

MAÎTRISER LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE PAR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER. LE CAS DE LA WALLONIE¹

Jean-Marc LAMBOTTE, Hélène ROUCHET et Jean-Marie HALLEUX
LEPUR - Université de Liège

RÉSUMÉ :

MAÎTRISER LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE PAR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER. LE CAS DE LA WALLONIE

La limitation des trafics routiers et de la dépendance automobile correspond à un objectif stratégique pour les autorités de nombreux pays et régions. Dans ce cadre, les aménageurs mettent en avant le projet de la « ville compacte écomobile », visant à canaliser les développements de l'urbanisation sur des sites accessibles par les alternatives à la voiture. Face au fort développement des mobilités quotidiennes internationales et transrégionales, cet article analyse une thématique encore peu prospectée par la recherche en aménagement, celle de la ville compacte écomobile en contexte transfrontalier. Nos travaux se sont focalisés sur la Wallonie et ses régions avoisinantes, en nous basant sur une analyse des plans stratégiques d'aménagement du territoire. Cet exercice montre combien la concurrence entre régions et la difficile organisation des transports publics qui caractérisent les espaces transfrontaliers complexifient l'endiguement de l'urbanisation et la limitation de la dépendance automobile.

Mots-clés : Dépendance automobile, aménagement du territoire, plan stratégique, ville compacte, étalement urbain, relations transfrontalières.

ABSTRACT:

CONTROLLING THE AUTOMOBILE DEPENDENCY THROUGH SPATIAL PLANNING IN A CROSS-BORDER CONTEXT. THE WALLON REGION CASE.

The limitation of road traffics and automobile dependency represents a strategic objective for the authorities of many countries and regions. Within this framework, the planners have proposed the project of the « environment-friendly compact city », aiming to contain the developments of the urbanisation on sites accessible by alternatives to motorised mobility. In regards to the strong development of international and transregional daily mobilities, this article aims to study a theme still little prospected by planning research: the environment-friendly compact city in a transborder context. Our work was focused on Wallonia and its neighbouring regions, with an analysis of the regional master plans. This exercise

¹ De nombreux éléments repris dans cet article se basent sur des recherches financées par la Région wallonne dans le cadre de la Conférence Permanente du Développement Territorial (<http://cpdt.wallonie.be>).

shows, in relation to the competitions between regions and to the difficult organization of public transport, how much a transborder context causes difficulties to contain urban forms and limit automobile dependency.

Keywords: *Automobile dependency, urban and regional planning, master plan, compact city, urban sprawl, transborder relations*

ZUSAMMENFASSUNG:

RAUMPLANERISCHER UMGANG MIT DER AUTOMOBILABHÄNGIGKEIT IN EINEM GRENZÜBERSCHREITENDEN KONTEXT. DER FALL WALLONIEN

Die Reduktion des Straßenverkehrs und der Abhängigkeit vom Automobil stellt in vielen Ländern und Regionen ein wichtiges strategisches Ziel dar. Planer setzen dabei auf das Konzept der kompakten Stadt mit umweltfreundlicher Mobilität, um städtebaulich die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zu begünstigen. Angesichts der starken überregionalen und internationalen Verkehrsbewegungen geht der Beitrag der noch kaum beachteten Frage nach, wie dieses Planungsmodell in einem grenzüberschreitenden Kontext umgesetzt werden kann. Grundlage der Analyse sind die strategischen Pläne und Programme der Wallonischen Region und ihrer angrenzenden Gebiete. Das Beispiel zeigt, wie sehr die interregionale Konkurrenz sowie die Probleme der Planung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs es erschweren, das flächenhafte Siedlungswachstum und die Automobilabhängigkeit zu begrenzen.

Schlüsselbegriffe : *Automobilabhängigkeit, Raumplanung, strategische Planung, kompakte Stadt, Siedlungswachstum, grenzüberschreitende Beziehungen*

Nous savons aujourd'hui relier en système l'évolution des pratiques de mobilité au déploiement spatial des villes. Sur ce sujet, de nombreux travaux relèvent que l'étalement urbain qui caractérise les agglomérations européennes depuis maintenant plusieurs décennies s'inscrit dans un processus de recomposition spatial induit par l'usage banalisé de l'automobile (Newman P. et M. Kenworthy, 1996 ; Wiel M., 1999 ; Halleux J.-M., 2001). Alors que l'enjeu des gaz à effet de serre commence à être pris très au sérieux par les opinions publiques, il devient évident pour beaucoup que l'étalement urbain porte en son sein les germes de sérieuses atteintes à la durabilité (Barthe-Batsalle H. et al., 2002). En réalité, il est aujourd'hui de plus en plus reconnu que limiter les externalités des trafics routiers et la dépendance automobile passe par un aménagement du territoire qui endigue l'urbanisation et qui canalise les extensions de la ville sur des sites suffisamment accessibles par les alternatives à la voiture – tant d'ailleurs en matière d'activités économiques que de logements (Meurs H. et B. van Wee, 2004).

Lors des dernières années, les recherches sur les pratiques de mobilité et la forme des villes ont fortement influencé le débat entre aménageurs, qui s'est progressivement orienté vers la conception d'un modèle urbain qui limite la dépendance à l'automobile sans pour autant porter atteinte à la qualité du cadre de vie des citoyens (Beaucire F., 2000 ; Kaufmann V. et al., 2001). Sur ce sujet, la littérature technique met régulièrement en avant quelques pays qui combinent une panoplie différenciée de dispositifs en vue d'assurer la cohérence entre la planification spatiale et la politique des transports. Ce sont les pays rhénans (Suisse, Allemagne, Pays-Bas) et nordiques (Danemark, Suède) qui sont ainsi souvent pris en exemple. A travers le modèle de la ville compacte « écomobile », les caractéristiques recherchées pour le développement de l'urbanisation sont principalement les suivantes :

Jean-Marc LAMBOTTE, Hélène ROUCHET et Jean-Marie HALLEUX
MAÎTRISER LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE PAR L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER. LE CAS DE LA WALLONIE

- la densité (car l'espace accessible sans voiture est une ressource rare qu'il faut valoriser au mieux) ;
- la mixité des fonctions (on parlera toutefois de mixité raisonnée car toutes les fonctions ne sont pas compatibles entre elles) ;
- une organisation polycentrique et concentrée autour de nœuds bien desservis par les transports en commun ;
- une grande qualité des réalisations et de la verdurisation, afin de conjuguer la compacité à la qualité du cadre de vie.

Face au développement sans précédent des mobilités quotidiennes internationales et transrégionales, la recherche présentée dans cet article vise à analyser une thématique encore très peu prospectée par la recherche en aménagement, celle de la ville compacte écomobile en contexte transfrontalier. Nos travaux se sont focalisés sur les espaces transfrontaliers qui concernent la Wallonie et l'hypothèse qui a guidé nos investigations est que la multiplication des collaborations transfrontalières y est un préalable si l'on tient à mettre en place des organisations urbaines qui limitent notre dépendance à l'automobile.

L'article est structuré en trois parties. A la suite de cette introduction, nous présentons au chapitre 1 une analyse évolutive des déplacements domicile - travail entre la Wallonie et les régions qui l'entourent. Il ressort clairement de cet exercice que les flux transfrontaliers sont en forte augmentation. A partir du chapitre 2, l'article développe une analyse des orientations politiques relatives à la maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. Pour ce faire, nous nous sommes intéressés aux plans stratégiques d'aménagement du territoire de la Wallonie et des régions avoisinantes. Cette analyse porte, pour le chapitre 2, sur les dispositifs prévus en vue de mieux canaliser les extensions urbaines et, pour le chapitre 3, sur les collaborations transfrontalières envisagées en la matière.

1. - LES DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL ENTRE LA WALLONIE ET LES RÉGIONS AVOISINANTES

1.1. - Évolution des flux

Les données synthétisées dans le tableau 1 confirment que les déplacements domicile - travail entre la Wallonie et les régions qui l'avoisinent sont en augmentation. Plus précisément, les flux sortants sont en très forte progression (surtout vers le Grand-duché) et, bien que d'ampleur plus réduite, les flux entrants connaissent également une croissance soutenue (surtout en provenance du territoire français). Ces évolutions s'intègrent sans conteste dans l'intégration européenne qui, à l'échelle du continent, s'accompagne de l'affaiblissement du rôle des frontières étatiques (Stadel C., 2004). Par ailleurs, pour le contexte spatial investigué, cette tendance générale est amplifiée par la concomitance entre, d'un côté, la difficulté de l'économie wallonne à créer suffisamment d'emplois et, d'un autre côté, la proximité de métropoles et villes moyennes en développement soutenu (surtout Bruxelles et Luxembourg-Ville, mais également Aix-la-Chapelle et, secondairement, Maastricht).

Actuellement, les résidents wallons qui travaillent en dehors du territoire régional sont plus de 200 000. Ils représentent ainsi plus de 15 % des travailleurs wallons au lieu de résidence. Les résidents des régions extérieures qui travaillent en Wallonie représentent approximativement 60 000 travailleurs et près de 5 % de l'emploi wallon au lieu d'activité. Ces quelques chiffres montrent combien le phénomène des navettes transfrontalières est devenu un fait majeur impliquant une grande interdépendance entre les territoires.

Les figures 1 et 2 portent respectivement sur la part des actifs wallons travaillant en dehors du territoire régional en 2001 et sur l'évolution relative de cette variable entre 1991 et 2001. Il ressort de la figure 2 que les tendances évolutives différencient la bordure de la frontière française du reste du territoire régional. En effet, alors que les flux dirigés vers la France se

tassent, on observe à l'inverse une progression des autres flux sortants. La baisse sensible du nombre de belges actifs en France – et, corollairement, la forte augmentation du nombre de français actifs en Belgique – s'explique par un différentiel de salaire brut pratiqué de part et d'autre de la frontière et, surtout, par une fiscalité plus lourde en Belgique qu'en France (sauf pour les français soumis en France à l'impôt de solidarité sur la fortune). Par ailleurs, la stagnation des flux vers la France est également à mettre en lien avec la convention franco-belge préventive à la double imposition des travailleurs frontaliers. Contrairement à la situation valable pour les trois autres pays frontaliers à la Belgique, où l'imposition se fait au lieu de travail, la convention franco-belge de 1964 prévoit que les travailleurs transfrontaliers sont imposables au lieu de résidence.

Il ressort clairement de la figure 2 que la croissance des flux sortants ne se concentre plus à proximité immédiate des frontières. Vis-à-vis du Grand-duché de Luxembourg, le mouvement de croissance de l'emploi transfrontalier est à la fois quantitativement très important et spatialement très diffus. Des croissances très importantes sont ainsi observées au sein de communes situées à plus de 30 km de la frontière grand-ducale. Une diffusion spatiale du phénomène des flux transfrontaliers est également observée le long de la frontière allemande, dans un rayon d'au moins 20 km. A ce propos, observons que ce ne sont pas les communes les plus proches d'Aix-la-Chapelle (extrémité N-E de la Wallonie) qui connaissent les plus fortes hausses, mais bien des communes de « seconde couronne ».

Tab. 1 : Évolution des déplacements domicile - travail entre la Wallonie et les régions avoisinantes

	Pays/région de destination	Année	Emplois
	Flux sortants	Bruxelles (1)	2003
Évolution 1999-2003			+ 3%
Flandre (1)		2003	39 710
		Évolution 1999-2003	+ 5%
Grand Duché du Luxembourg (2)		2004	27 585
		Évolution 1999-2004	+ 41%
Allemagne (2)		2004	4 725
		Évolution 1999-2004	+ 13%
Pays-Bas (2)		2004	748
		Évolution 1999-2004	+ 87%
France (2)	2004	4 128	
	Évolution 1999-2004	- 8%	
	Pays/région de destination	Année	Emplois
	Flux entrants	Bruxelles (1)	2003
Évolution 1999-2003			+ 21%
Flandre (1)		2003	25 554
		Évolution 1999-2003	+ 12%
Grand Duché du Luxembourg (2)		2004	341
		Évolution 1999-2004	+ 6%
Allemagne (2)		2004	475
		Évolution 1999-2004	+ 35%
Pays-Bas (2)		2004	161
		Évolution 1999-2004	- 27%
France (2)		2004	20 056
		Évolution 1999-2004	+ 54%

Sources : (1) IWEPS, d'après INS – Enquêtes sur les forces du travail (2) INAMI

Pour l'espace sous orbite bruxelloise, les phénomènes sont plus complexes que la croissance spatialement diffuse observée à proximité des frontières allemande et grand-ducale. Il est ici intéressant de relever que la Région de Bruxelles-Capitale recrute des migrants alternants au sein de l'ensemble des communes wallonnes (et d'ailleurs également au sein de l'ensemble des communes flamandes). Il ressort de la carte 2 que des communes très proches de Bruxelles se caractérisent par une diminution des flux sortants, c'est-à-dire en réalité des flux vers Bruxelles et vers sa périphérie flamande. Cette tendance s'observe sur un espace centré sur Wavre et Ottignies – Louvain-la-Neuve, où l'on assiste à un développement économique important. Ceci résulte de l'extension du pôle universitaire de Louvain-la-Neuve, de la croissance d'entreprises orientées vers les hautes technologies (dont GlaxoSmithKline Biologicals), du développement de grands parcs d'activités (par exemple Wavre-Nord) et également du succès de parcs d'affaires récemment installés dans cette périphérie sud de Bruxelles. Qu'il s'agisse de transferts en provenance directe du territoire de Bruxelles ou d'autres formes de développement, cette zone connaît une expansion qui est indissociable de la dynamique métropolitaine bruxelloise. En plus lointaine périphérie bruxelloise, une seconde couronne connaît une légère croissance du nombre de travailleurs occupés en dehors des frontières régionales. Pour retrouver une croissance forte, il faut s'éloigner de 30 ou 40 km de Bruxelles, et dépasser les frontières du Brabant wallon pour atteindre le Hainaut et la province de Namur (Silly, Soignies, Seneffe, Pont-à-Celles, Les Bons Villers, Sombreffe, La Bruyère). Au sein des deux principales agglomérations wallonnes de Liège et de Charleroi, la proportion de navetteurs transfrontaliers demeure relativement limitée. Entre 1991 et 2001, la progression est toutefois assez soutenue. Cette évolution s'explique par la pénurie en offres d'emplois et, en relation directe avec le processus de métropolisation, par le recentrage de nombreuses activités de commandement et de services aux entreprises vers Bruxelles.

La croissance des flux transfrontaliers est assez généralisée le long de la frontière avec la Flandre, à l'exception toutefois de Comines (de par la baisse des navettes vers la France) et du centre du Brabant wallon (en raison du développement économique commenté ci-dessus). La progression le long de la frontière linguistique concerne une zone d'approximativement 20 km, dont l'épaisseur apparaît particulièrement consistante dans l'ouest de la Wallonie. A propos des navettes d'emplois vers la Flandre, il est bien connu que cette situation résulte de l'emménagement en Wallonie de familles flamandes désireuses de profiter d'un marché du logement moins tendu. Par ailleurs, l'attractivité de la Flandre pour les travailleurs wallons est également indissociable du développement de la périphérie bruxelloise, et en particulier de l'expansion observée aux alentours de l'aéroport de Zaventem. Entre 1991 et 2001, ce sont ici près d'un million de m² de bureaux qui ont été construits dans les environs de cet aéroport, en vue notamment d'accueillir l'essentiel du développement métropolitain de la nouvelle économie (dont la quasi totalité des opérateurs de téléphonie mobile présente en Belgique).

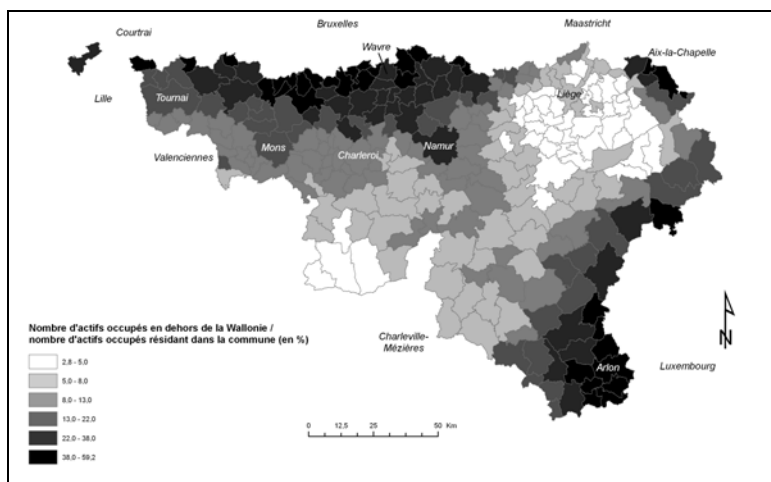
Seuls les abords immédiats de la frontière avec les Pays-Bas semblent concernés par la navette quotidienne vers ce pays. Cette faible diffusion spatiale s'explique par le caractère récent et modéré de l'arrivée des ménages néerlandais sur le marché immobilier wallon. En effet, il semble que leur installation en Wallonie se limite aux villages les plus proches de la frontière néerlandaise, y engendrant une pression foncière et immobilière forte, mais spatialement très limitée.

1.2. - Les choix modaux

En raison de son importance économique et fiscale, le sujet des flux de travailleurs transfrontaliers est relativement bien documenté, grâce à des statistiques régulières et précises. Par contre, les choix modaux liés à ces mobilités n'ont encore fait l'objet que d'un nombre très limité d'études, car ils sont en réalité très difficilement analysables (Denert O. et al., 2006 ; Greber P. et Ramm M., 2003). Pour le contexte spatial investigué, il est notable que l'usage de l'automobile prédomine largement sur les autres modes de

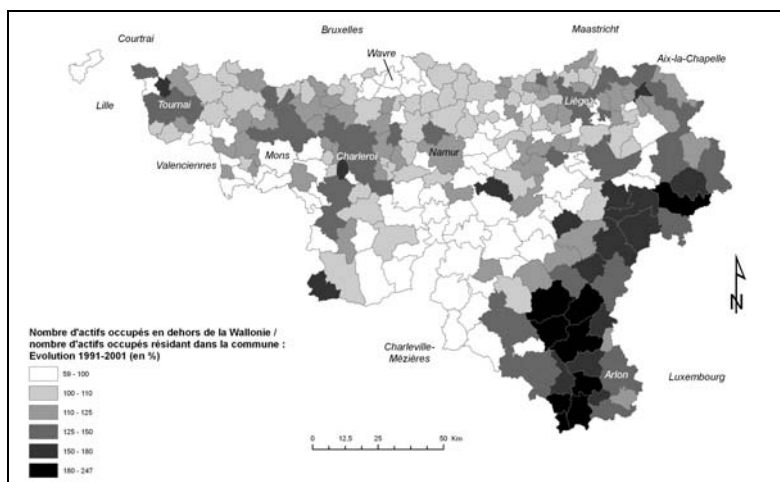
déplacements. Ceci s'explique tout d'abord parce que les déplacements étudiés ne sont qu'exceptionnellement réalisés sur de courtes distances, c'est-à-dire des distances rendant possible l'utilisation unique des modes doux (la marche ou le vélo). Pour les distances moyennes et longues, l'alternative à l'automobile réside dans les transports en commun (essentiellement les bus et les trains pour notre zone d'étude). Sur ce sujet, il se doit d'être relevé que les contextes transfrontaliers (pour les frontières internationales, mais aussi pour la frontière entre la Flandre et la Wallonie) sont peu propices à la mise en place d'une offre en transport en commun efficace susceptible de concurrencer la voiture. Cela s'explique par le problème concret du partage des déficits d'exploitation et, plus généralement, par les difficultés inhérentes à la collaboration de plusieurs organismes aux cultures administratives différentes (Denert O. et al., 2006).

Fig. 1 : Part des résidents travaillant en dehors de la Wallonie (2001)



Source : INS, recensement 2001 – Auteur : Lepur – Ulg – CPDT (2007)

Fig. 2 : Évolution de la part des résidents travaillant en dehors de la Wallonie (1991 – 2001)



Source : INS, recensement 1991 et 2001 – Auteur : Lepur – Ulg – CPDT (2007)

Jean-Marc LAMBOTTE, Hélène ROUCHET et Jean-Marie HALLEUX
MAÎTRISER LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE PAR L'AMÉNAGEMENT DU
TERRITOIRE EN CONTEXTE TRANSFRONTALIER. LE CAS DE LA WALLONIE

L'essentiel de l'offre ferroviaire transfrontalière concerne des trains de type Inter-city. Le train est d'ailleurs surtout adapté pour relier des grandes villes (ex : Arlon et Luxembourg, Tournai et Lille, Liège et Maastricht), mais pour autant que le lieu d'activité du travailleur se trouve à proximité de la gare de destination. Le train est par contre un mode peu efficient s'il s'agit d'offrir une desserte fine. En effet, le train est un mode dévolu aux déplacements de masse associés à un nombre limité d'arrêts. Même si les flux transfrontaliers augmentent, l'adaptation de l'offre ferroviaire à cette hausse n'est que très lente, voire inexistante vu la dispersion des lieux de travail. De plus, pour des raisons tarifaires, un travailleur transfrontalier (au sens transnational) utilisant le train pour se rendre à son lieu de travail aura tendance à utiliser ce mode à la première gare rencontrée dans le pays où il travaille, ce qui l'oblige souvent à parcourir de longues distances en voiture depuis son domicile. Ainsi, parmi les 11,3 % de travailleurs transfrontaliers belges, français et allemands utilisant les transports en commun pour se rendre à leur lieu de travail au Luxembourg, 70 % combinent en fait la voiture et le transport en commun (Gerber P. et M. Ramm, 2003).

En ce qui concerne les lignes de bus traversant les frontières, malgré l'absence de grands coûts d'infrastructures, l'offre est généralement très faible. Dans nos pays, en dehors des agglomérations des grandes villes, le bus est principalement associé aux déplacements domicile - école. Or, les flux scolaires transfrontaliers demeurent insuffisants pour permettre la mise en place d'une offre dont les fréquences seraient attractives pour les travailleurs.

2. - LES PLANS STRATÉGIQUES D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA MAÎTRISE DE LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE

Comme nous l'avons évoqué en introduction générale, il est manifeste que les pratiques de mobilité dépendent de la forme des villes. En outre, il est également manifeste qu'une limitation à long terme de la dépendance automobile passe par un aménagement du territoire qui canalise les extensions urbaines sur des sites suffisamment accessibles par ses alternatives. Sur ce sujet, il ressort du chapitre précédent sur les navettes de travail entre la Wallonie et ses régions avoisinantes que la conjonction de l'étalement urbain (c'est-à-dire la dispersion spatiale des lieux de résidence et d'activité) et de la faible offre en transport en commun rend les déplacements transfrontaliers très dépendants de la voiture individuelle.

Dans la suite de l'article, nous présentons une analyse des orientations politiques visant à améliorer cette situation et à limiter la dépendance automobile par une meilleure cohérence entre l'aménagement du territoire et la politique des transports. Cet exercice a été réalisé au travers d'une prise en compte des plans d'aménagement du territoire de la Wallonie et des régions avoisinantes. Lors de cette étude, nous avons cherché à détecter comment les autorités ayant préparé ces documents stratégiques d'aménagement envisagent la lutte contre l'étalement et, parallèlement, si des collaborations transfrontalières sont préconisées à cet effet.

Les plans analysés sont les suivants :

- le Schéma de Développement de l'Espace Régional de la Région wallonne (SDER) ;
- le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- le Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) de la Région flamande ;
- le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT) de la Région du Nord – Pas-de-Calais ;
- le SRADT de la Région de Champagne-Ardenne ;
- le Programme Directeur d'Aménagement du Territoire (PDAT) du Grand-Duché du Luxembourg et son complément, le concept intégré des transports et du développement spatial (Integretives Verkhers- und Landesentwicklungskonzept – IVL) ;

- le Landesentwicklungsplan du Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (LEP NRW) et le Plan régional d'Aix-la-Chapelle (Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln – Teilabschnitt Region Aachen) ;
- le Landesentwicklungsprogramm III du Land de Rhénanie-Palatinat (LEP III RLP) ;
- le Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL 2006) de la Province de Limbourg aux Pays-Bas.

Il ressort de l'analyse de ces documents que la préoccupation de la maîtrise de la dépendance à l'automobile par l'aménagement du territoire est très variable entre les régions. Par exemple, cette problématique est quasi absente du SRADT de la Région Champagne-Ardenne et, à l'opposé, prioritaire dans le PDAT luxembourgeois et dans son complément, le Concept intégré des transports et du développement spatial (IVL). Par ailleurs, cette analyse confirme le différentiel qui, en matière de planification spatiale, oppose l'« Europe du Nord » à des pays comme la Belgique ou la France (J.-M. Halleux et al., 2002). En effet, la comparaison montre bien que la volonté d'utiliser le sol de manière parcimonieuse est moins présente en France et en Belgique qu'en Allemagne et aux Pays-Bas.

2.1. - La Province de Limbourg néerlandais

Des plans analysés, le plus strict en matière de lutte contre l'étalement urbain est sans conteste celui du Limbourg néerlandais. Cela illustre parfaitement la volonté des néerlandais d'appliquer la politique de la ville compacte (Geurs K.T. and B. van Wee, 2006). Le POL 2006 définit de façon assez précise les principales affectations du sol de l'ensemble de la province et délimite les espaces dévolus à l'urbanisation. Trois types d'espaces sont ainsi concernés par l'urbanisation : la zone P6, la zone P9 et la zone P8.

La zone P6 est dévolue aux centres ruraux. A l'exception de quelques petites villes également reprises dans cette zone (Valkenburg, Vaals et Gulpen par exemple), l'espace offert à l'urbanisation doit y être limité aux besoins de la seule population locale. Les petites villes concernées peuvent par contre prévoir du terrain supplémentaire pour accueillir des fonctions destinées à desservir la population des zones rurales avoisinantes (enseignement, PME, santé et culture). Le Complément du POL consacré à la « Politique des Contours » (plan provincial adopté en 2005) délimite précisément les espaces constituant ces centres ruraux. Si une commune veut étendre ses zones à urbaniser en dehors de ces périmètres, elle doit assurer l'aménagement de zones naturelles supplémentaires en compensation. Les disponibilités foncières ainsi offertes en milieu rural sont dès lors particulièrement faibles.

La zone P9 correspond au bâti urbain des huit principales agglomérations de la province. Il est prévu de préférentiellement localiser les nouveaux développements de l'urbanisation au sein des quelques espaces restant disponibles dans cette zone, notamment via des opérations de renouvellement urbain. La zone P8 constitue la zone de développement urbain. Si aucune solution n'est trouvée à l'intérieur de la zone bâtie P9, ces zones P8, attenantes au bâti des huit principales villes de la Province, offrent des espaces à l'extension urbaine pour le développement de quartiers résidentiels, de zones d'activités, d'emplacements de bureaux et de zones commerciales.

Dans le POL 2006, la localisation des parcs d'activités économiques, du bureau et du commerce fait l'objet d'intentions précises visant à maximiser le recours aux alternatives à la voiture. Dans la recherche d'espaces pour de nouveaux parcs d'activités, la priorité va à la concentration (on évite ainsi de trop multiplier les petites zones). Si une extension des sites existants n'est pas possible, l'urbanisation de Zones P8 de développement urbain peut alors être envisagée. Dans ce cas, il convient d'évaluer les conséquences en termes de mobilité en vue de leur assurer une 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 la déviation d'une ligne existante ou la création d'une nouvelle ligne est nécessaire, il faudra alors s'assurer que cette desserte est financièrement acceptable par la société de transport. Dans l'espace rural, l'intention est de limiter les

possibilités d'implantation dans les petites zones d'activités locales aux seules entreprises de la commune concernée.

Un autre aspect de cette stratégie a pour objectif de placer « la bonne entreprise sur le site adéquat ». A l'image de la politique ABC bien connue (J. Jonkhof, 1996 ; V. Fouchier, 1999), l'objectif est de limiter les trafics routiers par une localisation optimale des activités économiques. Il est également précisé dans le POL 2006 que les développements de bureaux doivent se localiser dans la zone centrale des principaux centres. Selon le POL, les centres urbains et les quartiers d'habitat conviennent pour accueillir des nouvelles entreprises de services. L'implantation de bureaux isolés dans les zones industrielles n'est pas permise, à l'exception des bureaux de sociétés logistiques et de production. Dans les zones rurales, les bureaux des activités locales peuvent s'établir dans le centre des villages.

Dans le domaine du commerce de détail, le POL 2006 est, parmi les documents analysés, le plus précis quant à ses intentions en faveur d'une maximisation du recours aux alternatives à l'automobile. Ainsi, il insiste sur la nécessité de maintenir ou de recréer une infrastructure d'approvisionnement de produits de première nécessité dans l'ensemble des localités rurales et des quartiers. Il s'agit donc d'assurer une offre optimale en commerces de proximité garantissant une bonne accessibilité par les modes non motorisés pour les achats quotidiens. Le POL 2006 prône également la mixité entre logement et commerce. On y trouve aussi une logique de dimensionnement maximal des équipements commerciaux selon la position de la localité dans la hiérarchie des pôles urbains. Il est aussi le seul à distinguer de façon très claire les logiques de localisation préférentielle à retenir pour les deux grands types de commerce liés aux achats semi-courants : d'une part, les commerces de bien non pondéreux liés essentiellement à l'équipement de la personne et, d'autre part, les commerces de biens pondéreux liés essentiellement à l'équipement de la maison et à l'automobile. Selon le POL 2006, les commerces de biens non pondéreux doivent être maintenus dans les centres-villes et les centres commerçants secondaires traditionnels offrant une bonne accessibilité en transport en commun.

2.2. - Les Länder de Rhénanie du Nord-Westphalie et de Rhénanie-Palatinat

Les deux plans allemands analysés sont très explicites quant à la nécessité de favoriser les lieux accessibles par les alternatives à l'automobile pour y implanter des activités économiques. Ils sont également très explicites sur la volonté de densifier l'urbanisation, de développer un réseau maillé de pôles urbains et de favoriser le renouvellement des quartiers traditionnels. Si les documents analysés pour les deux länder traités ne sont guère explicites quant aux moyens mis en œuvre pour concrétiser à ces objectifs, une recherche plus approfondie montre qu'une série d'outils sont réellement mis en place en vue d'appliquer ce concept de la « ville compacte écomobile ». Selon P. Goût (2001), la Rhénanie du Nord-Westphalie est un Land phare en matière de maîtrise de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. La vision stratégique défendue y est la suivante : « des villes compactes et multifonctionnelles dans des régions polycentriques ». Il s'agit là de maximiser le potentiel d'urbanisation et de logement à proximité du réseau ferroviaire léger et des transports en commun en site propre (TCSP).

Un bémol est cependant à apporter à cette description idyllique : « *les Plans de développement des « régions » (GEP) de Rhénanie-Nord-Westphalie contiennent de nombreuses zones d'urbanisation sans desserte ferrée. De grandes surfaces constructibles sont allouées aux communes même sans desserte ferrée et dans celles qui sont desservies, la concentration autour des arrêts n'est pas marquante. Il n'existe pas à l'échelle du LEP ni à celle des GEP, d'objectifs quantifiés ou des critères précis concernant la localisation, la mixité des fonctions, la densité ou la desserte en transports publics, qui pourraient limiter un développement déconnecté du réseau. Si la mise en œuvre de la planification régionale du Land reste plutôt décevante, les instruments de subventions en*

matière d'urbanisme, d'aménagement et de logement sont par contre particulièrement cohérents et innovants » (P. Gôut, 2001, p. 18).

Le ministère de l'urbanisme du Land met en place les mesures suivantes en vue de concentrer les développements « aux bons endroits » :

- une large concertation avec les communes et les districts afin d'étudier les obstacles éventuels à la mobilisation des terrains stratégiques ;
- des subventions pour aménager les quartiers de gares et développer de nouveaux quartiers d'habitat situés aux arrêts ferrés, avec des financements favorisant l'habitat peu consommateur d'espace ;
- des subventions dont bénéficient les « zones d'aménagement » (type ZAC françaises) sont également allouées pour la mise en valeur des terrains à proximité des arrêts du chemin de fer et des autres TCSP.

A l'interface entre urbanisme et transport, le Land a introduit plusieurs instruments pour réhabiliter les gares et réactiver les terrains ferroviaires inutilisés :

- le « programme d'action pour 100 gares », qui aide les communes à trouver des perspectives pour les bâtiments des gares et leur environnement direct ;
- le « forum sur les emprises ferroviaires » travaille pour clarifier les difficultés majeures posées par le développement des terrains ferroviaires et propose une plate-forme d'information et d'échanges d'expériences entre les communes et la Deutsche Bahn – DB ;
- la mise en œuvre d'anciennes emprises ferroviaires via la société BEG, filiale du Land et de la DB.

Le Land cherche aussi à intégrer la politique du logement à la politique des transports, en subordonnant les aides au logement locatif à une desserte en transports publics performante. Le ministère du logement a ainsi modifié en 1998 les modalités d'aides afin d'inciter les communes et les opérateurs de logement à bâtir prioritairement aux endroits bien desservis par les transports en commun. Dans le programme de l'habitat, toutes les subventions relatives au logement locatif aidé sont concentrées sur les logements construits à proximité des arrêts des dessertes ferroviaires, des métros et des tramways (à moins de 1,5 km), mais également des systèmes performants de bus de rabattement dans les plus petites localités.

2.3. - Les Régions Nord-Pas-de-Calais et Champagne-Ardenne

Des documents analysés, ce sont les deux SRADT français qui mettent le moins en avant l'objectif de la lutte contre l'étalement urbain. On n'y retrouve nullement les objectifs de la gestion parcimonieuse du sol, de la densification ou de la mixité. La limitation de la périurbanisation et le renouvellement urbain y sont au mieux évoqués comme objectifs très généraux, sans apporter toutefois de réelles précisions quant à leur réalisation. A la décharge des autorités françaises, il convient toutefois de relever que cette situation semble liée au fait que la compétence de l'aménagement du territoire n'ait été que très récemment transférée aux régions. En effet, la possibilité pour les régions françaises d'établir leur SRADT ne date que de 1999. Par ailleurs, il semble que la maîtrise de l'étalement urbain soit en France une préoccupation qui mobilise les aires urbaines plutôt que les régions. Cette préoccupation se retrouve ainsi dans les SCOT, à l'image du SCOTERS de la région de Strasbourg (adopté le 1er juin 2006) et du projet de SDRIF de l'Île de France (à l'enquête publique fin 2007).

2.4 - La Région wallonne

Le SDER wallon évoque fréquemment la gestion parcimonieuse du sol, la concentration de l'urbanisation autour des pôles urbains, le renouvellement urbain et la localisation judicieuse des activités en vue de limiter l'usage de la voiture. Si certaines mesures semblent effectivement prises pour s'orienter vers une telle politique de lutte contre

l'étalement urbain, son efficacité est grandement contrecarrée par la surabondance de l'offre foncière disponible dans les plans d'occupations du sol (les plans de secteur), par le manque de conscientisation de la population aux enjeux de l'aménagement et par sa perception de l'incompatibilité entre urbanisation compacte et qualité de vie. En réalité, contrairement au cas allemand, les intentions du SDER en matière de lutte contre l'étalement ne semblent guère accompagnées de mesures opérationnelles visant à permettre à une partie importante de la nouvelle urbanisation de s'inscrire dans le schéma de la ville compacte écomobile. De plus, les intentions générales du SDER ne sont pas fréquemment invoquées, afin de réorienter des projets qui, par leur localisation ou leur faible densité, s'éloigneraient du modèle d'urbanisation prôné.

2.5. - La Région flamande

Le RSV de la Région flamande met en avant l'objectif de la densification déconcentrée (gedeconcentreerde bundeling) parmi ses principes guidant la structure spatiale souhaitée. Dans ce cadre, en plus de prévoir la concentration de 60 % des nouveaux logements dans les espaces urbains, le RSV préconise de concentrer l'essentiel des autres développements résidentiels au cœur des principales localités rurales. Le RSV propose également des normes minimales en matière de densité résidentielle, normes différenciées selon que les constructions prennent place dans un espace urbain ou dans un espace rural. Pour les espaces urbains, la densité minimale préconisée est de 25 logements par hectare. Tenant compte des espaces perdus par les voiries, cela implique une taille moyenne par parcelle de l'ordre de 300 à 400 m² par logement unifamilial. Pour les espaces ruraux, la densité minimale à rechercher est de 15 logements à l'hectare, ce qui implique une taille moyenne des parcelles de l'ordre de 500 à 600 m². Ces normes de densité sont tirées d'analyses ayant montré que de telles densités sont conciliables avec une grande qualité de vie et qu'une urbanisation plus extensive limite l'usage des modes doux et entraîne l'impossibilité de renforcer les transports publics (sans alourdir fortement les déficits d'exploitation).

En vue de bien localiser les nouvelles zones d'activités, il est préconisé de s'assurer que la mobilité des travailleurs pourra être assurée pour une part significative par les transports en commun. Il est à ce sujet recommandé de vérifier l'adéquation entre le profil d'accessibilité du lieu avec le profil de mobilité des entreprises attendues. Ce critère, résumé sous le terme locatiebeleid (politique de localisation), inclut aussi une bonne accessibilité par les modes lents (marche et vélo). C'est ainsi que, dans la partie consacrée aux espaces urbains, le RSV prône la concentration des bureaux sur les nœuds importants du réseau de transport public. Par ailleurs, le RSV préconise aussi la multifonctionnalité et la mixité.

Vu les fortes pressions auquel est soumis l'espace flamand, les évolutions récentes en matière d'extension urbaine semblent, davantage que par le passé, orientées vers le modèle de la ville compacte. Néanmoins, il semble aussi, à l'image de la Wallonie, qu'une faible tradition planificatrice et des habitudes décennales de gestion peu parcimonieuse de la ressource foncière représentent toujours de lourds blocages difficiles à combattre.

2.6. - La Région de Bruxelles-Capitale

Vu la très faible présence de disponibilités foncières au sein du territoire bruxellois, la canalisation de l'étalement urbain ne représente pas un objectif du PRD. Toutefois, ce document met en avant le renouvellement urbain, la concentration des bureaux aux abords des grandes gares et la mixité des fonctions, cela afin de limiter l'usage de l'automobile dans Bruxelles. D'ailleurs, afin de favoriser le retour en ville des habitants, le PRD se fixe des objectifs quantitatifs quant à la réduction de l'usage de la voiture et quant à la progression de l'usage du vélo et des transports en commun. A l'image de la politique néerlandaise de l'ABC, la stratégie visant à localiser les activités économiques en croisant leur profil de mobilité (ex : bureaux vs fonction logistique) avec le profil d'accessibilité des

lieux (ex : proximité des grandes gares vs abords des échangeurs routiers) s'accompagne d'une politique spatialisée de restriction de l'offre en parking au lieu de travail.

2.7. - Le Grand-duché de Luxembourg

Le Grand-duché de Luxembourg, situé à l'interface des mondes latin et germanique, a récemment pris conscience du rôle de la perméabilité de son aménagement du territoire sur la dégradation de son environnement et sur la croissance incessante des trafics automobiles. En 2002, à l'occasion de l'élaboration de son Programme Directeur d'aménagement du territoire, ce pays s'est fixé un objectif ambitieux : accroître d'ici à 2020 la part modale des transports en commun de 14 % à 25 %. Pour ce faire, l'État a initié une démarche innovante : le Concept Intégré des Transport et du Développement Spatial (en allemand : Integriertes Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept, soit IVL en abrégé). Il s'agit d'une stratégie spatiale visant à concentrer les nouvelles urbanisations en des lieux offrant une grande accessibilité par les alternatives à la voiture.

La démarche de l'IVL, portée à bout de bras par le précédent Ministre de l'intérieur (en charge également de l'aménagement du territoire), a été menée en plusieurs étapes :

- définition d'un modèle spatial théorique d'urbanisation optimale (choix opéré en faveur du polycentrisme, d'une concentration décentralisée) ;
- estimation des besoins spatiaux pour l'urbanisation future compte tenu des prévisions concernant la population résidente, les travailleurs frontaliers et le volume d'emplois ;
- identification des disponibilités foncières (en ce compris les friches à reconvertir) et évaluation de leur accessibilité actuelle et future en transports en commun ;
- appui de la démarche de l'IVL par la programmation de nouveaux arrêts sur le réseau ferroviaire et de plusieurs projets de tram-train ;
- réflexion sur les outils à créer ou à modifier dans différentes politiques sectorielles pour soutenir la limitation de l'urbanisation en dehors des territoires offrant une bonne accessibilité par les transports collectifs ;
- effort de sensibilisation à destination de l'ensemble des acteurs concernés par l'aménagement du territoire luxembourgeois, en particulier envers les autorités communales chargées d'intégrer les principes de l'IVL dans les documents d'urbanisme locaux.

L'objectif de la démarche est double :

- éviter un éparpillement des nouveaux développements résidentiels dans les communes rurales (à l'image de la situation wallonne, cette tendance fut constatée au Grand-duché lors des 10 dernières années) ;
- éviter la concentration massive des emplois dans la seule région urbaine de Luxembourg, afin d'y limiter la congestion et afin de réduire les longues navettes de travail.

L'IVL se propose de concentrer les extensions urbaines dans un nombre limité de polarités dénommées « Centres de Développement et d'Attraction » ou CDA. Pour les différents CDA, il s'agit :

- de pratiquer en leur sein la mixité des fonctions de manière à y favoriser l'usage des modes doux ;
- d'augmenter la densité du bâti tant en zone d'habitat qu'en zone d'activité ;
- de rapprocher le développement résidentiel des arrêts de bus et surtout de train.

L'IVL indique que la densité de l'habitat au Grand-duché varie selon les régions entre 5 et 30 habitations par hectare, avec une moyenne générale de 13 logements par ha. Il est souligné que « cette densité est faible en comparaison internationale et doit être relevée, afin de réduire le besoin en surfaces et d'améliorer la desserte par transports en commun ». Pour parvenir à des densités de construction plus élevées, l'IVL préconise la mise en œuvre de formes d'habitation de très haute qualité, par la densification du bâti existant et le recyclage des espaces délaissés. En parallèle, l'IVL préconise également des normes de densité d'emplois pour les zones d'activités économiques.

Les documents cartographiques relatifs à la stratégie de l'IVL sont relativement clairs et précis. Il ressort de ces cartes que les projets de structures spatiales souhaitées intègrent des coupures dans l'urbanisation. Ces coupures vertes sont destinées, d'une part, à éviter un continuum du bâti jugé négatif sur le plan paysager et, d'autre part, à servir de couloirs écologiques entre zones de richesse naturelle. Sur le plan de l'accessibilité, la cartographie de synthèse identifie également les périmètres facilement accessibles par les transports publics. Il s'agit de cercles de 1 000 m de rayon autour des gares du réseau ferroviaire actuel et de 500 m autour des futurs arrêts des tram-trains.

Un premier exemple concret d'application de la conception IVL correspond au projet de la cité des sciences d'Esch-Belval. Sur une ancienne friche de l'ARBED située à un kilomètre du centre d'Esch-sur-Alzette, sont progressivement construits les immeubles nécessaires à l'accueil de 20 000 emplois et de 5 000 logements. De nombreuses fonctions sont amenées à y cohabiter : du bureau (dont le back-office de DEXIA-BIL), une partie des activités de l'université de Luxembourg, des centres de recherche, des entreprises de haute technologie, les logements destinés aux étudiants et aux scientifiques ainsi que des équipements culturels dont une grande salle de spectacle. Cette cité des sciences offre aussi un nouvel arrêt de train sur la ligne reliant Esch à Pétange.

3. - LES COLLABORATIONS TRANSFRONTALIÈRES RELATIVES À LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

Les différents plans analysés évoquent l'intention de collaborer avec les régions voisines dans différents domaines. Chaque plan insiste plus ou moins fortement sur cette volonté de collaboration et sur les thèmes pouvant être concernés. Si les plans français et wallons sont assez prolixes sur la nécessité de développer la concertation, voire la collaboration avec les régions voisines, les sujets envisagés ne concernent pas la maîtrise de l'étalement urbain et la limitation de la dépendance automobile. Quelques objectifs relevant du secteur des transports sont évoqués dans la partie de ces plans réservée aux relations transfrontalières, mais ils visent à améliorer l'accessibilité des territoires à l'échelle internationale.

La Région de Bruxelles-Capitale souffre de l'exurbanisation des ménages de la classe moyenne et, dans une moindre mesure, de transferts d'entreprises vers les périphéries wallonnes et flamandes. Ce faisant, elle s'affiche, au travers de son PRD, demandeuse de concertation avec les deux autres régions belges. Ce souhait d'une coopération renforcée, afin « d'éviter toute dérive de concurrence interrégionale en développant une culture forte de collaboration et de concertation » semble avoir trouvé bien peu d'écho au sein des deux autres partenaires. En réalité, cela semble s'expliquer par l'état dégradé des relations entre communauté linguistique au sein de l'État belge et par l'absence d'une structure de concertation officielle. Par ailleurs, relevons que le PRD n'est guère explicite quant au contenu de ce qui pourrait faire l'objet de cette concertation et comment une situation de « gagnant-gagnant » pourrait s'en dégager.

Les plans allemands et le plan flamand sont les plus discrets en matière de collaboration transfrontalière. En réalité, seuls les plans néerlandais et luxembourgeois traitent du thème de la concertation sur l'urbanisation et le renforcement de l'offre transfrontalière en transport en commun. Avant de nous intéresser plus en détails sur le contenu de ces deux plans, intéressons-nous tout d'abord à la situation flamande qui, étonnamment, se caractérise par une grande discrétion en matière de collaboration transrégionale.

3.1. - La Région flamande

A la lecture du RSV, nous avons été frappés par la non prise en compte de l'étroite interdépendance qui unit les enjeux de mobilité autour de Bruxelles et le développement économique du Brabant flamand, dont il apparaît pourtant qu'il résulte de la multiplication des activités sur des sites très peu accessibles par les alternatives à l'automobile. Il s'agit là d'une situation illustrative de la concurrence sans doute contre-productive que se livrent les

trois régions belges afin de bénéficier des retombées de l'expansion métropolitaine bruxelloise.

Les intentions du RSV relatives à la périphérie flamande de Bruxelles correspondent notamment à la limitation de la périurbanisation résidentielle, cela via le maintien de nombreux espaces non bâtis et via l'instauration d'une ceinture verte (groene gordel). Ces intentions sont à relier avec le souci des autorités flamandes de contrer le mouvement de francisation de la périphérie bruxelloise. Cette lutte des Flamands contre ce qu'ils dénoncent être une tache d'huile (de olie vlek) est l'un des principaux sujets minant les relations entre les deux principales communautés linguistiques belges.

En ce qui concerne la localisation des activités économiques, la volonté de développement est plus affirmée et le RSV supporte leur installation en périphérie de Bruxelles. C'est dans ce cadre que l'aéroport de Bruxelles-National, situé à Zaventem en territoire flamand (mais à moins de trois kilomètres de la Région de Bruxelles-Capitale), est considéré, au même titre que les ports d'Anvers ou de Zeebrugge, comme une des portes d'entrée de la Flandre. Celles-ci doivent contribuer à l'attractivité du territoire flamand grâce à l'accès qu'elles offrent vers les autres pays et continents. Il s'agit donc de poursuivre le développement de l'activité dans cet espace environnant l'aéroport. Toutefois, le RSV considère que le voisinage de l'aéroport ne peut être le lieu privilégié pour y implanter des activités à faible valeur ajoutée et devant quitter la Région de Bruxelles-Capitale en raison des nuisances engendrées. En réalité, cela semble signifier que l'ambition est d'y développer des activités privées occupant du bureau et, en matière de logistique, de se limiter à l'accueil d'activités réellement liées au transport aérien.

En 2004, les autorités flamandes ont décidé de réagir suite à l'annonce par la société de courrier express DHL de la délocalisation d'une partie importante de ses activités bruxelloises vers Leipzig. Elles ont alors imaginé un plan de redéploiement de la région de Zaventem (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling luchthaven Zaventem). Ce plan START vise à :

- garantir le développement futur de l'aéroport de Zaventem, en ce compris son volet vols de nuit (autre pomme de discorde fréquente entre les francophones et les néerlandophones) ;
- assurer la mise à disposition de terrains pour l'accueil de nouvelles activités, soit en extension de l'urbanisation existante (sans prise en compte particulière de leur accessibilité par les alternatives à l'automobile), soit via des opérations de démolition-reconstruction impliquant une densification de l'urbanisation sur le site même de l'aéroport et sur des friches industrielles à Vilvorde ;
- atteindre 40 % de part modale pour les transports publics d'ici 2020, grâce à un renforcement de l'offre en bus et en trains (du type RER), ainsi que lutter contre le grave problème de congestion dont souffre quotidiennement cette périphérie flamande de Bruxelles via d'importants travaux d'infrastructures routières.

L'élaboration du plan START, susceptible d'avoir de grands impacts sur la localisation future des nouvelles activités économiques métropolitaines, semble s'être fait sans grand souci de concertation avec les régions bruxelloises et wallonnes. Par ailleurs, l'objectif des 40 % de part modale pour les transports publics apparaît complètement irréaliste. En effet, de tels chiffres ne sont observés qu'au cœur de grandes villes, dans quelques hypercentres bénéficiant à la fois d'une grande offre en transports urbains et de gares aux relations nombreuses avec de multiples destinations. Grâce à un renforcement de l'offre en transport en commun tel qu'annoncé, seuls les environs immédiats de quelques gares périphériques pourront atteindre la barre des 40 %, à condition que l'offre en parking y soit sévèrement limitée. En réalité, il est plus que probable que la poursuite de l'urbanisation de nouvelles terres très mal desservies par les transports en commun renforce la dépendance à l'automobile et la congestion dont souffre déjà cette partie de la périphérie bruxelloise.

3.2. - La Province de Limbourg néerlandais

Le POL 2006 du Limbourg néerlandais est, parmi l'ensemble des documents analysés, le document qui développe le plus le sujet de la coopération transfrontalière. Il différencie ainsi six grands domaines où plusieurs projets sont prévus en vue d'une collaboration transfrontalière : nature et paysages, environnement, eau, économie, mobilité et infrastructures ainsi que réseaux urbains transfrontaliers. Intéressons-nous aux intentions des deux derniers volets. Dans le domaine de la mobilité, deux objectifs transfrontaliers identifiés dans le POL 2006 ont une incidence sur la Wallonie. Il s'agit de :

- la coopération transfrontalière afin d'augmenter la part des transports ferroviaires et fluviaux et diminuer celle des transports routiers ;
- l'amélioration des transports en commun transfrontaliers et la liaison du Limbourg néerlandais au réseau TGV.

Dans le domaine des réseaux urbains transfrontaliers, les volontés sont :

- d'établir une stratégie commune pour la région située entre Liège et Maastricht ;
- de soutenir la coopération au sein du réseau urbain MHAL (Maastricht – Hasselt – Aix-la-Chapelle – Liège) ;
- de soutenir la coopération transfrontalière en matière d'urbanisation et d'habitat.

Sur ce dernier point, il est précisé qu'aux alentours de Maastricht, d'Eijsden et de Vaals, soit trois localités situées à la frontière wallonne, la Province de Limbourg néerlandais a décidé de coopérer « à un niveau transfrontalier à des projets d'urbanisation ». On constate donc que les néerlandais sont réellement demandeurs d'une collaboration en vue de projets s'inscrivant dans les principes de la ville compacte écomobile.

3.3. - Le Grand-duché de Luxembourg

Les documents luxembourgeois analysés – le PDAT et son complément, l'IVL – n'évoquent pas l'idée d'étendre la coordination des développements résidentiels avec l'offre en transport en commun en dehors des frontières grand-ducales. Dans cette perspective, appliquer les principes de l'IVL aux territoires wallons frontaliers impliquerait de concentrer les développements résidentiels au sein des localités proches des gares menant au Luxembourg (Marbehan, Habay, Arlon, Athus, Gouvy, Virton, Halanzy et Messancy). De manière plus réaliste, le PDAT renvoie simplement à l'élaboration du Schéma de développement de l'Espace Saar-Lor-Lux+ (SDE-SLL+) en vue de proposer un renforcement de l'offre transfrontalière en transports en commun.

Si nous comprenons parfaitement que l'État luxembourgeois ne puisse directement influencer la planification stratégique des régions voisines, il nous semble toutefois que réussir l'objectif des 25 % d'utilisation des transports collectifs d'ici à 2020 nécessiterait de mieux renforcer les coopérations transfrontalières. Considérant la forte croissance attendue du volume de navetteurs transfrontaliers évoquée par les divers scénarios de l'IVL, ces coopérations ne peuvent se limiter au seul volet de l'offre de transport, mais doivent sans doute s'étendre à la limitation de la demande de mobilité par l'aménagement du territoire. En effet, pour le cas wallon, poursuivre la dispersion des nouveaux lotissements au gré des vastes disponibilités des plans de secteurs dans les villages et hameaux des communes d'Ardenne et de Lorraine risque de contrevenir aux ambitions des décideurs grand-ducaux.

CONCLUSION

Il est de plus en plus reconnu que l'étalement urbain engendre la croissance des trafics routiers et la dépendance à l'égard de l'automobile. Dans cette perspective, les thèses aménagistes mettent en avant le projet territorial de la ville compacte « écomobile » et défendent les idées de densité, de polycentrisme et de qualité du cadre de vie. Notre analyse des plans stratégiques de la Wallonie et des régions qui l'avoisinent confirme que la limitation de la dépendance à l'automobile par la lutte contre l'étalement urbain

correspond désormais à un objectif stratégique pour les autorités de nombreux pays et régions d'Europe. Pour le contexte spatial investigué, il apparaît toutefois que les décideurs néerlandais, allemands, et désormais grand-ducaux, y sont bien plus sensibilisés que leurs homologues belges et français.

L'objectif de la recherche présentée dans cet article était d'analyser la thématique de la ville compacte « écomobile » en contexte transfrontalier. L'hypothèse qui a guidé cette recherche est que la multiplication des collaborations transfrontalières est un préalable si l'on tient à mettre en place des organisations urbaines qui limitent notre dépendance à l'automobile. Pour le cas wallon, l'analyse des migrations de travail transfrontalières confirme pleinement cette hypothèse. En effet, ces flux en forte augmentation concernent aujourd'hui un volume significatif de travailleurs : 15 % des travailleurs résidant en Wallonie sont actifs en dehors de ce territoire et 5 % des travailleurs ayant leur lieu de travail en Wallonie résident en dehors du territoire wallon. Notre analyse a également mis en avant la forte diffusion spatiale des lieux de résidence de ces travailleurs qui, combinées à la vraisemblable déconcentration des lieux d'emplois, implique qu'il est de plus en plus difficile de mener une vie professionnelle de nature transfrontalière si l'on ne dispose pas d'une voiture individuelle.

Il ressort également de notre analyse que le contexte transfrontalier complexifie la lutte contre l'étalement urbain. En effet, différents obstacles s'y surimposent aux difficultés, déjà grandes, rencontrées là où les frontières ne structurent pas l'espace. Il s'agit principalement de la concurrence (parfois exacerbée) entre les territoires en vue d'accueillir le développement économique et de la faiblesse de l'offre transfrontalière en transports en commun. Face au défi ainsi souligné, il s'avère donc nécessaire de stimuler les collaborations. Plus qu'ailleurs, le contexte transfrontalier impose le développement d'un aménagement de planification stratégique et de coopération plutôt qu'un aménagement segmenté et de concurrence contre-productive.

BIBLIOGRAPHIE

- BARTHE-BATSALLE H., BRÜCK L., DE KEERSMAECKER M.-L., GEORGES X., HALLEUX J.-M., LAMBOTTE J.-M., MARECHAL L. et ROUSSEAU V. (2002) Les coûts de la désurbanisation, Études et Documents - CPDT 1, Ministère de Région wallonne, DGATLP, Namur.
- BEAUCIRE F. (2000) « La forme des villes et le développement durable », La forme des villes. Caractériser l'étalement urbain et réfléchir à de nouvelles modalités d'actions, Certu, Ministère de l'Équipement, des transports et du Logement.
- Conseil Régional de Champagne-Ardenne (2000), Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.
- Conseil Régional Nord – Pas-de-Calais (2006), Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.
- DAXHELET D., LAMBOTTE J.-M. (2005) Mesurer l'accessibilité des lieux, in : Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, Études et Documents CPDT n°6, Ministère de Région wallonne, DGATLP, pp. 81-90.
- DENERT O., DUBOIS E., SCHNEIDER F., (sous la direction de) Houbert J. (2006) Les transports publics transfrontaliers de voyageurs, Mission Opérationnelle Transfrontalière, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.
- DUPUY G. (2006) La dépendance à l'égard de l'automobile, Le point sur, Transport, recherche, innovation, PREDIT, La documentation française
- FOUCHIER V. (1999) Maîtriser l'étalement urbain : Une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays Bas, Hong Kong), 2001 Plus, n°49, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, DRAST.
- GEURS, KT and VAN WEE, B (2006) Ex-Post Evaluation of Thirty Years of Compact Urban Development in the Netherlands. Urban Studies 43(1), 139-160.
- GREBER P. et RAMM M. (2003), Les déplacements domicile - travail des frontaliers du bassin de main d'œuvre luxembourgeois en 2002, Population et Territoire n°1, CEPS-INSTEAD, STATEC, IGSS, Differdange/Luxembourg
- GOÛT P. et KRÖN A. (2001), Mobilité et urbanisme en Allemagne - Promouvoir l'urbanisation autour des dessertes ferrées et des TCSP : la politique du land de la Rhénanie du Nord-Westphalie, ILS-NRW, ADEME, PREDIT 2, 47 p.
- Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale (2002), Projet Régional de Développement.
- Gouvernement wallon (1999), Schéma de Développement de l'Espace Régional.
- HALLEUX J.-M. (2001), « Évolutions des organisations urbaines et mobilités quotidiennes : espace de référence et analyse des processus », L'Espace géographique, Vol. 30, n°1, pp 67-80.
- HALLEUX J.-M., BRÜCK L. et MAIRY N. (2002) « La périurbanisation résidentielle en Belgique à la lumière des contextes suisses et danois : enracinement, dynamiques centrifuges et régulations collectives », BELGEO, n°4, pp. 333-354.

- HALLEUX J.-M. et LAMBOTTE J.-M. (2006), « Comment maîtriser la demande en mobilité et limiter la dépendance automobile par l'aménagement du territoire ? », Les Cahiers du CEPESS « La mobilité », n°2006/1, pp. 23-43.
- Innenministerium, Transportministerium, Ministerium für Öffentliche Bauten und Umweltministerium des Großherzogtum Luxemburg (2004), Integriertes Verkehrs- und landesentwicklungskonzept.
- JONKHOF J. (1996) Maîtriser la mobilité par la localisation des activités : la politique de l'ABC aux Pays Bas, 20 Cahiers de l'IAURIF, n°114-115, pp. 111-119
- KAUFMANN V., JEMELIN C. et GUIDEZ J.-M. (2001), Automobiles et modes de vie urbains : quel degré de liberté, La Documentation française, Paris.
- LAMBOTTE J.-M., ROUCHET H., DUJARDIN A. et CASTIAU E. (2007), Expertise 2 : Plans stratégiques des régions frontalières, Rapport final de la subvention 2006-2007, CPDT, Ministère de la Région wallonne.
- MEURS, H AND VAN WEE, B (2004) Land use and mobility: a synthesis of findings and policy implications. European Journal of Transport and Infrastructure Research 3(2), 219-233.
- Ministère de l'Intérieur du Grand-duché de Luxembourg (2003), Programme Directeur d'Aménagement du Territoire.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (1997), Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.
- Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (1995), Landesentwicklungsplan.
- NEWMAN P. et KENWORTHY J.R. (1996), « The land use - transport connection. An overview », Land Use Policy, Vol. 13, n°1, pp. 1-22.
- Provinciale Staten van Limburg (2006), Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006.
- Staatskanzlei Rheinland-Pfalz (1995), Landesentwicklungsprogramm III.
- STADEL C. (2004) « The EuRegio Salzburg - Berchtesgadener Land - Traunstein Austria / Germany », European Cities, European Cities – Insight on Outskirts : Dynamics, Franzén M. et Halleux J.-M. (édité par), COST Action C10, European Science Foundation, Bruxelles, pp. 137-148.
- WIEL M. (1999) La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, P. Mardaga, Sprimont.