

9. SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL. AVIS.

Vu le courrier du 12 novembre 2013, réceptionné le 14 novembre 2013, de Monsieur Philippe HENRY, Ministre de l'aménagement du territoire, entre autres attributions, concernant la mise à enquête publique et à l'avis des communes du projet de schéma de développement de l'espace régional (SDER) ;

Vu le projet de schéma de développement de l'espace régional (SDER) adopté par le Gouvernement wallon le 7 novembre 2013 ;

Vu la délibération du Conseil en date du 14 février 2013 relative à l'avis de la Commune de WELLIN rendu dans le cadre de la consultation organisée par le Gouvernement wallon sur les objectifs de la révision du SDER ;

Considérant le projet d'avis réalisé par le service urbanisme et aménagement du territoire et débattu en collège communal ;

DECIDE de remettre au Gouvernement l'avis suivant :

Projet de schéma de développement de l'espace régional (SDER) Avis de la Commune de WELLIN

Remarques générales

Le document soumis à enquête publique parle de « projet » pour la Wallonie lequel projet est sensé transparaître au travers des défis, priorités et principes qui sont énumérés. Quelle est la vision du Gouvernement pour la Région wallonne en 2040 ? Cette vision n'est pas décrite en tant que telle.

Le développement harmonieux de la Région wallonne respectant les quatre ensembles d'objectifs définis dans le projet de SDER, nécessite à cet égard un choix politique clair quant au scénario pour l'aménagement du territoire wallon à l'horizon 2040. Il importe, tant pour les villes que pour les communes rurales que les relations entre villes et campagnes soient explicitées. Les complémentarités et interdépendance, entre ville et mode rural, iront croissantes.

Après la lecture des grands objectifs, nous ne pouvons que souscrire à la plupart des idées émises. Toutefois, celles-ci apparaissent comme une juxtaposition de recommandations sans lien les unes avec les autres et sans intégrer les enjeux auxquelles on est confronté (par exemple, l'adaptation aux changements climatiques et à la transition énergétique dans le développement

des activités économiques ou encore dans l'exploitation des ressources naturelles). Ces enjeux sont pourtant déterminants.

En tant que commune rurale, nous souhaitons que notre spécificité soit bien prise en compte et que la Province du Luxembourg, dans son ensemble, soit prise en compte à ce titre, afin que la hiérarchie des projets ne soit pas systématiquement en faveur des zones les plus densément peuplées.

Comme les communes urbaines, les communes rurales sont confrontées à différents défis (énergétique, crise du logement, crise économique...), lesquels requièrent, dans la mise en œuvre des différentes politiques (mobilité, logement,...), une approche prenant en compte les caractères spécifiques de la ruralité.

Nous regrettons que les communes rurales ne soient pas considérées comme une richesse à part entière pour la Wallonie. Une approche par pôles est structurante, certes, mais n'empêche pas d'avoir un projet aussi pour le monde rural.

La lutte contre la périurbanisation, la préservation du cadre de vie et du patrimoine urbanistique et architectural, la localisation des activités et la création de logements requièrent effectivement une certaine densification du milieu urbanisé, avec notamment la restructuration de certains bâtiments pour les convertir en logements. Pour ce faire, la Région wallonne doit donner aux communes les moyens, en particulier sur le plan législatif, de mener une politique foncière adéquate, notamment en ce qui concerne les priorités d'urbanisation. Les outils existants actuellement pourraient être améliorés à cet égard, sous forme d'un cadre réglementaire complété le cas échéant par des dispositions à mener par les autorités publiques sur base volontaire.

Même avec plus de 50 % de son territoire classés en zone NATURA 2000, la commune doit encore pouvoir accueillir des entreprises et poursuivre le développement d'un habitat dont la densité ne doit pas forcément être calquée sur celle des grands centres. L'attractivité du territoire communal pour les entreprises et les habitants est à cet égard essentielle (mobilité, services, cadre de vie). D'où l'importance pour nous de son intégration pleine et entière dans le schéma de développement qui sera mené au cours des années à venir.

Nous nous interrogeons sur l'opérationnalité concrète du SDER : prise en compte du SDER dans les différentes politiques, moyens (légaux et financiers), indicateurs, évaluation ?

Remarques spécifiques

Partie I. Projet de territoire

La Wallonie est riche de ses ressources naturelles. Pour le développement de la Wallonie, un défi important à prendre en compte, de manière intégrée dans les différentes politiques (activités économiques, mobilité, habitat...), est celui de

la régression de la biodiversité. Ce défi est à ajouter aux « 6 défis déterminants » repris dans la rubrique « Projet de territoire ».

Partie II. Objectifs

Pilier I – Répondre aux besoins des citoyens en logements et en services et développer l'habitat durable

Cette formulation suggère une opposition entre le développement de l'habitat durable et la réponse aux besoins en logements et en services.

Proposition de formulation : « Développer un habitat durable qui répond aux besoins des citoyens en logements et en services ».

Objectif I.1.c. – Tenir compte de la diversité du territoire

Il est nécessaire en effet de tenir compte de la diversité du territoire. Il reste à traduire concrètement cette recommandation dans l'ensemble des objectifs énoncés.

Objectif I.2. – Répartir 320 000 nouveaux logements sur l'ensemble du territoire.

Nous sommes conscients du défi que représente la croissance démographique attendue dans les années qui viennent. Densification des noyaux existants et création de nouveaux logements sont incontournables. Cependant, les objectifs en termes de nombre de logements à créer, ou encore en termes de nombre d'hectares à urbaniser (I.2.e.), sont à différencier en fonction du contexte local.

Par exemple, 10 % de logements publics est peu pertinent dans les communes pauvres en infrastructure et en services et peu ou pas desservies en transport en commun (accès aux soins, aux commerces et services, nécessité d'avoir une voiture, difficultés liés à la distance pour la recherche d'un emploi, etc.).

L'impact financier et les contraintes liées à l'ancrage communal dans sa forme actuelle paralyse la politique communale en matière de logements, en ne prenant pas en compte le contexte local (disponibilité ou non en terrains à bâtir communaux, coûts importants des opérations de rénovation/réhabilitation, obligation de mettre en location par l'intermédiaire de la SLSP (donc sans un retour sur loyer (même modique) pour la commune), etc.).

Objectif I.4 – Des logements de qualité pour tous

La politique de logement requiert des outils permettant une gestion foncière plus rapide et plus efficace.

Certaines pistes sont énoncées dans la mesure U.5. Celle-ci amène plusieurs remarques :

- Pourquoi réserver le développement, d'une manière préférentielle, d'une politique foncière à certaines zones (pôles) ? Au vu du défi démographique, toutes les communes sont amenées à devoir mener une politique foncière active, dans leur contexte propre.
- Les outils à mettre en œuvre devront être affinés en tenant compte du contexte budgétaire auxquels sont confrontées les communes.

- La mise en œuvre d'une politique foncière et de ses outils requiert des moyens humains. Or, les communes se voient de plus en plus chargées d'obligations et de tâches nécessitant temps, énergie et compétences alors que leurs moyens budgétaires s'amenuisent. Les moyens humains sont de plus en plus limités ou inexistant.

Pilier II – Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant les atouts de chaque territoire.

Cette formulation n'intègre pas la nécessité d'inscrire l'économie dans un développement durable du territoire.

Proposition de reformulation : « Soutenir une économie créatrice d'emplois en exploitant durablement les atouts de chaque territoire ».

Dans les objectifs, les « atouts du territoire » des communes rurales ne sont pas concrètement pris en compte

Objectif II.2.a.

Les zones rurales connaissent un tissu entrepreneurial caractérisé par de nombreuses « petites » entreprises notamment dans le secteur de la construction. La délocalisation d'entreprises de petites taille, dans des zones d'activités incomplètes et éloignées de plusieurs dizaines de kilomètres de la commune ne nous semblent pas être une solution acceptable ni compatible au développement de petites entreprises locales dans le cadre de circuits courts tels que prévus par le SDER, ni dans une possible évolution de la définition des bassins de vie actuellement dessinés. Les parcs d'activités économiques sont essentiels et leur espace doit être exploité le mieux possible (objectif II.2.d. et e.). Cependant, moyennant le respect de conditions de compatibilité avec le voisinage, certaines entreprises (TPE en particulier) doivent pouvoir s'installer dans le tissu urbanisé.

Nous apprécions la recommandation II.3.d. « Amplifier l'économie résidentielle et le développement endogène » et en espérons une concrétisation.

Objectif II.7. a. – Améliorer tous les types d'agriculture, développer des activités de production agricole durable

Dans cet objectif, nous ne reconnaissons pas « tous les types d'agriculture » et nous nous étonnons du concept « d'agriculture écologiquement intensive ». Une agriculture intensive est par définition non-durable. Crise énergétique, changements climatiques, protection de l'environnement et de la biodiversité impliquent au contraire d'opter pour une agriculture plus extensive. La Famenne-Ardenne offre un cadre propice à ce type d'agriculture. Nous souhaitons la poursuite, voire le redéploiement d'une agriculture à taille humaine, de type familial, avec des productions respectueuses de l'homme, de l'animal et de l'environnement.

Ce n'est pas le caractère extensif ou intensif d'une exploitation qui fait qu'elle est rentable. Une agriculture plus « extensive » peut être rentable comme le montre par exemple l'évolution des exploitations agricoles dites « bio ».

Nous demandons que soit favorisée, par des dispositifs fiscaux et économiques, l'insertion de ce type d'agriculture dans des circuits de distribution courts (au niveau local, régional et supra-régional (régions voisines)).

Il y a du reste une contradiction entre cet objectif II.7.a. et les objectifs IV.1.a., IV.II.b. et c..

Pilier III. – Mieux aménager le territoire pour permettre le développement de transports durables.

La mobilité est sans doute le plus grand enjeu pour la (sur)vie d'une commune rurale comme la nôtre.

Les crises économique et énergétique induisent une augmentation de la précarité d'une part de plus en plus importante de la population. Disposer d'une ou de deux voitures devient de plus en plus coûteux. Il en résulte que les transports en commun (bus et trains) sont la clef de voute de la mobilité en Province de Luxembourg.

Or, actuellement, le monde rural est confronté aux fermetures de gares, à la suppression de trains et de lignes de bus. De plus, les projections faites concernant les lignes ferroviaires ne tiennent pas en compte le désinvestissement programmé par la SNCB pour le Luxembourg dans les années à venir. Ce désinvestissement risque de compromettre davantage encore la mobilité dans les communes semblables à la nôtre où la mobilité est pensée entre autres en fonction de l'accès au rail. Nous craignons qu'en termes budgétaires la part alloué aux transports en commun (trains et bus) soit largement insuffisante en regard de la part alloué au transport routier dont l'objectif III.1.a.).

Nous sommes fort inquiets de l'absence de perspective concernant les moyens mis à la disposition des communes pour assurer la mobilité dans les zones situées en dehors des bassins de vie et grands pôles d'échange. Les « alternatives à la voiture » dont il est question dans le texte risquent pour nous d'être un vœu pieux. Pour répondre aux objectifs fixés, il est pourtant nécessaire de développer ces alternatives de façon à faire le lien entre les villages ruraux et les noyaux d'habitats d'une part et entre les villages et les pôles urbains d'autre part. Le développement de formules de transports en commun adapté au contexte rural est à cet égard essentiel.

Dès lors, il faudrait que la Région wallonne investisse beaucoup plus qu'aujourd'hui dans les TEC et le réseau ferroviaire en veillant à assurer la déserte des communes rurales. C'est une condition sine qua non pour le développement de la Région wallonne incluant le monde rural.

Objectif IV.3. – Gérer les ressources naturelles exploitables de manière parcimonieuse.

Etant donné l'importance de la forêt, sur les plans économiques, social et environnemental, une recommandation devrait la concerner à part entière afin

de garantir une exploitation durable et l'amélioration de sa résilience aux changements climatiques.

Partie III. Structure territoriale

I. Polarités

Nous prenons acte du projet de structure territoriale dont la liste des pôles principaux et secondaires ainsi que la notion de territoire central.

Tout comme le Groupe IDELUX-AIVE nous constatons la grande difficulté (du Gouvernement, de l'administration régionale, des centres d'études ?) à prendre en compte la ruralité dans ses spécificités propres. Cette ruralité est pourtant constitutive de l'identité de la Région wallonne. Nous rejoignons, particulièrement pour cet aspect, l'avis du Groupe IDELUX-AIVE.

Le renforcement de l'attractivité économique des pôles, notamment en ce qui concerne la localisation et le développement des parcs d'activités économiques ne doit pas faire oublier le tissu entrepreneurial existant, pourvoyeur d'emplois, dans le monde rural.

Il en est de même, en ce qui concerne le logement. Améliorer l'attractivité résidentielle des pôles ne doit pas faire oublier l'importance pour la Wallonie du monde rural. Les villages ruraux doivent eux aussi être habités et avoir des activités économiques, (secteurs agricole et forestier notamment), et pas seulement être une réserve pour touristes.

L'attractivité du territoire communal, d'une commune rurale comme WELLIN, pour les entreprises et les habitants est à cet égard essentielle (mobilité, services, cadre de vie). D'où l'importance pour nous de son intégration pleine et entière dans le schéma de développement qui sera mené au cours des années à venir.

L'attractivité résidentielle doit être renforcée partout, selon l'échelle du lieu (pôles, villages, territoires centraux), et pas seulement à BEAURAING, BERTRIX, LIBRAMONT, NEUFCHÂTEAU, SAINTH-VITH, STAVELOT, VIELSAM.

Encart : Tourisme, une politique à ancrer dans le territoire

Le tourisme est une des richesses de notre commune, du fait de son patrimoine culturel immobilier, bâti ancien et traditionnel, ainsi que son capital naturel (forêts, dont 55 % en site Natura 2000, et campagnes). Or, n'étant pas reprise dans la liste des pôles et points d'appui touristiques, comment pourra-t-elle développer ce secteur ? Qu'elles sont les articulations avec les pôles et points d'appui ? Pour la commune de WELLIN, cette question est cruciale.

Tout comme le Groupe IDELUX-AIVE, nous trouvons inacceptable l'approche touristique décrétée par le SDER, avec des pôles touristiques majeurs (Liège, Namur, MONS, TOURNAI et CHARLEROI) et des points d'appui arbitraires. De nombreuses communes de Luxembourg peuvent

prétendre à un statut privilégié, du fait de leur patrimoine naturel et bâti. Les statistiques de nuitées démontrent que c'est la Province de Luxembourg qui est le pôle touristique wallon majeur.

Au delà d'une politique menée sur des pôles et points d'appui touristiques, nous préconisons une politique du tourisme ancrée dans le territoire des différentes zones agro-géographiques, dont la Calestienne, la Famenne et l'Ardenne.

III. Réseaux

L'évolution du coût de l'énergie et des déplacements appelle, en milieu rural, une réponse adéquate.

Trains

Le déplacement des personnes, dans les communes rurales, sera de plus en plus tributaire des transports en communs, dont le train. Les transports en communs actuellement ne desservent pas correctement (=de manière pratique et utile pour les déplacements quotidiens) le territoire communal.

WELIN se situe à la croisée de grandes routes : la N40 et la N835 et à proximité de l'E411.. Cette situation privilégiée permettrait donc d'assurer les connexions nécessaires entre le réseau des lignes de bus et celui des trains.

Deux lignes ferroviaires sont importantes pour desservir notre commune : les lignes 162 et 166, moyennant les lignes de bus efficaces pour les rejoindre. La ligne DINANT-BEAURAING-BERTRIX-LIBRAMONT est pour WELLIN tout aussi importante que la ligne 162. Il faut mettre fin à la suppression des points d'arrêts et augmenter les fréquences en liaison avec les lignes TEC.

Fréquence et desserte par les bus des gares des lignes ferroviaires 162 et 166 est un point essentiel en termes de mobilité pour la commune de WELLIN.

Bus

Tout comme les trains, les bus sont essentiels pour désenclaver les villages de notre région, dont ceux de notre commune.

Pratiquement il est nécessaire d'augmenter les fréquences et assurer des arrêts aux gares SNCB (aux pôles, mais aussi les gares telles que GRAIDE, GEDINNE, PONDROME (qui n'existe plus depuis des années), GRUPONT etc.).

L'initiative de services à caractère social est intéressante. Dans la presse, il a été fait mention que ce service serait limité à certaines personnes. Dans notre commune, étant donné le faible nombre de personnes transportées, nous demandons que ce service (mini-bus, camionnette, voiture) ne fasse pas de distinction et prennent en charge toute personne qui le souhaite. Un système qui permette le transport groupé de personnes serait moins coûteux. L'aspect

financier peut-être un frein pour les communes, déjà mal en point sur le plan de leur équilibre budgétaire.

Trains et bus

Actuellement certaines lignes existent, mais :

- les fréquences sont tellement faibles (nombre de trajets par jour, pas de trajets du tout certains jours de la semaine), d'une part, et, d'autre part, avec plusieurs correspondances, qu'elles n'incitent pas « à prendre le bus et le train » du fait de la longueur, en temps, des trajets ;
- en dehors des services scolaires vers BEAURAING et ROCHEFORT, le service de bus est inexistant ou inadapté ;
- les horaires des bus vers la gare de BBEAURAING sont inadaptés;
- aux heures de pointes (matin et soir) vers la gare de JEMELLE/LIBRAMONT et retour, il y a soit une rupture de charge, soit pas de service.

C'est le redéploiement de ces liaisons qui peuvent désenclaver les villages de notre région, y compris sur les plans économique (déplacements domicile-travail par exemple) et touristique.

En ce qui concerne la commune de WELLIN, il s'agit des liaisons des 5 entités communales avec le territoire central (WELLIN) et les pôles que sont BEAURAING, ROCHEFORT et LIBRAMONT, MARCHE en FAMENNE.

En ce qui concerne WELLIN, nous sollicitons l'ouverture d'une ligne TEC (semi-)directe WELLIN-LIBRAMONT.

La viabilité des petites communes rurales dépendra de la qualité de l'accessibilité aux services et infrastructures, au niveau du territoire central ainsi qu'aux pôles. Sans une politique régionale forte, avec des moyens suffisants, en matière de transports en commun, cette viabilité sera compromise.

Téléphonie, internet et fibres optiques

Réseau d'une autre nature, quoiqu'impactant la mobilité, le réseau de télécommunication n'est pas pris en compte. Or la qualité de ce réseau a des conséquences importantes tant pour les habitants que pour les entreprises du monde rural. Ceux-ci ne bénéficient pas du même service qu'ailleurs en Wallonie. A l'heure où l'on parle de réseau 3G, voir 4G, il est parfois difficile dans les villages ruraux d'avoir simplement une ligne de téléphone fixe ou un accès à Internet, ne fut ce qu'à bas débit. A cet égard, étant donné l'importance de plus en plus grande de ces services dans la vie économique, sociale et financière, nous demandons que les zones rurales bénéficient du même service « public » que les zones urbaines.

CONCLUSION

Le projet de SDER et la démarche de son élaboration ne manquent pas d'intérêts.

Toutefois, en ce qui concerne la commune de WELLIN nous devons constater que malgré ses atouts, elle n'est pas intégrée dans le schéma de développement de la Wallonie.

WELLIN a des atouts en tant que « territoire central », voire de « sous-pôle » de développement : à la croisée de grands axes routiers (E411, N40, N835 N846), présence de services et de commerces (2 moyennes surfaces, pharmacie, ...), d'écoles (primaires), de 2 complexes sportifs, d'une maison des associations... Le parc d'activités économiques créé à HALMA s'est rapidement rempli (en moins de 10 ans), preuve s'il en est que la demande est là, non seulement pour des entrepreneurs de notre commune mais aussi pour ceux des communes voisines. Elle dispose de ressources agricoles et forestières. Elle est caractérisée par un patrimoine bâti et naturel de très grande qualité. Son attractivité en matière de tourisme est importante.

Nous constatons cependant que le SDER oublie les richesses pour la Wallonie des communes rurales comme la nôtre. WELLIN n'est pas considérée ni en matière de tourisme, ni en matière d'activités économiques, ni en matière de logements, ni en matière de mobilité, ni en zone d'équipements et de services etc.

WELLIN est littéralement une « zone blanche ».

WELLIN, en connexion avec BEAURAING, LIBRAMONT et ROCHEFORT, ne se retrouve pas dans la définition des dynamiques territoriales et des bassins de vie.

Cela pose question pour les possibilités de développement de la commune et de ses liens avec les politiques et axes structurants. Plutôt qu'une dynamique de développement harmonieux, intégrée dans la Wallonie, notre commune est-elle condamnée à devenir une zone de non-développement où subsisteraient quelques indigènes (?) ... à ce point oubliée des préoccupations de développement du territoire wallon que même les touristes ne sont plus invités à lui rendre visite puisque, selon le SDER, rien de « majeur » en ce domaine ne vaut la peine d'être relevé au sud du sillon Sambre et Meuse.

10. CCATM.

10.1. CCATM. RETRAIT D'ACTE ADMINISTRATIF.

Revu la délibération du Conseil en séance du 17 décembre 2013 portant sur la désignation des membres de la CCATM ;

Considérant que le Conseil a désigné Monsieur Jean-Pierre MASSE comme Président alors que celui-ci est repris parmi les membres effectifs ; qu'il est nécessaire de désigner, d'une part, les membres effectifs et, d'autre part, le Président ;

Considérant que suite à une erreur administrative, la candidature de Madame HAUSEN Jacqueline, laquelle est parvenue à l'administration le 17 octobre 2014 ;

Considérant également les remarques suivantes formulées par l'autorité de tutelle, eu égard au dossier en cours d'examen, de forme ou de fond :

- le règlement d'ordre intérieur doit être corrigé en ses articles 16 et 17 pour être mis en conformité avec l'arrêté ministériel du 15 mai 2008, déterminant le montant du jeton de présence des membres et portant la subvention annuelle allouée pour de la CCATM de 2.500 € à 5.000 €
- doivent être jointes au dossier l'ensemble des preuves de dépôt des candidatures – réceptionné ou recommandé postal – ainsi que les lettres de motivation des candidats membres effectifs et membre président ;
- chaque membre suppléant doit être clairement porté en regard d'un membre effectif ;

Considérant qu'il est plus judicieux et pragmatique de procéder à un retrait d'acte administratif de la délibération du 3 décembre et d'inviter le conseil communal à reprendre une délibération complète, prenant en compte toutes les remarques formulées et corrigeant les erreurs relevées dans la présentation des candidatures au conseil ;

A l'unanimité ;

DECIDE de retirer sa délibération du 3 décembre 2013 relative à la création de la Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité.

10.2. CCATM. CONSTITUTION COMPOSITION. PRESIDENCE. REGLEMENT D'ORDRE INTERIEUR.

Vu l'article 7 du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ;

Vu la circulaire ministérielle du 19 juin 2007 relative à la mise en œuvre des commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité ;

Vu la délibération du Conseil en date du 28 mai 2013 décidant de l'institution d'une CCATM ;

Vu les délibérations du Collège des 2 et 30 avril 2013 ;