



Arlon, le 19 décembre 2018

Enquête publique sur le projet de Schéma de Développement du Territoire

Réponse du MOC Luxembourg

1. Remarques générales

Les principes de mise en œuvre sont rédigés au présent pour décrire en fait le futur. Ce type de langage rend la lecture du document difficile, peu compréhensible et ambiguë pour la plupart des citoyens se questionnant : s'agit-il de la situation actuelle ou de la vision à atteindre ?

⇒ Le MOC Luxembourg suggère que les éléments de vision soient rédigés au futur.

De plus, il nous semble qu'il manque des informations indispensables aux lecteurs pour une bonne lecture des cartes.

⇒ Le MOC Luxembourg suggère que les cartes soient pourvues d'un titre et d'un numéro, ceci afin de faciliter la lecture et la recherche dans le document.

2. Remarques spécifiques

2.1. Se positionner et structurer (SS1) : « Accroître le rôle de la Wallonie dans les dynamiques métropolitaines de niveau européen »

Page 23. L'orientation prise est celle de miser le développement de la Wallonie sur 2 pôles (Charleroi et Liège). Le MOC Luxembourg ne conteste pas le rôle moteur de ces deux villes, mais la Wallonie ne peut pas baser son développement uniquement sur 2 pôles.

L'accent mis sur la métropolisation et la vision d'un développement centré sur Liège et Charleroi ont été renforcés entre la vision portée dans l'avant-projet de SDT et celle reprise dans le présent projet. Au deuxième paragraphe, on parle désormais d'intensifier les fonctions de métropolisation non plus « partout sur le territoire » mais « dans les deux pôles majeurs de Charleroi et Liège ». Or, pour le MOC Luxembourg, cet accent mis sur la métropolisation pose question. En effet, si on se place à une échelle internationale, seule Bruxelles est reconnue comme une métropole¹ au niveau belge. De plus, une attention doit être portée au développement endogène de l'ensemble de la Wallonie : le SDT ne doit

¹ Selon un institut de recherche international, une métropole internationale est considérée comme telle lorsqu'elle englobe au moins 6 millions d'habitants.

ainsi pas seulement viser à inscrire la Wallonie dans les dynamiques de métropolisation ou fonder son développement exclusivement sur celui de pôles qui lui sont extérieurs.

- ⇒ Le MOC Luxembourg préfère la première version du SDT (26 octobre 2017) qui proposait que « *Pour exister dans un système économique européen et mondial largement animé par les dynamiques métropolitaines, la Wallonie a renforcé ses facteurs de connexions au monde et les a mutualisés, à partir d'un **maillage diversifié de ses territoires, en s'appuyant autant sur ses grandes, moyennes et petites villes que sur sa connectivité globale** ».*

Page 25. Carte. L'Eurocorridor Bruxelles-Luxembourg doit être réaffirmé. Il s'agit d'un axe de structuration fondamental et essentiel pour le développement de la Wallonie, au cœur de la Grande Région.

- ⇒ Le MOC Luxembourg demande donc que **l'axe Bruxelles-Luxembourg soit repris dans le réseau RTE-T à développer.**
- ⇒ De même, en tant que connexion transversale, et au même titre que l'axe Charleroi-Couvin-Reims-Paris, Le MOC Luxembourg demande que **l'axe Liège-Libramont-Reims-Paris soit repris dans le réseau RTE-T à développer** afin de poursuivre l'axe de développement Liège-Libramont, déjà acté sur la carte.

Page 26. Connecter les pôles de Charleroi et de Liège, la capitale régionale de Namur et les portes d'entrée de la Wallonie aux réseaux de communication de niveau européen.

Dernier § « Six axes doivent être renforcés (tous modes confondus) pour connecter Charleroi, Liège, Namur et les portes d'entrée de la Wallonie aux réseaux de communication européen ».

- ⇒ Le MOC Luxembourg demande à ce qu'un **septième et huitième axe** soient repris : **Namur-Luxembourg** et **Liège-Reims-Paris**.

2.2. Se positionner et structurer (SS2) « Insérer la Wallonie dans les réseaux socio-économiques transrégionaux et transfrontaliers »

Page 31. Carte. Le MOC Luxembourg salue le fait que la carte mentionne toutes les collaborations effectives. L'accent est surtout mis sur des collaborations récentes ou inconnues (ex. Villes Tonicités). Elle oublie par contre des éléments structurants plus anciens et pourtant bien effectifs comme le PED (Athus) et la charte d'agglomération transfrontalière.

- ⇒ Dès lors, le MOC Luxembourg suggère d'**indiquer le PED d'Athus** sur la carte.

Un axe transfrontalier à développer (ligne jaune avec flèche) part de Luxembourg vers Libramont.

- ⇒ Le MOC Luxembourg suggère de le faire **continuer jusque Namur d'une part, et Liège d'autre part**. En effet, le rayonnement en termes d'emplois du Grand-Duché de Luxembourg remonte et dépasse largement le pôle de Libramont.

Page 32. « Mutualiser les services et les équipements entre les territoires frontaliers, les régions et les états voisins »

Nous saluons le fait qu'il soit fait mention d'une attention particulière réservée à la zone rurale wallonne frontalière du département français des Ardennes. Cependant, nous attirons l'attention sur le fait **qu'aucun projet n'est introduit** pour ce territoire frontalier en déshérence. Appeler à collaborer est bien mais pas suffisant si l'on veut insuffler une dynamique de développement.

Concrètement, si on prend l'exemple de Carignan-Florenville, Sedan-Bouillon, Botte de Givet-Dinant/Ciney, dans chacun de ces trois cas, aucun côté de la frontière ne peut compter sur l'autre pour s'appuyer afin de se développer.

⇒ Le MOC Luxembourg insiste pour que le SDT définisse les moyens qu'il va mettre pour développer cette zone en déshérence. Quels seront les moyens dans ce cas ?

2.3. Se positionner et structurer (SS3) « S'appuyer sur la structure multipolaire de la Wallonie et favoriser la complémentarité entre les territoires en préservant leurs spécificités

Page 37. Carte. La carte s'apparente à une carte de constat, pas de projet.

Concernant l'**aire endogène**, le message que celle-ci envoie s'apparente à **devoir se débrouiller** avec ce que l'on a, ce qui contraste avec les pôles majeurs de Liège et Charleroi pour lesquels on cite les développements souhaités.

Pourtant, dans cette aire endogène, il existe des dynamiques de projets supra-locaux stratégiques et d'intérêt régional à soutenir.

Par exemple, il existe un territoire de projet « Marche-Famenne », « Arlon-Virton-Athus ». Le centre de la province de Luxembourg ne peut se développer que s'il devient un territoire de projet au départ d'un pôle en puissance comme Libramont.

Il y a des sous-unités qui doivent se mettre en place, sans s'exclure.

⇒ Pour le MOC Luxembourg, il revient à la Région Wallonne de soutenir cette dynamique dans l'aire endogène et d'intervenir là où il n'y a pas d'émergence spontanée.

De manière plus générale, la carte de la page 37 présente une **vision clivante de la Wallonie**. D'une part, celle de la métropolisation (Liège et Charleroi) qui s'inscrit dans la mondialisation. D'autre part, celle de l'aire endogène, qui est censée miser sur la relocalisation des activités. Or, s'il est fort probable que les deux systèmes vont coexister pendant encore quelques temps, le problème du SDT est qu'il fixe un modèle économique. Ce faisant, il n'offre pas de faisceau de possibilité, ne permet pas à un territoire de choisir à un moment son développement.

Page 39. « Aire de développement endogène » au deuxième paragraphe mentionne « peu sensibles aux aléas des décisions prises à d'autres échelles ... » ne nous semble pas correct. En effet, l'agriculture par excellence est tributaire des interactions étrangères, notamment de la PAC, Politique Agricole Commune. Citons aussi le secteur de la forêt et du tourisme qui sont dépendants des marchés et des flux internationaux.

2.4. Se positionner et structurer (SS4) « Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesse et de développement durable »

Page 45. Carte. Entre Arlon et Longwy, la carte indique une **connexion routière à développer**. Il s'agit en fait du projet de jonction autoroutière de l'A28 d'Hondelange vers Messancy, d'une longueur de 8 km.

- ⇒ Le MOC Luxembourg tient à signaler que ce maillon manquant permettrait effectivement de délester la route Arlon-Messancy-Longwy - actuellement régulièrement embouteillée et une des plus dangereuses de la Province - de la majorité du trafic international. Nous sommes conscients que, si cette connexion est réalisée, elle risque d'attirer une plus grande partie encore - afin d'éviter les environs de Luxembourg - du trafic camion international. Le MOC Luxembourg tient donc à signaler que sa réalisation devrait, si elle se concrétise, se faire en limitant de façon stricte les impacts environnementaux et sociaux pour les populations concernées.

Pour le MOC Luxembourg, il est important d'ajouter les pôles économiques suivants sur la carte.

- ⇒ Il y a lieu **d'indiquer la zone PED d'Athus**. Nous attirons l'attention sur le fait que le logo « Plateforme ferroviaire à renforcer » tout proche est situé en France.
- ⇒ Il y a lieu **d'ajouter les plateformes ferroviaires à renforcer** :
- **Pôle Ardenne Bois**
 - **Ardenne Logistics**

Page 47. Carte. À la page 45, les lignes Libramont-Wiltz et Dinant-Givet sont reprises en tant que connexions transfrontalières à développer. Or, à la page 47, seule la ligne Dinant-Givet est reprise comme « ligne classique en projet ». Libramont-Wiltz disparaît. Nous nous interrogeons sur cette disparition.

- ⇒ Le MOC Luxembourg demande dès lors que **la ligne Libramont-Wiltz soit reprise comme « ligne classique en projet »**.

2.5. Anticiper et muter (AM2) « Inscrire l'économie wallonne dans la société de la connaissance et dans l'économie de proximité »

Page 62. Principes de mise en œuvre et structure territoriale.

- ⇒ Outre les universités, il nous semble important de **mentionner les pôles scolaires des Hautes Ecoles**. Elles constituent également un levier contribuant à structurer le territoire et participant par ailleurs au champ de la connaissance, voire de la recherche. Les **centres de recherche universitaires** mériteraient également d'être pris en compte.

Nous nous questionnons également sur la présence du seul Centre de compétence automobile de Spa-Francorchamps. Quels sont les critères qui conduisent à ce choix ?

- ⇒ À tout le moins, il nous semble alors important que **le pôle de développement Redu-Transinne autour du spatial soit repris**, à travers la présence de l'agence spatiale européenne (ESEC, ESA Academy, Galileo integrated logistics support center, ESA Business Incubation Centre).

L'aspect agricole est peu présent dans tout le document.

- ⇒ Le MOC Luxembourg propose de **visibiliser l'agriculture** dans cet objectif AM2. Pourquoi pas à travers le centre de recherche de Libramont ?

Page 63. Carte. La carte est difficile à lire. Il ne nous semble pas pertinent d'y mentionner toutes les prises d'eau. Plus globalement, il s'agit d'une carte de situation existante. Quel est l'intérêt de cette carte ?

2.6. Anticiper et muter (AM3) « Anticiper les besoins économiques dans une perspective de développement durable et de gestion parcimonieuse du sol

Page 69. Carte.

- ⇒ Le MOC Luxembourg demande qu'**Arlon et Libramont soit repris comme « centralité à développer autour d'un nœud ferroviaire »**, à l'instar de Marloie et Jemelle.
- ⇒ Pour Le MOC Luxembourg, la « **Zone où favoriser la desserte ferroviaire fret** » devrait s'appliquer à :
 - **L'Athus-Meuse entre Dinant et Bertrix**
 - **De Libramont à Arlon**
- ⇒ Pour Le MOC Luxembourg, l'**axe « Virton-Athus » doit être repris comme « site propice au développement de l'activité économique »**. En effet, toutes les études préalables au plan de secteur, confirmé d'ailleurs dans la structuration du plan de secteur indiquent que cette zone est propice au développement de l'activité économique et notamment industrielle. C'est la raison pour laquelle on y trouve actuellement les zonings de Burgo, de Latour, d'Aubange et d'Athus (PED).

2.7. Desservir et équilibrer (DE1) « Assurer l'accès à tous à des services, des commerces de proximité et des équipements dans une approche territoriale cohérente »

Page 88. À cette page, le projet de SDT fait pour la première fois référence aux « activités hospitalières ». Pour nous, un site hospitalier contribue à structurer fortement le territoire.

- ⇒ Le MOC Luxembourg demande donc que les **hôpitaux soient davantage intégrés dans le projet de SDT**, notamment pour concilier le renforcement des pôles et l'accessibilité par transports publics et localement par modes doux. Il convient dès lors de mentionner les hôpitaux actuels, mais également ceux à venir et en particulier le site de Habay tel que mentionné dans le projet **Vivalia 2025**.

2.8. Desservir et équilibrer (DE4) « Soutenir les modes de transports plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande »

Page 104. Principe de mise en œuvre « Développer un réseau de liaison cyclable ambitieux »

Le projet de SDT indique que le RAVeL « constitue (...) une alternative à la voiture individuelle ». Si cela est possible en ville, **cela ne se vérifie pas en zone rurale en ce qui concerne la mobilité quotidienne**. Parce que le nombre de km de RAVeL est bien moindre (réseau ferré désaffecté moins dense et absence de voies d'eau navigables), et que les parcours de mobilité des gens ne recourent généralement pas ceux du RAVeL.

Page 105. Carte. On constate qu'aucun développement ferroviaire n'est prévu dans la Province du Luxembourg.

- ⇒ Le MOC Luxembourg demande que les axes suivants soient repris, au même titre que les **réseaux suburbains « à développer »** autour de Bruxelles, Charleroi et Liège :
- **L'axe Libramont-Arlon** (avec, à partir d'Arlon une flèche vers le G.-D. de Luxembourg)
 - **L'axe Virton-Athus-Arlon-Luxembourg** (avec, à partir d'Athus et d'Arlon une flèche vers le G.-D. de Luxembourg)

Vu le nombre de travailleurs frontaliers de la province de Luxembourg se rendant au Grand-Duché quotidiennement, ainsi que les problèmes de congestion routière (même en l'absence de travaux), il nous apparaît évident que ces axes soient repris comme réseaux suburbains à développer.

Page 106. Mesures de gestion et de programmation

- ⇒ Pour le MOC Luxembourg, l'objectif pour la ligne 162 doit être d'aller au-delà du programme actuel, gain de 11 à 20 minutes selon Infrabel.
- ⇒ L'objectif de 1.000 km de pistes cyclables à l'horizon 2030 apparaît bien trop peu ambitieux. En outre, quel type de piste cyclable est-il visé ? Un simple marquage au sol de la chaussée ou une piste cyclable en site propre n'auront pas le même impact en termes de sécurisation des usagers ni *in fine* d'augmentation de la part modale du vélo. Nous demandons dès lors que l'objectif soit revu à la hausse et précise que les pistes cyclables développées seront des **« voies cyclables sécurisées en site propre »**.
- ⇒ Nous insistons sur l'importance de créer des infrastructures rendant possible et facile la **multimodalité**, c'est-à-dire des endroits comprenant des parkings de délestage, zone de co-voiturage, stockage des vélos, à proximité des gares et des arrêts de bus. En la matière, le livre blanc de la mobilité en province de Luxembourg, réalisé par Luxembourg2010/réseaulux est une ressource à utiliser.

2.9. Préserver et valoriser (PV5) « Faire des atouts du territoire un levier de développement économique »

Page 136. Principes de mise en œuvre et structure territoriale « Optimiser l'offre touristique »

Le dernier paragraphe « En vue d'attirer une clientèle européenne... » pose question. Une fois de plus, cette mesure identifie clairement des investissements en mobilité sur Liège et Charleroi (ce pointage n'existe pas quand il s'agit de décrire l'aire de développement endogène). Les aéroports et gares de Charleroi et Liège seront des goulots de captation de la richesse des touristes. Une autre logique serait

de miser sur un tourisme diffus dès ces infrastructures d'accès. Par ailleurs, miser sur le développement des aéroports est incohérent avec le projet de SDT et les objectifs de la Wallonie dans le cadre des accords de Paris.

- ⇒ Le MOC Luxembourg propose une autre logique : **investir dans un réseau de chemin de fer amélioré, dense et cadencé, desservant l'ensemble de la Wallonie**. Il permettra un tourisme diffus et durable.

Page 137. Carte.

Le MOC Luxembourg propose une série de modifications à apporter à la carte :

- ⇒ Le **Château-fort de Bouillon** doit être repris dans les sites touristiques majeurs en province de Luxembourg. Il est d'ailleurs mentionné dans les annexes p. 164.
- ⇒ La **Vallée de la Sûre** doit être reprise comme vallée touristique, en cohérence avec le Parc naturel et le développement de projets transfrontaliers avec le Grand-Duché de Luxembourg.
- ⇒ Le site de l'Abbaye d'**Orval** doit être repris comme site touristique (au moins comparable à l'Abbaye de Scourmont, qui elle est reprise).
- ⇒ Que les aérodromes soient repris comme sites touristiques nous apparaît incohérent par rapport à la vision du projet de SDT.

2.10. Annexes

Page 161. Plateformes bi ou tri-modales orientées vers le ferroviaire

- ⇒ Le MOC Luxembourg propose d'ajouter le Pôle Ardenne Bois à **Gouvy**.

Contact :

Rue des Déportés, 39 – 6700 Arlon

jn.burnotte@mocluxembourg.be

063/21.87.26