution de la densité d'emplois aux Pays-Bas ne diminue pas entre 1996 et 2003 (très légère hausse de 46 à 46,5 emplois/ha), ce qui montre que les néerlandais continuent d'assurer une très haute densité au sein des nouveaux parcs d'activités et dans les terrains nouvellement commercialisés au sein des parcs existants.

Sur base du tableau 4, notons qu'il existe, au sein même des Pays-Bas, de grands écarts entre les provinces concernant la densité de travailleurs (dans un rapport de 1 à 3 entre les provinces de Zélande et d'Utrecht). Les trois provinces constituant la Randstad (Noord-Holland, Zuid-Holland et Utrecht) présentent des densités moyennes considérables au regard de la situation wallonne (entre 66 et 77 emplois/ha). Aux environs de la moyenne nationale, on trouve quatre autres provinces proches de la Randstad et très peuplées (Noord-Brabant, Gelderland, Overijssel et Flevoland). Les cinq autres provinces, les plus périphériques du pays, sont par contre caractérisées par des densités d'emplois/ha voisines de 30 emplois/ha. Ainsi, la province du Limbourg néerlandais présente une densité de 30,2 emplois/ha. C'est plus encore avec ce chiffre qu'avec la moyenne nationale (46,5 emplois/ha) qu'il convient de comparer la situation des différentes provinces wallonnes (à l'exception peut-être de la Province du Brabant wallon qui mériterait de se comparer avec celle du Noord-Brabant vu la proximité qu'elles ont toutes deux avec de grandes métropoles et vu le développement endogène fortement tournée vers les nouvelles technologies).

Pour la région d'Eindhoven, ce même site fournit une cartographie de la densité d'emploi au sein des zones d'activité économique. A travers cette carte, on observe qu'un grand nombre de zones d'activités ou parties de zones d'activités ont des densités supérieures à 50 emplois/ha, voire 100 emplois/ha.

Figure 1 : Densité d'emplois dans les zones d'activités de la région d'Eindhoven en 2003



Nombre d'emplois/ha par zone d'activité

Source : www.ruimtemonitor.nl/kennisportaal/default.aspx?menucomid=26&pid=34&id=4420&themeld=-1

6.2. LA PROBLÉMATIQUE DES PRIX DES TERRAINS INDUSTRIELS AUX PAYS-BAS

6.2.1. Introduction

En 2008, le prix de vente moyen par province des terrains industriels variait entre 36 € (Friesland) et 250 € (Zuid-Holland) au m² (cf. tableau 5).

Tableau 5 : Prix des terrains par province, en 2008

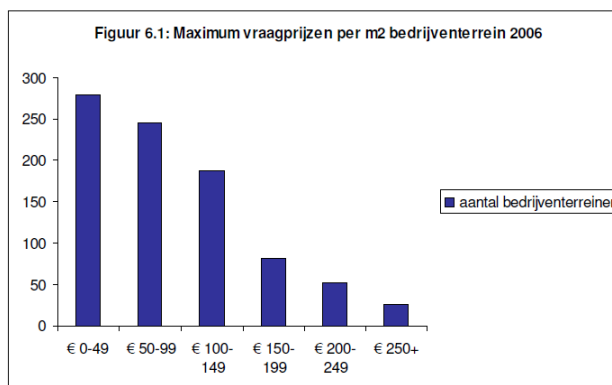
Provincie	Minimale prijs in €	Maximale prijs in €
Groningen	39	54
Friesland	36	47
Drenthe	52	66
Overijssel	96	115
Gelderland	121	152
Flevoland	90	127
Utrecht	170	208
Noord-Holland	122	145
Zuid-Holland	212	250
Zeeland	69	84
Noord-Brabant	125	144
Limburg	84	98

Source : IBIS, 2009

6.2.2. Ecarts dans le prix des terrains

Les écarts observés ont une forte connotation géographique. Les prix varient d'une région à l'autre (prix plus élevés dans la Randstad et le sud du pays) mais aussi à l'intérieur d'une même province, avec des prix plus élevés en milieu urbain. Des variations s'observent aussi au sein d'une même zone industrielle selon les profils de qualité des sous-zones (variation jusque 20 %). Depuis une quinzaine d'années, les prix ont peu à peu augmenté. Vers le milieu des années 90, on a constaté que les entreprises étaient disposées à payer plus, ce dont ont profité certaines communes.

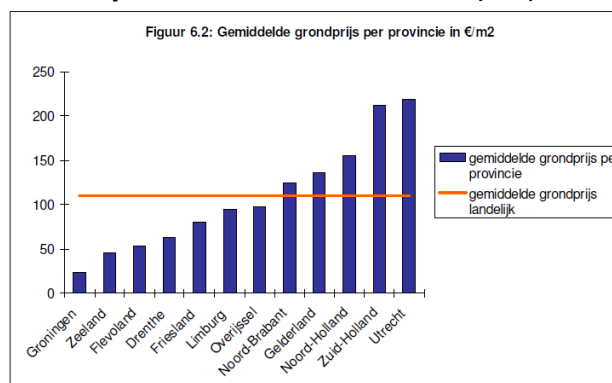
Figure 2 : Prix maximum des terrains industriels, par m², en 2006



Bron: IBIS

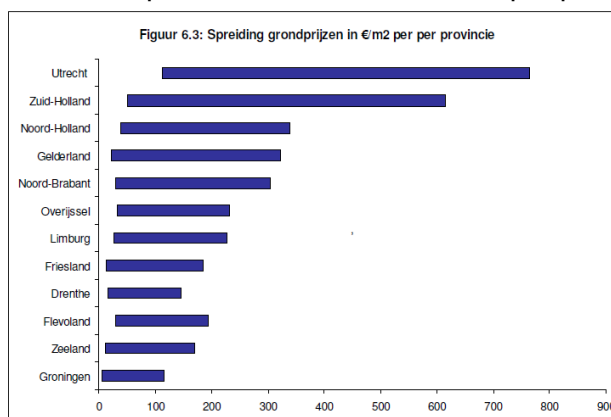
Source : IBIS, 2009

Figure 3 : Prix moyen des terrains industriels, par province, en €/m²



Bron: IBIS

Source : IBIS, 2009

Figure 4 : Gamme des prix des terrains industriels, par province, en €/m²

Bron: IBIS

Source : IBIS, 2009

Dans les figures ci-dessus, on observe que les prix moyens pratiqués au Limbourg sont de l'ordre de 90-95 €/m² mais peuvent varier de 20 à 230 €/m².

6.2.3. Une explication des différences dans les prix des terrains

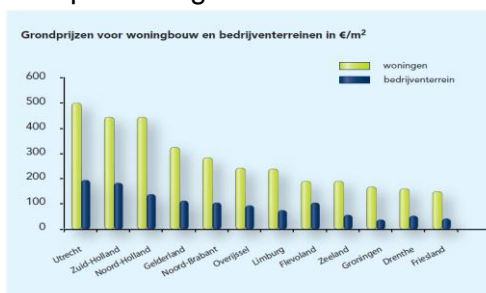
Il n'existe pas d'explication simple et unique et la valeur résiduelle du sol¹³ est difficile à établir pour les terrains industriels car la valeur d'un terrain est en outre souvent influencée par la valeur des terrains environnants.

Les prix les plus élevés s'observent pour des terrains qui sont essentiellement destinés à des bureaux ou à des fonctions spécifiques (commerce de détail périphérique, etc.). Les prix ont également tendance à monter lorsque la densité du bâti augmente.

6.2.4. Possibilité d'augmentation des prix

Selon *Milieudefensie* et *STOGO* (VERHAAK, 2007), la concurrence entre communes dans la gestion des terrains industriels et la suroffre en nouveaux terrains sont des facteurs qui sont à l'origine des prix pratiqués aux Pays-Bas (et considérés par eux comme très bas) par rapport notamment aux prix pour le logement. Ceux-ci sont en effet généralement 3 à 4 fois plus élevés.

Figure 5 : Prix des terrains pour le logement et les terrains industriels par province



Source : VERHAAK, 2007

¹³ La valeur résiduelle est la valeur obtenue après avoir soustrait, des prix bruts des biens, tous les frais de production : voirie, égouttage, alimentation en eau, gaz, électricité, éclairage, etc.)

Cette situation est à l'origine de deux problèmes :

- aucune stimulation n'existe pour intensifier la construction ou rénover les bâtiments existants ;
- les rentrées d'argent au niveau communal sont trop faibles pour pouvoir entretenir ou rénover les terrains qui le nécessitent.

Une augmentation de 50 €/m² du prix moyen de vente, selon ce même rapport mais repris par d'autres études comme la *TaskForce Herstructurering Bedrijventerreinen* initiées en 2008 par le Ministère des Affaires Economiques (cf. chapitre 7.2.), n'aurait pas d'effet néfaste sur l'économie. Les revenus complémentaires ainsi obtenus pourraient alimenter un fonds de restructuration. Si on part d'une hypothèse de 400 ha (sur les 6.000 ha actuellement disponibles) distribués annuellement, le fonds recueillerait 200 millions € par an (3 milliards € en 15 ans) alors qu'actuellement, les communes perçoivent 75 millions € par an en subsides.

7. LA RESTRUCTURATION DES TERRAINS INDUSTRIELS AUX PAYS-BAS

7.1. INTRODUCTION

En matière de terrain industriel, les Pays-Bas ont toujours eu un niveau d'exigence élevé en termes de qualité.

Le PBL (*PlanBureau voor de Leefomgeving*) précise que le vieillissement est un processus normal pour un espace industriel et ses bâtiments et que deux aspects peuvent être identifiés : le vieillissement économique et la dégradation (qualité spatiale déficiente) (PLANBUREAU VOOR DE LEEFOMGEVING, 2009).

- vieillissement économique : avec le temps, il est possible que le terrain ne réponde plus aux standards actuels. La production et l'emploi augmentent, les exigences changent (accessibilité, parkings, etc.), les activités évoluent. Des investissements sont alors nécessaires pour continuer l'activité ou un déménagement doit être envisagé. Les bâtiments constituent, eux aussi, une partie du processus de production d'une entreprise et de leur entretien dépend la longévité de l'entreprise sur une parcelle. Un entretien efficace peut éviter à l'entreprise de devoir déménager vers un nouveau terrain ;
- détérioration de la qualité spatiale : la vacance, la dégradation d'un terrain ou d'une parcelle peuvent être à l'origine d'une diminution de la qualité spatiale. D'autres effets néfastes peuvent intervenir, tels que l'insécurité, les nuisances liées au bruit ou au trafic.

Bien que le problème ait été identifié depuis les années 80, les coûts élevés pour l'acquisition des terrains et des bâtiments, l'assainissement des sols pollués et la destruction du vieux bâti ont constitué un frein à la réhabilitation. La même constatation a été faite dix ans plus tard, à la différence près que le stock de ces terrains avait augmenté. En 2006, selon IBIS, 45% de la surface des terrains industriels sont vieilliss, du moins partiellement.

Pour rappel, trois stratégies de restructuration ont été définies aux Pays-Bas :

- revitalisation : réaménagement de l'espace public et amélioration de l'accessibilité (voirie) ;
- reprofilage : redéveloppement des parcelles vieillies, généralement vides, afin de mettre en place un nouvel environnement industriel plus en corrélation avec les besoins des candidats repreneurs ;

- transformation : transformation de la parcelle afin d'y recevoir de nouvelles fonctions (habitat, etc.) avec déménagement éventuel des industries encore présentes.

Actuellement, plus de 90% des restructurations aboutissent à une revitalisation de l'espace public contre 2% pour le reprofilage et 6% pour la transformation, ce qui semble insuffisant au vu des problèmes existants sur ces terrains vieillissés et de la demande. Les bâtiments anciens exigent aussi plus d'attention pour leur redéveloppement ou leur destruction. Les restructurations actuelles conduisent à un gain d'espace minime (entre 5 et 10 %). Le reprofilage engendrerait un gain d'espace plus important mais les coûts élevés et son manque de rentabilité supposée freinent son envol.

La restructuration concerne surtout des surfaces en périphérie des communes et pour financer ces projets souvent non rentables, les communes peuvent entre autres faire appel aux subsides du Ministère des Affaires Economiques. Dans le passé les programmes nationaux, *StiREA* (*STImuleringsregeling Ruimte voor Economische Zaken*) et *TIPP* (*Tender InvesteringsProgramma's Provincies*) furent les précurseurs du règlement *TOPPER* (*topprojecten*) actuel. D'autres subsides sont attribués par les grandes villes et l'Union Européenne.

Mais ces subsides ne suffisent pas. Depuis 1990, seuls 175 ha/an ont été restructurés et, à ce rythme, la restructuration ne sera finalisée qu'au 22^e siècle. Un changement d'approche est donc nécessaire pour favoriser la restructuration des terrains vieillissés plutôt que le développement de nouveaux terrains. Malgré les divers incitants, la priorité est encore donnée à la création de nouvelles zones au niveau de la province et des communes car :

- la restructuration des terrains industriels détériorés se fait souvent à perte (moyens financiers insuffisants) ;
- le gain d'espace est le plus souvent insuffisant par rapport à la demande.

Si la tendance actuelle se poursuit, la superficie des terrains vieillissés aura doublé d'ici 2020. Une nouvelle politique a donc été initiée (*RUIMTE EN MILIEU*, 2009). Celle-ci prévoit que les provinces devraient en assurer la coordination et elle devra tenir compte des éléments suivants :

- la situation actuelle au niveau de l'exécution des restructurations ;
- l'estimation de la demande en terrains industriels et la mesure dans laquelle la restructuration peut jouer un rôle ;
- le soutien financier que peuvent apporter l'Etat et les provinces ;
- l'avis et l'expérience des communes ;
- l'incitation par une politique foncière attractive (prix des terrains plus élevés).

7.2. LA THB – TASKFORCE HERSTRUCTURERING BEDRIJVENTERREINEN

Cette taskforce a été mise en place par le Ministère des Affaires Economiques (*EZ*), le 28 mars 2008, afin de tirer les leçons des bonnes et mauvaises pratiques du passé en matière de restructuration et de donner son avis aux ministres sur la politique à mener dans ce domaine.

Elle donne son avis sur :

- la manière dont les coûts des restructurations devraient être répartis entre les différents acteurs ;
- la relation entre restructuration (développement de *brownfields*) et la construction de nouveaux terrains (*greenfields*) ;
- l'utilisation parcimonieuse de l'espace, le regroupement et l'intégration paysagère des nouveaux terrains industriels ;
- la politique foncière et l'immobilier en fonction des apports du marché et des communes ;
- les obstacles potentiels des lois/réglementations ;
- les possibilités de subsidiations, crédits ou participations ;

- les possibilités de mixité des fonctions des entreprises avec les bureaux et le logement ;
- les instruments (dont le remembrement des parcelles) qui peuvent influencer le comportement free-rider de certains propriétaires ;
- le financement de la qualité spatiale (intégration, accessibilité, etc.) ;
- les manquements du marché et les lignes directrices de solutions.

Dans un rapport intitulé : « Des opportunités pour la qualité – une stratégie de développement pour les terrains industriels » daté du 9 septembre 2009, la *THB* fait dix recommandations pour mettre la restructuration sur la voie du succès :

- définir une politique des terrains industriels basée sur trois stratégies :
 - o une approche économique de la rénovation urbaine jusqu'en 2020 pour la restructuration des terrains industriels ;
 - o un processus de commercialisation du marché des terrains industriels ;
 - o une approche régionale ;
- concentrer l'approche (et plus particulièrement le cadre financier) de la restructuration sur une superficie de 15.800 ha à revitaliser et reprofiler à l'horizon 2020. A cette fin, un investissement de 6,35 milliards € doit être prévu ;
- privilégier des prix de terrain plus élevés et les moyens collectifs pour couvrir les coûts de la restructuration. Maintenir une répartition égale des moyens collectifs supplémentaires entre l'Etat, les provinces et les communes ;
- conclure des accords clairs et forts avec les provinces et les communes sur :
 - o une orientation régionale obligatoire accompagnée d'un planning serré et d'un tempo plus élevé dans la restructuration ;
 - o un rôle pour la province d'instance responsable du système qui doit conduire, dès 2010, à un système adéquat de planification/programmation, d'exécution et de gestion des terrains industriels ;
 - o une politique foncière régionale et des accords de gestion régionaux (*parkmanagement*) sur base des instruments planologiques de la nouvelle *WRO - Wet Ruimtelijke Ordening* ;
 - o la formation de sociétés de développement régional ;
 - o un déploiement (selon un programme établi) des moyens financiers de l'Etat et des provinces ;
 - o une répartition des rôles entre l'Etat et les provinces dans l'établissement des règles de la nouvelle *WRO* en mettant l'accent sur les aspects qualitatifs de la planification ;
- ériger un Fonds National de restructuration.

7.3. LA MISE EN PLACE DE LA RESTRUCTURATION

7.3.1. Introduction

La problématique traitée ici concerne le résultat atteint après 20 ans de politique de restructuration, à savoir : dans quelles mesures cette politique a-t-elle conduit à une moindre prolifération de nouveaux terrains industriels ?

7.3.2. La situation actuelle

Environ 45 % de la surface des zones industrielles actuelles se trouvent sur des terrains partiellement ou complètement vieillissés et 75% de la superficie dans ces parcelles sont réellement

vieillis, ce qui signifie que 27.500 ha brut de terrains industriels nécessitent un lifting pour pouvoir être de nouveau utilisés. Cette surface représente 1/3 de la surface totale des terrains industriels.

De 1990 à 2006, quelques 17.000 ha nets de nouveaux terrains ont été équipés (23.000 ha bruts) contre 3.000 ha restructurés et la quantité de terrains occupés a augmenté durant cette période de 50%. Mais l'augmentation de ces surfaces a dépassé la demande réelle des activités et cela est dû à deux facteurs :

- la dilution de l'utilisation de l'espace : le déménagement d'entreprises vers de nouveaux terrains s'accompagne d'une augmentation de la consommation d'espace et de l'abandon de bâtiments partiellement vides ;
- ces entreprises sont de plus en plus des sociétés de services.

Si le rythme des restructurations de la période écoulée se maintient, il faudra plus de 100 ans pour répondre à la demande actuelle. On a cependant constaté ces dernières années, une accélération dans la restructuration et environ 1/3 de la superficie totale des friches est au stade d'exécution, 1/3 planifié et 1/3 sans aucun plan. Mais aucune donnée ne permet actuellement d'analyser les délais d'exécution.

L'annexe 2.2 présente deux projets de restructuration de terrains industriels dans le cadre du programme TOPPER (*Beatrixhaven* à Maastricht et *Majoppeveld* à Roosendaal).

7.3.3. Conclusions

Malgré les bonnes intentions de l'Etat, les provinces et les communes rechignent à s'aventurer dans la restructuration des friches industrielles et favorisent l'équipement de nouvelles zones. Au rythme actuel de reconversion des friches, la surface totale de ces dernières continuera d'augmenter dans le futur sans volonté politique ferme pour faire changer les choses.

7.4. VERS UNE NOUVELLE POLITIQUE

La restructuration des friches industrielles s'est toujours heurtée aux frontières de sa faisabilité. La complexité des tâches et les coûts d'investissement élevés en sont les principales causes. Durant ces 20 dernières années, peu de progrès ont été constatés dans le développement d'instruments pour résoudre les principaux freins dans la restructuration.

Les facteurs freinant sont essentiellement dus à la manière avec laquelle les terrains vieillis se sont développés, avec une forte fragmentation du sol. Le faible prix des terrains n'a en outre pas permis aux communes d'y effectuer les travaux d'entretien et la rénovation périodique nécessaires.

Le problème actuel est qu'aucun niveau de pouvoir ne veut prendre le « taureau par les cornes » de ce problème, l'Etat ayant laissé la responsabilité d'exécution aux niveaux inférieurs avec son soutien via les subsides accordés.

Les provinces se concentrent plus sur l'acquisition de nouveaux terrains et les subsides dont disposent ces provinces pour la restructuration sont limités (5 millions €) et ne sont investis que dans la revitalisation des espaces publics.

Les communes, quant à elles, se focalisent sur la revitalisation des espaces publics. Le manque de moyens financiers ne leur permet pas d'appréhender les problèmes de façon globale et les communes estiment que les propriétaires des bâtiments doivent assurer eux-mêmes leur redéveloppement.

Au niveau du secteur privé, peu d'entrepreneurs trouvent un intérêt à une restructuration de leurs terrains car ils ont en général toujours l'opportunité d'acquérir de nouveaux terrains/bâtiments à des prix avantageux, en louant les anciens terrains ou en le laissant en « jachère » en espérant une valorisation des prix... ce qui constitue en fait un cercle vicieux. Les communes préfèrent

développer des nouveaux terrains, moins coûteux, avec comme conséquence une augmentation des friches industrielles qui ne peuvent être réhabilitées par manque de moyens.

Selon Han Olden, ce cercle vicieux ne peut être brisé que par une approche intégrée du problème, dans laquelle l'Etat, les provinces et les communes se sentent mutuellement responsables (OLDEN H., 2007). La problématique est trop complexe et les coûts trop élevés pour n'être pris en charge que par une seule partie.

- considérer la restructuration des terrains industriels détériorés comme une forme de rénovation urbaine : il faut penser au-delà d'une simple réaffectation industrielle qui libèrera de l'espace pour les entreprises, en faisant intervenir des concepts tels que l'utilisation parcimonieuse de l'espace, la lutte contre l'appauvrissement et la gestion de l'espace public, à l'instar de la rénovation d'anciens quartiers d'habitat. La nouvelle fonction dépendra des caractéristiques du terrain, de sa position dans le tissu urbain et de la demande d'espace de certaines fonctions. L'essentiel est de proposer des plans attractifs pour le secteur privé en évitant les propositions monofonctionnelles sans réelle perspective financière pour les futurs investisseurs. En considérant les anciens terrains industriels comme des sites de remplissage urbains multifonctionnels, de nouveaux moyens financiers peuvent apparaître, notamment en provenance de la politique des Grandes Villes (*Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing*);
- réviser rapidement la planification des tâches pour les nouveaux terrains industriels : les prévisions actuelles sont beaucoup trop optimistes car basées sur des tendances économiques obsolètes alors que la politique actuelle veut justement changer les choses. La mise à disposition sur le marché d'une superficie moindre de nouveaux terrains industriels rendra plus concurrentiel les terrains existants dont la perspective de redéveloppement augmentera de la même manière que les prix des sols sur ces terrains ;
- améliorer les outils financiers pour soutenir le réaménagement des bâtiments industriels en friche : l'exemple du Noord-Brabant est à suivre et à développer. Les moyens financiers actuels sont insuffisants à la lumière des investissements nécessaires. L'augmentation des subsides peuvent donner une impulsion mais doit aller de pair avec une implication financière au niveau local et ce en :
 - o adaptant le prix des terrains à la hausse : dans beaucoup d'endroits, le prix de vente est bien en-dessous de la valeur résiduelle du sol. Cette augmentation ne pourra se faire qu'en réduisant la surcapacité en nouveaux terrains et la réalisation d'accords sur le maintien des prix ;
 - o mettant sur pied un fonds régional de restructuration alimenté entre autres par l'exploitation foncière des nouveaux terrains industriels. Un des problèmes dans le passé est le manque de moyens financiers que les communes réservaient à l'entretien, la gestion et la rénovation de leurs terrains industriels. Grâce à ce fonds, un équilibre sera en outre possible, au niveau régional, entre les sites bénéficiaires et d'autres à perte.

8. CONCLUSIONS

Créer de l'espace pour entreprendre signifie selon la « Nota Ruimte » aussi bien restructurer des terrains existants que construire de nouveaux terrains. Pour la période 2004-2020, la superficie devant faire l'objet d'une restructuration s'élève à environ 21.000 ha. Les problèmes dans ces terrains sont tels que l'entretien régulier n'est pas suffisant. Comme la restructuration ne livrerait que peu d'espace supplémentaire, la construction de 23.000 ha de nouveaux terrains est prévue pour la même période.

Dans la nouvelle philosophie de la politique spatiale, les provinces et les communes ont comme responsabilités de :

- réserver, à long terme, de l'espace en suffisance ;
- fournir, à court terme et en temps voulu, de l'espace aux entreprises.

En soutien aux acteurs régionaux et locaux, l'Etat va s'investir financièrement dans des projets prioritaires (*TOPPER*) qui ont une importance stratégique élevée pour l'économie nationale. La mise en œuvre de la politique industrielle est reprise dans l'*Actieplan Bedrijventerreinen 2004-2020* du Ministère des Affaires Economiques. En vertu de ce plan, l'Etat va soutenir la construction de 7.000 ha de nouveaux terrains et la restructuration de 3.500 ha de terrains vieillissants, durant la période 2004-2012, via le programme *TOPPER*.

La *Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020*, quant à elle, met l'accent sur une utilisation parcimonieuse et efficace du sol en favorisant la restructuration des terrains industriels au niveau régional, sous la houlette des provinces. Cette politique doit permettre à terme de réduire la surface de terrains viabilisés et de conduire à des prix des terrains plus élevés.

Quant à la restructuration des terrains industriels et corollairement au souci d'utilisation parcimonieuse du sol, malgré une politique volontariste de l'Etat et des provinces (à l'aide d'outils tels que la *THB* et la convention des terrains industriels 2010-2020), celle-ci connaît un envol difficile car :

- IBIS offre, à l'heure actuelle, une vue insuffisante des terrains à restructurer (sur quels sites peut-on parler de vieillissement, de quel type de vieillissement s'agit-il, de quelle superficie est-il question, quelles mesures doivent-elles être prises, quels sont les budgets nécessaires) ;
- les financements publics et privés restent insuffisants pour alimenter la restructuration (la mise en place d'un Fonds de restructuration régional pourrait faire évoluer la situation) ;
- le soutien reste insuffisant lors de l'exécution des projets de restructuration (manque d'informations, de formation, d'organisation, etc.) ;
- Les garanties d'une utilisation durable de l'espace lors de l' (du) (ré) aménagement des terrains ne sont pas encore présentes.

La gestion parcimonieuse du sol aux Pays-Bas a été illustrée par l'analyse de deux données : la densité d'occupation du sol (qui s'établit autour de 46 emplois/ha au niveau national et à 30 emplois/ha dans la province du Limbourg) et les prix de vente des terrains industriels dont la moyenne nationale atteint les 100 €/m² (90 €/m² au Limbourg).

De cette analyse, nous pouvons en conclure qu'une meilleure gestion du stock existant des nouveaux terrains, combinée à une politique volontariste de remise en valeur des terrains existants, appuyée par une volonté d'utilisation parcimonieuse de l'espace, d'une mixité appropriée des fonctions et d'un zonage environnemental réfléchi, soutenue par une densité d'emplois pertinente et un marché foncier plus à l'écoute du marché, sont les fondements nécessaires pour mettre fin à la prolifération des terrains industriels détériorés tout en maintenant une offre en zones d'activités qui continuera à renforcer le développement des activités économiques des Pays-Bas.

ANNEXE 2.1. : LISTE DES PROJETS PRIORITAIRES (TOPPER)

Provincie	Gemeente	Topprojecten	
Drenthe	Emmen	Bargermeer	H
Flevoland	Almere	A6-A27	N
Gelderland	Arnhem-Duitse grens	KAN A12-zone, bedrijfschap A12	N
Gelderland	Ede-Veenendaal	A12-A30	N
Gelderland	Nijmegen/Wijchen	A73-zone: Westkanaaldijk/Noord- en Oost Kanaalhaven/Wijchen-Oost	H
Gelderland	Nijmegen-West	KAN A73-zone (Beuningscheveld)	N
Gelderland	Overbetuwe, Valburg/Elst	KAN A15-zone	N
Gelderland	Zutphen	De Mars	H
Groningen	Delfzijl	Oosterhorn	H
Groningen	Groningen	Westpoort	N
Groningen	Groningen	Meerstad met Zuidoost Groningen	H+N
Limburg	Beek	Luchthaven Oost	H+N
Limburg	Maastricht	Beatrixhaven/Zink-wit	H
Limburg	Sittard/Geleen	Chemelot Noord/ Kampstraat/Kerensheide	H
Limburg	Venlo	Logistiek terrein Tradeport Noord/Logistiek terrein Tradeport Oost (greenport)	N
Limburg	Venlo	Venlo Tradeport	H
Noord-Brabant	Breda	Krogten/Emer/ Hintelaken	H
Noord-Brabant	Eindhoven	De Hurk/Ekkersrijt/De Kade	H
Noord-Brabant	Etten-Leur	Vosdonk	H
Noord-Brabant	Helmond	Hoogeind	H
Noord-Brabant	Moerdijk	Moerdijkse Hoek	N
Noord-Brabant	Roosendaal	Borchwerf	N + H
Noord-Brabant	Roosendaal	Majoppelveld	H
Noord-Brabant	's Hertogenbosch	Kloosterstraat ²	N
Noord-Brabant	's Hertogenbosch	Rietvelden/De Vutter/Ertveld	H
Noord-Brabant	Tilburg	Loven/Kanaalzone/Kraaiven	H
Noord-Brabant	Waalwijk	Haven Waalwijk	H
Noord-Holland	Amsterdam	Westrandzone	N
Noord-Holland	Amsterdam	Havengebied: Coen- en Vlothaven	H
Noord-Holland	Beverwijk, Velsen	IJmond-Noord	H
Noord-Holland	Haarlemmermeer	Zoekgebied Haarlemmermeer	N
Noord-Holland	Haarlem	Waarderpolder	H
Noord-Holland	Zaanstad	Kanaaloeverzone	H+N
Noord-Holland	Zaanstad, Beverwijk	Wijkermeerpolder	N
Overijssel	Almelo	Regionaal Bedrijventerrein Twente	N
Overijssel	Enschede	Havengebied Enschede	H
Overijssel	Hengelo	Twentekanaal	H
Overijssel	Kampen	Haatland 1-6	H
Utrecht	Utrecht	Lage Weide	H
Zeeland	Vlissingen, Terneuzen	Kanaalzone, Sloehaven	H + N
Zuid-Holland	Binnenmaas	Hoeksche Waard	N
Zuid-Holland	Dordrecht	Zeehaven Dordrecht	H
Zuid-Holland	Leiden, Alphen a/d Rijn	Oude Rijnzone	H
Zuid-Holland	Rotterdam	Tweede Maasvlakte	N
Zuid-Holland	Rotterdam	Bestaand Rotterdam Gebied	H
Zuid-Holland	Rotterdam	Spaanse Polder	H
Zuid-Holland	Rotterdam	Stadshavens Rotterdam	H
Zuid-Holland	Rotterdam, Zoetermeer, Gouda	Zuidplas (A12 en A20)	N
Zuid-Holland	Schiedam, Vlaardingen	Rechter Maasover	H

Source: RUMTE EN MILIEU, 2009

H = Herstructurering (restructuration) – N = Nieuw (création)

ANNEXE 2.2. : CAS D'ÉTUDES

2.2.1 Beatrixhaven – Maastricht

2.2.1.1 Introduction

La province du Limbourg a décidé de mettre en place une politique de développement durable en matière de terrains industriels en insistant sur les points suivants :

- la gestion parcimonieuse du sol ;
- l'amélioration de l'environnement ;
- l'implémentation du zonage environnemental ;
- la gestion (*parkmanagement*) ;
- l'amélioration de l'accessibilité.

La LWV (*Limburgse Werkgevers Vereniging*), en collaboration avec le SOB (*Samenwerkende Ondernemingen Beatrixhaven*) et la commune de Maastricht, a pris l'initiative d'intensifier la collaboration mutuelle entre les entreprises d'une part et les autorités publiques d'autre part, afin d'améliorer le développement économique de la zone, de diminuer les nuisances environnementales et d'utiliser le sol de manière plus efficace et plus durable.

2.2.1.2 Localisation et description du terrain industriel

Figure 6 : localisation de Beatrixhaven



Source : GoogleEarth, 2010

Beatrixhaven est un terrain industriel créé dans les années '50. Il possède une superficie de 200 ha au nord de Maastricht, le long du canal Juliana. On y trouve environ 200 entreprises pour 7.500 travailleurs répartis dans l'industrie (35 %), le commerce de gros et la réparation (30 %), la construction (15 %), le transport, le stockage et la communication (10 %), les services aux entreprises (10 %). Ce terrain est occupé par des entreprises lourdes avec des risques environnementaux et de sécurité.

2.2.1.3 Le plan de gestion de la ZAE

a) La problématique du bruit

Historiquement, Beatrixhaven est un terrain dédié aux industries lourdes, de grandes tailles. En 1986, une zone de bruit a été dessinée autour du terrain, de telle sorte que le bruit généré dans cette zone ne dépasse pas un certain plafond et que le résidentiel ne s'implante pas plus encore à proximité. Cette zone a été délimitée en fonction des entreprises existantes à l'époque. Toute nouvelle implémentation ou extension d'entreprise devait se conformer aux prescriptions et limitations de bruit.

Aujourd'hui, Beatrixhaven arrive à saturation sonore car des mesures récentes montrent que l'on est au-dessus des plafonds autorisés (surplus de 1,1 dB). Un projet de revitalisation de la zone a été initié afin d'optimiser et d'intensifier l'utilisation du sol car il est un des rares terrains qui peut recevoir des entreprises de catégorie environnementale lourde dans la région. Un master plan a été établi avec plusieurs sous-projets tels que la mise à jour du plan d'affectation, la résolution de la problématique du bruit, l'amélioration de l'accessibilité, l'assainissement du sol et l'amélioration de la gestion de l'espace public. Comme le terrain actuel est déjà à saturation par ses contraintes de zone de bruit, des solutions doivent être trouvées pour permettre sa revitalisation.

b) Le zonage intérieur

L'objectif de ce zonage intérieur est de confiner les entreprises bruyantes le plus loin possible des fonctions sensibles au bruit. Ce zonage interne permet ainsi une utilisation acoustique optimale du sol et contribue aussi à une utilisation parcimonieuse du sol.

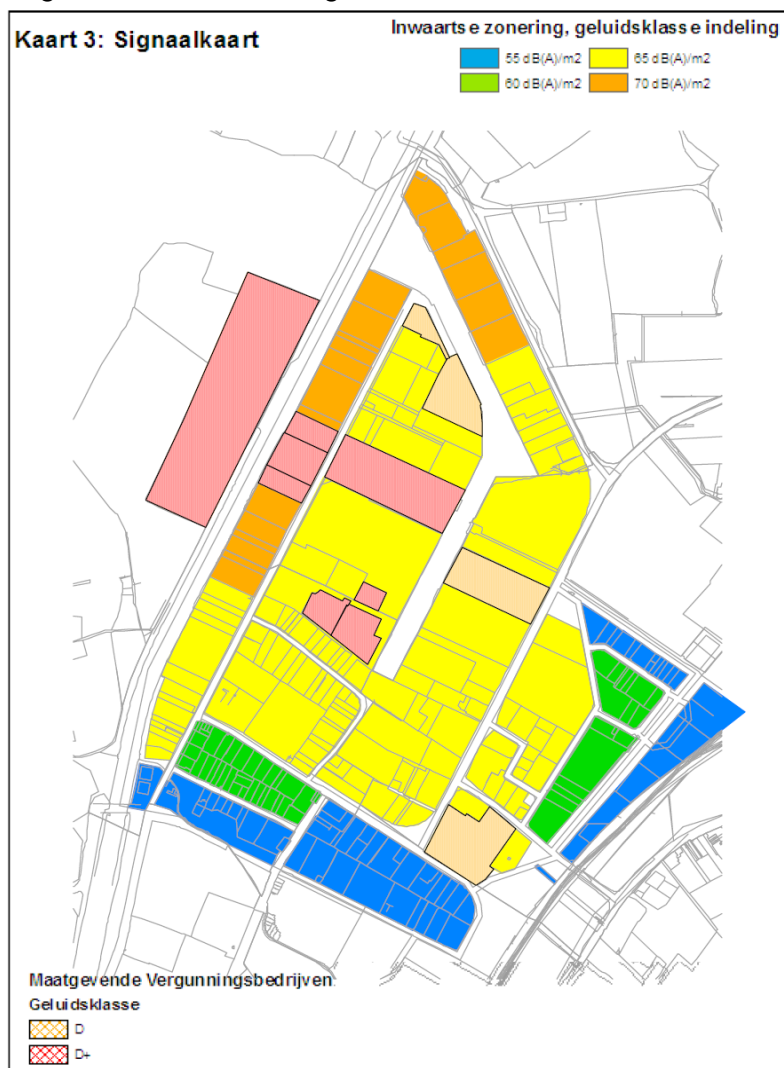
Pour cela, il est nécessaire d'analyser la situation du terrain par rapport aux objets sensibles et de déterminer les distances en fonction de la catégorie environnementale des entreprises concernées. Ces distances sont répertoriées dans une brochure de la VNG (*Vereniging Nederlandse Gemeenten*) intitulée « Entreprises et zonage environnemental »¹⁴.

Dans ce zonage, les petites entreprises, générant peu de nuisance, servent de tampon entre les industries lourdes, bruyantes et les espaces résidentiels et naturels environnants.

Cependant, du fait de ses fonctions portuaires, Beatrixhaven se caractérise par des activités de plein air. En fonction de ces activités, des informations complémentaires ont été ajoutées dans le modèle afin de mieux refléter la réalité acoustique des activités. On en arrive ainsi à un zonage interne qui met rapidement en lumière les points noirs de la zone.

¹⁴ <http://www.vng.nl/smartsite.dws?id=68309>

Figure 7 : carte du zonage interne du bruit de Beatrixhaven



Source : Gemeente Maastricht, 2008

Sur base du zonage interne et de la revitalisation planifiée, les résultats/objectifs suivants ont été identifiés :

- la mise à disposition de 5 ha supplémentaires de terrain, récupérés grâce au zonage intérieur, c.-à-d. en récupérant une zone tampon pour l'installation d'entreprises (PME) peu nuisibles ;
- les nouvelles entreprises devront s'établir sur des parcelles appropriées en fonction du zonage environnemental ;
- les entreprises existantes devront se conformer à ce zonage, en recourant à l'assainissement si nécessaire ;
- la priorité sera donnée aux entreprises lourdes, liées aux activités portuaires, exception faite des parcelles au sud et sud-est, proches de l'habitat.

2.2.2 Majoppeveld – Roosendaal

2.2.2.1 Localisation et description

La ZAE de Majoppeveld se situe à l'est de la commune de Roosendaal (province du Brabant septentrional, à 35 km au nord d'Anvers et 20 km à l'ouest de Breda ; il se compose de deux parties séparées par l'A58 :

- Majoppeveld-Noord s'étend sur une superficie de 100 ha et est occupé par des garages ainsi que des entreprises de grandes échelles. Deux projets sont en cours sur cette partie :
 - un projet de revitalisation des accès routiers, de la signalisation et de la sécurité ;
 - un projet d'extension de 30 ha à l'est, destiné à de petites entreprises (1.000 à 1.500 m²).
- Majoppeveld-Zuid : ce terrain occupe une superficie de 80 ha et regroupe essentiellement des entreprises de meubles ; il doit être agrandi de 40 ha.

Afin de revitaliser ce terrain, une société de restructuration a été mise sur pied (BHB – « Brabantse Herstructureringsmaatschappij Bedrijventerreinen ») dont l'objectif est de revitaliser le terrain qui connaît divers problèmes : bâtiments vides, rénovation nécessaire de l'espace public. Ce projet est devenu un des projets TOPPER.

Figure 10 : localisation de Majoppeveld



Source : GoogleEarth, 2010

2.2.2.2 La problématique du vieillissement de Majoppeveld

Majoppeveld est un terrain qui laisse apparaître des signes de vieillissement tant au niveau de l'espace public que privé :

- espace public : l'accès à l'A58 et la voirie interne ne répond plus aux exigences des entreprises présentes, la qualité et l'entretien des espaces verts et des accotements laissent à désirer (sentiment d'insécurité), le stationnement sauvage (en dehors des parcelles) prend de plus en plus d'ampleur, etc. ;
- espace privé : la qualité et l'esthétique des bâtiments industriels est très variable, le nombre de parcelles en jachère est en augmentation croissante tout comme l'insécurité.

Ces constatations ont mené la commune et les différents acteurs privés concernés à mettre en place une collaboration suivie, sous forme de la création de la BHB dont l'objectif est la revitalisation de la ZAE, la gestion durable du terrain (*parkmanagement*) et la prévention de la criminalité.

2.2.2.3 L'utilisation parcimonieuse du sol au travers de deux approches : le zonage environnemental et l'utilisation intensive du sol

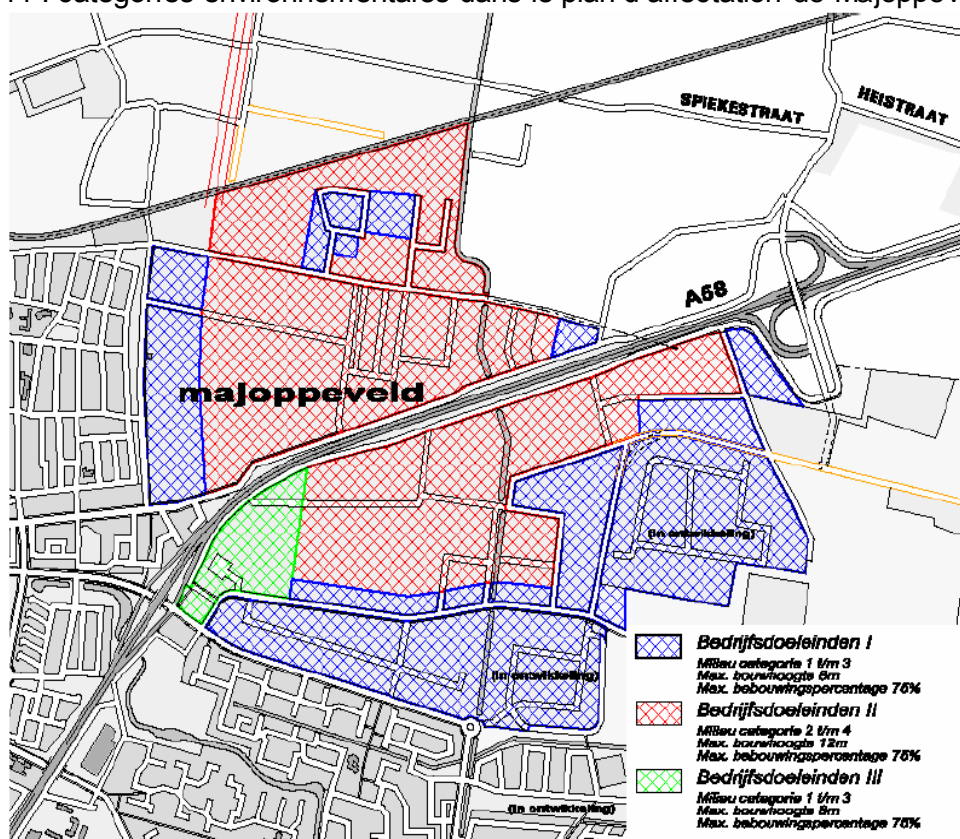
Pour mener à bien ce projet, un nouveau plan d'affectation a été initié. Ce dernier précise comment doit être mis en application le zonage environnemental. Tandis qu'au contact des quartiers d'habitat, ce sont les catégories environnementales I à III qui sont les seules à être autorisées afin de préserver la quiétude des riverains, dès que l'on s'en écarte de plus ou moins 200 mètres, ce sont les catégories II à IV qui deviennent autorisées. Dans ce second espace, on interdit donc les entreprises les moins gênantes mais on accepte des entreprises que l'association VNG recommande placer à au moins 200 mètres des quartiers d'habitat, c'est-à-dire les entreprises de catégorie IV. Notons aussi qu'en association avec ce découpage en catégories environnementales, des prescriptions urbanistiques différentes sont formulées (concernant la hauteur des bâtiments principalement). Ainsi, tandis que les bâtiments pouvant être construits dans la zone réservée aux entreprises de catégorie I à III sont limités à 8 m de haut vu la proximité de l'habitat, ceux à bâtir dans la zone réservée aux entreprises de catégorie II à IV peuvent grimper jusqu'à 12 m.

Notons que certaines parcelles éloignées de l'habitat sont classées dans la zone autorisée aux catégories I à III. On peut interpréter cela par l'existence d'une situation de fait (certaines entreprises de catégorie I y sont déjà implantées) ou par le fait que la demande issue des entreprises de catégorie I excède les possibilités d'implantation subsistant dans la seule partie située au voisinage direct des quartiers industriels.

Quant aux bâtiments industriels, toute nouvelle construction devra respecter les prescriptions urbanistiques permettant une très nette densification de l'utilisation de l'espace. Ainsi le COS (*Coefficient d'Occupation du Sol*) pourra atteindre la limite maximale de 75 % (de la superficie totale de la parcelle). La hauteur maximale pourra, pour sa part, se situer soit à 8 m, soit à 12, comme signalé ci-dessus.

Ce projet est couvert par un budget de quelque 45 millions d'€, essentiellement à charge de la commune, mais dont une partie est subsidié par le programme TOPPER.

Figure 11 : catégories environnementales dans le plan d'affectation de Majoppeveld



Source : GEMEENTE ROSENDAAL, 2004

2.2.3 BedrijvenStad Fortuna – Sittard

2.2.3.1 Localisation et description

BedrijvenStad Fortuna se situe tout près du centre-ville et de la gare de Sittard. Le terrain occupe une situation stratégique au sein de l'Euregio, à proximité des autoroutes vers le reste des Pays-Bas, l'Allemagne et la Belgique. L'aéroport de Maastricht-Aix-la-Chapelle n'est qu'à quelques minutes par l'autoroute.

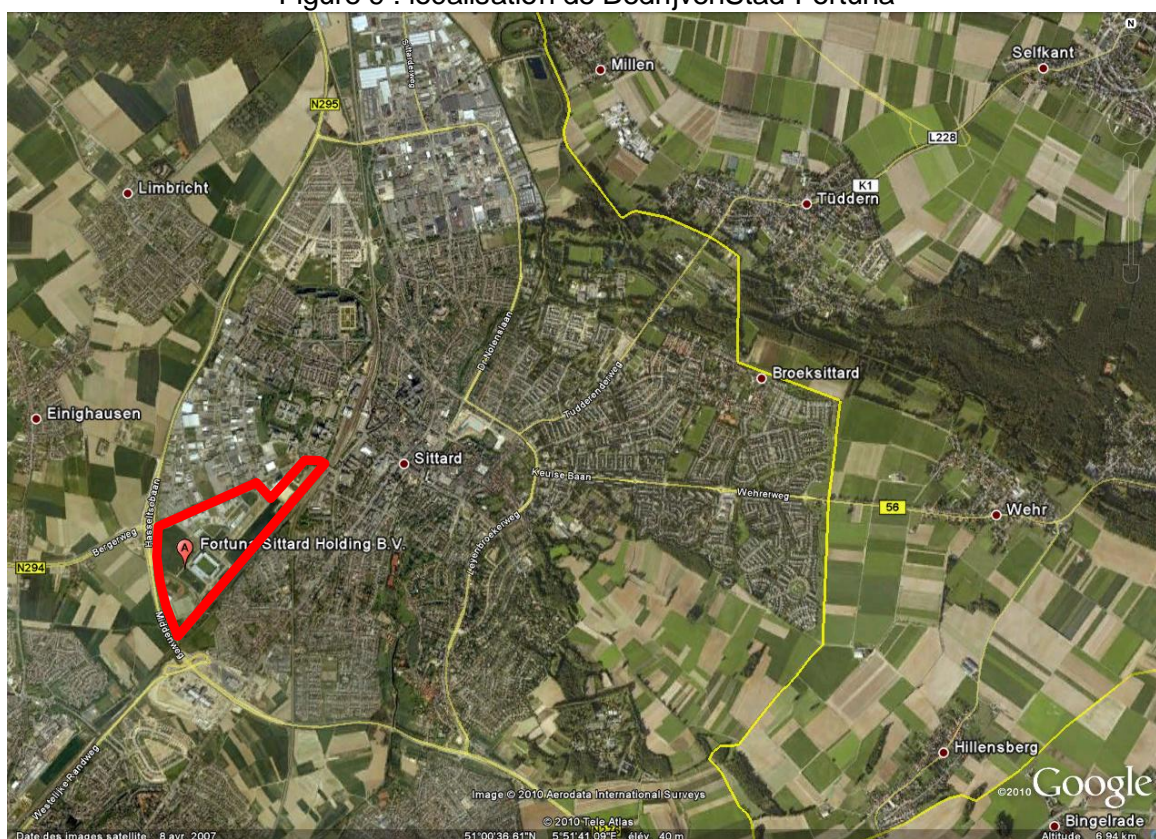
Le terrain, développé à partir de 1998, s'étend sur une superficie de 47 ha bruts (31 ha nets). En 2008, il était occupé par une vingtaine d'entreprises totalisant près de 5.000 travailleurs).

Figure 8 : situation stratégique au sein de l'Euregio



Source : <http://www.bedrijvenstadfortuna.com/html/indexnl.htm>

Figure 9 : localisation de BedrijvenStad Fortuna



Source : GoogleEarth, 2010

2.2.3.2 Mise d'une politique et d'infrastructures durables

BedrijvenStad Fortuna est prévu pour accueillir des entreprises régionales et suprarégionales représentatives, à hautes valeurs ajoutées. Les parcelles peuvent répondre, avec une grande flexibilité, aux exigences des entrepreneurs.

Le groupe Meulen (promoteur du projet) a constitué une fondation et les entreprises qui achètent un terrain doivent signer un contrat pour marquer leur accord avec les principes de la fondation qui prévoit, entre autres, la construction des bâtiments par ledit promoteur immobilier. Les entrepreneurs sont consultés tous les trois mois.

BedrijvenStad Fortuna offre de multiples équipements collectifs afin d'offrir une meilleure qualité à des coûts moindres. Ces équipements standards sont :

- gestion du parc (parkmanagement) ;
- équipements contre les incendies et collecte des eaux pluviales ;
- surveillance, gardiennage collectif ;
- installation de sprinklage ;
- aires de stationnement collectifs en plus des parkings privés des entreprises.

D'autres équipements peuvent être prévus en fonction des besoins et à la demande des entrepreneurs.

Les principaux objectifs poursuivis dans la restructuration de cette ZAE sont :

- l'utilisation intensive (double) du sol : par l'utilisation optimale du sol et la construction des bâtiments à deux étages, l'espace au sol nécessaire est moindre. La plupart des

facilités offertes par le terrain sont regroupées de manière centrale afin d'optimiser la qualité des équipements et économiser l'espace :

- bâtiments contigus;
- étages multiples (8 à 12 m de hauteur) ;
- parking souterrain (sous le gazon du stade de football) ;
- installations communes (stationnement, 2,5 hectares d'espaces verts, points d'eau tampon) ;
- une mobilité durable :
 - nombre limité de places de stationnement (ratio de 0,2 place par emploi) ;
 - promotion des transports publics et des modes doux possibles grâce à la situation du terrain dans la zone urbaine de Sittard-Geleen (100.000 habitants), près du centre ville de Sittard et à 700 m minimum de la gare.

L'avancement du projet connaît cependant quelques problèmes, notamment liés à la concurrence des zones d'activités des communes voisines qui proposent des terrains à meilleur prix (25 % moins cher) avec des exigences moindres vis-à-vis de la durabilité.

BIBLIOGRAPHIE

- ARCADIS (2010). *IBIS werklocaties – de stand in planning en uitgifte van werklocaties 1 januari 2009 en de uitgifte in 2008*. VROM, 33 p.
- ARTS P.H.A.M., EBREGT J., EIJGENRAAM C.J.J., STOFFERS M.J. (2005). *De vraag naar ruimte voor economische activiteiten tot 2040*. Centraal PlanBureau, 202p.
- COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT (2007). *Planning Policy Statement : Planning and Climate Change*. The Stationery Office, 24 p.
- ETIN ADVISEURS (2003). *IBIS-enquête*. ETIN Adviseurs, Herstructureringsopgave in de G-30 gemeenten.
- FONTAINE P. (2010). *Les parcs d'activité économique en Flandre, Notes de Recherche*. CPDT, n° 13, 126 p.
- GEMEENTE MAASTRICHT (2008). *Zonebeheerplan industrieterrein Beatrixhaven*. Maastricht, 20 p.
- GEMEENTE ROOSENDAAL (2004). *Masterplan Majoppeveld te Roosendaal*. Roosendaal, 34 p.
- GORTER E., OLDEN H. (2007). *Beleid voor bedrijventerreinen in Vlaanderen, Duitsland, Verenigd Koninkrijk en Frankrijk*. STOGO onderzoek+advies, Utrecht, 48 p.
- INBO (2003). *Intensief ruimtegebruik: wet- en regelgeving, Inbo Adviseurs Ruimte & Vastgoed*. Woudenberg, 7 p.
- LIOF (2009c). *Grote Plannen – Ontwikkelen en revitaliseren van bedrijventerreinen in Limburg*. NV Industriebank LIOF, Maastricht, 7 p.
- LWV (2004). *Aanzet tot duurzaam ondernemen op bedrijventerrein Beatrixhaven*. Roermond, 41p.
- MINISTERIES VAN VROM, LNV, VENW EN EZ (2004). *Nota Ruimte – Ruimte voor ontwikkeling*. Den Haag, 200 p.
- MINISTERIES VAN VROM, LNV, VENW EN EZ (2004). *Uitvoeringsagenda Nota Ruimte*. Den Haag, 62 p.
- MINISTERIE ECONOMISCHE ZAKEN (2004). *Actieplan Bedrijventerreinen*. Den Haag, 60 p.
- NEEDHAM, B. (2006). *Een andere taakverdeling. Privaatrechtelijke regels voor bedrijventerreinen*. S&RO, Vol. 87, No. 3, pp. 40-43.
- NEEDHAM, B. & LOUW, E. (2006). *Institutional Economics and Policies for Changing Land Markets: The Case of Industrial Estates in the Netherlands*. Journal of Property Research, Vol. 23(1): pp. 75-90.
- OLDEN H., LOUW E. (2005). *Is er wel vraag naar nieuwe bedrijventerreinen?* Stogo onderzoek+advies & Technisch Universiteit Delft, Utrecht/Delft, 28 p.
- OLDEN H. (2007). *Remmende factoren bij het herstructureren van bedrijventerreinen*. STOGO onderzoek+advies, Utrecht, 36 p.
- OLDEN H. (2009). *Commentaar op het Convenant bedrijventerreinen 2010-2020*. STOGO onderzoek+advies, Nieuwegein, 15 p.
- OVERKAMP G. (2005). *Herstructurering van bedrijventerreinen*. BRO, 29 p.
- OVERKAMP G. (2006). *Herstructurering van bedrijventerreinen – Deel 2*. BRO, 31 p.

PLANBUREAU VOOR DE LEEFOMGEVING (2009). *De toekomst van bedrijventerreinen: van uitbreiding naar herstructurering*. Den Haag/Bilthoven, 142 p.

PROVINCIE LIMBURG (2006). *Provinciaal Omgevingsplan Limburg*, Andidruk, Beek, 164 p.

RUIMTE EN MILIEU (2009). *Convenant bedrijventerreinen 2010-2020*. Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu Beheer, Publicatienummer 9304, 28 p.

SEGEREN A., NEEDHAM B., GROEN J. (2005). *De markt doorgrond : Een institutionele analyse van grondmarkten in Nederland*. NAI Uitgevers, Rotterdam, Ruimtelijk Planbureau, Den Haag, 175 p.

THB (2008). *Kansen voor Kwaliteit, een ontwikkelingstrategie voor bedrijventerreinen*. Advies van de Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen aan Minister van VROM en Minister van EZ. Den Haag.

TWEEDE KAMER DER STATEN-GENERAAL (2008-2009). *Herstructurering van bedrijventerreinen*. 317601, nrs 1-2, 71 p.

VAN DER KRABBEN (2008). *Développement par les pouvoirs publics des parcs industriels aux Pays-Bas : débat politique et stratégies alternatives*. Territoire(s) wallon(s), pp.146-158.

VERHAAK M. (2007). *Herstructurering een fiasco – Bouwstenen voor een nieuw bedrijventerreinenbeleid*. Milieudefensie, Amsterdam, 10 p.