

AMENAGEMENT DE ZONES D'ACTIVITE ECONOMIQUE

DANS

L'EST DU BRABANT WALLON



Analyse du projet de renforcement économique présenté par l'IBW

* * *

Propositions alternatives pour un développement durable de notre région

Action Environnement Beauvechain a.s.b.l.
19, rue du Moulin à Eau - 1320 Beauvechain
Novembre 1999

Comité de rédaction:

Erik CUYPERS
Jacqueline DE BOUW
Jean-Paul MOMMAERTS
Christine MOULAERT
Marilise NIESTEN
Jean-Marie TRICOT
Eric WYNS

Recherches et conception – photos et cartographie – coordination rédactionnelle:

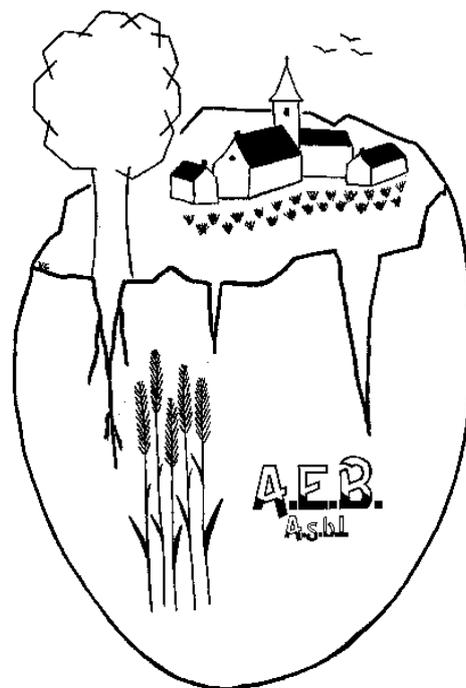
Erik CUYPERS

Dessins:

Arne DUMOULIN (dar)
Alexandre SAPIN

Appui logistique:

Sylvain MOULAERT



Action Environnement Beauvechain

Rue du Moulin à Eau, 19
1320 Beauvechain

Tel: 010/86.71.83 ou 010/86.17.13

Fax: 010/86.71.03

Email: sylvain.moulaert@euronet.be

<http://club.euronet.be/sylvain.moulaert/aeb>

Remerciements:

L'élaboration de ce dossier fut un travail de longue haleine. Le comité de rédaction tient à exprimer toute sa reconnaissance aux institutions ou organismes suivants, qui ont bien voulu nous fournir des données utiles ou nous éclairer sur certains sujets:

- Intercommunale du Brabant Wallon (IBW);
- Inter-Environnement Wallonie (IEW);
- Bureau Economique de la Province de Namur (BEPN).

Il est évident que l'interprétation donnée aux informations ainsi obtenues, engage la seule responsabilité de l'a.s.b.l. Action Environnement Beauvechain.

Copyright Action Environnement Beauvechain, novembre 1999

Ce dossier peut être consulté -voire téléchargé- chez <http://club.euronet.be/sylvain.moulaert/aeb>. Cependant, toute reproduction -de quelque façon et à quelque fin que ce soit- d'une partie ou de l'ensemble des idées, textes, cartes, photos ou dessins qu'il contient, n'est autorisée qu'accompagnée d'une référence complète. Cette référence doit notamment comprendre les données reprises à la page de garde, ainsi que l'indication de la page à laquelle se trouvent les idées ou les extraits empruntés.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE	6
AVANT D'ENTAMER LA LECTURE	8
1. LA MISE EN PAGE AU SERVICE DU LECTEUR.....	8
2. LES GRANDES LIGNES DU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE PRESENTE PAR L'IBW	8
3. SIGNIFICATION DU TERME "EST DU BRABANT WALLON" SELON AEB	9
4. L'EST DU BRABANT WALLON ET SON AVENIR SELON LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL (SDER)	12
A PORTRAIT DEMOGRAPHIQUE, SOCIO-ECONOMIQUE ET MORPHOLOGIQUE DE L'EST DU BRABANT WALLON	15
A.1 SUR LE PLAN DEMOGRAPHIQUE	15
A.2 SUR LE PLAN ECONOMIQUE.....	15
A.3 SUR LE PLAN SOCIAL	17
A.4 SUR LES PLANS PAYSAGER, ECOLOGIQUE ET URBANISTIQUE	18
B OBSERVATIONS FONDAMENTALES QUANT AU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DU BRABANT WALLON, TEL QUE PRESENTE PAR L'IBW	20
B.1 ANALYSE DES PRINCIPES SOUS-TENDANT LES PROPOSITIONS DE L'IBW	20
B.1.1 <i>Emploi ou développement?</i>	20
B.1.2 <i>Quid du contexte supraprovincial?</i>	22
B.1.3 <i>Le potentiel des Régions bruxelloise et flamande: inquiétant pour le Brabant Wallon?</i>	25
B.1.4 <i>La politique de dispersion des ZAE est-elle compatible avec la ruralité de l'Est du Brabant Wallon?</i>	27
B.1.5 <i>Une politique d'implantation victime d'un localisme sous-jacent? Idées pour une réforme de la fiscalité liée à la présence d'activités économiques</i>	30
B.1.6 <i>Wavre-Nord et Perwez: un potentiel sous-estimé.....</i>	35
B.1.7 <i>De nouvelles ZAE pour désengorger Bruxelles?</i>	38
B.1.8 <i>De nouvelles ZAE pour faire revivre nos villages?</i>	41
B.1.9 <i>Quelles activités pour quelles ZAE?</i>	44
B.2 ANALYSE DES CRITERES D'IMPLANTATION DES ZAE APPLIQUES PAR L'IBW	47
B.2.1 <i>Quant aux critères socio-économiques</i>	47
B.2.1.1 Proximité d'un axe de transport d'importance régionale	47
B.2.1.2 Distance par rapport à un pôle de développement existant	47
B.2.1.3 Image positive (le plus proche du pôle) + Endroit agréable et accès facile	47
B.2.1.4 Main d'œuvre locale/mobilité	48
B.2.1.5 Eviter la concurrence sous-régionale	48
B.2.1.6 Retombées socio-économiques escomptées.....	48
B.2.1.7 Proximité d'une zone d'accueil existante	48
B.2.2 <i>Quant aux critères technico-financiers</i>	49
B.2.2.1 Evaluation du relief	49
B.2.2.2 Nature du sol	49
B.2.2.3 Infrastructure existante et à créer.....	50
B.2.3 <i>Quant aux critères d'aménagement et d'environnement.....</i>	51
B.2.3.1 Utilisation parcimonieuse du sol.....	51
B.2.3.2 Affectation actuelle au plan de secteur	52
B.2.3.3 Situation par rapport au centre ville et impact sur la circulation.....	52
B.2.3.4 Situation par rapport aux zones habitées et au problème de l'enrubanement	52
B.2.3.5 Type de nuisances.....	52
B.2.3.6 Qualité paysagère	53
C PRINCIPES ET CONSTATS SOUS-TENDANT LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ALTERNATIF PRESENTE PAR AEB.....	56
C.1 PRINCIPES SOUS-TENDANT LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ALTERNATIF D'AEB	56
C.2 CONSTATS SERVANT DE BASE AU PROJET DE DEVELOPPEMENT ALTERNATIF D'AEB	58
C.2.1 <i>Le réseau routier dans l'Est du Brabant Wallon.....</i>	58
C.2.1.1 Carte	58
C.2.1.2 Constats	59
C.2.2 <i>Le degré d'urbanisation dans l'Est du Brabant Wallon (par village).....</i>	60

C.2.2.1	Présentation et légende de la carte n° 6 (cf. infra, point C.2.2.2.).....	60
C.2.2.2	Carte	63
C.2.2.3	Constats et commentaires	64
C.2.3	<i>La dispersion actuelle des ZAE dans l'Est du Brabant Wallon (compte tenu des ZAE situées à proximité dans les provinces limitrophes)</i>	65
C.2.3.1	Tableau	65
C.2.3.2	Explications	67
C.2.3.3	Constats et commentaires	67
C.2.3.4	Quelques premières conclusions.....	68
C.2.4	<i>La part du territoire occupée par les ZAE existantes et actuellement proposées par l'IBW</i>	69
C.2.4.1	Constats	69
C.2.4.2	Quelques premières conclusions.....	70
C.2.5	<i>Le taux de remplissage des ZAE existantes</i>	71
C.2.5.1	Constats	72
C.2.5.2	Quelques premières conclusions.....	72
D	CONTRIBUTION A UN PROJET D'AVENIR POUR L'EST DU BRABANT WALLON: L'ALTERNATIVE D'AEB.....	74
D.1	INTRODUCTION	74
D.2	CARTE ET LEGENDE	75
D.3	LIGNES DE FORCE	76
D.3.1	<i>La préservation de la ruralité</i>	76
D.3.2	<i>Le rôle structurant des axes (auto)routiers</i>	76
D.3.3	<i>La solidarité inter-communale</i>	78
D.3.4	<i>L'implantation d'activités commerciales</i>	78
D.4	COMMENTAIRES RELATIFS AUX ZAE RETENUES POUR LES DIX ANS A VENIR	79
D.4.1	<i>Les ZAE retenues, leur portée et la surface disponible ou à prévoir</i>	79
D.4.1.1	Quelques remarques préliminaires.....	79
D.4.1.2	Liste des implantations retenues par AEB (classées par ordre alphabétique)	79
D.4.1.3	Précisions et commentaires.....	81
D.4.2	<i>Description plus détaillée des ZAE retenues</i>	84
D.4.2.1	Justification de la méthode appliquée	84
D.4.2.2	Les ZAE de portée fédérale	86
D.4.2.3	Les ZAE de portée régionale	87
D.4.2.4	Les ZAE de portée sous-régionale.....	88
D.4.2.5	Tableau récapitulatif des ZAE retenues par AEB pour les dix ans à venir	89
D.4.3	<i>Propositions quant à l'intégration paysagère et spatiale des ZAE retenues</i>	90
D.4.3.1	La ZAE de Wavre-Nord	90
D.4.3.2	La ZAE de Jodoigne	90
D.4.3.3	La ZAE de Perwez.....	93
D.4.3.4	Le potentiel de Grez-Doiceau	93
D.5	MAIS ENCORE	95
D.5.1	<i>La gestion de la mobilité dans l'Est du Brabant Wallon</i>	95
D.5.2	<i>La création d'emplois alternatifs en symbiose avec la spécificité de l'Est du Brabant Wallon</i>	96
D.5.3	<i>Quid de l'eurocorridor Bruxelles-Liège (E40)?</i>	96
D.5.4	<i>Quid en cas de saturation prématurée des ZAE proposées dans le cadre du projet de développement alternatif d'AEB?</i>	98
E	L'EVENTUEL AMORCAGE D'UNE ACTIVITE PERIPHERIQUE AUTOUR DE LA BASE MILITAIRE DE BEAUVECHAIN: LES ENJEUX A LONG TERME.....	99
E.1	ANALYSE GENERALE DU PROBLEME	99
E.2	TROIS SCENARIOS POSSIBLES POUR L'AVENIR DE LA BASE	99
E.2.1	<i>Le maintien intégral ou partiel de l'activité militaire</i>	99
E.2.2	<i>La désaffectation totale de la base et de ses infrastructures aériennes</i>	101
E.2.3	<i>La transformation de la base en aéroport civil (transport de marchandises – voire de passagers)</i>	102
	BIBLIOGRAPHIE.....	106
	LISTE DES CARTES, DES TABLEAUX ET DES PRINCIPALES ABREVIATIONS UTILISEES.....	108

INTRODUCTION GENERALE

Dans son projet de renforcement de l'attractivité économique du Brabant Wallon pour les dix ans à venir, l'Intercommunale du Brabant Wallon (IBW) s'engage dans la voie d'une consolidation et d'une diversification des activités économiques de la "jeune province". L'objectif est, tantôt d'anticiper la saturation des zones d'activité économique (ZAE) existantes, tantôt d'augmenter l'attractivité des sous-régions jusqu'à présent dépourvues d'infrastructures d'accueil pour les entreprises.¹

Il va sans dire que le Brabant Wallon, de par la proximité d'une métropole comme Bruxelles, "bénéficie" d'un climat favorable aux investissements. Le rôle d'une intercommunale de développement est de tirer profit de cette situation. Mais si la Wallonie se doit de saisir les opportunités économiques qui se présentent, *il faut, pour Action Environnement Beauvechain (AEB), qu'elles soient garantes d'un développement durable, c'est-à-dire d'un point de vue économique (maintien de la croissance) et social (création d'emplois réels et stables), aussi bien qu'environnemental (maintien -voire valorisation- du cadre dans lequel nous vivons)*. L'implantation de ZAE peut avoir un effet déstructurant sur un territoire donné (fragmentation de l'espace, augmentation du trafic, altération du cadre de vie,...), lorsque la composante environnementale du développement durable n'est qu'insuffisamment prise en considération. En ce qui concerne le Brabant Wallon en particulier, tous ces problèmes appellent une politique de développement dans le respect de ce qui fait -encore et toujours- la grande richesse de notre province: la qualité de ses espaces ruraux et naturels, encore maintenue malgré une urbanisation par endroits assez prononcée.

La création de ZAE est un acte posé au départ sur le plan spatial et qui a pour objectif de rencontrer de manière durable les besoins économiques de la collectivité. Il s'agit donc d'un des rôles de l'aménagement du territoire, comme l'exprime l'article 1^{er} du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP).² Dans cette optique, le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), c'est-à-dire le nouveau projet spatial pour la Wallonie approuvé par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999³, préconise de façon très explicite des mesures qui concernent avant tout les aspects spatiaux de l'économie et des secteurs qui la composent.

Le contenu de ce document a dès lors inspiré notre analyse et notre appréciation du projet de l'IBW. L'Intercommunale témoigne d'une volonté réelle de prise en compte des aspects urbanistiques et environnementaux. Cependant, nous craignons que cet effort n'ait pas été mené suffisamment en profondeur et que le projet de renforcement économique du Brabant Wallon s'appuie sur une vision encore trop réductrice.

Si le but initial de ce dossier était d'analyser les problèmes posés par l'éventuelle création d'une ZAE au carrefour de La Chise à Piétrebaix/Incourt (site jouxtant le territoire de la commune de Beauvechain), nous nous sommes rapidement rendu compte que les enjeux de cet acte d'aménagement dépassent largement le cadre restreint de ces deux petites communes rurales. Ainsi, l'idée d'une ZAE à La Chise s'inscrit dans un projet de développement qui concerne l'ensemble de la province et qui traduit donc la vision globale sur le développement du Brabant Wallon. Comme cette vision pourrait avoir des conséquences -à court et à long terme- sur l'évolution structurale et l'essence même de notre région, notre association a décidé d'élaborer, du moins pour la partie orientale du Brabant Wallon, un projet de développement alternatif qui, à côté des besoins en ZAE, cherche à intégrer des aspects tels que:

- un développement en symbiose avec la ruralité et la richesse paysagère de notre région;
- la création d'emplois dans des domaines autres que celui de l'économie classique;

¹ Cf. *Documents relatifs aux points de l'ordre du jour de l'Assemblée Générale de l'IBW du 14 décembre 1998* (dorénavant AG IBW 1998), pp. 3-13.

² *Décret modifiant le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine*, Ministère de la Région Wallonne, le 27 novembre 1997, Moniteur Belge du 12 février 1998.

³ *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, adopté par le Gouvernement Wallon, le 27 mai 1999. (Document au stade de projet à l'époque de la sortie du projet de renforcement de l'attractivité économique de l'IBW.)

- la place de la partie orientale du Brabant Wallon dans le contexte provincial, supraprovincial - voire suprarégional;
- une gestion durable et parcimonieuse de l'espace;
- etc.

La proposition alternative d'AEB veille, en outre:

- à appliquer le SDER de façon plus anticipative, en rencontrant plus résolument son esprit et l'interdépendance de ses orientations et critères;
- à assurer une plus grande cohérence entre les constats formulés et les options à prendre en vertu de ceux-ci.

Il nous paraît, en effet, essentiel d'envisager une politique d'accueil des entreprises qui prenne en considération de façon plus objective et plus cohérente toute une série de critères, comme la spécialisation, la portée et la nature de la demande des investisseurs locaux et autres, l'intégration paysagère des ZAE au tissu villageois proche, les offres en ZAE dans les régions limitrophes, la mobilité de la main-d'œuvre et des investissements, la spécificité et les besoins réels de la région concernée, etc.

Le projet de développement alternatif d'AEB fait l'objet du chapitre D. Il se fonde sur un certain nombre de constats et d'analyses ayant trait à divers aspects actuels de la partie orientale du Brabant Wallon (réseau routier, typologie des villages, analyse du taux de remplissage et du degré de dispersion des ZAE,...) et qui forment le chapitre C. Mais ce dossier débute par un portrait démographique, socio-économique et morphologique de la partie orientale du Brabant Wallon, tel qu'il ressort d'études spécialisées et de documents officiels consultés (chapitre A). Le chapitre B est consacré à une analyse critique et circonstanciée des principes et critères qui nous paraissent avoir guidé l'IBW dans l'élaboration de son projet de renforcement de l'attractivité économique du Brabant Wallon. Signalons encore qu'en fin de ce dossier, le lecteur trouvera un chapitre E, dans lequel sont ébauchées quelques hypothèses de scénarios relatifs à l'avenir de la base militaire de Beauvechain, quant à leurs implications éventuelles sur les plans économique, environnemental et spatial.

Enfin, il importe de préciser qu'en présentant un dossier aboutissant sur un projet de développement alternatif pour la partie orientale du Brabant Wallon, AEB n'a aucunement la prétention de détenir en la matière l'unique et seule vérité. Le présent dossier doit être considéré comme le fruit d'une réflexion menée au sein d'une association bénévole, à partir de données objectives et dans un esprit de rencontre de considérations socio-économiques d'une part, et de soucis d'ordre spatial et environnemental d'autre part.

Beauvechain, novembre 1999

AVANT D'ENTAMER LA LECTURE...

1. LA MISE EN PAGE AU SERVICE DU LECTEUR

Afin de faciliter la lecture, chaque point abordé (à l'exception du chapitre D, consacré au projet de développement alternatif d'AEB) sera clôturé par un texte encadré, résumant l'analyse et les propositions qui précèdent. Le texte de ces cadres est rédigé de façon à ce que le lecteur pressé puisse se limiter à leur seule lecture, sans pour autant perdre le fil rouge du document. Si l'un ou l'autre passage dans les résumés paraît particulièrement intéressant ou appelle tout de même de plus amples explications, il suffira de revenir en arrière pour prendre connaissance du texte dans tous ses détails et nuances.

Notons encore qu'en fin de ce dossier, le lecteur trouvera une liste des cartes et des tableaux, ainsi que des principales abréviations utilisées.

2. LES GRANDES LIGNES DU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE PRESENTE PAR L'IBW⁴

Comme il a déjà été évoqué dans l'introduction, le projet de renforcement de l'attractivité économique présenté par l'IBW (dorénavant: projet de renforcement économique) vise tant à diversifier qu'à consolider le potentiel économique du Brabant Wallon. A cet effet, l'Intercommunale prévoit trois types de ZAE:

1. *les ZAE de portée fédérale et régionale*, qui devraient être très bien situées le long d'un important axe routier;
2. *les ZAE de portée régionale et sous-régionale*, destinées à consolider le développement des ZAE existantes (par exemple celles de Jodoigne et de Perwez);
3. *les ZAE de portée sous-régionale et locale*, qui s'adressent surtout aux entreprises déjà implantées dans le Brabant Wallon, afin d'éviter qu'elles ne se délocalisent.

Le tableau n° 1 à la page suivante, ainsi que la carte n° 1 représentant l'Est du Brabant Wallon (cf. infra, point 3.), donnent un aperçu des nouvelles ZAE proposées, qui devraient s'ajouter au potentiel de 220 hectares encore disponibles⁵:

⁴ Les données reprises sous ce point, sont issues de: AG IBW 1998, pp. 2-13.

⁵ Ce chiffre provient de l'IBW même (cf. AG IBW 1998, p.4), qui ne précise toutefois pas de quelles ZAE il s'agit. En se basant sur l'étude d'incidences relative aux récents projets d'extension de la ZAE de Wavre-Nord, l'on peut déduire que les 220 hectares concernent le potentiel encore disponible à Nivelles (86ha), Ottignies – Louvain-la-Neuve (75ha), Perwez (15ha) et Wavre (46ha20a) – soit un total de 222ha20a (cf. *Etude d'incidences sur un plan – Révision ponctuelle du plan de secteur Wavre – Jodoigne – Perwez, Phase I: analyse territoriale générale*, étude effectuée par le bureau d'études Poly'Art s.c.r.l. pour le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, septembre 1998, p. 29, tableau relatif à l'évolution de l'occupation des ZAE actuelles du Brabant Wallon, dressé à partir de données chiffrées fournies par l'IBW et datant de 1998). Il est à noter que les 220 hectares mentionnés par l'Intercommunale, ne semblent pas inclure le nombre d'hectares qui, sur la base de l'étude d'incidences précitée, seraient encore libres dans les ZAE de Saintes (12ha32a) et de Jodoigne (extension de 7ha qui est à présent à moitié construite). Signalons enfin que ni l'IBW, ni l'étude d'incidences susmentionnée ne paraissent tenir compte de la petite ZAE de Thorembois-les-Béguines, le long de la RN29 Jodoigne – Gembloux, où il reste visiblement encore quelques terrains non occupés.

Tableau n° 1: sites d'implantation des nouvelles ZAE proposées par l'IBW

	création (1) extension (2)	portée de la ZAE	nombre d'hectares	éventuelle nouvelle zone d'aménagement différé ⁶
ZAE Chise (Piétrebais/Incourt)	(1)	sous-régionale et locale	11ha49a	-
ZAE Genappe	(1)	?	18ha60a	4ha86a
ZAE Hélocine	(1)	fédérale et régionale	35ha97a	5ha45a
ZAE Jodoigne	(2)	régionale et sous- régionale	30ha79a	-
ZAE Tubize-Nord	(1)	fédérale et régionale	30ha00a	6ha00a
ZAE Vieusart⁷ (Chaumont- Gistoux)	(1)	régionale et sous- régionale	+/- 35ha	-
ZAE Virginal (Ittre)	(1)	?	07ha00a	-

Total nouvelles ZAE: 168ha85a

Total nouvelles zones d'aménagement différé: 16ha31a

Total général: 185ha16a

Notons enfin que l'IBW étudie encore des demandes de ZAE émanant des communes de Mont-Saint-Guibert, de Court-Saint-Etienne et de Grez-Doiceau.

3. SIGNIFICATION DU TERME "EST DU BRABANT WALLON" SELON AEB

Dans ce dossier, nous utiliserons fréquemment le terme "Est du Brabant Wallon". Pour nous, cet espace couvre toutes les communes situées au moins partiellement entre la RN4 (Bruxelles-Namur) et la E40 (Bruxelles-Liège), à l'exception des villes de Wavre et d'Ottignies - Louvain-la-Neuve, qui ne font pas partie de la zone rurale. Cependant, étant donné leur influence socio-économique sur l'Est du Brabant Wallon (secondée d'ailleurs par l'influence émanant de l'agglomération bruxelloise), ces deux villes seront très souvent intégrées dans les analyses et cartes que l'on trouvera dans ce dossier.

⁶ Selon l'article 33 du Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine (CWATUP), une zone d'aménagement différé est destinée à recevoir toute affectation souhaitée par la commune. Sa mise en œuvre est subordonnée à l'existence d'un plan communal d'aménagement couvrant la totalité de la zone ou, s'il existe un schéma de structure communal, tout ou partie de celle-ci. Lorsque le plan communal d'aménagement en vigueur affecte tout ou partie de la zone à l'habitat, à l'activité économique ou aux services publics et équipements communautaires, sa mise en œuvre est subordonnée à la production par la commune d'un document établissant que les zones d'habitat, d'activité économique ou de services publics et d'équipements communautaires sises sur le territoire communal atteignent un coefficient d'occupation proche de la saturation et déterminé par le Gouvernement.

⁷ Les données concernant la ZAE de Vieusart ont été obtenues par voie téléphonique, auprès de l'administration communale de Chaumont-Gistoux.

La liste des communes tombant sous le terme "Est du Brabant Wallon", se présente donc comme suit:

- Beauvechain
- Chaumont-Gistoux
- Grez-Doiceau
- Hélécinne
- Incourt
- Jodoigne
- Mont-Saint-Guibert (*)
- Orp-Jauche
- Perwez
- Ramillies
- Walhain

(*) Pour Mont-Saint-Guibert, c'est essentiellement le village de Corbais qui sera pris en considération.

Actuellement, les communes dotées de ZAE sont: Jodoigne, Mont-Saint-Guibert et Perwez (3 communes sur 11). Si le projet de renforcement économique de l'IBW se concrétise, l'on pourra ajouter à cette liste les communes de Chaumont-Gistoux (Vieusart), d'Hélécinne et d'Incourt (Carrefour de La Chise – Piétrebais), ce qui donnerait un "résultat" de 6 communes sur 11. Il est toutefois à noter que Beauvechain et Orp-Jauche étaient aussi demandeuses d'une ZAE et que l'IBW a l'intention d'étudier, dans un stade ultérieur, une demande émanant des communes de Grez-Doiceau et de Mont-Saint-Guibert. A supposer que les communes de Beauvechain, de Grez-Doiceau et d'Orp-Jauche voient leur demande rencontrée lors d'un prochain projet de renforcement économique, le nombre de communes de l'Est du Brabant Wallon disposant d'une ZAE s'élèverait donc à 9 (sur 11).

A la page suivante, le lecteur trouvera une carte (n° 1) visualisant l'Est du Brabant Wallon selon AEB. En même temps, nous y avons indiqué les ZAE existantes (3), les nouvelles ZAE proposées actuellement par l'IBW (3) et celles peut-être proposées lors d'un prochain projet de renforcement économique (3). Cela permet d'avoir une idée plus claire du degré de dispersion des ZAE que notre région affiche actuellement, et celui qui pourrait être obtenu dans un avenir plus ou moins proche.

Il est à noter que le choix des onze communes faisant partie de l'Est du Brabant Wallon, n'est pas arbitraire. Il est notamment basé sur:

- *des critères paysagers et architecturaux*

L'on constate en effet que ces onze communes forment une relative unité paysagère et architecturale. En effet, elles se situent toutes entièrement ou partiellement dans la région géographique de Hesbaye, telle que définie et décrite dans le Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural (RGBSR).⁸ Les caractéristiques principales sont: un relief assez calme, de vastes cultures ouvertes, des prairies intercalaires, des villages groupés avec de grandes fermes isolées, ainsi que l'omniprésence de la brique façonnée dans l'argile locale.⁹ Il est à noter que les communes situées plus vers le nord-ouest (Grez-Doiceau, Chaumont-Gistoux et, dans une moindre mesure, Beauvechain), empruntent déjà quelques traits paysagers à la région géographique appelée le Plateau limoneux brabançon, qui couvre une partie du centre et l'entièreté de l'ouest de notre province.¹⁰ Cependant, sur le plan architectural, le modèle hesbignon se retrouve encore jusqu'aux alentours de Nivelles.¹¹

- *des critères morphologiques*

D'un point de vue morphologique, les onze communes retenues se démarquent clairement de la grande zone périurbaine au sud de Bruxelles, par l'ouverture soudaine des paysages (degré d'urbanisation moins forte, grands espaces agricoles interstitiels). Les seules exceptions à cette règle forment les communes de Grez-Doiceau et de Chaumont-Gistoux, sur le territoire desquelles le pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve a partiellement débordé (résidentialisation plus forte).¹²

- *des critères socio-économiques*

Les onze communes retenues présentent aussi des caractéristiques socio-économiques semblables. En effet, malgré l'influence de la grande banlieue bruxelloise, il s'agit d'une région peu "industrialisée", vouée essentiellement à l'agriculture et à l'habitat de type résidentiel.¹³

4. L'EST DU BRABANT WALLON ET SON AVENIR SELON LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE REGIONAL (SDER)

Il importe de souligner d'emblée que le SDER qualifie la Hesbaye de *région agro-géographique*.¹⁴ Ces régions ont été déterminées en fonction de critères morphologiques (géographie physique, architecture, paysages) et leurs conséquences sur l'occupation du sol, les activités économiques, voire les modes de vie. Selon le SDER, ces caractéristiques sont à prendre en compte dans les projets de développement qui y seront élaborés. Dans ce cadre, une attention particulière doit être accordée au développement harmonieux, diversifié et durable du secteur agricole. En même temps, le SDER précise que l'espace rural reste une composante de l'espace économique global, ce qui implique qu'il faut y veiller au renforcement de la diversité du tissu économique local et du potentiel de développement endogène. Cependant, tous ces enjeux doivent être rencontrés dans le cadre d'aires de coopération supracommunales.¹⁵

⁸ *Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural - La Hesbaye - Des villages/Des paysages*, Ministère de la Région Wallonne, Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Division de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, Jambes, 1997, p. 12.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ *Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural - Le Plateau limoneux brabançon - Des villages/Des paysages*, Ministère de la Région Wallonne, Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Division de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, Jambes, 1997, p. 12.

¹¹ *Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural - La Hesbaye - Des villages/Des paysages*, *op. cit.*, pp. 12-13.

¹² Analyse faite à partir de: *Belgique - Atlas topographique*, Institut Géographique National, Lannoo, Tielt, 1992, cartes 40-41, 42-43 et 52-53.

¹³ Ces constats sont basés sur différentes cartes figurant dans: B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *La Belgique - Diversité territoriale*, in: *Bulletin du Crédit Communal*, n° 202, 1997/4. Nous y reviendrons plus en détail (avec références précises) dans le chapitre A.

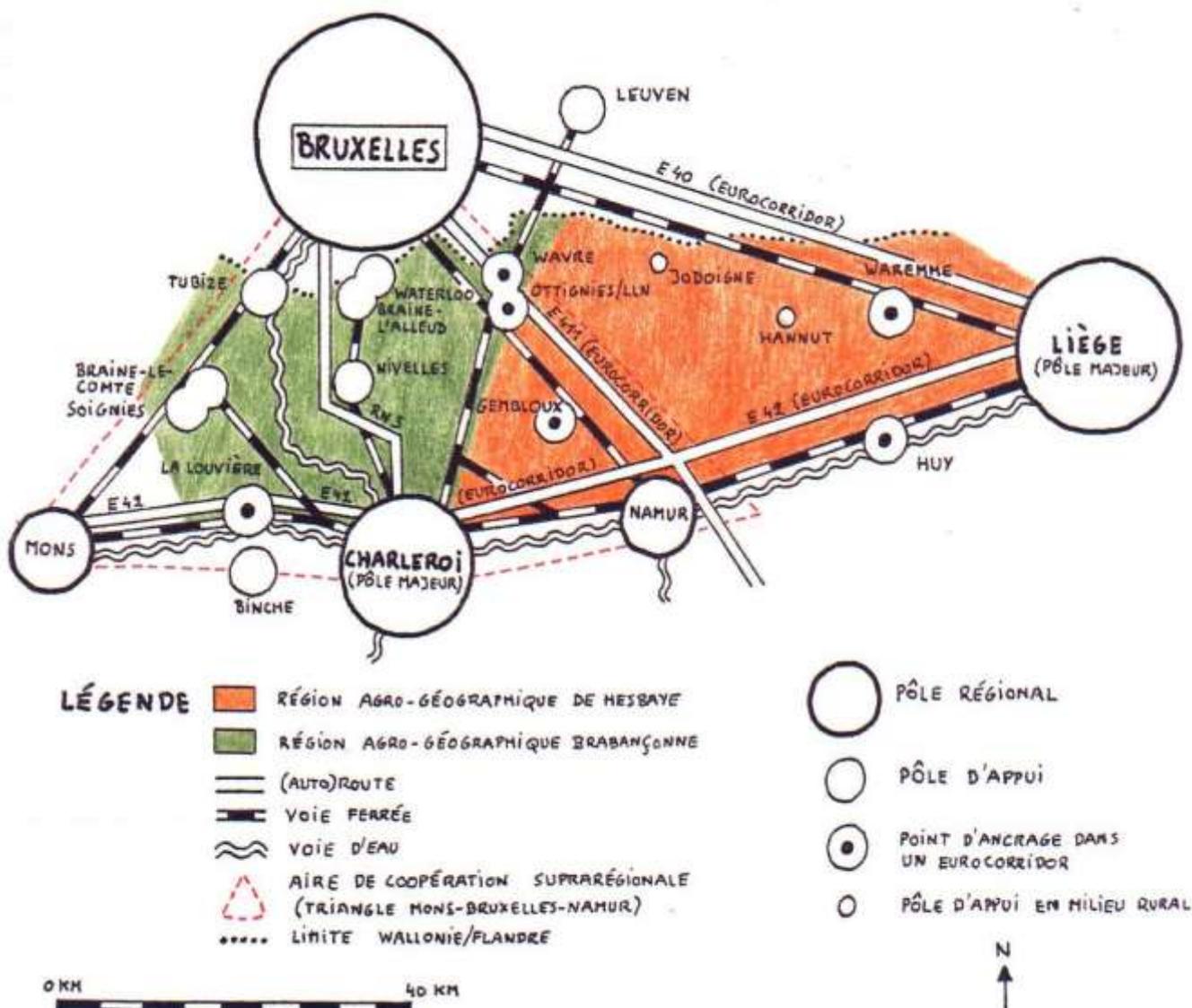
¹⁴ SDER, carte n° 17: *Projet de structure spatiale pour la Wallonie*, p. 135.

¹⁵ *Idem*, p. 139.

Pour la région agro-géographique de Hesbaye en particulier, le SDER préconise le maintien de vastes étendues ouvertes par le biais de mesures visant à éviter le mitage de l'espace rural. Des réseaux écologiques devraient permettre de mieux structurer encore cet espace.¹⁶

En outre, l'on remarquera que les communes situées à proximité de la E411 et de la RN4 ont aussi été intégrées dans ce que le SDER appelle l'*eurocorridor Bruxelles-Luxembourg* qui, dans sa partie brabançonne, coïncide avec la limite orientale de l'*aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles* (cf. carte n° 2).

Carte n° 2: Extrait schématique du SDER (d'après la carte n° 17: *Projet de structure spatiale pour la Wallonie*)¹⁷



Les *eurocorridors* relient des aires métropolitaines et se caractérisent par une activité économique importante (échanges et flux de trafic suprarégionaux et internationaux). Ces zones, pouvant servir d'appui au développement local, sont irriguées par des axes majeurs de communication (par exemple: autoroutes) et ont un caractère multimodal (c'est-à-dire: elles permettent le passage des marchandises d'un mode de transport à un autre). Afin d'éviter "une urbanisation résidentielle et économique continue et anarchique" dans les eurocorridors, certaines villes ou communes y ont reçu le statut de *point d'ancrage*, ce qui nécessite donc un certain recentrage des activités.¹⁸

¹⁶ *Idem*, p. 140.

¹⁷ *Idem*, p. 135.

¹⁸ *Idem*, pp. 103 et 136-137; citation: p. 136.

En ce qui concerne l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg, le SDER a prévu trois points d'ancrage situés dans la région agro-géographique de Hesbaye, à savoir: Wavre, Ottignies - Louvain-la-Neuve et Gembloux.

Les aires de coopération suprarégionales (que le SDER appelle aussi, parfois, aires de coopération transrégionales) ont été déterminées à partir d'ensembles urbains comportant une ou plusieurs métropoles et regroupant plus d'un million d'habitants.¹⁹

Ainsi, constatant que l'axe Mons-Charleroi-Namur forme un noyau urbain centré sur l'aire métropolitaine dite "A-B-G-L" (Anvers, Bruxelles, Gand, Leuven), les auteurs du SDER ont conféré à l'espace compris entre ce noyau urbain et l'aire métropolitaine A-B-G-L, le statut d'aire de coopération transrégionale avec Bruxelles. Cette aire, comprise dans le triangle Bruxelles-Mons-Namur, englobe l'ouest de la région agro-géographique de Hesbaye²⁰ et la quasi-entièreté de la région agro-géographique brabançonne (couvrant, elle, le centre et l'ouest de notre province). Elle est influencée à des titres divers par la grande agglomération bruxelloise et par bien d'autres villes environnantes encore. Ces effets sont tantôt positifs (développement d'activités économiques), tantôt négatifs (suburbanisation, problèmes de circulation,...). Le SDER précise explicitement que ces divers phénomènes demandent à être correctement maîtrisés, en les traitant dans une perspective de concertation avec la Région Bruxelloise - ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. En outre, il faudrait "arriver à mieux dominer ces différents effets et à les valoriser de façon optimale en cherchant une cohérence dans un esprit de solidarité."²¹

Pour clôturer ce point, notons encore que, dans la partie septentrionale de l'Est du Brabant Wallon, certains bouts de territoire tout à fait périphériques tombent dans l'eurocorridor Bruxelles - Liège (le long de la E40). Cependant -mais assez logiquement vu l'absence de centres importants le long de cette autoroute-, le SDER ne prévoit aucun point d'ancrage en territoire brabançon. En province de Liège, seule la ville de Waremme est appelée à jouer ce rôle. Quant aux villes de Jodoigne et de Hannut, celles-ci sont situées en pleine région agro-géographique et sont considérées comme des *pôles d'appui en milieu rural*. Cela signifie qu'elles "doivent davantage jouer le rôle de centre pour les communes rurales qu'elles polarisent."²²

¹⁹ *Idem*, p. 103.

²⁰ C'est-à-dire les communes situées le long de la E411 et la RN4 (par exemple: Chaumont-Gistoux, Walhain, Mont-Saint-Guibert, Chastre,...)

²¹ SDER, pp. 103 et 132-333; citation: p. 133.

²² *Idem*, pp. 135-136; citation: p. 136.

A PORTRAIT DEMOGRAPHIQUE, SOCIO-ECONOMIQUE ET MORPHOLOGIQUE DE L'EST DU BRABANT WALLON

Afin de mieux pouvoir apprécier le contexte dans lequel s'inscrit ce dossier, il nous a semblé utile, avant de passer à l'analyse proprement dite du projet de développement présenté par l'IBW, de dresser un portrait général de l'espace que nous avons défini comme étant l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, Avant d'entamer la lecture, point 3). C'est à la lumière des constats faits ci-dessous, que nous évaluerons ensuite la politique de développement préconisée par l'Intercommunale.

De façon générale, l'on peut dire que l'Est du Brabant Wallon, situé aux confins de la grande banlieue bruxelloise d'une part, et des vastes aires rurales du plateau (sablo-)limoneux d'autre part, emprunte ses caractéristiques tant du modèle périurbain que du modèle rural, avec toutefois une nette prédominance de ce dernier aspect. Cela se traduit par un bilan affichant les lignes générales suivantes:

A.1 SUR LE PLAN DEMOGRAPHIQUE

- Une *densité de la population* égale ou inférieure à la moyenne wallonne (197 hab/km² en 1997), sauf Wavre et Ottignies - Louvain-la-Neuve;²³
- une assez forte *pression démographique*, se traduisant, à titre d'exemple et pour la période 1980-1995, par une augmentation de la population de 20% à Beauvechain, 21% à Incourt, 22% à Jodoigne, 28% à Grez-Doiceau – voire 51% à Chaumont-Gistoux. La moyenne wallonne pour cette même période se situe à 2%, celle du Brabant Wallon dans son ensemble à 18%.²⁴ Cet accroissement de la population est imputable essentiellement à la croissance périurbaine de Bruxelles²⁵, en d'autres termes au solde migratoire (rapport immigration-émigration) plutôt qu'au solde naturel (rapport natalité-mortalité);²⁶
- par conséquent, une *pression de l'urbanisation* tantôt forte (par exemple à Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Wavre), tantôt moyenne (dans la plupart des autres communes).²⁷

A.2 SUR LE PLAN ECONOMIQUE

- Abstraction faite de Wavre et d'Ottignies - Louvain-la-Neuve, et malgré une tendance assez forte à l'urbanisation (= pression de l'urbanisation étudiée sous le point A.1.), le *degré d'urbanisation* (= situation actuelle) reste faible sur le plan fonctionnel (sauf Jodoigne) et varie de faible à moyen sur le plan morphologique. Concrètement, cela signifie que la plupart des communes de l'Est du Brabant Wallon offrent relativement peu d'infrastructures commerciales, scolaires et économiques, tandis que l'accroissement de la population (due en l'occurrence à l'arrivée de "néo-ruraux") conduit à une augmentation de la superficie occupée par des parcelles bâties (souvent sous forme de lotissements). Cette tendance se manifeste surtout à Grez-Doiceau et à Chaumont-Gistoux (urbanisation morphologique moyenne), pour s'amenuiser au fur et à mesure que l'on se dirige vers l'est de la province, où le degré d'urbanisation est resté faible jusqu'à présent²⁸ (cf. infra, carte n° 3 à la page suivante);

²³ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 2.2., p. 16.

²⁴ Données issues du document *Commune de Beauvechain, Schéma de structure - première partie: situation existante et évaluation*, Bureau Aménagement, le 7 juillet 1997, p. 76.

²⁵ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 2.3., p. 17.

²⁶ *Idem*, compar. 3.7. (p. 28) et 4.3. (p. 32). Signalons que ce constat est partagé par les auteurs du document *Commune de Beauvechain, Schéma de structure - première partie: situation existante et évaluation*, *op. cit.*, p. 76.

²⁷ Projet de SDER, carte n° 7, insérée entre les pages 46 et 47; il est à noter que dans la version définitive du SDER, la nuance urbanisation forte/moyenne a disparu (comparez avec la carte n° 7 du SDER, p. 57.).

²⁸ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 1.5., p. 13.

- en dépit de cette urbanisation fonctionnelle toujours faible, la plupart des communes connaissent une *évolution de l'emploi* plus favorable que la moyenne belge. La proximité de pôles d'emploi (comme Bruxelles, Leuven, Tirlemont, Wavre et Namur)²⁹ joue un rôle important dans cette évolution (navetteurs). Elle peut aussi être attribuée au phénomène récent que de plus en plus d'entreprises installées auparavant dans les grands pôles (comme Bruxelles), ont tendance à suivre l'exode de la population -et donc de la main-d'œuvre- de la ville vers les petits pôles dans les campagnes environnantes. Cela leur permet, dans la foulée, d'acheter des terrains moins chers.³⁰ Par conséquent, l'on est en droit de se demander s'il ne s'agit pas souvent d'un phénomène de migration d'emplois d'une région à une autre (délocalisation d'entreprises), plutôt que de la création d'emplois proprement dite. Toujours est-il que, pour la plupart des communes de l'Est du Brabant Wallon, l'emploi créé sur le territoire communal par rapport au total de la population active (taux d'emploi local), reste en dessous de la moyenne belge.³¹ Ce constat semble confirmé par les données reprises dans une analyse socio-économique effectuée pour la commune de Beauvechain.³² Ainsi, il apparaît que, dans certaines communes de l'Est du Brabant Wallon, le taux d'emploi local a enregistré une baisse entre 1992 et 1994: de 41% à 38% à Jodoigne, de 30% à 29% à Grez-Doiceau et de 27% à 26% à Incourt. Par contre, la situation est restée inchangée à Beauvechain (52%, pourcentage qui s'explique sans doute par la présence de la base militaire) et à Chaumont-Gistoux (25%);³³
- la *population active* comprend une part importante de *migrants alternants* (navetteurs)³⁴, dont une importante partie travaille dans l'agglomération de Bruxelles.³⁵ Il est à noter que ces navetteurs sont de plus en plus nombreux à se rendre vers la capitale et ses environs³⁶, qu'ils utilisent en majorité la voiture comme moyen de transport (en raison notamment de l'offre insuffisante en transports publics)³⁷ et que la durée moyenne de leurs déplacements -figurant déjà parmi les plus élevées du pays³⁸- continue à s'accroître à cause de la densification du trafic vers la capitale.³⁹

A.3 SUR LE PLAN SOCIAL

- *Un revenu moyen par habitant* égal ou supérieur aux moyennes belge et wallonne (de 404.200 BEF/an à Orp-Jauche à 504.900 BEF/an à Chaumont-Gistoux, en passant par 434.200 BEF/an à Incourt et 465.200 BEF/an à Beauvechain – a titre de comparaison, la moyenne wallonne se situe à 371.000 BEF par an);⁴⁰
- *une évolution très positive de ce revenu*, par rapport à une augmentation plutôt faible dans la partie centrale de la province (ce qui semble indiquer un comblement progressif de l'écart entre la partie urbanisée et la partie rurale du Brabant Wallon);⁴¹
- sous l'influence de la périurbanisation de Bruxelles, un *niveau de vie* bon à prospère, qui a tendance à s'améliorer davantage (de plus en plus d'habitations disposant d'un bon confort, un nombre croissant de nouvelles constructions,...);⁴²
- un nombre de *demandeurs d'emploi* égal ou inférieur aux moyennes belge et wallonne (seulement 7,7% par rapport à 12,6% dans l'ensemble de la Wallonie)⁴³. Même si, durant la période 1981-1991, ce chiffre n'a pas évolué aussi favorablement en Brabant Wallon qu'en Brabant Flamand,⁴⁴ il n'empêche que

²⁹ Enumération résultant d'une déduction que nous avons faite à partir des données fournies par le document *Commune de Beauvechain, Schéma de structure - première partie: situation existante et évaluation, op. cit.*, pp. 92-94.

³⁰ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 14.2., pp. 107-108.

³¹ *Idem*, 14.3. et 14.4., pp. 107 et 109.

³² Cf. *Commune de Beauvechain, Schéma de structure - première partie: situation existante et évaluation, op. cit.*, p. 92.

³³ *Ibidem*. En ce qui concerne les baisses enregistrées, il serait peut-être intéressant d'étudier si elles ne sont pas également le fait d'un afflux accru de néo-ruraux travaillant dans la grande agglomération bruxelloise.

³⁴ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 15.1., p. 121.

³⁵ *Idem*, 15.12. et 15.13., pp. 130-132.

³⁶ *Idem*, 15.14. pp. 131-132.

³⁷ *Idem*, 15.2. (p. 122) et 15.3. (p. 123).

³⁸ *Idem*, 15.7. (p. 128), 15.9. (p. 129) et 15.10. (p. 129).

³⁹ *Idem*, 15.8., pp. 127-128.

⁴⁰ *Idem*, 16.1., p. 133 + cf. *Finances: qu'en est-il à l'est du Brabant wallon?*, article répercutant un bilan de santé financière dressé par les services du Crédit Communal, paru dans *Vlan-Jodoigne*, n° 666, le 27 octobre 1999, pp. 1 et 4.

⁴¹ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 16.1. et 16.2., pp. 133-134.

⁴² *Idem*, 16.3. et 16.4., pp. 135-137.

⁴³ Cf. *Finances: qu'en est-il à l'est du Brabant wallon?*, *op. cit.*, p. 4 (chiffre valable pour l'ensemble du Brabant Wallon).

⁴⁴ B. Mérenne, H. Van der Haegen, E. Van Hecke, *op. cit.*, 13.3 (p. 102) et 13.4 (p. 104).

"[g]lobalement, la population active [...] du Brabant Wallon paraît [...] plutôt privilégiée par rapport au reste de la Wallonie: [...] le taux élevé de navetteurs traduit la mobilité de cette population active habitant à proximité d'importants pôles d'emploi"⁴⁵;

- un taux de minimisés inférieur à la moyenne wallonne (0,6% par rapport à 1,3%);⁴⁶
- un taux de criminalité inférieur à la moyenne wallonne (6,6% par rapport à 7,8%).⁴⁷

A.4 SUR LES PLANS PAYSAGER, ECOLOGIQUE ET URBANISTIQUE

- Une région riche en *espaces boisés interstitiels* (Grez-Doiceau, Chaumont-Gistoux), ainsi qu'en *paysages homogènes et ouverts* (vers l'est). Répétons que, selon le SDER, l'avenir de notre région (qualifiée d'agro-géographique) passe notamment par le "maintien de vastes étendues ouvertes", nécessitant des "mesures afin d'éviter le mitage de l'espace rural";⁴⁸
- une région relativement riche en *zones d'intérêt paysager*⁴⁹, comprenant, en outre, quelques *zones d'intérêt biologique majeur* (que le SDER situe essentiellement dans les communes de Wavre et de Grez-Doiceau);⁵⁰
- une région au *patrimoine bâti remarquable* (fermes carrées - classées ou non; villages soumis au Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural - Bossut, Longueville, Nodebais, Tourinnes-la-Grosse etc.; Mélin - village classé parmi les plus beaux de Wallonie;...).



L'Est du Brabant Wallon: une région au patrimoine parfois remarquable

⁴⁵ Cf. *Commune de Beauvechain, Schéma de structure - première partie: situation existante et évaluation, op. cit.*, p. 96.

⁴⁶ Cf. *Finances: qu'en est-il à l'est du Brabant wallon? , op. cit.*, p. 4 (chiffre valable pour l'ensemble du Brabant Wallon).

⁴⁷ *Ibidem* (chiffre valable pour l'ensemble du Brabant Wallon).

⁴⁸ SDER, p. 140.

⁴⁹ Voir les plans de secteur.

⁵⁰ SDER, carte n° 13: Patrimoine naturel, p. 91.

CONCLUSION

Sur le plan démographique, l'Est du Brabant Wallon est resté une région essentiellement *rurale*, subissant toutefois une pression démographique importante en raison de la proximité de Bruxelles.

D'un point de vue économique, le phénomène de *périurbanisation* dû à l'influx de "néo-ruraux", se manifeste davantage sur le plan *morphologique* (aspect de plus en plus résidentiel des villages) que sur le plan fonctionnel (relativement peu d'écoles, de commerces et de zones d'activité économique). Si l'on note malgré tout l'arrivée de nouvelles entreprises (qui suivent l'exode de la population des villes vers la campagne tout en recherchant des terrains moins chers), il ne semble cependant y avoir que relativement peu d'emplois sur place, ce qui implique la présence *de nombreux navetteurs, en grande partie vers Bruxelles*. A cause d'une offre insuffisante en transports publics, ceux-ci se servent en majorité de leur voiture individuelle, contribuant ainsi à engorger les routes vers la capitale. A son tour, cela se traduit par une durée des déplacements de plus en plus longue.

Sur le plan social, l'Est du Brabant Wallon affiche un *bilan globalement positif* (revenu moyen par habitant élevé, bon niveau de vie, relativement peu de chômeurs et de minimexés, moins de criminalité), même si la situation est encore susceptible d'améliorations.

Sur les plans paysager et spatial, l'Est du Brabant Wallon se présente comme une région aux *paysages homogènes* et au *patrimoine souvent remarquable*, avec, de surcroît, quelques *zones d'intérêt biologique majeur dans certaines communes*.

B OBSERVATIONS FONDAMENTALES QUANT AU PROJET DE RENFORCEMENT DE L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DU BRABANT WALLON, TEL QUE PRESENTE PAR L'IBW

B.1 ANALYSE DES PRINCIPES SOUS-TENDANT LES PROPOSITIONS DE L'IBW

Etant donné la proximité de Bruxelles, on conçoit aisément que la réserve de zones d'accueil pour les entreprises en Brabant Wallon s'amenuise plus vite qu'ailleurs. Pourtant, le SDER précise que ce problème se pose surtout "en périphérie des villes (c'est le cas de Liège, de Charleroi ou du nord du Brabant Wallon [près de Bruxelles et de Wavre donc - n.d.l.r.])." Et de constater en outre que "les intercommunales envisagent presque systématiquement [des] extension[s] sur des terrains contigus souvent agricoles" ou "[l']ouverture de nouveaux sites à proximité des sorties d'autoroutes"⁵¹. Si la demande d'accroissement de l'offre en ZAE ne paraît dès lors pas tout à fait dénuée de fondement, les termes concrets de l'analyse des besoins et du projet de développement élaborés par l'IBW, appellent toutefois un certain nombre d'observations fondamentales.

B.1.1 Emploi ou développement?

Devant la volonté de l'IBW de renforcer l'attractivité économique du Brabant Wallon, il est fondamental, à notre avis, de se demander d'abord quel est réellement l'objectif que l'on souhaite atteindre. Ainsi, compte tenu du bilan socio-économique plutôt favorable de l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, A.2. et A.3.), le but doit-il être d'attirer de nouveaux investisseurs ou de créer des emplois pour les catégories de personnes à qui l'essor économique de notre province n'a pas encore bénéficié? *Pour AEB, c'est la création d'emplois réels et stables qui doit primer, le développement économique n'étant, à cet effet, qu'un moyen parmi d'autres.*

Certes, l'Intercommunale se préoccupe de la question de l'emploi. Pour preuve, l'argument invoqué selon lequel le taux de croissance de l'emploi enregistré dans les ZAE du Brabant Wallon, a été, entre 1973 et 1996, largement supérieur à celui du Brabant Wallon lui-même (une augmentation de 260% dans les ZAE, contre 39% pour l'ensemble de la province).⁵² Sans remettre en question la véracité de ces chiffres, ni l'utilité des efforts accomplis, nous estimons cependant que ce résultat appelle des conclusions plus nuancées que celle consistant à se concentrer sur l'unique recherche d'opportunités dans la sphère purement économique. Ainsi,

- 1. il nous paraît assez normal qu'une ZAE, par définition destinée à accueillir des activités générant de l'emploi, affiche un taux de croissance de l'emploi plus élevé qu'une zone à bâtir, agricole ou forestière. Ces dernières zones ont d'autres vocations (sociale, agricole, paysagère, environnementale,...), qui devraient être traitées sur pied d'égalité avec la vocation économique des ZAE. Par conséquent, il conviendrait de prévoir une "valorisation" adaptée à chaque type de zone, par exemple: en renforçant la convivialité dans les zones à bâtir, en sauvegardant les terres arables de qualité dans les zones agricoles, tout en maintenant les possibilités de diversification des productions agricoles, en améliorant la qualité paysagère dans les campagnes, en augmentant la diversité écologique dans les zones forestières et sites d'intérêt biologique. Cela suppose donc l'élaboration d'une politique de création de ZAE en fonction des besoins réels et selon des critères objectifs de bon aménagement. Il va de soi qu'il faudrait, en même temps, veiller à garder ou à obtenir une cohérence globale et un équilibre entre les différentes affectations spatiales, tout en tenant compte de la qualité de région agro-géographique conférée par le SDER à l'Est du Brabant Wallon;*
- 2. le pourcentage de 260% est en partie dû au phénomène de la migration d'emplois. En effet, comme nous l'avons déjà relevé sous le point A.2., des régions telles que le Brabant Wallon attirent aussi des entreprises auparavant installées dans d'autres régions belges (par exemple: la région bruxelloise), mais qui, plutôt que d'envisager leur extension ou la rénovation de leurs installations sur place, ont préféré un déménagement pur et simple vers les ZAE brabançonnaises, où les terrains coûtent moins chers;*
- 3. il ne nous paraît pas garanti que les entreprises qui s'installeront dans les nouveaux zonings du Brabant Wallon, recruteront du personnel dans les catégories des chômeurs (locaux) de longue durée et/ou sous-qualifiés (cf. infra, points B.1.2. et B.1.3.);*

⁵¹ *Idem*, p. 67.

⁵² AG IBW 1998, p. 4.

4. *le projet de renforcement économique présenté par l'IBW reste muet quant à la création d'emplois dans des secteurs qui tirent parti du potentiel intrinsèque de notre région* (patrimoine, paysages de qualité, potentiel agricole, zones d'intérêt biologique, tourisme et loisirs diffus,...). Certes, il s'agit d'emplois dont la valeur ajoutée est moins directe et moins visible, mais à long terme et dans l'optique d'un développement durable de notre région, ces activités sont susceptibles de créer à leur tour une dynamique complémentaire au développement de type économique et, de surcroît, beaucoup plus en symbiose avec les spécificités et les richesses de notre région rurale – thème sur lequel nous reviendrons longuement sous le point B.1.8.. Notons encore que ces secteurs nous semblent offrir des emplois plus adaptés au profil des chômeurs de longue durée et/ou sous-qualifiés.

C'est ce souci d'une approche intégrale et intégrée qui constituera la trame des analyses et des propositions contenues dans ce dossier.

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

Les résultats socio-économiques de l'Est du Brabant Wallon n'appellent pas nécessairement une politique de renforcement de l'attractivité économique. ***Pour AEB, la nécessité sur le plan socio-économique réside dans la création d'emplois durables au profit de ceux à qui l'essor de notre région n'a pas encore profité. A cet effet, la création de ZAE n'est qu'un moyen parmi d'autres et les défis devant lesquels se trouve l'Est du Brabant Wallon, ne devraient pas être réduits à ce seul aspect.*** D'ailleurs, il convient de ne pas oublier que:

1. ***le taux de croissance de l'emploi constaté dans les ZAE (+ 260% entre 1973 et 1996) est certes réjouissant, mais également logique, dans la mesure où les ZAE sont par définition destinées à accueillir des activités générant des emplois. Les différents types de zones*** (à bâtir, agricole, forestière) ont chacune leur vocation et leur potentiel propres et ***demandent dès lors une "valorisation" adaptée;***
2. ***les emplois créés dans les ZAE brabançonnaises résultent partiellement du phénomène de migration d'emplois,*** suite à la délocalisation ou le déménagement d'entreprises auparavant installées en dehors du Brabant Wallon;
3. ***les nouvelles entreprises n'engageront pas nécessairement des chômeurs (locaux) de longue durée et/ou sous-qualifiés;***
4. ***il est possible de créer des emplois en dehors de la sphère purement économique,*** en tirant parti également d'autres facettes du potentiel de l'Est du Brabant Wallon (agriculture, richesse paysagère, tourisme diffus,...). De plus, il s'agit de ***formes de développement en symbiose avec les richesses intrinsèques de notre région,*** susceptibles d'offrir, à notre avis, des opportunités plus adaptées au profil des chômeurs de longue durée et/ou sous-qualifiés.

B.1.2 Quid du contexte supraprovincial?

Le malheur des uns fait le bonheur des autres... Bien que réducteur comme beaucoup de dictons, celui-ci trouve malgré tout à s'appliquer au projet de développement présenté par l'IBW. En effet, à partir de certaines propositions de nouvelles ZAE à proximité immédiate de la limite provinciale (comme Héléciné et Rebecq⁵³) l'on peut supposer que l'idée d'éviter que des investisseurs ne s'installent dans des régions limitrophes⁵⁴, a bel et bien joué un rôle dans la politique de développement proposée pour les dix ans à venir. Il s'agit là d'un des points au sujet desquels nous estimons que l'IBW s'éloigne fondamentalement de l'esprit du SDER, qui se veut pourtant très clair à cet égard, en précisant que "[l]es sous-régions qui composent la Wallonie sont trop souvent envisagées sous le mode négatif de la concurrence, alors qu'elles devraient au contraire dialoguer et coopérer."⁵⁵

Dialoguer et coopérer, considérer son voisin comme un partenaire plutôt qu'un concurrent, tendre à un développement dans un esprit de complémentarité plutôt que d'exclusivité: voilà un aspect qui nous semble faire défaut dans l'analyse de l'Intercommunale. Tant que le Brabant Wallon augmente sa "capacité de drainage" afin d'accueillir le "trop plein" de la région bruxelloise, les investisseurs susceptibles de s'établir ailleurs que dans la capitale, continueront à préférer les ZAE de la "jeune province" à la réserve de terrains encore disponibles une trentaine de kilomètres plus loin, le long de la E42, en bordure du sillon Sambre-Meuse. Pourtant c'est précisément dans cet ancien bassin houiller que le besoin d'un coup de fouet économique se fait vraiment sentir. A titre d'exemple, citons la ZAE des Isnes (commune de Gembloux), qui ne se remplit qu'au compte-gouttes et restera vraisemblablement moins convoitée aussi longtemps que "nos" zonings lui coupent l'herbe sous les pieds...

De plus, il conviendrait tout de même de ne pas fermer les yeux devant les autres réalités:

1. *il n'existe pas de lien automatique entre la vocation d'une ZAE et le "bassin d'emploi" dans lequel elle puisera.* En termes concrets, rien n'empêche des entreprises d'une ZAE -même locale- située dans une province X, d'engager du personnel originaire d'une province limitrophe Y - et vice versa. L'économie ne connaissant plus guère de frontières, il deviendra de moins en moins aisé d'arguer qu'un investissement à, par exemple, Gembloux (ZAE de Sauvenière) plutôt qu'à Perwez, constitue une chance manquée pour l'emploi en Brabant Wallon;
2. dans le même ordre d'idées et sans pour autant rejeter d'office d'éventuelles implantations de ZAE à vocation sous-régionale et locale, AEB tient à *relativiser le mythe du travail à proximité de son domicile.* Un chômeur ne trouvant pas d'emploi sur le territoire provincial, est-il condamné à s'engouffrer dans les embouteillages vers Bruxelles?⁵⁶ La réponse, pour nous, est clairement négative. D'une part, parce que même sans RER, il est déjà possible de recourir aux transports en commun ou de combiner voiture et transports en commun pour se rendre à Bruxelles, sans que le trajet prenne nécessairement beaucoup plus de temps⁵⁷. D'autre part, parce que notre province est elle-même dotée de pôles d'emploi plus facilement accessibles (Nivelles, Ottignies - Louvain-la-Neuve, Wavre) et que, grâce à son exigüité, elle est située à une distance parfaitement franchissable de pôles extérieurs autres que Bruxelles et connaissant, en général, des problèmes d'accessibilité certes réels, mais moins aigus que la capitale

⁵³ Il est à noter que le projet de ZAE de Rebecq n'apparaît pas dans le document AG IBW 1998 (*op. cit.*).

⁵⁴ Comme la Hesbaye namuroise, le nord-est du Hainaut, voire les Régions bruxelloise et flamande.

⁵⁵ SDER, p. 10.

⁵⁶ Il s'agit là d'un des arguments invoqués lors d'une réunion d'information publique au sujet du projet de ZAE de La Chise (Piétrebais – commune d'Incourt), tenue le 1^{er} avril 1999.

⁵⁷ Ainsi, le trajet Hamme-Mille - Bruxelles (centre-ville) effectué en voiture pendant les heures de pointe et en dehors des vacances scolaires, prend généralement 60 à 75 minutes, selon la densité du trafic. Ce même trajet effectué dans les mêmes conditions (heure de pointe + hors vacances scolaires) mais en combinant voiture (Hamme-Mille - Leuven-gare) et train (Leuven-Gare - Bruxelles-Centrale), prend généralement 75 minutes (y compris attente sur les quais et petit trajet effectué à pied à Bruxelles). Evidemment, il ne s'agit que d'un seul exemple (tiré du "vécu" d'un de nos membres), mais il la le mérite de démontrer que, contrairement aux idées reçues, les transports en communs -et en particulier le train- constituent, dans certains cas, déjà une alternative tout à fait concurrentielle pour la voiture, permettant aussi de voyager plus "relax". Ne serait-il pas intéressant d'étudier si ce résultat peut être généralisé, c'est-à-dire obtenu également à partir d'autres gares (Ottignies, Gembloux, Tirmont)? En cas de réponse affirmative, l'on pourrait d'ores et déjà encourager une certaine catégorie de navetteurs, entre autres ceux qui travaillent à une distance raisonnable d'une gare bruxelloise, à tenter la même expérience...

(Namur, Liège, Gembloux, Leuven, Tirlemont,...). D'ailleurs, l'importance que revêtent déjà ces pôles situés à une distance moins grande que Bruxelles, a été mise en évidence dans une analyse effectuée pour la commune de Beauvechain. Ainsi, l'on a constaté qu'en 1991, 35% de la population active de Beauvechain se déplaçait dans un rayon de trente kilomètres autour de la commune, ce qui signifie que le lieu de travail des personnes concernées se trouvait, soit dans la commune même (env. 13% - rayon de 10km), soit près de Wavre, Louvain-la-Neuve, Leuven ou Tirlemont (env. 14% - rayon de 20km), soit près de Nivelles, Waremme ou Saint-Trond (env. 8% - rayon de 30km.). Les navetteurs effectuant un trajet quotidien de 30 à 50 kilomètres (rayon qui inclut Bruxelles, mais aussi Namur et Liège), représentaient "seulement" 31%;⁵⁸



Jusqu'à présent, la ZAE des Isnes (commune de Gembloux) est restée essentiellement une vaste campagne, ponctuée de quelques entreprises

3. nous l'avons déjà dit: il ressort du portrait socio-économique dressé sous les points A.2. et A.3. que le Brabant Wallon n'a nullement besoin d'un plan de redressement économique, comme c'est le cas de l'ancien bassin houiller. Que du contraire! En raison de la proximité de Bruxelles, notre province exerce une attraction quasi "naturelle" sur bon nombre d'investisseurs. Dans ce cadre, *une stratégie à caractère plutôt expansionniste* telle que défendue actuellement par l'IBW, *ne semble pas relever de l'ordre des nécessités, mais de la volonté. Mais ici revient la question traitée sous le point B.1.1.: est-il vraiment nécessaire de renforcer l'attractivité économique du Brabant Wallon?* Avons-nous, en d'autres termes, vraiment besoin d'adapter notre offre en ZAE à n'importe quelle demande? Pour nous, la nécessité première consiste à créer un cadre permettant l'accueil d'un nombre d'investisseurs qui suffise à *maintenir* le niveau de vie dans notre province, ainsi qu'à réduire le chômage de longue durée et/ou des personnes sous-qualifiées. Il ne s'agit donc pas d'avoir la lune à tout prix, en étouffant les efforts consentis par d'autres régions et en engageant notre province dans une voie où le développement devient un but en soi, au lieu d'être un moyen -tout à fait honorable- d'assurer le bien-être de tous;
4. de manière plus générale, *il conviendra d'abandonner l'idée selon laquelle un progrès économique moins rapide que dans les sous-régions limitrophes (la Hesbaye namuroise, le Hainaut,...) équivaut à un recul.* En effet, si notre province est généralement considérée comme un "espace de bien-être", ce n'est pas seulement en raison de son développement économique, mais aussi grâce à une de ses grandes qualités

⁵⁸ Commune de Beauvechain, *Schéma de Structure - première partie: situation existante et évaluation*, op. cit., p. 93.

intrinsèques: son cadre de vie exceptionnel. Apprenons donc à en apprécier également la valeur - moins tangible, il est vrai, mais de toute façon hors de prix et irremplaçable!

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

AEB constate avec regret que **le projet de renforcement économique présenté par l'IBW ne semble pas tenir compte de la nécessité**, pourtant consacrée par le SDER, **d'une coopération et d'un dialogue interrégionaux**. Afin d'éviter que l'expansion d'une région globalement aisée comme le Brabant Wallon ne nuise au développement -indispensable- de l'ancien bassin houiller (ce qui risque de se produire maintenant), AEB invite l'IBW à intégrer, dans ses propositions, les considérations suivantes:

1. **le fait de disposer de ZAE sur le territoire même de la province ne garantit aucunement aux chômeurs locaux d'y trouver un emploi;**
2. des chiffres l'attestent: de par sa situation centrale, **le Brabant Wallon se trouve suffisamment proche d'autres pôles de développement (et d'emploi) qu'uniquement celui de l'agglomération bruxelloise congestionnée** (Wavre, Ottignies - Louvain-la-Neuve, Nivelles, Liège, Namur, la Flandre,...). Etant donné ces multiples alternatives, il ne s'impose pas de jeter dès à présent les bases d'une "industrialisation" accrue de notre province;
3. notre province affiche un bilan socio-économique globalement favorable (cf. supra A.2. et A.3.); par conséquent, la priorité doit être accordée à une **politique de développement ne dépassant pas les besoins réels**, que nous définissons comme étant: **l'accueil d'un nombre d'investisseurs suffisant au maintien de notre niveau de vie, ainsi que la réduction du chômage de longue durée et des personnes sous-qualifiées.**
4. il convient **d'abandonner l'idée que progresser moins vite que son voisin, c'est reculer**. En outre, n'oublions pas que **nos espaces de vie**, de par leur qualité intrinsèque, **constituent également une richesse** - moins tangible, il est vrai, mais de toute façon hors de prix et irremplaçable!

B.1.3 Le potentiel des Régions bruxelloise et flamande: inquiétant pour le Brabant Wallon?

Si le projet de renforcement économique proposé par l'IBW attache, à nos yeux, trop peu d'importance à l'interdépendance entre les régions qui composent la Wallonie, cette même lacune réapparaît en ce qui concerne l'influence exercée par des régions situées en dehors du territoire wallon. Qui plus est, l'on a parfois l'impression que le fait d'avoir une population active se déplaçant en partie vers Bruxelles et la Flandre, devrait nous faire rougir de honte.⁵⁹ Comme si nous nous contentions de profiter des efforts consentis par nos voisins du nord. Ce point de vue mérite d'être nuancé, d'autant plus que nous croyons y déceler une ombre de frustration non justifiée. Ainsi,

1. il convient de ne pas oublier que *“nos” navetteurs contribuent de façon substantielle au beau bilan socio-économique du Brabant Wallon*, tel que nous l'avons dressé ci-dessus;
2. *il ne sert à rien de vouloir défier les régions entourant la Wallonie en essayant de les imiter*, car chacune a ses particularités appelant chaque fois une politique de développement adaptée;
3. il suffit de traverser la Forêt de Meerdael aux heures de pointe pour se rendre compte qu'*il existe également un flux de navetteurs depuis la Flandre vers la Wallonie*. D'ailleurs, il est de notoriété publique que beaucoup d'entreprises installées dans les zonings du Brabant Wallon emploient un nombre parfois considérable de néerlandophones. Une fois de plus, cela démontre que les frontières sont devenues économiquement “perméables” et que des régions limitrophes peuvent être plus que simplement des concurrents;



Travailler en Flandre, une honte?

4. en donnant l'impression de vouloir “arracher” des investisseurs aux voisins (par exemple à la Région bruxelloise par le biais des zones à vocation suprarégionale et fédérale), l'IBW ne s'inscrit pas, selon nous, dans l'esprit du SDER, qui prône par contre “[d]es contacts réguliers avec les Régions flamande et bruxelloise, centrés sur la problématique du développement spatial” et permettant “de faire face dans de meilleures conditions et avec davantage de pertinence aux attentes et aux exigences du contexte

⁵⁹ C'est, du moins, un argument souvent invoqué dans certains discours politiques.

suprarégional.⁶⁰ De tels contacts ont-ils eu lieu avant l'élaboration du projet de renforcement économique présenté par l'Intercommunale? Notons à cet égard que, lors de la séance d'information à laquelle nous avons assisté⁶¹, les cartes reprenant les ZAE existantes et à créer, représentaient un Brabant Wallon... flottant dans le vide. Aucun renvoi aux ZAE dans les régions limitrophes (Flandre, Namur, Liège, Région bruxelloise), comme si elles n'exerçaient aucune influence bénéfique sur notre province!

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

Le fait d'avoir une population active se déplaçant en grande partie vers des régions limitrophes (Bruxelles, Flandre,...) est perçu de façon beaucoup trop négative. S'il y a un aspect indéniablement négatif à cette situation (absence de débouchés sur place pour certaines catégories de demandeurs d'emploi), il ne faut cependant pas oublier:

1. que **les navetteurs** - généralement bien rémunérés - **contribuent de façon substantielle à la richesse de notre province**;
2. qu'il ne serait pas judicieux de **vouloir défier les Régions flamande et bruxelloise en les imitant**, car ce **serait méconnaître la spécificité du Brabant wallon**;
3. qu'**il existe également un flux de navetteurs depuis la Flandre vers la Wallonie**;
4. que le SDER préconise un dialogue avec la Flandre et Bruxelles, de façon à permettre un développement spatial plus judicieux. Dans ce cadre, **AEB souhaite que le projet de développement de l'IBW tienne plus compte de l'offre en ZAE dans les régions limitrophes, y compris la Flandre et Bruxelles.**

⁶⁰ SDER, p. 164.

⁶¹ Celle tenue à Piétrebais (*op. cit.*).

B.1.4 La politique de dispersion des ZAE est-elle compatible avec la ruralité de l'Est du Brabant Wallon?

Pour l'IBW, l'avenir semble être à la dispersion des ZAE à travers la province.⁶² Toutefois, un tel avenir pourrait s'avérer moins prometteur qu'escompté, et ce pour les raisons suivantes:

1. les demandes individuelles des communes paraissent jouer un grand rôle dans la détermination de la liste de ZAE que l'IBW propose dans ses projets de développement.⁶³ L'Intercommunale a, certes, une stratégie globale préalable, mais, en fin de compte, la concrétisation de celle-ci reste tributaire d'une superposition de volontés communales. Difficile donc pour les spécialistes de l'Intercommunale d'élaborer un projet de développement parfaitement cohérent, car force est de constater que les propositions faites par les acteurs locaux ne tiennent pas toujours compte de ce qui se passe au-delà des limites communales, le voisin étant souvent ressenti comme un concurrent à l'obtention d'une ZAE. Nous développerons ce point de vue sous le point suivant (B.1.5.). Ne dérive-t-on pas, ainsi, vers "la grande complexité des structures spatiales, de plus en plus souvent non cohérentes, voire contradictoires", que redoutent tant les auteurs du SDER?⁶⁴

Devant cette prédominance des considérations locales forcément réductrices, il nous semble permis d'avoir de sérieux doutes quant à l'efficacité d'une politique de dispersion des ZAE dans l'optique d'un développement *global et à long terme* (c'est-à-dire: bien au-delà de la simple rentabilité économique). Certes, les ZAE "éclatées" ne manqueront pas de se remplir et donc de fournir aux communes concernées les rentrées fiscales auxquelles elles aspirent, mais la vraie question reste de savoir si une approche davantage concentrationnaire n'est pas préférable. En effet, disperser les ZAE, c'est aussi disperser -et donc généraliser- des nuisances de toutes sortes (bruit, pollution de l'air et de l'eau, trafic (lourd), insécurité routière, dégradation du cadre de vie, risque de morcellement de l'espace)⁶⁵. Autant de problèmes qu'une politique plus concentrationnaire permettrait, sinon d'éviter, du moins de résoudre plus efficacement, plus facilement et à moindre coût.

C'est pourquoi nous estimons que la mise en œuvre du projet de développement de l'IBW pour le Brabant Wallon devrait absolument être précédée, non pas par une simple étude de faisabilité⁶⁶, mais par une analyse globale portant sur l'opportunité d'un éclatement des ZAE à long terme, d'un point de vue économique, social, spatial et environnemental à la fois, ainsi que par rapport aux orientations générales⁶⁷ et particulières⁶⁸ contenues dans le SDER. De notre part, nous tenterons d'apporter une contribution à cette analyse au travers du projet de développement alternatif d'AEB (cf. infra, chapitre D.), ainsi que des constats le sous-tendant (cf. infra, chapitre C.).

Toujours dans ce cadre, il nous semble intéressant de mentionner une étude universitaire de géographie sociale, menée à la KUL au début des années nonante.⁶⁹ Parmi les constats, celui que des communes ayant opté pour un redéploiement économique poussé afin d'inverser un déclin⁷⁰, se voient à long terme confrontées à un solde migratoire négatif dans certaines parties de leur territoire (à l'instar des grandes villes), les habitants ayant tendance à s'installer dans des endroits plus paisibles. AEB craint que ce même phénomène puisse se produire -à une échelle plus réduite- dans certains villages du Brabant Wallon encore ruraux, mais appelés à accueillir une ZAE. Ainsi, il apparaît qu'une partie des demandes de permis

⁶² C'est, du moins, ce que l'on peut déduire du fait que l'Intercommunale étudie, dans une optique de court, de moyen et de long terme, la création de ZAE dans 9 des 11 communes de l'Est du Brabant Wallon (cf. AG IBW 1998, p. 3 + cf. supra, Avant d'entamer la lecture, points 2 et 3). D'ailleurs, cette approche a été confirmée lors de la séance d'information publique organisée à Piétrebaix (*op. cit.*).

⁶³ Cf. AG IBW 1998, p. 3, où l'on lit: "Quatre types de propositions ont été soumis à l'IBW."

⁶⁴ SDER, p. 116.

⁶⁵ Notons que l'on retrouve des préoccupations semblables dans le SDER, qui craint que, précisément, cette absence de structure spatiale n'entraîne un gaspillage du patrimoine foncier et immobilier (politique de la "terre brûlée", invasion et usage anarchique des espaces libres), ainsi que des répercussions importantes sur les coûts collectifs liés à l'accroissement des zones urbanisées à gérer, la dégradation de l'image de certains quartiers, villes ou sous-régions - voire, en fin de compte, de l'image de la Wallonie elle-même (*ibidem*).

⁶⁶ Dans une région entourée de pôles, les ZAE se remplissent facilement.

⁶⁷ Principes et critères d'implantation.

⁶⁸ Statut de région agro-géographique attribué à l'Est du Brabant Wallon.

⁶⁹ Dominique Vanneste, *Ekonomische typing van de Belgische gemeenten* (Typologie économique des communes belges), Leuvense geografische papers 1., ISEG, Leuven, étude présentée dans *De Standaard* du 19 janvier 1990.

⁷⁰ Il s'agit principalement de communes dans la vallée de la Lys et dans le Limbourg (*ibidem*).

de lotir enregistrées récemment à Piétrebais, s'explique par la peur des propriétaires actuels de voir, à terme, le cadre de vie et donc la valeur des terrains se dégrader, en raison de l'implantation éventuelle d'une ZAE à La Chise et les activités que cette zone est susceptible d'amorcer autour de la base militaire de Beauvechain;

2. notre deuxième objection contre le principe de l'éclatement des ZAE tient au fait qu'elle ouvre la voie à une fragmentation irréversible de l'espace. En effet, si la tendance actuelle se poursuit, il ne faudra plus que deux plans stratégiques après celui-ci (soit une trentaine d'années) pour que chaque commune du Brabant Wallon puisse se féliciter d'avoir "son" zoning sur "son" territoire. Cette évolution est d'autant plus regrettable que le SDER qualifie l'Est du Brabant Wallon de région agro-géographique, ce qui -on ne saurait trop le répéter- requiert une politique de préservation des espaces interstitiels et de l'homogénéité paysagère. Ici aussi resurgit donc la question de l'opportunité d'un éclatement des ZAE. Malheureusement, les multiples arguments invoqués par le SDER afin de dénoncer les effets négatifs d'un éclatement, ne semblent pas (encore) avoir convaincu les responsables communaux de la nécessité d'en finir avec le mythe de la commune généraliste, censée réunir sur son propre territoire toutes les fonctions possibles - comme si elle vivait en autarcie totale. C'est précisément ce mythe qui, au nord de la frontière linguistique, est responsable du gâchis urbanistique actuel, qui a d'ailleurs valu à notre pays entier sa réputation internationale peu enviable de pays le plus laid du monde.⁷¹ Le seul verrou contre une telle "flamandisation" de l'espace wallon consiste en une application "fidèle" du SDER, ce qui implique pour nous:

- que l'on ne considère plus automatiquement chaque commune comme un point d'ancrage susceptible d'accueillir une ZAE. Par contre, la politique d'implantation des ZAE devrait s'envisager sous un angle dépassant les seuls intérêts communaux et dans le respect du statut de région agro-géographique conféré à l'Est du Brabant Wallon par le SDER;
- que le fait d'avoir été situé, par le SDER, dans un axe de développement ou eurocorridor, ne saurait être constitutif, dans le chef des communes concernées, d'un droit *automatique* à l'accueil de ZAE. En effet, l'on remarquera que la plupart des eurocorridors traversent des régions agro-géographiques, sans pour autant les supprimer.⁷² S'il est dès lors concevable d'y trouver une concentration plus élevée en points d'ancrage, certaines communes devraient néanmoins, à notre avis, conserver à part entière leur vocation rurale (ou, le cas échéant, mi-rurale/mi-résidentielle), afin d'assurer un équilibre entre les fonctions économiques et agricoles dans ces eurocorridors (nous y reviendrons dans le chapitre D).

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

La politique de dispersion des ZAE, telle que préconisée par l'IBW, nous paraît inefficace à long terme et incompatible avec le statut de région agro-géographique dont bénéficie l'Est du Brabant Wallon en vertu du SDER.

1. ***Inefficace***, d'abord parce que cette stratégie vise en réalité moins un développement durable que la rencontre des demandes individuelles et souvent contradictoires des communes, qui se considèrent généralement comme des concurrents à l'implantation de la même ZAE. Deuxièmement parce que disperser les ZAE, c'est aussi disperser les problèmes qu'elles génèrent (pollution, trafic, dégradation du cadre de vie,...) et rendre plus difficile et onéreuse leur solution. Troisièmement, parce qu'un éclatement des ZAE finira par provoquer un éclatement de ce que les riverains ressentent comme des altérations paysagères à éviter. Il existe, en effet, des preuves scientifiques que des villages où se développent des activités économiques, courent le risque de connaître, en fin de compte, un solde migratoire négatif, avec toutes les conséquences que cela entraîne...
2. ***Incompatible avec le statut de région agro-géographique conféré à notre région par le SDER***, parce que la fragmentation de l'espace qui en découle, s'oppose diamétralement à la politique visant à préserver les espaces interstitiels et l'homogénéité paysagère.

Pour ces raisons, ***AEB demande une analyse objective, non seulement de la rentabilité proprement dite d'une politique de dispersion des ZAE, mais aussi de son opportunité à long terme par rapport à une politique d'implantation plus concentrationnaire. Cela implique qu'il faudra se pencher sur la question***

⁷¹ D'après la phrase -devenue célèbre- de Renaat Braem, citée par Johan Pas, in: *Buiten en Binnen - Visies op en door het actuele landschap* (Extérieur et Intérieur - Visions sur et à travers le paysage contemporain), Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon, Anvers, 1998, p. 37.

⁷² Cf. SDER, carte n° 17: Projet de structure spatiale pour la Wallonie, p. 135.

de l'opportunité d'une telle dispersion à la lumière de ses implications écologiques et spatiales, ses incidences sur le cadre et la qualité de vie, sa compatibilité avec le statut de région agro-géographique dont nous bénéficions en vertu du SDER, sa compatibilité avec le SDER d'une façon générale, etc.

*Par ailleurs, AEB s'oppose à ce que chaque commune soit automatiquement considérée comme un point d'ancrage potentiel appelée à offrir toutes les fonctions possibles, et tient à faire remarquer que le fait pour une commune d'être située dans un eurocorridor, ne devrait pas être constitutif d'un droit automatique à l'implantation d'une ZAE. En effet, comme la plupart des eurocorridors traversent des régions agro-géographiques sans pour autant les supprimer, **il faudrait, dans ces aires de développement, tendre à un équilibre entre une concentration logiquement plus importante de pôles et points d'ancrage d'une part, et la préservation de la ruralité d'autre part.***

B.1.5 Une politique d'implantation victime d'un localisme sous-jacent? Idées pour une réforme de la fiscalité liée à la présence d'activités économiques

La vraie motivation ou -mieux- la vraie cause de l'approche de dispersion des implantations des ZAE nous paraît être le poids excessif accordé aux desiderata des communes individuelles. Cette attitude -dont les effets pervers sont connus depuis longue date mais qui reste très solidement ancrée dans les mœurs belges- porte un nom: localisme. C'est ce localisme qui est, à nos yeux, responsable du fait que nombreux projets de développement restent malgré tout tributaires d'une vision qui, pour citer le SDER, "conduit à rechercher et à privilégier le développement d'une entité restreinte (une ville ou une commune, voire un quartier) sans souci d'inscrire ce développement dans celui de l'ensemble du territoire."⁷³

Pourtant, ce n'est pas une politique délibérément poursuivie par les opérateurs économiques. Au contraire, la logique localiste ne permettant pas toujours de réaliser les meilleures implantations possibles (ne fût-ce qu'en raison des formes souvent peu rationnelles des territoires communaux!), nous ne serions pas étonnés d'apprendre qu'elle constitue un vrai casse-tête pour les responsables des intercommunales de développement. A cela s'ajoute que les choix d'implantation pris pour satisfaire le localisme, ne sont pas toujours les meilleurs d'un point de vue de bon aménagement du territoire. C'est précisément la moins bonne articulation au tissu bâti pouvant en résulter, qui amplifie, selon nous, l'émoi provoqué par certains projets chez les riverains, souvent dénoncé comme une attitude *nimby*.

Bref, les intercommunales se voient souvent placées devant une véritable quadrature du cercle. C'est pourquoi AEB estime nécessaire et urgente une réforme fondamentale du contexte décisionnel dans lequel les intercommunales doivent travailler. Dans les lignes qui suivent, nous nous permettons dès lors d'analyser les faiblesses qui caractérisent la prise de décision en matière d'implantation des ZAE, pour, ensuite, faire un certain nombre de propositions qui nous paraissent mieux servir une politique de développement basée sur des critères plus objectifs et plus cohérents.

- Les faiblesses du processus décisionnel en matière d'implantation de ZAE

1. La première faiblesse -fondamentale- tient aux attentes que semblent avoir les communes vis-à-vis de "leur" intercommunale. En effet, en dépit de la terminologie utilisée, l'on ne constate parfois que peu de solidarité "inter-communale" entre les différents membres, qui -nous l'avons déjà relevé- s'efforcent avant tout d'obtenir des faveurs au détriment de leur(s) voisin(s). L'on citera à cet égard l'exemple de ces deux communes de l'Est du Brabant Wallon, ayant, apparemment sans concertation préalable, proposé à l'IBW des sites d'implantation d'une ZAE qui se juxtaient et dont la forme était entièrement déterminée par les limites communales. Pourtant, l'on aurait pu envisager des solutions beaucoup plus "économiques" et beaucoup mieux intégrées, si seulement la logique localiste et la méfiance "inter-communale" avaient pu être surmontées. La nécessité de gérer ces susceptibilités sans créer trop de mécontentement amène donc les intercommunales à élaborer leurs plans stratégiques à partir d'un cadre empreint de restrictions localistes. Aussi s'apparentent-elles parfois plus à une juxtaposition de communes dont il importe de ne tromper les souhaits sous aucun prétexte, qu'à un organe fédérateur capable de gérer les intérêts communs des membres...
2. Faut-il pour autant imputer tous les maux du monde aux autorités communales? Non, parce que les communes sont à leur tour victimes d'un système fiscal qui ne fait qu'encourager le mépris de l'intérêt supracommunal. A l'heure actuelle, en effet, il existe un lien direct entre le fait de pouvoir accueillir une ZAE et celui de pouvoir disposer de rentrées supplémentaires sous forme de centimes additionnels. L'on conçoit donc aisément que les élus locaux, dans leur souci -parfaitement compréhensible- de réaliser leurs promesses électorales, mettront tout en œuvre pour ne pas se voir privés de cette manne, quitte à proposer, voire accepter, des actes d'aménagement malheureux ou non strictement nécessaires. Dès lors, la concrétisation d'une politique d'implantation véritablement judicieuse requiert la suppression de ce lien direct, au profit d'un système qui favorise des collaborations basées sur des critères objectifs tant économiques qu'écologiques.

⁷³ *Idem*, p. 116.



Trop souvent encore, les différentes communes se considèrent comme des concurrents...

- *Un nouveau système fiscal afin d'éradiquer le localisme et ses conséquences néfastes pour un développement économique équilibré*

Afin d'éviter que la politique d'implantation de ZAE continue à être biaisée par le localisme dénoncé ci-dessus, AEB réitère ici sa proposition faite dans le cadre de la procédure d'information publique relative au projet de SDER, début 1999.⁷⁴ Cette proposition vise à mettre en place, au niveau de la Wallonie, un Fonds de Compensation Economique (FCE), en remplacement des centimes additionnels perçus actuellement par les communes sur les ZAE. Ce FCE devrait rassembler *toutes* les recettes fiscales provenant des ZAE en Wallonie, pour les redistribuer ensuite entre toutes les communes wallonnes. Cette redistribution se ferait selon une clef de répartition objective et équitable, basée sur des éléments tels que la population, le revenu moyen des habitants, le nombre de minimexés, les infrastructures (y compris les ZAE) à entretenir, etc. En outre, la clef de répartition devrait faire l'objet d'un réajustement décennal sur la base de données objectives interprétées par une instance objective.⁷⁵

Un tel Fonds de Compensation Economique aurait l'avantage de permettre:

1. *une politique d'implantation de ZAE plus objective et, dès lors, moins gaspilleuse d'argent et d'espace.* En effet, les communes n'auraient plus tendance à vouloir, toutes, "leur" zoning, même si cela ne se justifie que très partiellement. Avec la mise en place d'un FCE, on n'aurait donc plus à déplorer des réactions comme celle, récente, d'un bourgmestre du Brabant Wallon regrettant d'avoir été "oublié" dans le dernier projet de développement de l'IBW, parce qu'une ZAE aurait permis... de situer sa commune sur la carte! Comme si le développement d'activités économiques était avant tout une question de prestige...

⁷⁴ Réaction d'AEB au projet de SDER, Beauvechain, février 1999, pp. 10-11, document (16 pages) disponible sur demande auprès d'AEB (moyennant paiement des frais administratifs et d'envoi) ou consultable sur Internet, à l'adresse suivante: club.euronet.be/sylvain.moulaert/aeb.

⁷⁵ Nous pensons, par exemple, à une analyse allant dans le sens de l'excellente étude effectuée pour le Crédit Communal par B. Mérenne, H. Van der Haegen et E. Van Hecke (*op. cit.*).

2. *une politique d'implantation libérée d'éventuelles contraintes localistes (par exemple les limites communales) et pouvant enfin se concentrer sur les vrais enjeux, à savoir: la recherche de la solution la plus avantageuse tant pour l'économie que pour l'environnement et le cadre de vie.* Ainsi, l'existence d'un FCE aurait évité à trois communes de l'Est du Brabant Wallon de s'être enlisées dans une tentative de collaboration supracommunale qui consistait à chercher un site d'implantation sur l'intersection de leurs territoires respectifs. Or, dans le contexte actuel, l'échec de cette tentative -par ailleurs honorable- a bel et bien pénalisé la seule des trois communes qui, en vertu du projet de renforcement économique présenté actuellement par l'Intercommunale, n'accueillera pas de ZAE dans les dix ans à venir...⁷⁶
3. *l'instauration d'un mécanisme de véritable solidarité "inter-communale", par le truchement d'une redistribution des retombées économiques entre les communes et les sous-régions.* Ce mécanisme contribuera à rendre le développement socio-économique de la Wallonie plus cohérent et plus équilibré. En effet, un FCE tel qu'AEB le propose, éviterait des cas de figure comme celui d'une commune près de Wavre, acceptant l'implantation d'une ZAE sur son territoire, moins par une volonté de rompre avec sa vocation mi-rurale/mi-résidentielle (ce qui sera fatalement le cas), que, selon nous, par la peur de se voir privée de recettes fiscales au cas -non hypothétique- où les sablières situées sur son territoire s'épuiseraient dans les dix ans à venir;
4. *de façon générale, une politique d'aménagement du territoire plus judicieuse, qui finira par renforcer considérablement l'image de la Wallonie en tant qu'espace de qualité ayant su concilier développement économique et gestion durable de ses richesses paysagères et naturelles.*

Certes, le système de redistribution des retombées économiques proposé ici n'est pas exempt d'inconvénients, mais ceux-ci ne sont pas, selon nous, insurmontables. Deux difficultés pourraient se présenter:

1. *la première est d'ordre psychologique.* Ainsi, il est à craindre que la suppression des centimes additionnels perçus sur les activités économiques, soit considérée, dans un premier temps, comme une atteinte à l'autonomie communale. Il s'agira donc de convaincre les autorités communales que cette restriction de leurs moyens ne vise qu'à permettre à l'ensemble des communes de mieux répondre à leurs besoins *réels*, c'est-à-dire compte tenu du portrait socio-économique dressé dans le chapitre A. Evidemment, la question est de savoir si les communes bénéficiant actuellement de rentrées fiscales considérables provenant de ZAE existantes, seront prêtes à céder une partie -même infime- de leur richesse aux communes qui, pour des raisons d'aménagement, ne disposeront peut-être jamais d'une ZAE. Nous osons cependant espérer que les communes wallonnes feront preuve, entre elles, de cette même solidarité que la Wallonie préconise -à juste titre- sur le plan fédéral...
2. *une deuxième difficulté pourrait naître sur le plan législatif.* En effet, la mise en place d'un véritable système de redistribution des richesses pour toute la Wallonie, nécessitera sans doute une réforme ponctuelle de la législation fiscale, y compris, peut-être, des négociations avec le niveau fédéral. Quoi qu'il en soit, notre association serait heureuse qu'une réforme allant dans ce sens figure parmi les premiers défis relevés par nos nouveaux gouvernants... Et en attendant l'aboutissement de cette réforme, pourquoi l'IBW ne pourrait-elle pas prévoir dès à présent un système transitoire aux effets semblables en Brabant Wallon? Cela permettrait à notre province, tellement soumise à des pressions de toutes sortes, d'envisager son avenir le plus rapidement possible dans des conditions garantes d'un développement judicieux et équilibré.

En ce qui concerne la coopération supracommunales, le SDER encourage aussi la création d'aires de coopération supracommunales permettant "de rencontrer plus efficacement un certain nombre de problèmes, et notamment d'assurer une meilleure structuration de l'espace".⁷⁷ Et de préciser ensuite que, en milieu rural, cette coopération supracommunale peut prendre la forme d'un Projet de Pays.⁷⁸ A cet égard, AEB se réjouit de l'existence d'une esquisse de Projet de Pays pour sept communes de l'Est du Brabant Wallon.⁷⁹

⁷⁶ C'est, du moins, ce que l'on peut déduire de propos tenus lors de la séance d'information tenue à Piétrebais, le 1er avril 1999 (*op. cit.*).

⁷⁷ SDER, p. 148. Notons que le projet de SDER (*op. cit.*, p. 122) précisait que de telles structures présentaient également l'avantage "d'objectiver certains types de relations supracommunales." Dans le texte définitif du SDER cependant, cet aspect -pourtant important- nous semble avoir été rendu moins explicite.

⁷⁸ SDER, *Ibidem*.

⁷⁹ *Esquisse du Plan de développement de l'est du Brabant Wallon (7 communes) – Projet de Pays*, Intercommunale du Brabant Wallon, le 9 janvier 1998.

Cependant, nous regrettons qu'aucune solidarité inter-communale ne soit prévue pour garantir une implantation plus judicieuse de ZAE. En ce qui concerne la fiscalité communale, le texte se limite en effet à préconiser "une politique fiscale visant à supprimer les taxes communales propres aux entreprises (force motrice, personnel occupé, bâtisse,...)".⁸⁰ Cette mesure ne manquera sans doute pas d'encourager les investissements, mais elle ne contribuera aucunement à la mise en place d'un système de redistribution des retombées des ZAE. Au contraire, elle ne fera qu'accroître le risque de voir, à terme, se réaliser le spectre d'une ZAE par commune et donc d'un espace extrêmement fragmenté. En outre, AEB estime qu'un Projet de Pays ne saurait se concevoir sans que l'on y associe *tous* les acteurs concernés (les autorités communales évidemment, mais aussi les CCAT, la Fondation Rurale de Wallonie, le monde associatif et les citoyens individuels, ces derniers par le biais de séances d'information et de procédures d'enquête publique).

Conscients que la proposition d'instaurer un Fonds de Compensation Economique peut paraître utopique à d'aucuns, nous tenons tout de même à signaler que des systèmes similaires s'appliquent déjà dans d'autres pays⁸¹, et que le principe d'une véritable redistribution des retombées en provenance des ZAE compte de plus en plus de partisans. Non seulement dans le monde associatif (citons à cet égard Inter-Environnement Wallonie dans sa réaction au projet de SDER⁸²), mais aussi parmi les décideurs politiques. En effet, même les auteurs du SDER admettent que "[l]es choix faits en faveur du développement des composantes spatiales de portée suprarégionale -comme les aires métropolitaines (transfrontalières) et les zones d'eurocorridors [...] -doivent, pour être acceptés, avoir un impact positif pour l'ensemble de la Wallonie. Cette exigence implique de **redistribuer équitablement les retombées positives** des efforts qui seront consentis, de façon à en faire profiter l'ensemble de la population. Il est donc nécessaire d'imaginer des mécanismes de diffusion de la dynamique suprarégionale sur l'ensemble du territoire."⁸³ Signalons enfin que la loi du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et les fédérations de communes offre aux communes ne faisant pas partie d'une agglomération, la possibilité de se réunir en une fédération. Cette loi permet en particulier de mieux coordonner un certain nombre d'enjeux dépassant le cadre communal et parmi lesquels figure l'expansion économique. Même si cette loi ne correspond peut-être plus à cent pour cent au contexte actuel, AEB se demande si, devant la nécessité urgente de mettre fin à l'attitude localiste, l'on ne pourrait pas former dès à présent des fédérations de communes en milieu rural, en attendant la création d'un mécanisme de solidarité inter-communale davantage adapté aux besoins d'aujourd'hui.

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

Si nous ne contestons pas que **le projet de renforcement économique présenté par l'IBW a été conçu à partir d'une vision globale**, nous constatons **cependant** avec regret que **sa phase de concrétisation risque d'être fortement biaisée par la pression émanant des communes individuelles**. Ainsi, **leurs souhaits forcément localistes et donc souvent contradictoires nous semblent, encore plus que des considérations rationnelles, avoir orienté la politique de dispersion des ZAE que l'Intercommunale a l'intention de mener**. Ainsi apparaissent deux faiblesses fondamentales dans le processus décisionnel au sein des intercommunales en matière d'implantation de ZAE:

1. la première faiblesse réside dans le **manque de solidarité "inter-communale"** lorsqu'il s'agit d'accueillir des ZAE. Afin de gérer la concurrence entre leurs membres, les intercommunales doivent se comporter plus comme une juxtaposition de communes faisant valoir chacune leurs souhaits individuels, que comme un organe fédérateur soucieux de contribuer à l'intérêt commun de ses membres...
2. **cette absence de prise en compte de l'intérêt supracommunal est due à son tour au lien direct existant actuellement entre le fait de pouvoir accueillir une ZAE et celui de pouvoir disposer de moyens fiscaux supplémentaires**, par le truchement des centimes additionnels.

Afin de remédier à ce problème fondamental, ainsi qu'à ses conséquences néfastes pour un développement durable, **AEB propose la mise en place d'un Fonds de Compensation Economique (FCE), en**

⁸⁰ *Idem*, p. 8.

⁸¹ Ainsi, en France, des communes appartenant à une même sous-région peuvent se rassembler à cette fin (information obtenue auprès d'Inter-Environnement Wallonie).

⁸² *Avis de la fédération Inter-Environnement Wallonie sur le schéma de développement de l'espace régional*, le 15 mars 1999, pp. 12-13.

⁸³ SDER, p. 162.

remplacement des centimes additionnels perçus actuellement par les communes sur les ZAE. Ce FCE rassemblerait *toutes* les recettes fiscales provenant des ZAE en Wallonie, pour les redistribuer ensuite entre les communes wallonnes selon une clef de répartition objective et équitable. Dans la détermination de cette clef de répartition devraient intervenir des éléments tels que la population, le revenu moyen des habitants, le nombre de minimisés, les infrastructures (notamment en ZAE!) à entretenir, etc.

Le système ainsi proposé présente l'**avantage**:

1. de **rationaliser** la politique d'implantation de ZAE;
2. de permettre à cette politique de se concentrer à nouveau sur l'essentiel, à savoir: la recherche d'un **développement économique à la fois efficace et soucieux de l'environnement et de la qualité du cadre de vie**;
3. d'instaurer un **mécanisme de redistribution des retombées économiques et donc de solidarité entre les communes et sous-régions**. Il en résulte un développement socio-économique plus cohérent et plus équilibré;
4. de façon générale, de permettre une **politique d'aménagement du territoire plus judicieuse, qui ne manquera pas de profiter aussi à l'image de la Wallonie en tant qu'espace de qualité**.

La mise en place d'un FCE pourrait rencontrer **deux obstacles toutefois surmontables**:

1. sur le plan **psychologique**, les communes auront peut-être du mal à accepter ce qu'elles percevront comme une atteinte à leur autonomie. En outre, les communes disposant déjà d'une ZAE (et des recettes qu'elle génère) pourraient se montrer réticentes à l'égard d'une telle redistribution. La création d'un FCE serait donc aussi un test pour la solidarité à l'intérieur de la Wallonie, de même que pour la volonté des communes à appliquer le SDER, qui, lui aussi, plaide pour la mise en place d'un mécanisme de redistribution!
2. sur le plan **juridique**, une telle réforme de la législation fiscale pourrait s'avérer être un travail de longue haleine, nécessitant peut-être une concertation avec le niveau fédéral;

Dans cette optique, AEB regrette que l'esquisse de "Projet de Pays" existant déjà pour sept communes de l'Est du Brabant Wallon, ne prévoie aucun mécanisme de solidarité inter-communale et ne résout donc pas le problème du localisme. Enfin, il convient de signaler que des systèmes de redistribution des retombées des ZAE existent déjà dans d'autres pays et qu'en attendant la création -urgente!- d'un tel système en Wallonie, il est peut-être déjà possible de régler provisoirement ce problème sur le plan sous-régional, en recourant à la loi -quelque peu oubliée- du 26 juillet 1971 organisant les agglomérations et les fédérations de communes.

B.1.6 Wavre-Nord et Perwez: un potentiel sous-estimé

L'IBW souhaite doter le Brabant Wallon de ZAE -et donc de pôles économiques- à vocation fédérale et régionale le long des autoroutes E40 et E411. Sans nous opposer au principe de cette option stratégique d'ailleurs conforme au SDER, nous nous étonnons par contre de certains aspects de l'analyse ayant conduit aux deux sites actuellement proposés. D'une part, il s'agit d'Hélécine, village rural à proximité de la E40, qui accueillerait une ZAE de portée fédérale et régionale. D'autre part, il y a Vieusart, petit hameau de Chaumont-Gistoux en contrebas de la E411, où une ZAE de portée régionale et sous-régionale viendrait renforcer le pôle fédéral voisin d'Ottignies – Louvain-la-Neuve, dont les parcs industriels se situent de l'autre côté de l'autoroute.

En ce qui concerne Hélécine, AEB aimerait savoir si la proposition d'y créer une ZAE résulte d'une analyse des besoins menée dans une optique *supraprovinciale*. N'oublions pas, en effet, que sur le tronçon Tirlemont-Waremme, la E40 traverse une limite provinciale -voire régionale- virtuellement tous les cinq kilomètres. Concrètement, et dans un souci de cohérence suprarégionale⁸⁴ et spatiale⁸⁵, nous demandons avec insistance que l'opportunité d'une ZAE à Hélécine (à distinguer donc de l'opportunité d'une ZAE quelque part le long de la E40!) soit évaluée à partir d'une analyse des ZAE existantes (et éventuellement déjà prévues) dans les provinces et/ou la Région limitrophe(s) - aspect que nous aborderons plus en détail dans notre projet de développement alternatif (cf. infra, chapitres C. et D.).

Si nous avons des réserves quant au projet de ZAE à Hélécine (cf. infra, point D.5.3.), la proposition portant sur Vieusart (le long de la E411) suscite, à notre avis, tellement d'objections de principe que nous avons estimé qu'elle mérite d'être analysée sous ce chapitre B., consacré à des considérations *fondamentales* plutôt que concrètes.

Tout d'abord, nous nous demandons quel pourrait être le lien entre la proposition portant sur Vieusart et le fait -assez surprenant- que le potentiel actuel -mais surtout futur- des ZAE de Wavre-Nord et de Perwez ne semble pas avoir été explicitement pris en compte dans le projet de renforcement économique présenté par l'IBW. Pourtant, la ZAE de Wavre-Nord ne constitue-t-elle pas déjà une ZAE assurant le rayonnement fédéral du Brabant Wallon? Et la ZAE de Perwez ne pourrait-elle pas se développer dans ce sens? Afin d'enrayer la fragmentation de l'espace et d'assurer une meilleure cohérence spatiale, il nous paraît indiqué de préférer une extension des ZAE existantes à la création de nouveaux espaces d'accueil pour les entreprises.

A cet égard, AEB estime que la ZAE de Perwez, mais aussi celle de Wavre-Nord, offrent encore des possibilités d'extension suffisantes et justifiables pour faire face à la demande d'investissements future. Ainsi,

1. la ZAE de *Perwez* pourrait se développer dans un sens multifonctionnel (cf. infra, notre projet de développement alternatif et les constats le sous-tendant – respectivement les chapitres D. et C.). D'une part (au cas où il n'en serait pas encore ainsi), elle pourrait se voir "promue" seconde ZAE de portée fédérale après Wavre-Nord. D'autre part, l'on pourrait également y prévoir une "section" de portée sous-régionale, destinée aux entreprises dont le rayon d'action ne dépasse pas le territoire des communes environnantes. Notons enfin qu'une extension de la ZAE de Perwez ne devrait pas susciter trop de problèmes d'aménagement: relief facile, absence de zone d'intérêt paysager, accès aisé;
2. en ce qui concerne Wavre-Nord, nous n'ignorons évidemment pas les problèmes posés par son extension récente vers Ottenbourg. De même, nous ne sommes pas sans savoir qu'une récente demande d'extension vers la E411 n'a pas abouti, entre autres pour le motif que cette extension, en combinaison avec celle -regrettable mais déjà incontournable- du côté d'Ottenbourg, concernerait un espace trop important et qu'elle frapperait trop deux exploitations agricoles.⁸⁶ Tout en reconnaissant la pertinence de ces arguments d'un point de vue micro-spatial, AEB craint cependant que ce refus ait amené les demandeurs de nouvelles ZAE à jeter leur dévolu sur le site encore préservé de Vieusart. Est-il un hasard,

⁸⁴ Eviter le double-emploi.

⁸⁵ Prévenir, le long de la E40, un morcellement extrême de l'espace dû à une succession de ZAE dont le but principal -fût-ce non avoué!- serait de "marquer" l'entrée dans une nouvelle entité territoriale.

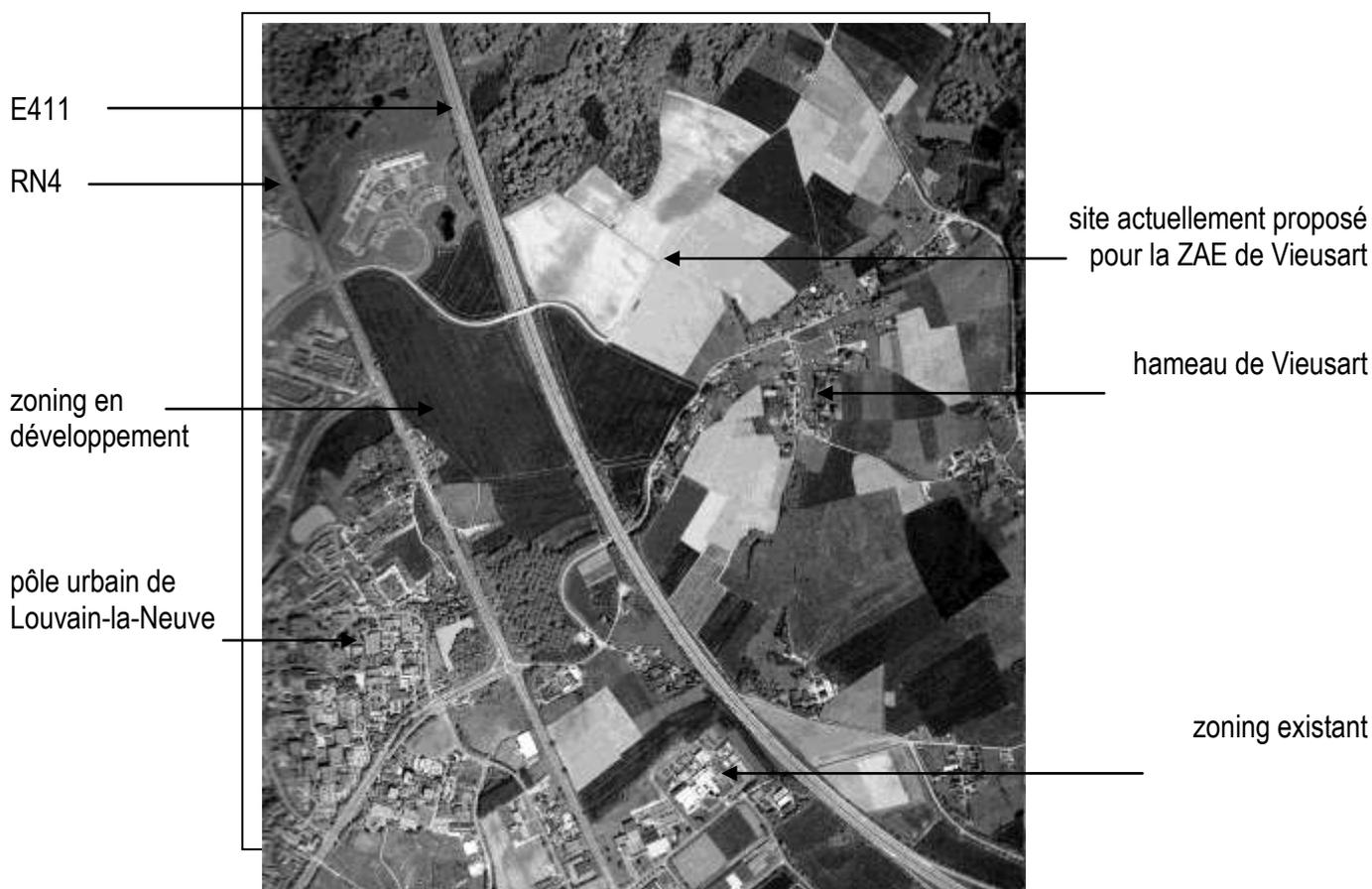
⁸⁶ Ces informations ont été obtenues auprès de l'IBW, de l'administration communale de Wavre et d'Inter-Environnement Wallonie.

en effet, que l'extension refusée à Wavre-Nord concernait à peu près le même nombre d'hectares (à savoir environ 35) que le site actuellement proposé à Vieusart?

A propos du plateau situé entre l'actuelle ZAE de Wavre-Nord et la E411, signalons que celui-ci est coincé entre le zoning existant et une zone à bâtir où de plus en plus d'habitations sont transformées en bureaux. L'on peut dès lors se demander si son statut actuel de zone d'intérêt paysager n'est pas dépassé par les faits. Cependant, une poursuite des récentes extensions -regrettables- de Wavre-Nord vers Ottenbourg nous paraît totalement inacceptable, car l'on empiéterait sur une zone intéressante, non seulement d'un point de vue agricole, mais aussi d'un point de vue paysager et écologique (plateau typique descendant vers la vallée de la Dyle, riche en zones d'intérêt biologique selon le SDER), ainsi que spatial (éviter que cet espace encore relativement important et cohérent ne soit davantage réduit) et touristique (développement d'un tourisme diffus: possibilités de promenades et de VTT sur le plateau même et dans les vallées toutes proches de la Dyle et de la Lasne).

Quant au site proposé à Vieusart, nous reconnaissons qu'il présente l'atout de se trouver dans l'eurocorridor Bruxelles-Namur-Luxembourg, ainsi que dans l'aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles.⁸⁷ Il n'est pas non plus à exclure que les concepteurs de Louvain-la-Neuve aient prévu son urbanisation pendant les années septante. Cependant, si ce fut le cas, trente ans plus tard, il nous semble permis de remettre en question certains aspects de cette stratégie d'antan, en vertu d'une logique d'aménagement qui a tiré des leçons des erreurs du passé. Ainsi, à la lumière de la gestion parcimonieuse et équilibrée du sol, telle que préconisée par le SDER et figurant à l'article 1^{er} du CWATUP, une ZAE à Vieusart nous paraît critiquable pour les raisons suivantes:

1. *Sur le plan macro-spatial*, la décision de ne pas "industrialiser" le site de Vieusart équivaudrait à un acte -ou plutôt un non-acte- structurant, dans la mesure où il permettrait de réaliser le développement spatial cohérent dont ont tant besoin les aires de coopération suprarégionales définies par le SDER (et en particulier le triangle Mons-Namur-Bruxelles, cf. supra, "Avant d'entamer la lecture", point 4., carte n°2). En effet, le site de Vieusart constitue pour nous un site interstitiel à ne remplir sous aucun prétexte.



Le plateau de Vieusart: espace-tampon entre les parties urbaine et rurale du Brabant Wallon ⁸⁸

⁸⁷ SDER, Carte n° 17: Projet de structure spatiale pour la Wallonie, p. 135.

⁸⁸ *AéroAtlas – Brabant Wallon et Bruxelles*, Lannoo – Crédit Communal, Tielt, 1995, carte n° 171.

2. *Sur le plan micro-spatial*, le maintien de ce plateau agricole permettrait de (continuer à) marquer clairement la limite entre, d'une part, la partie urbanisée du Brabant Wallon⁸⁹ et, d'autre part, la zone plus rurale couvrant le sud-est de la province. Pour AEB, et comme le préconise d'ailleurs le SDER⁹⁰, il importe de maîtriser l'extension de l'urbanisation du pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve. Pour nous, cela implique qu'il faut éviter son débordement au-delà de l'axe E411-RN25 et, par là, diminuer la pression exercée sur la région agro-géographique de Hesbaye. Aux arguments d'ordre spatial peuvent aussi s'ajouter d'autres considérations, comme la valeur sociale de l'endroit (espace de quiétude et de divertissement à deux pas d'un pôle urbain), la nécessité de préserver la convivialité du hameau de Vieusart (qui se verrait littéralement surplombé par la ZAE),...

Pour clôturer ce point, notons que notre avis quant à une extension de Wavre-Nord vers la E411 n'implique nullement que nous la souhaitons voir réalisée tout de suite. En effet, pareille solution n'est envisageable, pour AEB, qu'en cas de saturation des ZAE existantes. Pour une analyse détaillée des besoins actuels en ZAE dans l'Est du Brabant Wallon, nous renvoyons le lecteur au chapitre C. (intitulé: "Le projet de développement alternatif présenté par AEB: principes et constats le sous-tendant").

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

Il est étonnant que **le potentiel actuel et futur des ZAE existantes de Wavre-Nord et de Perwez ne semble pas avoir pesé lourd dans la décision de prévoir deux nouvelles ZAE dans les eurocorridors traversant le Brabant Wallon**. Cela explique sans doute le choix malheureux du site de Vieusart (Chaumont-Gistoux), appelé à accueillir une ZAE régionale et sous-régionale en renforcement du pôle fédéral d'Ottignies – Louvain-la-Neuve, ainsi que celui -critiquable également- d'Hélécine comme lieu d'implantation d'une ZAE de portée fédérale et régionale le long de la E40. Si le cas d'Hélécine est abordé dans le chapitre D., consacré au projet de développement alternatif d'AEB, celui de Vieusart, de par les questions fondamentales qu'il suscite, est analysé ici, afin de clarifier les principes d'implantation préconisés par AEB.

Ainsi, notre association préférerait une extension des ZAE de Perwez et de Wavre-Nord à la création d'une ZAE nouvelle sur le plateau non encore entamé de Vieusart.

La ZAE de Perwez pourrait devenir une zone multifonctionnelle, comprenant notamment une "section" fédérale (c'est-à-dire destinée à accueillir des entreprises ayant une clientèle géographiquement étendue).

Pour Wavre-Nord, il faudrait, à condition que le besoin en nouveaux terrains "industriels" soit clairement établi, envisager une **extension vers la E411**, au lieu de continuer à urbaniser le plateau vers Ottenbourg et vers la vallée de la Dyle, d'une grande valeur agricole, paysagère et écologique. Si nous nous écartons des arguments invoqués récemment par les instances compétentes pour refuser une extension vers la E411 (accroissement trop rapide de l'activité économique à cet endroit et charge trop grande au détriment de deux exploitations agricoles), c'est essentiellement dans un souci de préserver le plateau de Vieusart, dont le maintien se justifie beaucoup plus dans le contexte actuel et en vertu des orientations contenues dans le SDER.

Ainsi, en ce qui concerne **la ZAE actuellement prévue à Vieusart (qui -est-ce un hasard?- compenserait entièrement les 34 hectares de l'extension non aboutie de Wavre-Nord vers la E411)**, sa situation dans un eurocorridor et dans une aire de coopération suprarégionale n'empêche pas que sa mise en œuvre **est critiquable dans le contexte actuel, et ce pour deux raisons:**

1. **sur le plan macro-spatial: non-conformité avec la nécessité d'un développement spatial cohérent**, pourtant reconnue par le SDER, en ce qui concerne les eurocorridors et les aires de coopération suprarégionales. Pour AEB, le site de Vieusart est, en effet, un espace interstitiel dont la sauvegarde s'impose;
2. **sur le plan micro-spatial: perte d'une zone tampon** permettant de démarquer la partie urbanisée de la partie rurale du Brabant Wallon, et de prévenir l'extension de l'urbanisation du pôle de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve.

⁸⁹ Comprenant notamment le pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve et la zone résidentielle située entre Grez-Doiceau et Chaumont-Gistoux (vallée du Train).

⁹⁰ A la page 134.

B.1.7 De nouvelles ZAE pour désengorger Bruxelles?

A côté de la promotion de l'emploi local, l'argument de l'engorgement de l'agglomération bruxelloise est souvent invoqué pour justifier l'augmentation de la réserve en ZAE du Brabant Wallon.⁹¹ Cet objectif appelle trois observations fondamentales:

1. ainsi, *une augmentation de la capacité d'accueil en Brabant Wallon contribuera seulement au désengorgement de Bruxelles si elle va de pair avec un ralentissement équivalent des investissements dans la capitale et sa grande banlieue*. Or, il nous paraît invraisemblable -et, en outre, inopportun- que la Région Bruxelloise, en tant que métropole nationale et internationale, accepte de freiner son développement au profit d'une province qui, rien que par sa position, lui "arrache" déjà des investisseurs. Par conséquent, dans le scénario actuellement présenté, le danger est grand de voir les différentes régions (Brabant Wallon et Flamand, Région Bruxelloise) continuer à augmenter leur offre en ZAE de façon linéaire et non concertée. L'on assisterait alors non seulement à un allongement des embouteillages vers la capitale, mais aussi à l'apparition de nouveaux problèmes de trafic dans les quatre coins du Brabant Wallon. Exactement le contraire de l'effet escompté donc...
2. Compte tenu de ce qui précède, AEB est d'avis que *le problème de la congestion des routes (vers Bruxelles) ne se résout pas en éparpillant davantage les ZAE à travers le territoire provincial, mais en agissant sur les habitudes des navetteurs*, qui continuent à préférer leur voiture individuelle aux transports en commun. Pour se rendre compte des conséquences catastrophiques d'une politique d'éclatement des ZAE sur le trafic, il suffit de se pencher sur le cas de la Région Flamande, où les fonctions (économique, résidentielle) sont tellement éparpillées à travers le territoire qu'il en résulte une congestion quasi généralisée du réseau routier pendant les heures de pointe.

La Wallonie va-t-elle tirer des leçons des erreurs commises par nos voisins du Nord? Car éparpiller les ZAE revient aussi à éparpiller les problèmes de mobilité et, partant, à biaiser toute gestion durable et efficace de ceux-ci. Une ligne de bus ne sera-t-elle pas d'autant plus rentable que le nombre d'arrêts et de destinations soit le plus limité possible? Moins d'arrêts et de destinations, cela plaide pour le recentrage de l'habitat dans les noyaux existants, comme le stipule le SDER, ainsi que pour une relative concentration des activités économiques. A ceux qui nourrissent toujours la conviction que la décentralisation des activités économiques permet précisément de "diluer" le trafic, nous tenons à signaler qu'une analyse toute récente, menée à la KUL, remet en question cette théorie, en établissant un lien entre l'augmentation de la durée des déplacements domicile-lieu du travail d'une part, et l'éparpillement des ZAE et de l'habitat d'autre part.⁹²

Jusqu'à présent, les embouteillages en Wallonie sont restés limités aux entrées de ville et à certains axes (essentiellement vers Bruxelles). Cette relative concentration des problèmes (une multitude de navetteurs se dirigeant plus ou moins vers le même endroit) rend donc plus facile et moins coûteuse la mise en œuvre de solutions telles que le covoiturage et les transports en commun. Il va de soi que de telles solutions n'entreront dans les mœurs des citoyens que par le biais d'incitants fiscaux réellement intéressants et d'une nette amélioration des transports en commun (offre et confort). Dans le même ordre d'idées, AEB souhaiterait que l'on n'attende pas la réalisation du RER pour encourager les navetteurs à combiner dès à présent voiture et train/bus pour se rendre au lieu de travail, surtout si celui-ci se trouve près d'une gare bruxelloise. Rappelons à cet égard que les habitants du Brabant Wallon disposent déjà d'un nombre important de gares ferroviaires plus ou moins facilement accessibles, pourvues de grands parkings pour navetteurs et offrant de nombreux trains directs vers la capitale (Gembloux, Ottignies, Landen, Tirlemont, Leuven). Et comme nous l'avons indiqué sous le point B.1.2., cette façon de voyager n'est pas seulement plus reposante, mais, qui plus est, elle n'implique pas toujours un allongement important de la durée du trajet domicile-lieu du travail.

⁹¹ Ce fut notamment le cas lors de la séance d'information organisée à Piétrebais (*op. cit.*).

⁹² Analyse faite par les professeurs Herman Van der Haegen et Etienne Van Hecke, présentée par Johan Raskin, in: *Gaan werken kost gemiddeld een half uur*, De Standaard du 14 septembre 1999, p. 1.



3. En ce qui concerne l'Est du Brabant Wallon en particulier, et compte tenu de l'augmentation incontrôlée du trafic pouvant découler de la politique de dispersion des ZAE proposée, AEB craint, à long terme, de graves problèmes de mobilité -et donc de sécurité et de convivialité- dans certaines agglomérations (Jodoigne, Grez-Doiceau et Hamme-Mille, situées sur des voies principales, voire Piétrain et La Bruyère, situées sur des voies secondaires). A cet égard, nous suggérons:

- de façon générale, que l'opportunité de l'implantation et/ou de l'extension de ZAE ne soit pas seulement évaluée en fonction de l'accessibilité proprement dite des sites proposés, mais aussi des répercussions -même lointaines- sur l'évolution du trafic dans l'Est du Brabant Wallon. Il va de soi que la prise en compte de cet élément supracommunal nécessite une collaboration étroite -transversale dirait le SDER!- entre toutes les communes concernées;
- plus particulièrement, que l'on se penche sur la question de la concordance entre les ZAE proposées et les plans de circulation en cours d'élaboration dans différentes communes de l'Est du Brabant Wallon (par exemple: réaménagement des traversées de Grez-Doiceau et d'Hamme-Mille);
- en tout état de cause, que dans les choix d'aménagement pris aujourd'hui (tant dans le cadre de l'implantation de ZAE qu'à l'occasion de l'élaboration des schémas de structure communaux), l'on évite qu'à long terme, il ne faille recourir à la création de contournements ou de voies de délestage en dehors des tissus bâtis. Ces infrastructures routières déclencheraient une évolution incompatible avec le statut de région agro-géographique de l'Est du Brabant Wallon, car elles contribueraient au mitage de l'espace rural et feraient naître de nouvelles pressions foncières et économiques. Ainsi, la création de contournements encouragerait la tentation de combler l'espace entre la zone à bâtir contournée et le contournement même par de nouvelles zones à bâtir ou des ZAE, tandis que l'aménagement de nouvelles voies de délestage augmenterait le risque de voir apparaître des ZAE en pleine campagne (par exemple à l'endroit où cette voie de délestage croise une ancienne chaussée).

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

AEB ne croit pas à l'argument souvent invoqué que l'augmentation de l'attractivité du Brabant Wallon contribuera au désengorgement de Bruxelles. Ainsi,

1. l'on ne peut s'attendre à ce qu'une métropole comme Bruxelles soit prête à freiner son développement; l'on peut même se demander si ce serait opportun... Dès lors, ***l'augmentation de la capacité d'accueil du Brabant Wallon aura un effet cumulatif***, car au lieu de détourner les investisseurs de la capitale, elle ne fera que renforcer l'image de notre province comme jardin de Bruxelles. Conséquence: une poursuite généralisée des investissements tant à Bruxelles qu'en Brabant Wallon, un allongement des embouteillages vers Bruxelles et l'apparition de nouveaux problèmes de congestion routière dans les quatre coins de la "jeune province";
2. par ailleurs, s'il s'agit d'améliorer la mobilité, AEB estime qu'***il ne convient pas de suivre l'exemple de la Flandre, en éparpillant les problèmes par le biais d'un éclatement des ZAE à travers le territoire. Une analyse universitaire toute récente remet, en effet, en question l'idée selon laquelle un éparpillement des ZAE diluerait le trafic. Par contre, il vaudrait mieux recentrer les activités économiques et l'habitat, de façon à mieux pouvoir agir sur les habitudes des navetteurs.*** En effet, rien que la diminution du nombre de destinations rendrait plus réaliste des solutions comme le covoiturage et un recours plus fréquent aux transports en commun. Par ailleurs, en attendant la réalisation du RER, l'on pourrait déjà encourager les navetteurs à combiner voiture et train/bus pour se rendre à Bruxelles;
3. AEB prévoit une augmentation du trafic dans l'Est du Brabant Wallon, si le projet de renforcement économique de l'IBW se concrétise. En l'occurrence, ***des problèmes de sécurité routière risquent de naître, à long terme, dans différentes agglomérations de notre région (Jodoigne, Grez-Doiceau, Hamme-Mille, Piétrain, La Bruyère).*** A cet égard, AEB estime qu'***il s'impose:***
 - ***d'évaluer les ZAE proposées pour l'Est du Brabant Wallon en fonction de leurs répercussions -même lointaines- sur le trafic en général, plutôt qu'uniquement sous l'angle de leur accessibilité;***
 - ***d'assurer la concordance entre la politique d'implantation de ZAE et les plans de circulation en cours d'élaboration dans diverses communes de l'Est du Brabant Wallon;***
 - ***d'éviter que la politique d'implantation menée aujourd'hui, n'entraîne, à long terme, la nécessité d'aménager des voies de délestage en dehors des tissus bâtis (nouvelles routes, contournements), de telles voiries pouvant déclencher une évolution incompatible avec les objectifs inhérents au statut de région agro-géographique attribué à l'Est du Brabant Wallon par le SDER (augmentation de la pression foncière et économique, risque accru d'un mitage de l'espace rural,...).***

B.1.8 De nouvelles ZAE pour faire revivre nos villages?

L'IBW justifie sa décision d'augmenter le nombre de ZAE dans la partie orientale du Brabant Wallon par la "faiblesse du taux d'emploi [débouchant sur la] présence de communes dortoirs"⁹³.

L'argument que la création de ZAE arrêtera la transformation de nos villages en communes dortoirs nous paraît dénué de fondement. Force est de constater, en effet, que les activités économiques s'intègrent de moins en moins bien au tissu villageois, et ce en raison des modes de production de plus en plus industriels. A titre d'exemple, il suffit de comparer un élevage de porcs ou une menuiserie "d'antan" avec ceux que l'on voit se développer aujourd'hui. Dans les régions rurales soumises à une forte pression démographique ou touristique, cette tendance se traduit par un conflit entre le besoin de ressourcement d'une partie de plus en plus importante de la population (néo-ruraux ou vacanciers) et la nécessité d'offrir aux agriculteurs et aux entrepreneurs locaux la possibilité de déployer leurs activités (maintien et/ou création d'emplois). Cette dichotomie entre les fonctions résidentielle et économique amène donc l'aménageur du territoire à répartir le territoire en zones ayant, chacune, une destination propre. Tout en regrettant l'actuelle quasi-impossibilité d'intégration des activités économiques au tissu villageois⁹⁴, AEB admet que cette évolution n'est probablement pas sur le point de s'inverser. Au contraire... C'est pourquoi notre association ne s'oppose pas au principe de prévoir des zones spécifiquement destinées à l'accueil de certaines catégories d'entreprises (qui seront explicitées sous le point B.1.9.).

Mais il convient alors de pousser cette logique au bout en reconnaissant que la présence d'une ZAE à côté du village n'est pas de nature à faire revivre celui-ci. En effet, pendant les heures de bureau, les activités ne se dérouleront pas dans le village, qui gardera son aspect dortoir, mais dans la ZAE un peu plus loin... Aussi caricatural que ce constat puisse paraître, il illustre néanmoins que les modes de production actuels condamnent la plupart des travailleurs -même ceux travaillant à proximité de leur domicile- à une vie professionnelle de navetteur.⁹⁵

Bref, dans la lutte contre la mentalité "commune-dortoir", la création de ZAE n'apportera très probablement guère de salut. Par contre, un moyen beaucoup plus efficace -quoiqu'il n'existe pas de solution miracle- serait, selon nous, une politique communale encourageant la population à participer de façon plus active à la vie villageoise... du moins quand leur horaire de travail le permet, c'est-à-dire: pendant les week-ends ou après les heures de bureau. Ainsi, les autorités communales pourraient multiplier leurs efforts visant à créer des conditions dans lesquelles peut se développer une vie sociale et associative riche. D'autre part, si l'on veut encourager le sentiment d'appartenance à la communauté villageoise, il est fondamental d'informer et d'écouter les habitants quant aux enjeux -y compris d'ordre économique- auxquels leur commune est confrontée. A cette fin, AEB plaide pour l'intensification et la consolidation de la démocratie participative, telle qu'elle existe à travers des initiatives comme le développement rural (qui nécessite la participation et l'adhésion de la population)⁹⁶ ou des structures comme les CCAT (d'ailleurs déjà nombreuses en Brabant Wallon) et les groupes de travail qui peuvent se former en leur sein. Non seulement, ces initiatives et structures contribuent activement à une meilleure intégration des habitants-navetteurs, mais aussi à une meilleure compréhension entre les "autochtones" et les "néo-ruraux". C'est pourquoi AEB estime qu'il serait intéressant:

1. d'étendre les initiatives de développement rural -qui n'excluent pas la création de ZAE- à l'ensemble des communes constituant l'Est du Brabant Wallon. Dans les communes à plus forte vocation résidentielle (Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Mont-Saint-Guibert) ou organisées autour d'un noyau urbain

⁹³ AG IBW 1998, p. 6.

⁹⁴ En témoigne, la levée de boucliers constatée régulièrement, si une entreprise installée depuis longtemps au cœur d'un village, annonce des projets d'expansion.

⁹⁵ Sauf les prestataires de services dématérialisés (travail à domicile, services fournis par Internet,...), mais cela ne concerne que certaines catégories d'employés ou d'indépendants, et certainement pas les ouvriers manuels, dont les entreprises appelées à s'installer sur les nouvelles ZAE auront probablement le plus besoin.

⁹⁶ Ainsi, les initiatives développées dans ce sens à Beauvechain, Incourt, Orp-Jauche et Perwez, avec la collaboration de la Fondation Rurale de Wallonie, recueillent tous nos encouragements.

(Jodoigne⁹⁷), l'on pourrait exclure les zones dont le caractère rural n'est plus prédominant ou nécessaire (comme cela s'est fait, par exemple, à Tournai);

2. de rendre obligatoire la mise en place d'une CCAT dans chaque commune de Wallonie, ce qui serait de nature à responsabiliser et à sensibiliser les habitants à l'avenir de leur commune, tout en encourageant la participation citoyenne et, partant, l'intégration des nouveaux-venus.⁹⁸

Pour clôturer ce point, revenons-en brièvement au taux d'emploi (emplois sur place) en Brabant Wallon. Rappelons d'abord qu'en dressant le portrait du Brabant Wallon (cf. supra, chapitre A), nous avons relevé que sa relative faiblesse n'est pas de nature à ternir le bilan économique global de notre province, les navetteurs vers Bruxelles étant généralement bien rémunérés et le taux de chômage étant, toutes proportions gardées, relativement bas. Conscients cependant de la nécessité de créer des emplois, notamment de proximité, pour les catégories difficiles des chômeurs de longue durée et sous-qualifiés, nous avons également souligné (cf. supra, points B.1.1. et B.1.2.) qu'il existe d'autres voies que la seule création de ZAE "classiques", à savoir le développement de projets plus adaptés au caractère rural de notre province. Signalons à cet égard que la Commission Européenne entrevoit, elle aussi, de nombreuses opportunités pour les zones rurales, comme:

- i) la préservation des paysages, la protection de zones naturelles de grande valeur et des habitats comme les marécages, les rivières et les zones protégées,
- ii) une exploitation forestière viable, préservant la biodiversité et offrant d'autres fonctions (par exemple à caractère récréatif),
- iii) le développement et l'utilisation de nouvelles plantes non alimentaires (par exemple pour des besoins industriels ou de biomasse pour la production d'énergie),
- iv) et finalement l'agriculture biologique.⁹⁹

Et la Commission de qualifier ces quatre domaines de "particulièrement intéressants pour la création d'emplois."¹⁰⁰ Notons, en nous référant à nos considérations sur la problématique de l'emploi (cf. supra, B.1.1.), que la liste donnée par la Commission Européenne pourrait être complétée par d'autres domaines adaptés aux particularités des espaces ruraux, tels que la diversification agricole à caractère non industriel, l'écotourisme, les loisirs diffus, l'éducation au patrimoine et à l'environnement, l'artisanat, la valorisation des activités agricoles et des produits du terroir, la rénovation du patrimoine bâti, l'aménagement d'espaces de convivialité dans les tissus urbanisés, l'entretien du paysage, l'aménagement et l'entretien de voiries à mobilité lente (vélo, cheval, marche), le développement de services à la population (notamment du troisième âge), la mise en place de services médicaux et socioculturels, l'élaboration de projets intergénérationnels,... Evidemment, à l'heure actuelle, de telles initiatives (entre autres dans le cadre de programmes de développement rural, de parcs naturels,...) n'en sont qu'à leurs débuts et mettront peut-être un peu plus de temps à sortir leurs effets positifs sur l'emploi, mais, pour AEB, une région comme l'Est du Brabant Wallon se doit d'explorer également cette voie. Non seulement, elle nous rapprocherait d'un réel développement durable, mais, en outre, elle permettrait de créer des emplois directement liés avec ce qui fait l'âme de notre région: la ruralité et une authenticité relativement préservée. Dès lors, ces emplois, souvent de proximité, ne constitueraient-ils pas une arme supplémentaire contre la mentalité "commune-dortoir", tout en étant moins sujets à certains facteurs d'incertitude propres au système économique (cycles conjoncturels, tendance à l'automatisation)?

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

La création de ZAE n'arrêtera pas la transformation de nos villages en communes dortoirs. En effet, comme les ZAE sont de toute façon implantées quelque peu à l'écart des noyaux bâtis (l'intégration des PME dans le tissu villageois devenant de plus en plus utopique), c'est à l'extérieur -et non à l'intérieur- des villages que se déroulera l'activité - du moins pendant les heures de bureau. Etant donné que la plupart des travailleurs sont aujourd'hui condamnés à faire la navette (peu importe la distance), la lutte contre la mentalité "commune-dortoir" a besoin d'autres armes.

⁹⁷ Où le programme de développement rural a été mis en veilleuse.

⁹⁸ Notons que nous réitérons ici une proposition formulée par AEB dans le cadre de sa réaction au projet de SDER, *op. cit.*, pp. 9-10.

⁹⁹ *Communication sur l'environnement et l'emploi (Construire une Europe "durable")*, Commission des Communautés Européennes - Office des publications officielles des Communautés européennes, com (97) 592 final, n° de catalogue: CB-CO-97-642-FR-C, ISBN: 92-78-28049-6, Luxembourg, s.d., p. 9.

¹⁰⁰ *Ibidem*.

Pour AEB la solution réside dans une **politique communale encourageant la participation de la population à la vie villageoise**. De même, afin d'encourager le sentiment d'appartenance à la communauté villageoise, il est fondamental d'**informer et d'écouter les habitants** quant aux enjeux auxquels est confrontée leur commune. Concrètement, cela peut se réaliser **en consolidant et en généralisant certains mécanismes et structures de démocratie participative existant actuellement**, comme:

1. les **initiatives de développement rural**, qui pourraient être généralisées à l'ensemble de l'Est du Brabant Wallon;
2. les **CCAT**, dont l'instauration devrait devenir obligatoire pour chaque commune wallonne.

Les avantages sont multiples: une population davantage sensibilisée et responsabilisée, une meilleure compréhension entre les "nouveaux-venus" et les "autochtones",...

Enfin, si l'on veut vraiment augmenter le taux d'emploi tout en préservant la convivialité de nos villages, il faut, à notre avis, se tourner vers la création d'emplois présentant un lien plus étroit avec la ruralité de notre région (entre autres via la création du Parc Naturel de la Dyle). A cet égard, la Commission des Communautés Européennes entrevoit un certain nombre d'opportunités porteuses d'emplois dans les domaines de l'écologie et de l'agriculture. L'on pourrait y ajouter le tourisme et les loisirs diffus, la rénovation du patrimoine bâti et l'aménagement d'espaces publics, le développement de voiries à mobilité lente, les services de proximité dans les domaines culturel, médical et social. Dans un souci de développement durable, AEB estime que l'IBW devrait aussi explorer ces voies, même si les effets sur l'emploi peuvent être moins immédiats.



Encourager la population à participer à la vie villageoise: un moyen efficace contre la mentalité "commune-dortoir" (photo: stand AEB aux fêtes de Wallonie 1999)

B.1.9 Quelles activités pour quelles ZAE?

- La spécialisation des ZAE proposées

Le CWATUP répartit les ZAE en fonction des activités autorisées. Ainsi, il y a, d'une part, les ZAE mixtes, destinées "aux activités d'artisanat, de service, de distribution, de recherche ou de petite industrie"¹⁰¹ et, d'autre part, les ZAE industrielles, requérant une implantation isolée "pour des raisons d'intégration urbanistique, de sécurité, de salubrité ou de protection de l'environnement"¹⁰². Par ailleurs, il existe des ZAE spécifiques, telles que celles exclusivement destinées aux activités agro-économiques de proximité ainsi qu'aux entreprises de transformation du bois¹⁰³, celles exclusivement destinées aux activités de grande distribution¹⁰⁴, et celles qui présentent des risques majeurs pour les personnes, les biens ou l'environnement¹⁰⁵.

AEB se réjouit de cette spécialisation des ZAE. A l'instar de notre vision d'implantation plutôt concentrationnaire préconisée ci-dessus (point B.1.4.), elle permet une gestion plus cohérente des conséquences environnementales (pollution) et spatiales (dispositifs d'isolement, trafic) des ZAE. Tout comme les communes généralistes, les ZAE généralistes n'ont, selon nous, plus d'avenir...

En outre, cette spécialisation des ZAE rend possible une meilleure adaptation de la politique de développement aux caractéristiques et aux besoins d'une région. Ainsi, nous constatons avec satisfaction que, pour l'Est du Brabant Wallon, l'IBW a opté pour des ZAE mixtes, plutôt que des ZAE industrielles. Cependant, il est regrettable que pour son projet de ZAE au carrefour de La Chise à Piétrebais, l'Intercommunale n'ait pas retenu l'option -pourtant prise par la commune voisine de Beauvechain dans un stade initial- d'une ZAE destinée aux activités agro-alimentaires de proximité. Nous estimons que de telles ZAE ont au moins le mérite d'accentuer le caractère rural des régions agro-géographiques et, en tout état de cause, améliorent le potentiel de développement des activités économiques gravitant autour du secteur agricole.

- La nature des activités envisagées

Sur la base de la définition donnée ci-dessus par le CWATUP aux ZAE mixtes, il semble exclu que des entreprises à vocation essentiellement commerciale puissent y être implantées. Dans un souci de cohérence spatiale (des activités purement commerciales nécessitant, en effet, des infrastructures spécifiques, comme des parkings importants), AEB plaide pour une application stricte du CWATUP. Ayons le courage de ne pas transformer, pour des considérations souvent localistes, les ZAE mixtes en zones "fourre-tout", où les PME axées sur la production (petites industries, artisanat), sur la distribution et les services non destinés à la vente aux particuliers, ou sur la recherche se verraient côtoyées par des supérettes, des brico-centers, des magasins de meubles ou d'appareils électroménagers,... Préférons plutôt une implantation intégrée des activités commerciales -qui, elles, font bel et bien vivre un village!- dans les entités ayant déjà une vocation plus commerciale et étant dès lors plus aptes à les accueillir (Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Hamme-Mille, Jodoigne, Orp-Jauche, Perwez).

Cette approche présente un triple avantage:

1. sur le plan spatial, elle permet de concevoir des plans d'aménagement et de circulation plus efficaces car mieux ciblés, tout en évitant un éparpillement des problèmes de mobilité;
2. sur le plan environnemental, elle permet aux consommateurs de concentrer leurs achats dans un périmètre relativement réduit, ce qui évite de nombreux déplacements inutiles;

¹⁰¹ CWATUP, art. 30, al. 2.

¹⁰² *Idem*, al. 3.

¹⁰³ *Idem*, art. 31, §1er, al. 1er.

¹⁰⁴ *Idem*, al. 2.

¹⁰⁵ *Idem*, §2, al. 1er.

3. sur le plan commercial, une relative concentration des commerces dans un même endroit, pourvu qu'elle s'opère de façon intégrée (architecture intégrée et conviviale, plantations, espaces verts,...) est susceptible d'augmenter l'attrait commercial de l'entité concernée.

Dans ce cadre, AEB salue l'intention affichée par la commune de Beauvechain, de développer le potentiel commercial d'Hamme-Mille, en remédiant simultanément au manque actuel de convivialité (par le biais de l'assainissement des chancres existants, la construction de logements intégrés, un plan de circulation comprenant un réaménagement du carrefour, etc.). En outre, nous constatons que la commune n'hésite pas à demander des garanties d'intégration architecturale, si des projets immobiliers et/ou commerciaux ayant trait à Hamme-Mille lui sont soumis (cf. l'exemple récent de la demande d'implantation d'une bricosphère et de deux immeubles à appartements). AEB continuera à suivre attentivement cette évolution, tout en espérant qu'elle aboutira à la mixité raisonnée des activités à laquelle aspire le SDER dans le cadre de la revalorisation des centres.¹⁰⁶

- La portée des ZAE

AEB trouve particulièrement intéressante l'idée de l'IBW de répartir les ZAE selon leur portée (fédérale et régionale, régionale et sous-régionale, sous-régionale et locale). Mais il faut en tirer les conséquences qui s'imposent... Ainsi, les zones de portée sous-régionale et locale sont censées s'adresser surtout "aux entreprises déjà implantées dans l'Est du Brabant", afin d'éviter "qu'elles ne se délocalisent."¹⁰⁷

Pour AEB cette définition implique deux choses:

1. les ZAE de portée sous-régionale et locale ne devraient pas faire partie de la campagne de *renforcement* de l'attractivité économique du Brabant Wallon. Tout au plus devraient-elles canaliser les demandes (d'implantation ou d'extension) émanant d'un entrepreneur local qui verrait l'intégration de son activité dans le tissu villageois biaisée;
2. la portée d'une ZAE, et particulièrement des ZAE sous-régionales et locales, est un aspect qui devrait avoir trait à la portée des activités que compte déployer un entrepreneur (clientèle sous-régionale, régionale ou fédérale), et non au fait, dans son chef, d'être originaire de telle ou telle commune du Brabant Wallon. AEB craint, en effet, que la tentation soit parfois grande d'être moins strict sur ce point, dès lors qu'un investisseur s'avère être "du terroir". Cependant, il ne nous semble pas indiqué que, par exemple, un entrepreneur natif d'une commune disposant d'une ZAE sous-régionale et locale, bénéficie d'un droit automatique -octroyé tacitement- de s'installer dans ce zoning. En effet, ce qui importe, c'est le rayon d'action de son entreprise, qui, dans ce cas-ci, ne devrait pas (trop) dépasser le cadre sous-régional. Pour AEB, cela exclut donc l'implantation, dans les ZAE mixtes de portée sous-régionale et locale, d'entreprises fondées par des "autochtones", mais dont on peut s'attendre à ce qu'elles prennent de l'envergure. Le problème pourrait entre autres se poser, à notre avis, dans des secteurs en croissance, comme pour les sociétés de transport ou les entreprises de construction, dont il faudrait dès le début se demander si elles ne mériteraient pas d'être acheminées d'emblée vers les zones de portée régionale et sous-régionale ou de portée fédérale et régionale.

Soulignons aussi l'intérêt d'une subdivision des ZAE en différentes sections selon la portée (fédérale, régionale, sous-régionale), ce qui permet d'apporter une réponse plus flexible aux demandes des investisseurs. Cependant, il va de soi que "l'attribution" de sections aux ZAE devrait se faire selon des critères objectifs et cohérents (nous y reviendrons dans notre projet de développement alternatif, cf. infra, chapitre D, point D.4.1.3.), ainsi que dans le respect de la portée maximale de la ZAE concernée. Il devrait donc être exclu que la portée d'une section dépasse la portée maximale de la ZAE dont elle fait partie.

En conclusion, il nous semble qu'il existe un lien d'interdépendance entre la spécialisation des ZAE, leur portée et la nature des activités. Devant la demande d'un entrepreneur, l'autorité compétente -et en particulier la commune- devrait évaluer ces trois aspects sans que l'un ou l'autre ne prenne le dessus pour quelque raison que ce soit.

¹⁰⁶ SDER, p. 153.

¹⁰⁷ AG IBW 1998, p. 6.

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D’AEB

AEB est favorable à la spécialisation des ZAE selon les catégories définies par le CWATUP. A l’opposé des zonings “généralistes”, les ZAE spécialisées permettent une gestion plus efficace des effets environnementaux et spatiaux liés à leur implantation. En outre, une telle spécialisation rend possible une meilleure adaptation de la politique de développement aux caractéristiques d’une région.

En ce qui concerne la nature des activités déployées dans les ZAE mixtes, AEB plaide pour une application stricte du CWATUP, ce qui exclurait l’implantation d’activités à vocation commerciale prédominante, qui, elles, devraient être intégrées dans les entités où le secteur commercial connaît déjà un certain développement (Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Hamme-Mille, Jodoigne, Orp-Jauche, Perwez). Cette relative concentration des activités commerciales, pourvu qu’elle aboutisse à la mixité raisonnée des activités prônée par le SDER, présente des avantages tant spatiaux (aménagement plus aisé), environnementaux (éviter les déplacements inutiles) que commerciaux (augmentation de l’attrait de certains centres).

Quant à la portée des ZAE, elle devrait être évaluée sous le seul angle de la portée des activités que compte y déployer un investisseur. Des problèmes peuvent se poser en particulier en ce qui concerne les ZAE de portée sous-régionale et locale. Ainsi, leur définition (éviter les délocalisations) implique qu’elles ne devraient pas s’inscrire dans la campagne de *renforcement* de l’attractivité économique du Brabant Wallon. En outre, un investisseur “du terroir” ne devrait pas bénéficier d’un droit automatique -même implicite!- de s’installer sur la ZAE de portée sous-régionale et locale de sa commune. Pour les sociétés de transport ou de construction en particulier, il faudrait se demander dès le début si, compte tenu de leur évolution future, il ne vaudrait pas mieux les implanter d’emblée dans une ZAE de portée plus large.

B.2 ANALYSE DES CRITERES D'IMPLANTATION DES ZAE APPLIQUES PAR L'IBW

AEB se réjouit que parmi les vingt-huit critères d'implantation retenus par l'IBW, onze ont trait aux aspects d'aménagement et d'environnement.¹⁰⁸ Toujours est-il que les différentes catégories de critères ne semblent pas se trouver sur pied d'égalité. Ainsi, les lignes directrices pour l'application de ces critères¹⁰⁹ trahissent quand même une nette prédominance des aspects socio-économiques et technico-financiers sur les aspects d'aménagement et d'environnement. Dans l'analyse qui suit, nous nous limiterons aux critères appelant des observations de notre part, en illustrant nos propos par l'exemple que nous connaissons le mieux, à savoir: celui du projet de ZAE de La Chise à Piétrebais (commune d'Incourt). Nos suggestions tendront à une application plus équilibrée de ces critères et serviront de base à notre projet de développement alternatif pour l'Est du Brabant Wallon, présenté dans le chapitre D.

B.2.1 Quant aux critères socio-économiques

B.2.1.1 Proximité d'un axe de transport d'importance régionale

Tout en reconnaissant l'importance de la présence d'axes de transport proches pour la viabilité d'une ZAE, nous déplorons cependant l'application trop rigide de ce critère en ce qui concerne le site proposé pour le carrefour de La Chise (Piétrebais/Incourt). En effet, le terme "proximité" n'implique pas nécessairement que la zone doive "coller" à l'une ou l'autre route, comme c'est le cas de la proposition de ZAE précitée. Pareille stratégie rend parfois difficile, voire impossible, une réelle intégration paysagère, pourtant exigée par le SDER.

B.2.1.2 Distance par rapport à un pôle de développement existant

L'IBW justifie ce critère par un souci d'induction de la demande. Le recours au terme "induction" signifie-t-il que la demande n'est actuellement pas suffisante? Cette remarque appelle trois observations. D'abord, la superficie du Brabant Wallon -et *a fortiori* celle de l'Est du Brabant Wallon- est tellement réduite, qu'il y a toujours un pôle suffisamment proche dont bénéficie notre région (cf. supra, points A.3. et B.1.2.). Deuxièmement, rappelons une fois de plus que la relative faiblesse du taux d'emploi local et du dynamisme endogène constatée dans l'Est du Brabant Wallon, n'est pas de nature à ternir le bilan socio-économique *global* de notre région et en particulier le niveau de vie des habitants (cf. supra, points A.2. et A.3.). Troisièmement, sans nier la réalité des faiblesses susmentionnées, AEB estime qu'il est préférable de tendre à un développement raisonné et durable, notre souhait essentiel étant de sauvegarder la ruralité de notre région, qui, répétons-le, constitue un véritable atout socio-économique à long terme (création d'emplois durables, aussi en dehors du secteur de l'économie - cf. supra, B.1.8.). L'on peut dès lors se demander si la situation actuelle nécessite un *encouragement* de la demande d'investissements.

B.2.1.3 Image positive (le plus proche du pôle) + Endroit agréable et accès facile

Ces deux aspects devraient être envisagés sous un angle beaucoup plus large que celui de l'attrait exercé sur les investisseurs. Paradoxalement en effet, la richesse paysagère et la convivialité d'une région sont bien souvent les premières victimes des activités économiques dont elles encouragent le développement. Il importe donc de tendre à un équilibre, par le biais d'une intégration paysagère globale (c'est-à-dire qui dépasse le seul site d'implantation - cf. infra, B.2.3.6.), d'une articulation judicieuse des ZAE aux noyaux bâtis, ainsi que de la prise en compte du potentiel touristique (tourisme diffus) de certains sites et de leurs environs. Cette triple exigence n'est pas sans importance pour les projets de ZAE de La Chise (Piétrebais/Incourt) et de Jodoigne (extension du zoning actuel).

¹⁰⁸ AG IBW 1998, pp. 7-8.

¹⁰⁹ *Ibidem*.

B.2.1.4 Main d'œuvre locale/mobilité

Ici, nous renvoyons aux points B.1.2. (pas de lien automatique entre la portée d'une ZAE et le bassin d'emploi dans lequel puiseront les entreprises qu'elle accueille) et B.1.7. (mobilité), où nous avons évoqué un certain nombre de problèmes, auquel le projet de renforcement économique actuellement proposé ne donne pas de réponse suffisante à notre avis.

B.2.1.5 Eviter la concurrence sous-régionale

AEB trouve ce critère pertinent, parce qu'il permet de lutter contre la concurrence entre les communes d'une même région. Cette concurrence biaise les efforts d'implantation concentrée des ZAE et favorise leur éclatement à travers le territoire (à raison de 1 ZAE par commune). Rappelons en outre que sous le point B.1.5., nous avons argué que le seul verrou efficace et durable contre cette tendance aux conséquences spatiales irréversibles, réside dans l'instauration d'un mécanisme de redistribution des retombées des ZAE.

B.2.1.6 Retombées socio-économiques escomptées

Si le but de l'implantation d'une ZAE est de créer une dynamique locale et donc de l'emploi, il convient toutefois de faire remarquer:

- qu'il existe d'autres façons de créer de l'emploi en milieu rural, comme nous l'avons signalé sous le point B.1.8.;
- que la dynamique locale ainsi générée n'est souvent pas garantie (cf. supra, points B.1.1. et B.1.2.). En effet, elle résulte souvent d'une relocalisation d'entreprises existantes cherchant des terrains moins chers, voulant éviter qu'un concurrent direct ne s'installe sur la ZAE nouvellement créée, ou craignant de se voir privées de possibilités d'extension ultérieures si elles restent implantées dans le tissu villageois. Afin de combattre cet effet indésirable, il nous semble indiqué -comme nous l'avons d'ailleurs proposé sous le point B.1.9.- d'interdire l'implantation de commerces dans les ZAE, la fonction commerciale devant être assumée par les communes connaissant déjà un certain développement commercial.¹¹⁰ Une telle interdiction nous paraît fondamentale pour l'extension de la ZAE de Jodoigne et une éventuelle ZAE nouvelle au carrefour de La Chise. La création de ces deux zones d'accueil pourrait inciter certains magasins du centre de Jodoigne, de Grez-Doiceau et d'Hamme-Mille à se relocaliser, sans effet positif sensible sur l'emploi.

B.2.1.7 Proximité d'une zone d'accueil existante

Si nous préférons de loin l'extension de ZAE existantes ou l'implantation de nouvelles zones d'activité économique dans ou à proximité d'installations à vocation économique préexistantes, cela ne signifie pas pour autant que nous érigeons ce critère en principe absolu. En effet, comme l'intégration paysagère et la protection du cadre de vie comptent parmi nos préoccupations principales, nous estimons qu'en fonction de ces impératifs, des exceptions doivent rester possibles au cas où l'on risquerait d'accentuer des décisions d'aménagement moins heureuses prises de par le passé (comme l'autorisation de construire un silo à céréales sur une ligne de crête, près du carrefour de La Chise).

¹¹⁰ La même idée se retrouve d'ailleurs dans le SDER, où l'on lit: "[i]l faut freiner la délocalisation de certaines activités polarisatrices (entre autres les commerces, les services à la population et aux entreprises, les équipements collectifs) vers les périphéries (...), et au contraire créer les conditions favorables au maintien, voire au redéploiement de ces fonctions dans les cœurs des villes et des villages" (SDER, p. 152).



Parfois, il importe de ne pas accentuer les décisions d'implantation moins heureuses du passé (ici: le silo à céréales implanté sur une ligne de crête, près du carrefour de La Chise à Piétrebais/Incourt, qui constitue une moins-value paysagère à ne pas considérer comme un prétexte pour justifier le choix du site d'implantation d'une nouvelle ZAE)

B.2.2 Quant aux critères technico-financiers

B.2.2.1 Evaluation du relief

Il serait trop réducteur de n'évaluer le relief que sous l'angle de la facilité d'implantation. Ainsi, nous constatons que la plupart des ZAE proposées surplomberont des villages (Hélocine, Piétrebais, Vieusart). A côté des difficultés d'intégration paysagère qu'une telle implantation entraîne inévitablement, il y a aussi le problème de l'écoulement des eaux de pluie suite à l'aménagement de grandes surfaces imperméables (toitures, voiries, parkings). Ne risque-t-on pas d'augmenter le danger d'inondations par ruissellement, dans les villages situés en contrebas? L'IBW a-t-elle tenu compte de cet aspect ou a-t-elle au moins prévu des dispositifs destinés à prévenir de tels effets?

B.2.2.2 Nature du sol

Dans le même ordre d'idées, AEB regrette que l'analyse de la nature du sol ne semble viser qu'à vérifier si les sites envisagés permettent une implantation facile, sans que n'apparaisse le souci de tenir compte de la qualité des terres pour les agriculteurs concernés. Une fois de plus toutefois, cela suppose que l'on arrive à se libérer de la contrainte localiste (limites communales). Cet aspect agricole devrait être considéré au même titre que la viabilité économique et l'intégration paysagère des ZAE, car la sauvegarde des terres arables de qualité figure parmi les priorités explicites du SDER.¹¹¹ Par ailleurs, il suffit parfois de déplacer un projet d'implantation de quelques centaines de mètres, pour qu'un projet réunisse de façon plus équilibrée tous les critères d'implantation (socio-économiques, technico-financiers, d'aménagement et d'environnement). Ainsi,

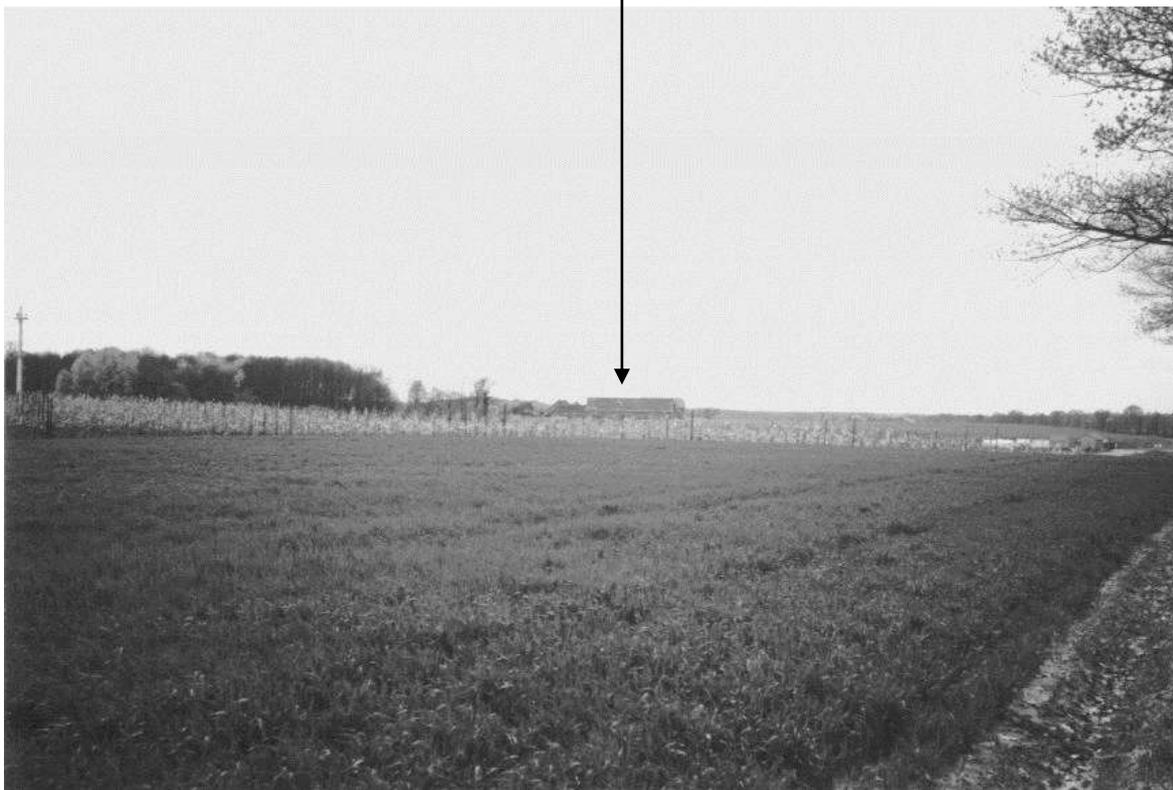
¹¹¹ cf. SDER, p. 219, où l'on lit: "[l]es terres agricoles de bonne qualité seront préservées de l'urbanisation."

l'actuel projet de ZAE à La Chise (Piétrebais) empiéterait sur des terres agricoles très propices à la production fruitière et ayant fait l'objet d'une diversification des cultures il y a peu.

B.2.2.3 Infrastructure existante et à créer

Si, dans certains cas, le plan stratégique de l'IBW a suscité des remous chez les riverains des futures ZAE, c'est aussi parce que l'intégration paysagère a parfois été sacrifiée sur l'autel de l'efficacité, conformément au souci de l'intercommunale de limiter les investissements en infrastructures.¹¹² Personne ne contestera qu'une ZAE doit être rentable, mais si cet objectif implique la négligence d'éléments qualitatifs de première ordre, l'on ouvre la porte à des troubles de voisinage, tout en s'écartant de l'esprit du SDER, qui prône un développement durable et intégré. Le cas de la ZAE proposée pour le carrefour de La Chise à Piétrebais est illustratif à cet égard (cf. infra, carte n° 4). En effet, AEB regrette la décision d'envisager des activités économiques à l'intérieur d'un triangle cerné par la RN240, la RN91 et un sentier reliant ces deux routes. Pourtant, ce triangle fait partie d'une zone de crête visible des kilomètres à la ronde et, qui plus est, surplombant le village de Piétrebais. En outre, pour réduire davantage les coûts, la tentation sera grande de construire les PME en ruban le long des deux chaussées, ce qui ne renforcera pas seulement l'effet banalisant, mais ne manquera pas non plus de provoquer des problèmes de sécurité routière. Selon AEB, il y a d'autres moyens de tirer parti de la proximité d'un carrefour...

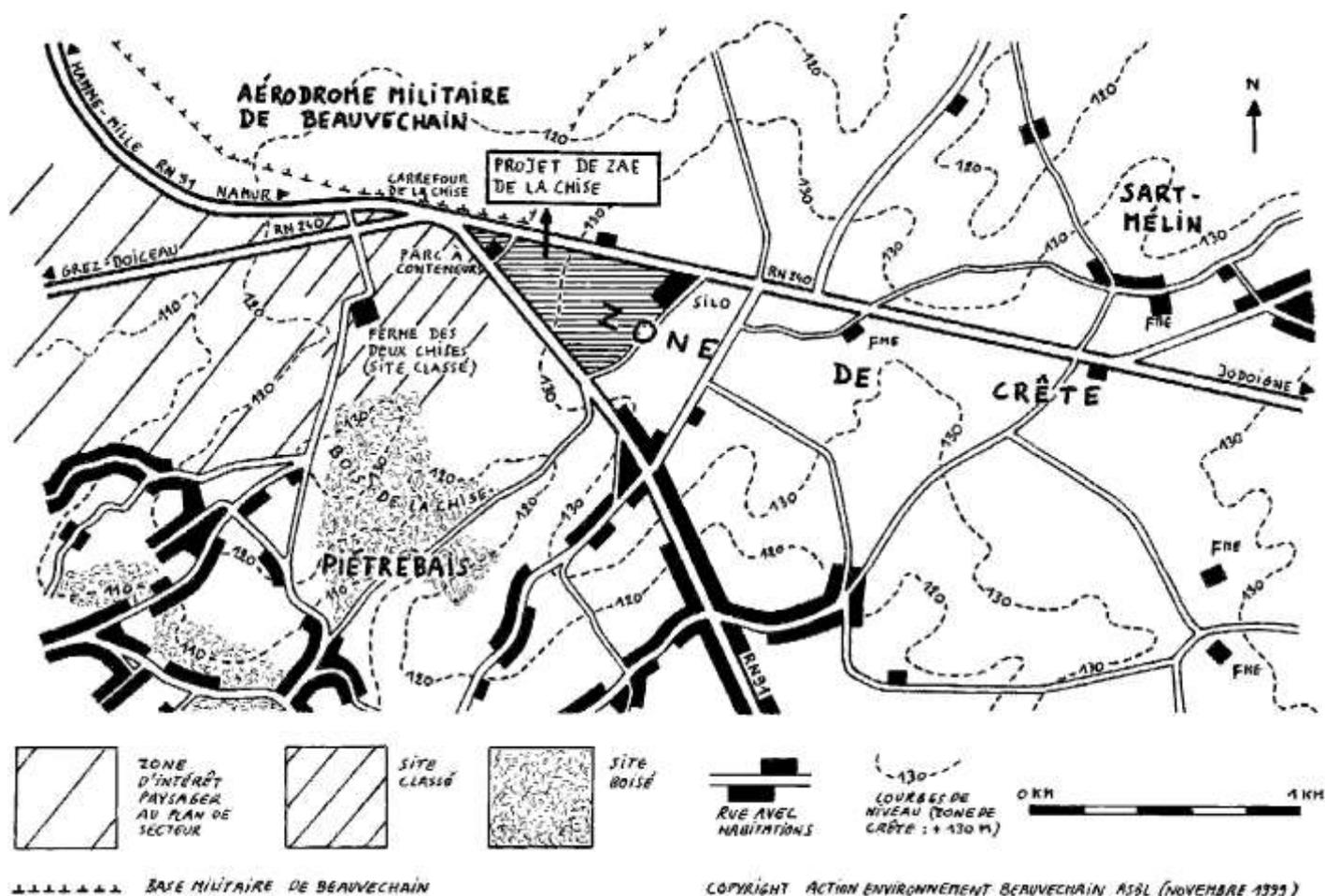
ferme des Deux Chises



*Vue sur le site concerné par le projet de ZAE de La Chise (Piétrebais/Incourt):
un risque d'altération paysagère bien réel pour la ferme classée des Deux Chises et ses alentours...*

¹¹² AG IBW, p. 8.

Carte n° 4: Le projet de ZAE de La Chise (Piétrebais/Incourt), tel que proposé par l'IBW



B.2.3 Quant aux critères d'aménagement et d'environnement

B.2.3.1 Utilisation parcimonieuse du sol

Si le principe de l'utilisation parcimonieuse du sol semble définitivement entré dans les mœurs, son application reste néanmoins trop minimaliste. Ainsi, AEB regrette que l'IBW ne donne pas la priorité à l'extension de ZAE existantes ou à une réaffectation d'anciens sites industriels (à Jodoigne, Orp-Jauche, Mont-Saint-Guibert...), même si ceux-ci, de par leur implantation dans le tissu bâti, n'intéressaient que des investisseurs pour des activités de portée limitée. Cela aurait certainement diminué la surface concernée par les nouvelles ZAE, tout en réduisant les risques d'une fragmentation de l'espace. Le peu de souci pour une politique d'implantation plus parcimonieuse et moins "dispersionnaire" -figurant à l'article 1^{er} du CWATUP et encouragée par le SDER- s'explique sans doute notamment par l'obligation "morale" dans le chef de l'Intercommunale de contenter un maximum de communes (cf. supra, le point B.1.5. consacré au localisme), ainsi que par le souci -clairement exprimé (cf. supra, critères technico-financiers)- de minimiser les investissements (plus loin des villes, les terrains coûtent moins chers). Une fois de plus, il s'agira de trouver le juste équilibre entre rentabilité d'une part, et respect de l'environnement, de la ruralité et du cadre de vie d'autre part. De son côté, AEB insiste sur la nécessité de dresser un inventaire *exhaustif* des friches industrielles à réaffecter en Brabant Wallon.

B.2.3.2 Affectation actuelle au plan de secteur

Dans ses propositions, l'Intercommunale tient compte -et c'est assez compréhensible- de la "faisabilité de la mutation au plan de secteur".¹¹³ Ainsi, il est réjouissant que les zones dites "sensibles" (intérêt paysager et/ou biologique?) soient strictement évitées.¹¹⁴ Cependant, si cette technique est louable dans son principe, elle peut avoir des effets indésirables dans certains cas, dans la mesure où les plans de secteur, élaborés dans les années septante, ne correspondent plus toujours à la réalité actuelle. C'est pourquoi AEB souhaite que le projet de renforcement économique, dans sa phase de concrétisation, tienne compte de données issues d'études et de programmes ultérieurs aux plans de secteur en vigueur actuellement (par exemple: les schémas de structure communaux, les PCDN, les PCDR,...). Il est, en effet, loin d'être exclu que, lors de la révision générale des plans de secteur, de nouvelles zones d'intérêt paysager et/ou biologique seront définies, que certaines zones existantes seront -parfois considérablement- étendues, tandis que d'autres zones sensibles existantes seront supprimées en raison de l'évolution urbanistique des dernières décennies.

Dans ce cadre, l'on pourrait se demander si le plateau entre la ZAE de Wavre-Nord et la E411 mérite encore son statut de zone d'intérêt paysager (précisément à cause de Wavre-Nord!) et ne pourrait dès lors pas, comme nous l'avons déjà suggéré sous le point B.1.6., servir d'alternative à la zone prévue actuellement sur le plateau de Vieusart, entre-temps devenu plus intéressant d'un point de vue spatial (cf. supra, sous ce même point B.1.6.). Pour des raisons semblables, l'extension de la ZAE de Jodoigne -en face du site actuel- requiert une extrême prudence (nous y reviendrons sous le point D.4.3.2.).

B.2.3.3 Situation par rapport au centre ville et impact sur la circulation

Comme nous l'avons indiqué sous le point B.1.7., le projet de renforcement économique proposé risque de provoquer des problèmes de mobilité un peu partout dans l'Est du Brabant Wallon - sinon dans l'immédiat, du moins à long terme. C'est pourquoi nous souhaiterions une meilleure articulation de la politique de développement prévue aux plans de circulation en cours d'élaboration dans plusieurs communes. C'est dans cette même philosophie que s'inscrivent, de façon plus générale, un certain nombre de nos propositions formulées plus haut en vue d'éviter les déplacements inutiles et de rationaliser certains flux de trafic, comme la concentration des activités commerciales dans certains villages ou petites villes, la spécialisation des ZAE, la réduction de la surface en ZAE nouvelles et la diminution de leur degré d'éclatement à travers le territoire.

B.2.3.4 Situation par rapport aux zones habitées et au problème de l'enrubannement

AEB salue la volonté de l'IBW de réduire les désagréments des riverains et d'éviter la banalisation des entrées de la ville. Cependant nous estimons que ce même souci se justifie pour les entrées et abords des villages. Dès lors, nous regrettons que, pour l'actuel projet de ZAE au carrefour de La Chise à Piétrebaix, cet aspect semble avoir été quelque peu oublié...

B.2.3.5 Type de nuisances

En ce qui concerne la prise en compte des nuisances occasionnées par les ZAE, AEB regrette que les objectifs de l'IBW ne semblent se limiter qu'à un niveau de simples généralités, comme "tendre vers le développement durable et [le] respect du patrimoine".¹¹⁵

¹¹³ *Idem*, p. 7.

¹¹⁴ *Ibidem*.

¹¹⁵ *Ibidem*.

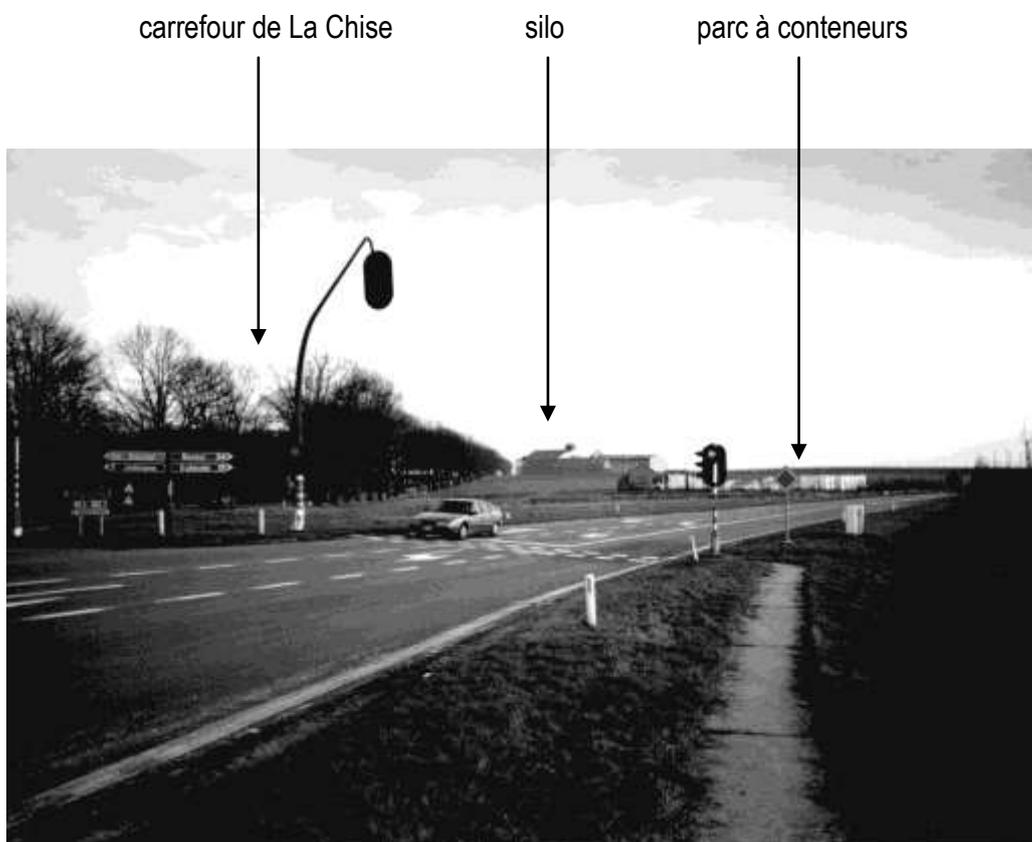
B.2.3.6 Qualité paysagère

D'après le SDER, il faudra dorénavant veiller à "intégrer la dimension paysagère dans les pratiques d'aménagement".¹¹⁶ Si ce souci doit donc constituer la toile de fond de chaque acte d'aménagement, AEB se demande pourquoi ce critère n'occupe pas de place particulière dans l'énumération des critères d'aménagement et d'environnement appliqués par l'IBW. Par ailleurs, une analyse de certains sites actuellement proposés semble indiquer que, malheureusement, cet aspect n'a pas toujours été une priorité explicite lors de l'élaboration du projet de renforcement économique pour le Brabant Wallon. Le chapitre D (et notamment le point D.4.3.2.) nous permettra de détailler ce point de vue, mais relevons d'ores et déjà que nous regrettons que le choix des sites d'implantation n'ait apparemment pas été précédé par une analyse paysagère s'inspirant, comme le veut le SDER, d'une "attention plus soutenue [...] aux aspects visuels à court et long terme [n.d.l.r.: entendre "à courte et à longue distance"?], tout comme aux conséquences des projets sur la composition et la structuration du paysage". Cette prise en compte de la structure paysagère dans sa *globalité*, implique pour nous que les efforts d'intégration doivent parfois aller plus loin que le simple aménagement d'un dispositif d'isolement autour d'une ZAE, sans que nous souhaitons pour autant sa dissimulation pure et simple, vu la nécessité d'une bonne perceptibilité garante d'une promotion publicitaire. Nous pensons à cet égard à des interventions d'intégration (haies vives, rangées ou groupes d'arbres) dans un périmètre plus large autour du site d'implantation ou dans le site d'implantation même. Idéalement en effet, une nouvelle ZAE et les plantations qui l'entourent, au lieu de simplement s'ajouter à un environnement préexistant, devraient par contre s'y insérer de façon à susciter une interaction équilibrée et durable entre paysage et développement...

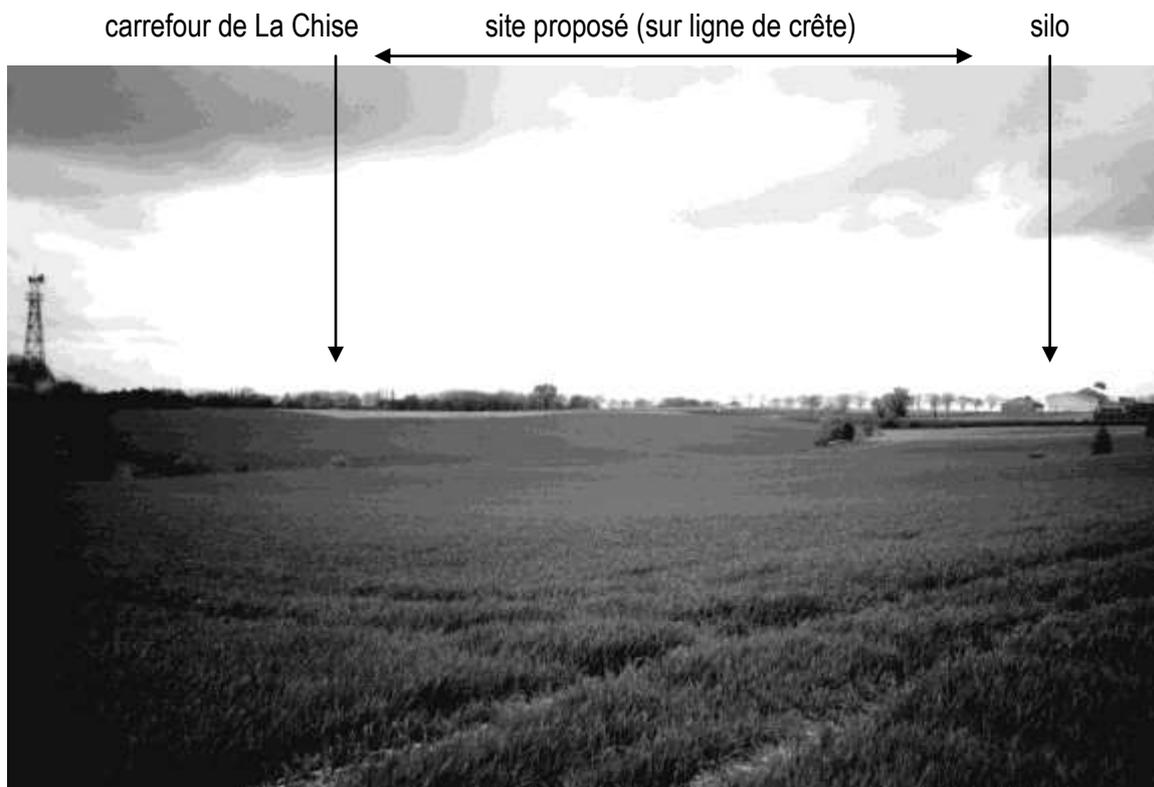


POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

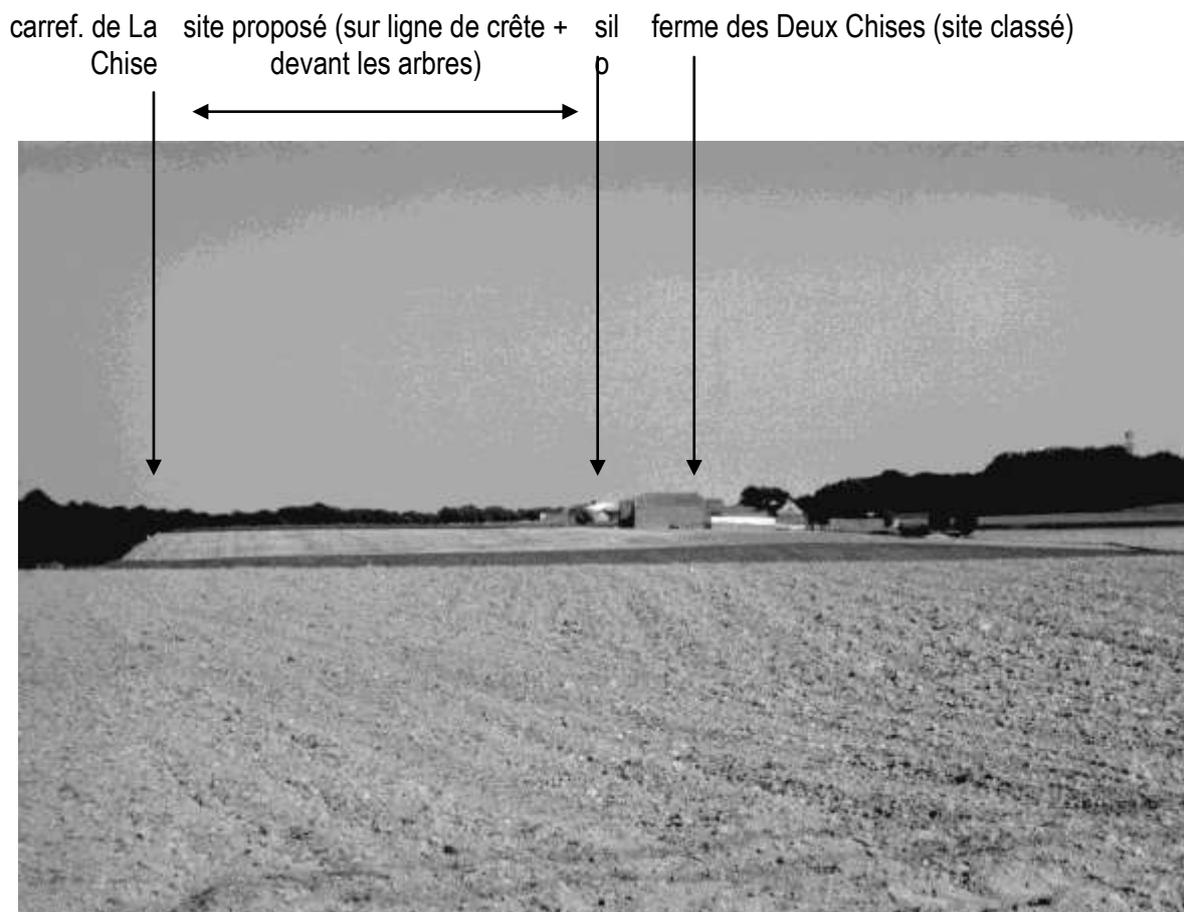
Les sites proposés pour les nouvelles ZAE trahissent une hiérarchie sous-jacente entre les différentes catégories de critères appliquées par l'IBW. Ainsi, les critères socio-économiques et technico-financiers, de par la limitation des investissements qu'ils imposent, semblent prévaloir sur les onze critères d'aménagement et d'environnement. AEB souhaite que l'ensemble des critères d'implantation soient appliqués de façon plus équilibrée et que, conformément au SDER, l'intégration paysagère devienne explicitement un critère primordial dans la politique d'implantation de ZAE. A la lecture des chapitres suivants (comprenant entre autres une analyse détaillée de la situation actuelle dans l'Est du Brabant Wallon – cf. chapitre C), le lecteur pourra constater (en particulier à travers le projet de développement alternatif d'AEB présenté dans le chapitre D), que l'approche préconisée ci-dessus, ne doit pas constituer un obstacle au développement économique.



Vue sur le site concerné par le projet de ZAE de La Chise (Piétrebais/Incourt), qui comprendrait l'espace compris entre le carrefour (avant-plan) et le silo (arrière-plan), tout en occupant la ligne de crête sur toute sa largeur (c'est-à-dire depuis la drève jusqu'au bord droit de la photo). Si ce site n'est peut-être pas de grande qualité paysagère, du moins en le considérant sous certains angles, les deux photos à la page suivante montrent bien son importance paysagère à plus longue distance...



Vue du site concerné par le projet de ZAE de La Chise, depuis la rue de l'Eglise (Piétrebais)



(en l'occurrence, rue de Louvain à Piétrebais). Notons que ce paysage est repris en zone d'intérêt paysager au plan de secteur.

C PRINCIPES ET CONSTATS SOUS-TENDANT LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ALTERNATIF PRESENTE PAR AEB

Pour rédiger ce projet de développement alternatif, il nous a fallu d'abord (cf. chapitres précédents) étudier consciencieusement et en détail le projet de renforcement économique présenté par l'IBW. Des faiblesses apparues lors de cette analyse nous ont amenés à adapter le projet de l'Intercommunale et à le compléter dans l'esprit du concept de développement durable. Etant donné ce point de départ, il est logique que notre approche sera essentiellement celle de l'aménageur du territoire. En ce qui concerne les autres aspects abordés dans le chapitre B. (dont la création d'emplois au sens le plus large du terme, la gestion de la mobilité,...), nous nous limiterons à ouvrir des pistes. En outre, nous nous sommes rendu compte que la problématique d'une éventuelle ZAE au carrefour de La Chise à Piétrebais (commune d'Incourt) s'inscrit dans un contexte beaucoup plus large dont il faut également tenir compte. En effet, il était impossible d'évaluer convenablement la pertinence de cette proposition de ZAE bien précise, sans nous pencher sur l'ensemble des zones proposées par l'IBW, ainsi que sur la stratégie économique qu'elles traduisent. Mais présenter une vision dépassant le cadre des seules communes de Beauvechain et d'Incourt, fut un travail considérable pour une petite association bénévole comme AEB. L'on comprendra dès lors que nous nous concentrerons essentiellement sur la partie la plus rurale du Brabant Wallon, à savoir les onze communes -dont Beauvechain- que nous avons définies comme constituant l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, Avant d'entamer la lecture, point. 3.). Nous présentons donc, ci-dessous, un projet qui n'a pas la prétention d'être parfait, mais bien l'ambition, en s'appuyant sur une réflexion approfondie, de concilier considérations économiques (rentabilité, création d'emplois) et écologiques (développement durable, préservation de l'environnement et du cadre de vie). Bref, un projet qui tente de rendre compte de *tous* les aspects qui font la richesse de notre belle province...

C.1 PRINCIPES SOUS-TENDANT LE PROJET DE DEVELOPPEMENT ALTERNATIF D'AEB

1. Veiller à une *application optimale (contenu + esprit) du SDER, du CWATUP et du Plan d'Environnement pour le Développement durable en Région wallonne*¹¹⁷, et ce en garantissant le bien-être de la population par le développement de potentialités économiques et la préservation d'un cadre de vie de qualité;
2. Intégrer dans le projet de développement pour l'Est du Brabant Wallon un *mécanisme de solidarité inter-communale*, garantissant une redistribution équitable des retombées des ZAE entre toutes les communes et empêchant ainsi une politique d'implantation victime d'une attitude localiste;
3. Eviter, dans la foulée, un gaspillage et un morcellement inutiles de l'espace, ce qui revient à *prévenir un éparpillement exagéré des ZAE*;
4. Intégrer la *dimension paysagère* dans chaque décision d'implantation, en ne négligeant pas l'impact visuel à longue distance;
5. Veiller à *prévenir et/ou à réduire les nuisances environnementales*;
6. Répondre aux besoins des investisseurs locaux, de façon à *soutenir le dynamisme endogène* en tant que facteur de développement essentiel -mais non exclusif- d'une région agro-géographique comme l'Est du Brabant Wallon;
7. Répondre à la nécessité de *réduire le chômage de longue durée et/ou des personnes sous-qualifiées*, constaté entre autres chez les jeunes;
8. Envisager un *développement intégré, plus en symbiose avec la ruralité* (attestée par le SDER), *la convivialité et le potentiel touristique de l'Est du Brabant Wallon*;
9. Dès lors, en complément des activités économiques classiques porteuses d'emplois et de richesses, *s'engager aussi dans d'autres voies porteuses d'emplois et de richesses durables et correspondant mieux à l'image de notre province*;
10. Afin d'éviter des cas de double emploi, *intégrer le développement économique (de l'Est) du Brabant Wallon dans les tendances s'affichant en dehors des frontières provinciales*, et ce en tenant compte, sous un angle positif, de l'offre en ZAE dans les régions voisines et de leur impact sur le niveau de vie de "nos" navetteurs;

¹¹⁷ Op. cit.

11. Inscrire le projet économique pour le Brabant Wallon dans une *politique durable en matière de mobilité et de sécurité routière*;
12. *Privilégier une implantation intégrée des activités de vente dans les entités à plus forte vocation commerciale*, au lieu de les accueillir dans les ZAE, dont la destination première devrait rester la production et qui ne devraient pas se transformer en zones “fourre tout”;
13. *Privilégier une mise en œuvre progressive (par phasages et évaluations successives) et basée sur un esprit d'ouverture et la recherche d'un large consensus.*

Le lecteur trouvera le fondement de chacun de ces principes dans les observations que nous avons formulées quant au projet de renforcement de l'attractivité économique du Brabant Wallon présenté par l'IBW (cf. supra, chapitre B).

BREF,

A un développement tous azimuts, **AEB préfère donc une approche structurée, qui affirme les caractéristiques essentielles de notre région dans une vision d'avenir durable, tant d'un point de vue économique qu'écologique...**



Hamme-Mille: un bel exemple de renforcement de l'attractivité commerciale

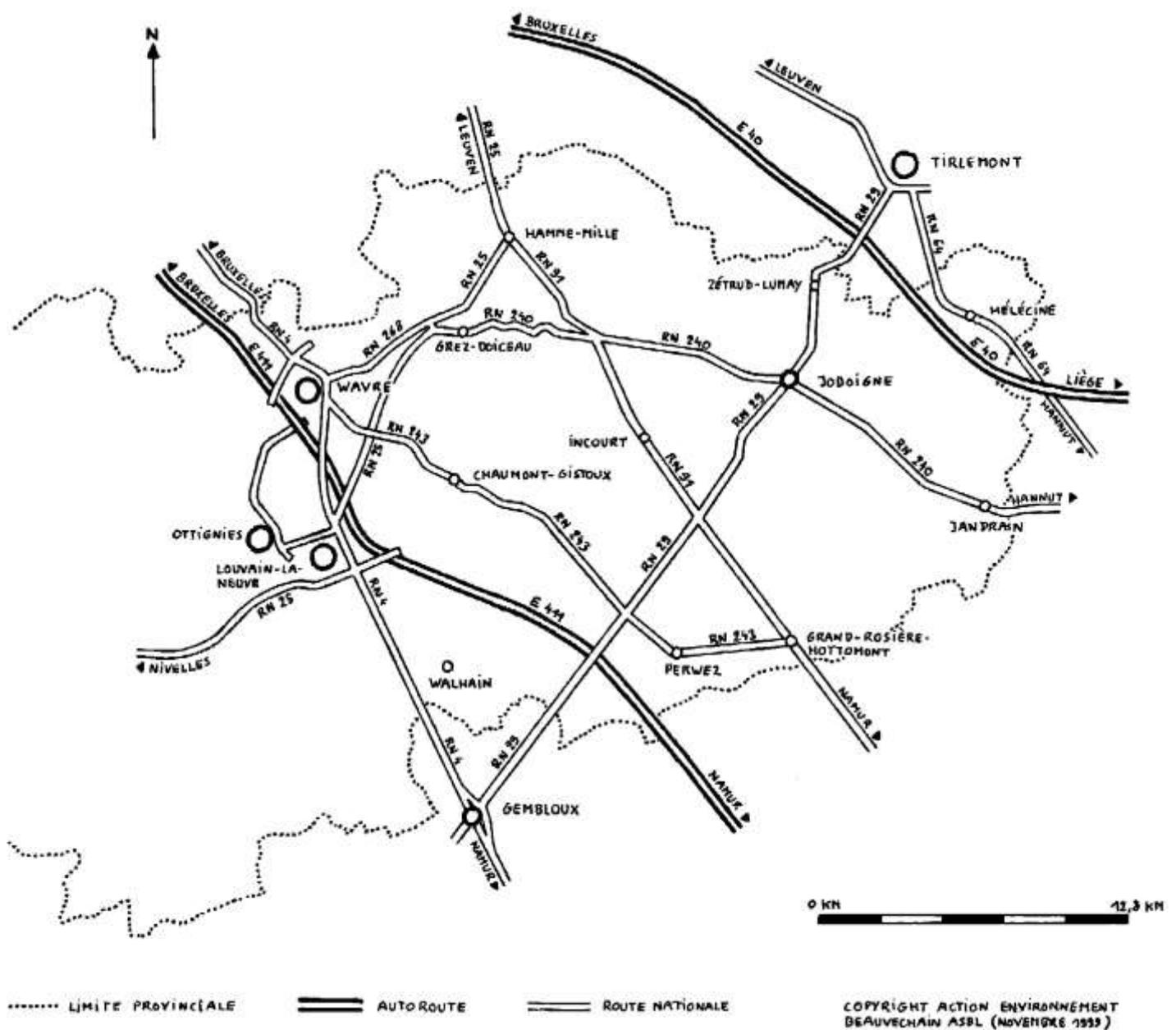
C.2 CONSTATS SERVANT DE BASE AU PROJET DE DEVELOPPEMENT ALTERNATIF D'AEB

Sous ce point, le lecteur trouvera une série de cartes et de tableaux assortis chaque fois d'une explication et/ou de quelques constats. Dans certains cas, nous tirerons déjà quelques premières conclusions, qui trouveront, ensuite, une application concrète dans notre projet de développement alternatif pour l'Est du Brabant Wallon (cf. chapitre D).

C.2.1 Le réseau routier dans l'Est du Brabant Wallon

C.2.1.1 Carte

Carte n° 5: Le réseau routier dans l'Est du Brabant Wallon



C.2.1.2 Constats

Les autoroutes traversant l'Est du Brabant Wallon sont:

- *La E40/A3 Ostende - Bruxelles - Liège - Eynatten/Aix-la-Chapelle*, qui traverse l'Est du Brabant Wallon depuis Opheylissem jusqu'à Libertange;
- *La E411/A4 Bruxelles - Namur - Neufchâteau (où elle rejoint la E25 vers Arlon/Luxembourg)*, qui entre en Brabant Wallon à Wavre, pour quitter la province à Perwez.

Les principales routes nationales sont:

- *Axes nord-ouest/sud-est*

- *La RN4 Bruxelles - Namur - Marche-en-Famenne - Bastogne - Arlon - Sterpenich*, qui entre en Brabant Wallon à Wavre, pour quitter la province à Perbais/Walhain;
- *La RN64 Tirlemont - Hannut - Huy*, qui traverse l'Est du Brabant Wallon depuis Opheylissem jusqu'à Linsmeau;
- *La RN91 Hamme-Mille - Namur*, qui quitte l'Est du Brabant Wallon à Grand-Rosière-Hottomont;
- *La RN240 Grez-Doiceau - Jodoigne - Hannut*, qui quitte l'Est du Brabant Wallon à Jandrain;
- *La RN243 Wavre - Chaumont-Gistoux - Perwez - Grand-Rosière-Hottomont*.

- *Axes nord-est/sud-ouest*

- *La RN25 Leuven - Louvain-la-Neuve - Nivelles*, qui entre en Brabant Wallon à Hamme-Mille;
- *La RN29 Beringen (province de Limbourg) - Diest - Tirlemont - Jodoigne - Gembloux - Charleroi*, qui traverse l'Est du Brabant Wallon depuis Zétrud-Lumay jusqu'à Thorembais-Saint-Trond;
- *La RN268 Grez-Doiceau - Wavre*

C.2.2 Le degré d'urbanisation dans l'Est du Brabant Wallon (par village)

C.2.2.1 Présentation de la carte n° 6 (cf. infra, point C.2.2.2.)

En combinaison avec la carte n° 5 (cf. supra, point C.2.1.1., réseau routier), la carte reprise ci-après (c'est-à-dire, la carte n° 6 sous le point suivant), constitue le point de départ de notre projet de développement alternatif. Elle présente une typologie, non pas des communes, mais de chaque *village* de l'Est du Brabant Wallon, et ce selon le degré d'urbanisation actuel. La différence avec la carte n° 3 relative à l'urbanisation morphologique et fonctionnelle dans l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, point A.2., carte d'après Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke), réside dans le point de départ. En effet, Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke se sont basés sur les limites communales telles qu'elles ont été fixées après la fusion en 1976. Compréhensible d'un point de vue scientifique (les données chiffrées n'étant généralement plus disponibles pour chaque village mais pour les communes fusionnées), cette approche ne permet cependant pas de rendre compte de la disparité spatiale qui règne dans certaines communes et qu'il importe parfois de respecter (notamment s'il s'agit de préserver la ruralité). Ainsi par exemple, Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke ont classé -à juste titre d'ailleurs- les communes de Chaumont-Gistoux et de Grez-Doiceau parmi les communes caractérisées par une urbanisation morphologique moyenne. Toutefois, en faisant une ventilation par village, l'on constate que ces deux communes comprennent malgré tout encore quelques entités plus rurales (Corroy-le-Grand, Vieusart et Longueville pour Chaumont-Gistoux, Bossut-Gottechain, Néthen et Cocrou pour Grez-Doiceau). La zone rurale de l'Est du Brabant Wallon est donc plus grande que ne le ferait croire l'unique lecture de la carte de Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke.

En même temps, une typologie par village nous permet de mieux nous affranchir des limites communales tracées lors de la fusion en 1976. Certes, ces limites artificielles ont le mérite d'avoir introduit un certain nombre de rationalisations dans la gestion des communes, mais elles n'ont pas eu pour effet d'éradiquer l'attitude localiste dénoncée plus haut (émiettement inutile de l'espace en raison d'une tendance à créer une ZAE par commune). En outre, et sans pour autant vouloir remettre en cause les limites actuelles des communes fusionnées, il nous semble tout de même qu'elles n'ont pas toujours été fixées en veillant à une cohérence territoriale optimale. Ainsi, en ce qui concerne l'Est du Brabant Wallon, l'on constate par exemple que les villages de Jauchette et de Glimes font partie de deux communes différentes, tandis qu'ils se ressemblent par leur structure et leur situation (situés sur un versant opposé de la vallée de la Grande Gette, ils forment un ensemble plus ou moins cohérent). De même, un village comme Longueville, "naturellement" plus axé sur les villages ruraux situés à l'est et au sud (Piétrebais, Roux-Miroir, Incourt/Longpré, Sart-Risbart) a été incorporé dans une commune à plus forte vocation résidentielle et axée sur Wavre, au nord-ouest...

Ce sont de telles disparités que la carte n° 6 permet donc de mieux faire ressortir. L'on pourrait toutefois objecter que les limites villageoises restent des limites et qu'elles émiettent même davantage le territoire que les limites communales. A première vue, c'est vrai, mais contrairement aux limites fixées de façon artificielle lors de la fusion, les limites villageoises sont le fruit d'une évolution lente, plus spontanée et souvent plus logique. En effet, la plupart du temps, elles correspondent plus ou moins à ce que l'on appelle le finage d'un village, c'est-à-dire: l'espace regroupant l'ensemble des terres exploitées traditionnellement par la communauté villageoise (les champs, les prairies, la forêt)¹¹⁸. C'est essentiellement dans les régions non encore trop atteintes par l'urbanisation (comme l'Est du Brabant Wallon) que le finage peut encore être considéré comme un facteur structurant de l'espace et que l'équation *finage-territoire villageois* peut encore servir, selon nous, de base utile à une analyse spatiale globale. C'est ainsi que, sur la base d'une étude de l'aspect morphologique du finage-territoire de chaque village¹¹⁹, nous avons établi neuf catégories de villages et de (petites) villes, à partir desquelles nous définirons ensuite notre projet de développement économique alternatif:

N° Zone	Description.
---------	--------------

¹¹⁸ D'après la définition reprise dans: *Etat de l'Environnement Wallon - Paysage*, Ministère de la Région Wallonne - Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, Jambes-Bruxelles, 1996, p. 117.

¹¹⁹ Etude effectuée par nos propres moyens, à partir de constats sur place et d'une analyse des plans de secteur.

1	1. Villages ruraux: il s'agit de villages qui ont su préserver leur caractère rural. Les extensions récentes de l'habitat n'y ont pas encore fondamentalement altéré la structure initiale. La plupart du temps, les nouvelles constructions s'intègrent dans le tissu villageois en le densifiant. Même s'il y a parfois des extensions linéaires, l'on constate relativement peu de débordements importants de l'habitat sur les campagnes environnantes. Exemples: Bossut-Gottechain, Longueville, Nodebais, Piétrebais, Mélin, Mont-Saint-André, Orbais, Walhain, Héléchine,...
2	2. Villages ruraux dotés d'une ZAE dont la portée dépasse le cadre sous-régional: comme la dénomination l'indique, il s'agit de villages ruraux accueillant en même temps des activités économiques d'envergure. Dans l'Est du Brabant Wallon, aucun village ne tombe dans cette catégorie à l'heure actuelle, la ZAE de Perwez n'empiétant pas (encore) sur l'ancien territoire du village de Thorembais-Saint-Trond. En dehors du territoire provincial, citons le village de Sauvenière, près de Gembloux (province de Namur).
3	3. Villages mi-ruraux/mi-résidentiels: il s'agit de villages où une certaine ruralité subsiste (une ou deux plages agricoles encore relativement cohérentes), mais qui ont connu une extension de l'habitat plus importante que les villages ruraux. Souvent, ces extensions ont pris la forme de lotissements venus se greffer au noyau initial, ce qui résulte en une structure villageoise plus éclatée et, dès lors, un finage moins "lisible". Exemples: Biez (sans Cocrou, Petit-Sart et Grand-Sart), Chaumont-Gistoux, Pécrot,...
4	4. Petits centres ruraux: il s'agit de villages où les fonctions rurale, résidentielle et commerciale ont tendance à s'entremêler. Ainsi, le noyau central se caractérise par une présence relativement marquée de magasins et d'autres activités commerciales desservant les villages voisins. Si, en outre, l'habitat à caractère résidentiel (lotissements) y est relativement développé (éclatement), il subsiste toutefois quelques plages agricoles dans les parties périphériques du territoire. Dans l'Est du Brabant Wallon, cette catégorie d'entités comprend Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Hamme-Mille et Orp.
5	5. Petits centres périurbains: sur le plan fonctionnel, cette catégorie correspond à celle des petits centres ruraux, à cette différence près qu'ils sont situés dans la partie centrale et périurbanisée du Brabant Wallon. Cela implique que l'urbanisation y sera plus manifeste. Exemples: Court-Saint-Etienne, Bierges, Limal...
6	6. Petites villes en zone rurale: il s'agit d'entités à structure urbaine et offrant toutes les fonctions d'une vraie ville (commerces, activités économiques). Cependant, elles sont entourées par une campagne relativement importante, par rapport à laquelle elles se démarquent encore clairement. Dans l'Est du Brabant Wallon, cette catégorie est représentée par Jodoigne et Perwez.
7	7. Villes: il s'agit d'entités présentant toutes les caractéristiques d'une ville à part entière. L'Est du Brabant Wallon proprement dit, n'en compte pas. Dans les alentours immédiats cependant, citons le pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve, ainsi que Leuven, Tirlemont et Gembloux.
8	8. Banlieues: il s'agit d'entités marquant généralement la transition de la ville proprement dite vers une campagne souvent encore très résidentielle. Les fonctions résidentielle et commerciale y sont prédominantes, la ruralité y est par contre plutôt symbolique. Selon nous, aucune commune de l'Est du Brabant Wallon ne tombe dans cette catégorie. Citons toutefois Overijse, Genval et Rixensart.
9	9. Villages à forte vocation résidentielle: il s'agit de villages où la fonction résidentielle a presque entièrement supplanté la fonction rurale. L'on n'y trouve plus de vraies plages agricoles - tout au plus quelques bandes de champs ou de bois préservés. Le noyau ancien de ces villages se perd quelque peu dans l'habitat nouveau. Celui-ci a souvent pris la forme de lotissements éparpillés à travers le territoire entier. Il en résulte une structure villageoise fortement éclatée et un finage extrêmement fragmenté. Notons encore la sous-représentation d'activités commerciales (ce qui différencie cette catégorie de celle des petits centres ruraux, des petits centres périurbains et des banlieues). Exemples: Dion-le-Mont, Oud-Heverlee,...



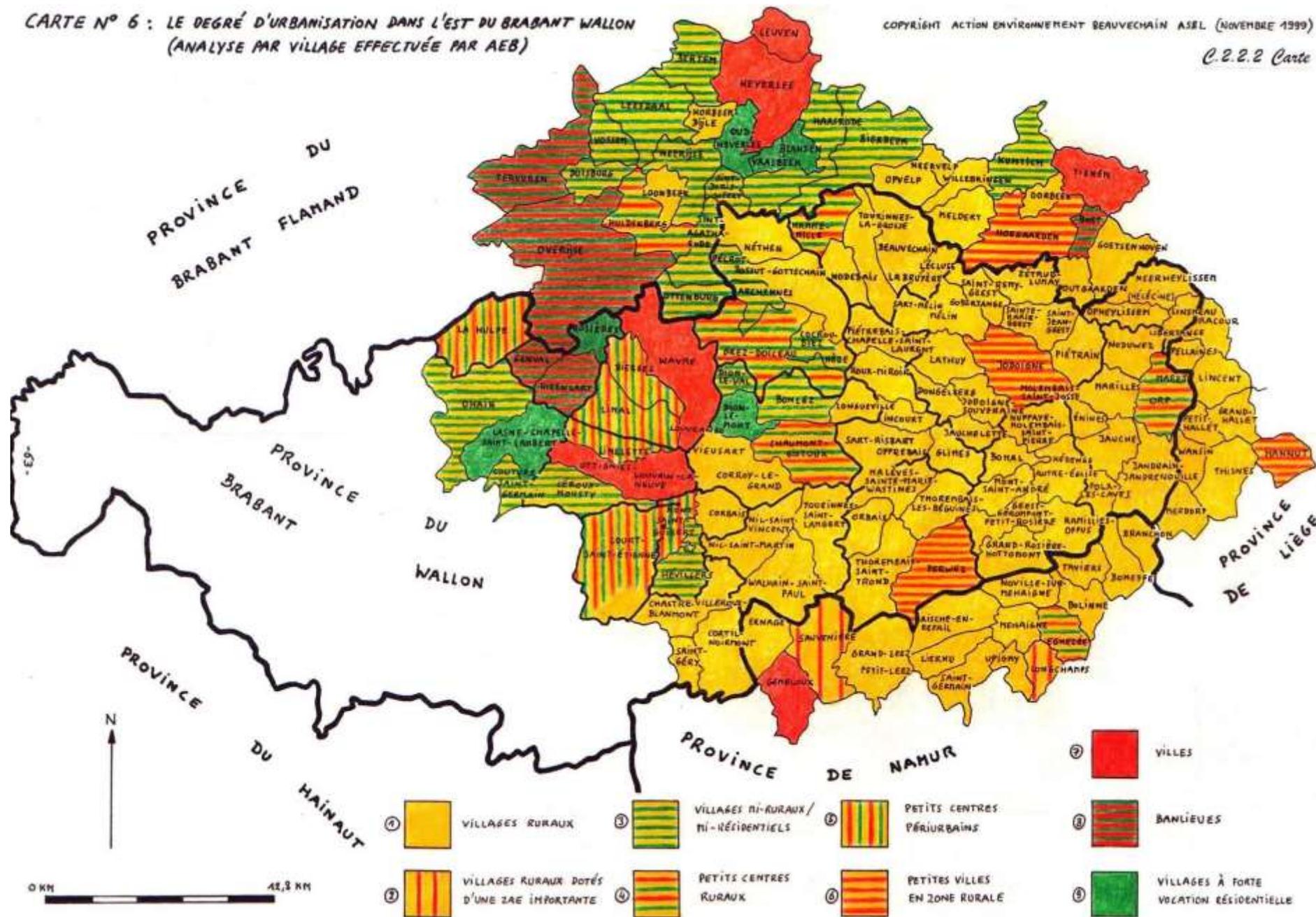
Au fur et à mesure que l'on s'approche du pôle de Wavre – Ottignies – Louvain-la-Neuve, la campagne brabançonne se résidentialise (ici: nouveau lotissement à Chaumont-Gistoux)

C.2.2.2 Carte

CARTE N° 6 : LE DEGRÉ D'URBANISATION DANS L'EST DU BRABANT WALLON
(ANALYSE PAR VILLAGE EFFECTUÉE PAR AEB)

COPYRIGHT ACTION ENVIRONNEMENT BEAUVECHAIN ASEL (NOVEMBRE 1999)

C.2.2.2 Carte



C.2.2.3 Constats et commentaires

A la lecture de la carte n° 6, l'on constate que l'Est du Brabant Wallon est resté une région essentiellement rurale. Rappelons que l'urbanisation émanant du pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve (et amplifiée par la proximité de l'agglomération bruxelloise) a moins débordé sur l'Est du Brabant Wallon que ne le laisse croire la carte de Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke. Elle se manifeste surtout à Pécrot, Archennes, Grez-Doiceau, Biez/Hèze, Bonlez, Dion-Valmont et Chaumont-Gistoux (sous forme de lotissements ou de parcs résidentiels). L'on notera également que les villages de Corroy-le-Grand et de Vieusart ont été miraculeusement préservés. Autre constat: vers le sud, le long de la RN4/E411, le pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve s'arrête abruptement pour faire place à la campagne.

Les deux petites villes que compte l'Est du Brabant Wallon -Jodoigne et Perwez- se situent à part entière dans la zone rurale et, plus précisément, sur l'axe Tirlemont-Gembloux-Charleroi (RN29). C'est d'ailleurs sur ce même axe que se trouve aussi Sauvenière, village rural doté d'une ZAE importante.

Par ailleurs, la vaste campagne brabançonne est ponctuée par un certain nombre de petits centres ruraux qui -le lecteur s'en souviendra- rassemblent les fonctions résidentielle, commerciale et rurale. Il est à noter que cette catégorie comprend des villages d'aspect assez divers - pour ne pas dire divergent. Ainsi, dans les petits centres ruraux situés plutôt vers l'ouest (Chaumont-Gistoux et Grez-Doiceau), la fonction agricole est moins affirmée que les fonctions résidentielle (lotissements) et commerciale. Cela s'explique par la proximité des pôles urbains de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve et de Bruxelles. En quelque sorte, ces entités ont tendance à se confondre avec la grande agglomération bruxelloise. Par contre, dans les petits centres ruraux situés plus vers l'est (Hamme-Mille et Orp), les fonctions résidentielle, commerciale et rurale se tiennent plutôt en équilibre. Dès lors, d'un point de vue morphologique, ces entités continuent à se démarquer clairement des villages ruraux qui les entourent et qu'elles desservent...

Enfin, la lecture combinée des cartes n° 5 (réseau routier, cf. supra, point C.2.1.1.) et n° 6 (degré d'urbanisation par village, cf. supra, point C.2.2.2.) permet de conclure que la ruralité reste le mieux préservée le long des axes nord-ouest/sud-est (la RN91, la RN240 et, dans une moindre mesure, la RN243), tandis que le long des axes nord-est/sud-ouest (RN25 et RN29), elle tend à s'effacer plus rapidement. Le long de la RN25, cette perte de la ruralité est due essentiellement à un accroissement de la fonction résidentielle (Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau); la RN29, pour sa part, semble attirer de plus en plus d'activités économiques (les ZAE de Hoegaerde, Jodoigne, Thorembais-les-Béguines, Perwez, Sauvenière/Gembloux). Quant à l'axe RN4/E411, qualifié d'eurocorridor par le SDER, il affiche un caractère hautement économique dans sa partie septentrionale (pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve), tandis que la ruralité prend clairement le dessus dans sa partie méridionale (Walhain).

C.2.3 La dispersion actuelle des ZAE dans l'Est du Brabant Wallon (compte tenu des ZAE situées à proximité dans les provinces limitrophes)

C.2.3.1 Tableau

Le Brabant Wallon serait trop peu désenclavé et trop avare en ZAE, ce qui étoufferait le dynamisme de nos entrepreneurs. Pour gagner leur vie, les habitants devraient se résigner à de longs déplacements vers Bruxelles, faute de ZAE suffisamment proches de leur domicile. Deux arguments souvent invoqués dans le plaidoyer pour une dispersion plus poussée des ZAE à travers le territoire provincial. Mais ce problème est-il bien réel et, si oui, quelle en est l'ampleur? Afin d'y voir plus clair, nous présentons, à la page suivante, un tableau qui situe, dans le temps et dans l'espace, les onze communes de l'Est du Brabant Wallon par rapport aux principales ZAE dans la région (4 en Brabant Wallon, 1 en province de Namur, 1 en province de Liège, 3 en Brabant Flamand). Ce tableau sera ensuite expliqué (sous le point C.2.3.2.) et commenté (sous le point C.2.3.3.).



Les villages de l'Est du Brabant Wallon: "perdus" dans la campagne?

Tableau n° 2: le degré de dispersion des ZAE existantes (situées tant à l'intérieur qu'à proximité de l'Est du Brabant Wallon)

[distances (km) et temps de trajet (min) à 30km/h / 50 km/h]

ZAE → Commune ↓	Wavre-Nord	LLN/Mont- Saint-Guibert	Jodoigne	Perwez	Sauvenière (Namur)	Hannut (Liège)	Haasrode (Brab. Flam.)	Tirlemont (Brab. Flam.)	Landen (Brab. Flam.)
Beauvechain	km: 17,5 min: 35/21	km: 21 min: 42/25	km: 13,5 min: 27/16	km: 20,5 min: 41/25	km: 27,5 min: 55/33	km: 30 min: 60/36	km: 13 min: 26/16	km: 15 min: 30/18	km: 28,5 min: 57/34
Chaumont- Gistoux	km: 10 min: 20/12	km: 6,5 min: 13/8	km: 18 min: 36/22	km: 9,5 min: 19/11	km: 17 min: 34/20	km: 34 min: 68/41	km: 25 min: 50/30	km: 30 min: 60/36	km: 32,5 min: 65/39
Grez-Doiceau	km: 10 min: 20/12	km: 12,5 min: 25/15	km: 14,5 min: 29/17	km: 22,5 min: 45/27	km: 29,5 min: 59/35	km: 31 min: 62/37	km: 15 min: 30/18	km: 25 min: 50/30	km: 30 min: 60/36
Hélécine	km: 42,5 min: 85/51	km: 33 min: 66/40	km: 10 min: 20/12	km: 21,5 min: 43/26	km: 29 min: 58/35	km: 12,5 min: 25/15	km: 24 min: 48/29	km: 9 min: 18/11	km: 7,5 min: 15/9
Incourt	km: 24,5 min: 49/29	km: 15 min: 30/18	km: 8,5 min: 17/10	km: 8,5 min: 17/10	km: 16 min: 32/19	km: 23,5 min: 47/28	km: 21 min: 42/25	km: 22,5 min: 45/27	km: 23 min: 46/28
Jodoigne	km: 32 min: 64/38	km: 23 min: 46/28	km: - min: -	km: 13 min: 26/16	km: 20,5 min: 41/25	km: 17,5 min: 35/21	km: 22,5 min: 45/27	km: 12 min: 24/15	km: 15,5 min: 31/19
Mont-Saint- Guibert	km: 15 min: 30/18	km: 5 min: 10/6	km: 28,5 min: 47/34	km: 19 min: 38/23	km: 13 min: 26/16	km: 44 min: 88/53	km: 30 min: 60/36	km: 41 min: 82/49	km: 44 min: 88/53
Orp-Jauche	km: 45 min: 90/54	km: 36 min: 72/43	km: 12,5 min: 25/15	km: 23,5 min: 47/28	km: 31 min: 62/37	km: 10 min: 20/12	km: 28 min: 56/34	km: 15,5 min: 31/19	km: 13 min: 26/16
Perwez	km: 24,5 min: 49/29	km: 15 min: 30/18	km: 14 min: 28/19	km: - min: -	km: 11,5 min: 23/14	km: 24 min: 48/29	km: 31,5 min: 63/38	km: 27 min: 54/32	km: 31 min: 62/37
Ramillies	km: 36,5 min: 73/44	km: 28 min: 56/34	km: 13,5 min: 27/16	km: 13,5 min: 27/16	km: 23,5 min: 47/28	km: 16 min: 32/19	km: 33 min: 66/40	km: 25,5 min: 51/31	km: 25,5 min: 51/31
Walhain	km: 18,5 min: 37/22	km: 8 min: 16/10	km: 17,5 min: 35/21	km: 9 min: 18/11	km: 8 min: 16/10	km: 34 min: 68/41	km: 33 min: 66/40	km: 32 min: 64/38	km: 33 min: 66/40

C.2.3.2 Explications

Les distances ont été calculées depuis l'église des villages qui ont donné leur nom à la commune fusionnée. Elles ont été mesurées à l'aide d'un curvimètre et sur fond de carte 1:100.000.¹²⁰ C'est chaque fois l'itinéraire le plus court et/ou le plus logique qui a été suivi.

Les deux chiffres figurant en dessous du nombre de kilomètres et séparés l'un de l'autre par une barre oblique, représentent le temps de trajet. Celui-ci est exprimé en minutes (min:) et calculé, premièrement, en fonction d'un trafic exceptionnellement dense (vitesse moyenne: 30km/h - chiffre figurant à gauche de la barre oblique) et, deuxièmement, en fonction d'un trafic moyen (vitesse moyenne: 50 km/h - chiffre figurant à droite de la barre oblique). Quiconque connaît bien l'Est du Brabant Wallon constatera, en comparant certaines durées de trajet avec ses propres expériences, que nous introduisons un critère extrêmement sévère en nous basant sur une vitesse moyenne de 30 km/h, correspondant plus ou moins à un trafic urbain fluide. Mais comme il vaut mieux disposer d'une certaine marge...

C.2.3.3 Constats et commentaires

En dépit de cette extrême sévérité dans le critère de la durée du trajet, il faut constater qu'aucune des communes de l'Est du Brabant Wallon ne se situe "au bout du monde"... En effet, à partir de chaque commune, il est possible d'atteindre au moins deux ZAE en moins d'une demi-heure de route (quinze kilomètres effectués en voiture à une vitesse moyenne de 30km/h.). Dans la plupart des cas, il s'agit même de deux ZAE situées à l'intérieur du Brabant Wallon. En prenant comme base une vitesse moyenne -plus réaliste- de 50 km/h, l'on constate que toutes les communes du Brabant Wallon ont accès, en moins de trente minutes, à au moins cinq ZAE (dont au moins deux dans l'Est du Brabant Wallon)! Le tableau suivant visualise cette situation:

**Tableau n° 3: nombre de ZAE situées à une distance raisonnable
(pour chaque commune de l'Est du Brabant Wallon)**

	ZAE à moins d'une ½ h. en Brabant Wallon (vitesse moyenne: 30/50 km/h)	ZAE à moins d'une ½ h. en dehors du Brabant Wallon (vitesse moyenne: 30/50 km/h)	Nombre total de ZAE à moins d'une ½ h. (vitesse moyenne: 30/50 km/h)
Beauvechain	1 / 4	2 / 2	3 / 6
Chaumont-Gistoux	3 / 4	0 / 2	3 / 6
Grez-Doiceau	3 / 4	1 / 2	4 / 6
Hélécine	1 / 2	3 / 4	4 / 6
Incourt	3 / 4	0 / 5	3 / 9
Jodoigne	2 / 3	1 / 5	3 / 8
Mont-Saint-Guibert	2 / 4	1 / 1	3 / 5
Orp-Jauche	1 / 2	2 / 3	3 / 5
Perwez	3 / 4	1 / 2	4 / 6
Ramillies	2 / 2	0 / 2	2 / 4
Walhain	2 / 4	1 / 1	3 / 5
MINIMUM/MAXIMUM	1 / 4	0 / 5	2 / 9

¹²⁰ Belgique - Atlas topographique, Institut Géographique National, op. cit., cartes 40-41, 42-43 et 52-53.

En comparaison avec la durée des déplacements vers la capitale¹²¹, les durées mentionnées ci-dessus ne permettent pas, selon nous, de conclure à une nécessité urgente à disperser davantage les ZAE. En effet, même des communes que l'on aime parfois qualifier de "perdues dans la campagne", bénéficient d'une situation étonnamment centrale par rapport à plusieurs ZAE existantes. L'exemple le plus frappant à cet égard est certainement celui de la commune d'Incourt (accès, en moins d'une demi-heure, à neuf ZAE, dont les deux les plus proches se trouvent à 17 minutes en cas de trafic exceptionnellement dense - voire à 10 minutes en cas de trafic moyen!).

Notons également la situation plutôt enviable, tant pour les navetteurs que pour les entrepreneurs potentiels, de communes telles que Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau et Walhain, qui, pourtant, auraient formulé une demande pour une ZAE... Si la commune de Ramillies s'avère être la plus "isolée" du Brabant Wallon, elle dispose tout de même de quatre ZAE à une distance tout à fait raisonnable, dont deux (Perwez et Jodoigne) situées à moins de 20 minutes en cas de trafic exceptionnellement dense (30 km/h en moyenne) et à une dizaine de minutes en cas de trafic moyen (50 km/h en moyenne).

Le dernier constat concerne les communes de Beauvechain, d'Hélécine et d'Orp-Jauche. Si elles bénéficient d'une bonne position en général, il convient toutefois de faire remarquer que ce score est surtout le résultat de ZAE situées en dehors de la province (Brabant Flamand et/ou Liège). Pour AEB, ce constat n'a cependant rien de préoccupant. D'une part parce qu'il résulte partiellement de la sévérité du critère de la durée du trajet (ainsi, en ce qui concerne Beauvechain, les durées de 35 minutes pour se rendre à Wavre-Nord et de 42 minutes pour se rendre à la ZAE de Louvain-la-Neuve peuvent être considérées comme exagérément longues). D'autre part parce qu'il s'agit de communes quelque peu périphériques, toutes les trois situées le long de la bordure septentrionale de la province. Comme cela arrive souvent dans les régions "frontalières", ces communes ont tout naturellement tendance à se tourner vers des centres situés dans le pays -en l'occurrence la Région- limitrophe.¹²² D'ailleurs, abstraction faite des limites provinciales et régionales, le bilan affiché par ces trois communes n'est pas plus défavorable que celui des autres - si ce n'est psychologiquement...

C.2.3.4 Quelques premières conclusions

Il est clair que les constats faits ci-dessus influenceront notre vision sur l'avenir économique du Brabant Wallon. Ainsi, l'on peut se demander où est la nécessité d'une dispersion plus poussée des ZAE, si même en introduisant un critère exceptionnellement sévère comme celui d'une vitesse moyenne des déplacements de 30km/h, nous n'arrivons pas à situer ne fût-ce qu'une seule commune à plus d'une demi-heure d'une ZAE brabançonne. *Faire en sorte que toute commune se situe à un quart d'heure en moyenne d'une ZAE, n'est-ce pas vouloir la ville à la campagne ou, du moins, introduire, dans l'Est du Brabant Wallon, le modèle périurbain? N'est-ce pas non plus oublier l'extrême exigüité de notre pays et, à plus forte raison, de notre province? Ne sommes-nous pas en train de perdre quelque peu le sens des distances?...*

¹²¹ Par exemple, le trajet Beauvechain - Bruxelles (centre ville) effectué en voiture, prend 60 à 90 minutes selon la densité du trafic, sauf pendant les vacances scolaires et en dehors des heures de pointe, quand trois quarts d'heures suffisent (cf. supra point B.1.2.).

¹²² A cet égard, signalons que la ville (wallonne!) de Liège exerce une influence comparable sur le sud de la province (flamande!) de Limbourg.

C.2.4 La part du territoire occupée par les ZAE existantes et actuellement proposées par l'IBW

C.2.4.1 Constats

Pour l'ensemble du Brabant Wallon, l'IBW sollicite à peu près 170 hectares de ZAE supplémentaires¹²³ par rapport à la situation actuelle¹²⁴, ainsi qu'une quinzaine d'hectares de nouvelles zones d'aménagement différé¹²⁵. Nécessité urgente pour les uns, gaspillage inacceptable pour les autres... Quoiqu'il en soit, si cette demande était rencontrée telle quelle, le Brabant Wallon ferait plus que consolider sa position de deuxième province la plus "industrialisée" de la Wallonie - du moins territorialement parlant. En effet, bondissant de 840,70 hectares actuellement à environ 1010 hectares, la surface occupée par les ZAE en Brabant Wallon oscillerait autour du cap de 1% de la superficie totale de la province, contre 0,77% auparavant - soit une augmentation d'environ 15%!¹²⁶ A première vue, le chiffre de 1% peut paraître dérisoire. Pourtant, une comparaison avec les autres provinces -et en particulier avec la province très industrialisée du Hainaut- permet de conclure que, globalement, le Brabant Wallon est loin d'être sous-industrialisé. Ainsi, en Hainaut, les ZAE occupent 1,54% du territoire, en province de Liège 0,64%, en province de Namur 0,28% et en province de Luxembourg 0,26%. La moyenne wallonne est actuellement de 0,67%.¹²⁷

Par ailleurs, il serait réducteur de justifier un renforcement considérable du potentiel en ZAE par le fait que le Brabant Wallon est l'une des provinces les plus peuplées de Wallonie. En effet, il ne faut pas oublier que la population du Brabant Wallon a connu un gonflement artificiel, suite à l'afflux de néo-ruraux ayant échangé Bruxelles pour un cadre de vie plus verdoyant. Comme ces néo-ruraux disposent souvent d'un emploi bien rémunéré dans la grande agglomération bruxelloise, l'on ne pourrait pas, à notre avis, invoquer leur présence comme argument en faveur d'une augmentation de la superficie en ZAE qui mettrait notre province au même niveau que, par exemple, le Hainaut.

L'IBW prévoit donc une augmentation de la superficie en ZAE de l'ordre de 15% pour l'ensemble du Brabant Wallon. Cependant, le tableau n° 4 repris à la page suivante, fait apparaître un accroissement quasi explosif pour l'Est du Brabant Wallon:

¹²³ En effet, l'IBW demande 18ha60a à Genappe, 30ha à Tubize, 7ha à Virginal, +/- 35ha à Vieusart, 35ha97a à Héléicine, 30ha79a à Jodoigne et 11ha49a à Piétrebais. (Cf. AG IBW 1998, pp. 8-12 + cf. supra, Avant d'entamer la lecture, point 2.).

¹²⁴ A savoir 220 hectares déjà disponibles sur la base d'autorisations (récentes) ou de mises en œuvre prochaines (*Ibidem*).

¹²⁵ A savoir: 4ha86a à Genappe, 6ha à Tubize et 5ha45a à Héléicine (*Ibidem*).

¹²⁶ Les chiffres relatifs à la situation actuelle proviennent de l'étude d'incidences rédigée à l'occasion du récent projet d'extension du zoning de Wavre-Nord (*Etude d'incidences sur un plan - Révision ponctuelle du plan de secteur Wavre-Jodoigne-Perwez, Phase I: Analyse territoriale générale, op. cit.*, p. 21.). Notons que ces chiffres ne tiennent compte que des ZAE gérées par l'Intercommunale.

¹²⁷ *Ibidem*.

Tableau n° 4: impact spatial des nouvelles ZAE demandées par l'IBW pour l'Est du Brabant Wallon

	situation actuelle	situation après concrétisation du plan de développement de l'IBW (sans Vieusart) ¹²⁸	situation après concrétisation du plan de développement de l'IBW (avec Vieusart) ¹²⁹
Superficie en ZAE	57,47 ha ¹³⁰	133,47 ha	168,47 ha
Augmentation	-	(+ 76 ha ou + 132%)	(+111 ha ou + 193%)
Superficie en ZAE par rapport à la superficie totale de l'Est du Brabant Wallon¹³¹	0,12%	0,28%	0,35 %
à titre informatif: superficie en ZAE par rapport à la superficie totale l'Est du Brabant Wallon, telle que définie par l'IBW¹³²	0,17%	0,39 %	-

Certes, devant le constat que 0,12% seulement du territoire de l'Est du Brabant Wallon est occupé par des ZAE, la tentation est grande de conclure qu'il n'y aurait pas péril en la demeure, suite à l'augmentation du potentiel d'accueil des entreprises demandée. Ce serait cependant oublier l'impact structural que peut avoir une quantité -même infime- de ZAE sur un territoire donné. Ainsi, l'exemple du Hainaut démontre qu'une superficie de 1,54% "seulement" en ZAE suffit pour donner à une région une image urbaine et industrielle. Certes, ce sont moins les ZAE elles-mêmes qui sont responsables de cette image, que leurs effets "collatéraux", à savoir les infrastructures qu'elles nécessitent et la pression démographique qu'elles sont susceptibles de provoquer dans un stade ultérieur... Ainsi, dans l'hypothèse d'une augmentation considérable de la densité en ZAE dans l'Est du Brabant Wallon, l'on risquerait de créer de nouvelles nécessités en matière d'infrastructures et de déclencher, à terme, l'accélération de l'habitat. Ne s'agit-il pas là de deux menaces pour la ruralité?

Une autre conclusion erronée serait de dire qu'il y a, dans l'Est du Brabant Wallon, un retard à combler d'urgence, surtout si l'on compare la densité en ZAE dans la région avec les résultats obtenus par des provinces essentiellement rurales comme Namur (0,28%) et de Luxembourg (0,26%). Toutefois, ce serait négliger le fait que ces deux derniers résultats représentent des moyennes et qu'ils sont dès lors gonflés par la concentration de ZAE dans quelques centres ou zones plus ou moins urbains.¹³³ Il est donc bien possible -et il serait en tous cas intéressant de l'étudier- que les zones rurales dans les provinces de Namur et de Luxembourg soient encore loin d'atteindre le résultat de cet autre espace rural que constitue l'Est du Brabant Wallon.

C.2.4.2 Quelques premières conclusions

Et c'est ainsi que nous en revenons à notre souhait d'un développement économique en symbiose avec la ruralité de notre région... En vertu de ce principe, AEB estime qu'il n'est ni nécessaire, ni souhaitable

¹²⁸ Le site de Vieusart étant considéré par l'IBW comme une ZAE située dans la partie centrale du Brabant Wallon.

¹²⁹ Si nous tenons compte, malgré tout, de la proposition de ZAE pour Vieusart, c'est en vertu de la définition que nous avons donnée à l'appellation "Est du Brabant Wallon" utilisée dans ce dossier (cf. supra: Avant d'entamer la lecture, point 3.).

¹³⁰ Il s'agit des ZAE de Jodoigne et de Perwez (extensions récentes comprises).

¹³¹ Les onze communes tombant sous l'appellation "Est du Brabant Wallon" utilisée dans ce dossier totalisent 47.805 hectares.

¹³² Sans compter les communes de Chaumont-Gistoux, Mont-Saint-Guibert, Walhain, ainsi que la moitié occidentale et plutôt résidentielle de la commune de Grez-Doiceau (à savoir Grez-Doiceau même (2099 ha), Archennes (429 ha) et Biez (576 ha)), soit 34.126 ha au lieu de 47.805 ha. Les chiffres relatifs à la superficie des anciennes "entités autonomes" de Grez-Doiceau, Archennes et Biez proviennent de *Verschuerens Modern Woordenboek*, éd. Brepols, Turnhout, 1933.

¹³³ Pour la province de Namur: Namur-ville, la vallée de la Sambre, Ciney et Couvin; pour la province de Luxembourg: Marche-en-Famenne, Bastogne, Libramont-Chevigny et la zone entre Athus et Virton.

d'aligner la superficie occupée par les ZAE dans l'Est du Brabant Wallon sur la moyenne des provinces - rurales- de Namur (0,28%) et de Luxembourg (0,26%) - ce qui serait pourtant plus que le cas avec le projet de développement tel que présenté actuellement par l'Intercommunale. A plus forte raison, et compte tenu du bilan socio-économique plutôt positif que nous avons dressé précédemment (cf. supra, points A.2. et A.3.), il ne nous semble nullement nécessaire que l'Est du Brabant Wallon tente de se rapprocher de la moyenne provinciale (0,77%), gonflée, elle aussi, par les zones urbaines... Ce qui importe par contre, c'est d'utiliser de façon judicieuse la marge de manœuvre que nous laisse ce pourcentage susmentionné de 0,12%. Non pas pour *renforcer* l'attractivité économique de l'Est du Brabant Wallon (ce qui, rappelons-le, relèverait plus de l'ordre de la volonté que de la nécessité), mais pour *consolider* les atouts actuels de notre région (région agro-géographique bénéficiant d'une image positive et caractérisée par un certain dynamisme endogène¹³⁴,...). N'oublions pas, en outre, les emplois alternatifs susceptibles d'être créés en dehors de la filière purement industrielle ou commerciale (gestion de zones d'intérêt biologique, agriculture biologique, entretien du paysage et des voiries à mobilité lente, artisanat,...). Dans l'optique d'un tel



développement équilibré, il faudrait éviter tant la sous-estimation que la surestimation des besoins en investissements. A cet égard, il y a encore un autre facteur à ne pas négliger, à savoir le taux de remplissage des ZAE existantes...

Vue sur le premier paysage "wallon" qui s'offre aux yeux de l'automobiliste se rendant de Leuven à Namur: un effet de porte accentuant la ruralité de notre région.

C.2.5 Le taux de remplissage des ZAE existantes

¹³⁴ En effet, selon l'étude d'incidences relative au projet d'extension de Wavre Nord (*op. cit.*, pp. 30-32), les ZAE de l'Est du Brabant Wallon (Jodoigne et, surtout, Perwez) sont des parcs à localité forte, c'est-à-dire accueillant un nombre considérable "d'entreprises pour lesquelles une forte proximité géographique par rapport à leurs clientèles est une condition essentielle de leur activité" (p. 30). Et les auteurs de l'étude de considérer cet élément comme le signe d'une dynamique économique locale... (p. 32).

C.2.5.1 Constats

Pour l'Est du Brabant Wallon et par rapport à la situation actuelle, l'IBW souhaite donc réserver 76 hectares de terrains supplémentaires à l'implantation de nouvelles entreprises. Si l'on y ajoute la ZAE proposée pour Vieusart, la superficie totale concernée s'élèverait même à 111 hectares. Comme le projet de renforcement économique de l'Intercommunale porte sur une période de dix ans, le taux moyen de remplissage escompté est donc de 7,6 hectares par an, sans Vieusart, et de 11 hectares par an, avec Vieusart. Ce chiffre peut surprendre par son ampleur. Sur quoi est-il basé? Ne surestime-t-on pas l'attractivité des ZAE brabançonnes, ou bien vise-t-on par contre un accroissement considérable des investissements dans notre région, avec toutes les conséquences que cela implique pour la ruralité et la convivialité?

Afin de répondre à ces questions, nous nous référons une nouvelle fois à l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, qui propose une analyse de l'évolution de l'occupation des parcs industriels du Brabant Wallon.¹³⁵ Les auteurs concluent que "les besoins en parcs d'activités, sur base des années précédentes, [...] peuvent être raisonnablement estimés à 7 à 8 hectares par an."¹³⁶ Si le taux de remplissage prévu pour l'Est du Brabant Wallon semble donc rentrer dans les moyennes, cela ne signifie pas pour autant qu'il soit justifié d'office. Ainsi, une ventilation par ZAE et par sous-région, effectuée sur la base des données fournies par l'étude d'incidences précitée¹³⁷, nous apprend que le taux de remplissage prévu pour l'Est du Brabant Wallon pendant les dix ans à venir est étonnamment élevé par rapport au taux actuel. Par exemple, la ZAE de Jodoigne (extension non comprise¹³⁸), ne s'est remplie qu'à raison de 0,77 hectares par an entre l'année de sa création (1971) et celle de sa saturation (1998). Pour la ZAE de Perwez -aujourd'hui saturée-, ce taux est resté limité à 0,6 hectares par an sur une période de 20 ans, tandis que l'extension créée en 1991 (16 hectares) n'affiche qu'un taux de 0,05 hectares par an.¹³⁹

C.2.5.2 Quelques premières conclusions

D'une part, à supposer que le besoin annuel en ZAE -fixé tout de même par un bureau d'études- soit correct, cela signifierait que le potentiel actuel en Brabant Wallon (pour rappel: 220 ha) suffirait encore pour un quart de siècle.¹⁴⁰ L'on peut dès lors se demander d'où vient l'assertion de l'Intercommunale selon laquelle "[a]u rythme actuel de vente, les parcs d'activité économique seront saturés en 2001."¹⁴¹ N'a-t-on pas largement surestimé le nombre d'hectares de ZAE nécessaires pour les dix ans à venir?

D'autre part, est-il permis de conclure que l'IBW a simplement généralisé le taux de remplissage moyen des ZAE brabançonnes (7 à 8 ha/an) à toute sous-région du Brabant Wallon, sans faire de distinction entre les besoins respectifs des régions agro-géographiques et des aires de développement? Ou cette coïncidence entre le taux de remplissage moyen et celui prévu pour l'Est du Brabant Wallon, traduit-elle la volonté de détourner vers les campagnes la pression exercée sur certaines parties plus urbanisées de la province, tout

¹³⁵ *Idem*, pp. 28-30. Notons toutefois que les auteurs de l'étude regrettent que les données dont ils ont pu disposer, concernent aussi bien "les surfaces réellement construites et exploitées" que "les options d'achat sur terrain", ce qui doit inciter à "une certaine réserve, dans la mesure où une option d'achat n'a jamais signifié l'implantation ferme d'une entreprise" (p. 28).

¹³⁶ *Idem*, p. 30.

¹³⁷ Et notamment le tableau relatif au taux d'occupation de toutes les ZAE en Brabant Wallon (p. 29).

¹³⁸ Les chiffres dont nous avons pu disposer (à savoir ceux de l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*), ne fournissent pas de données quant à cette extension déjà mise en œuvre et couvrant 7 hectares. Entre-temps, elle semble déjà à moitié remplie, ce qui donnerait un taux de remplissage approximatif de 0,7 ha/an entre l'année de sa création (1995) et l'an 2000. Cependant, afin de disposer d'une marge dans notre projet de développement alternatif présenté dans le chapitre suivant, nous considérerons la ZAE de Jodoigne comme étant saturée.

¹³⁹ *Ibidem*.

¹⁴⁰ Précisons toutefois que les 220 hectares encore disponibles ne sont pas répartis de façon égale à travers le territoire provincial et qu'il y a des disparités sous-régionales. Ainsi, dans l'Est du Brabant Wallon tel que défini dans ce dossier (cf. supra, Avant d'entamer la lecture, point 3.), il resterait encore environ 18 hectares (15 hectares dans la ZAE Perwez et environ 3 hectares -selon nos estimations- dans l'extension déjà mise en œuvre de la ZAE de Jodoigne).

¹⁴¹ AG IBW 1998, p. 4.

en profitant d'une série d'avantages comme un prix moins élevé des terrains -agricoles- à exproprier et un risque moins aigu de troubles de voisinage?

Quoiqu'il en soit, AEB estime qu'une telle politique de développement ne serait pas conforme au SDER, qui, rappelons-le, prône précisément une approche davantage adaptée aux particularités de chaque zone morphologique, afin de mieux structurer le territoire wallon et d'empêcher que ville et campagne ne se confondent. Si développement il doit y avoir dans l'Est du Brabant Wallon, celui-ci devrait donc moins s'inspirer du modèle urbain, comme c'est le cas actuellement. C'est pourquoi, en ce qui concerne la densité en ZAE et le taux de remplissage, AEB préconise un développement selon les principes suivants:

- la densité moyenne en ZAE (superficie en ZAE par rapport à la superficie totale de la province) devrait rester en deçà de la moyenne constatée dans les provinces les plus rurales du pays. Sans vouloir fixer de limite sacro-sainte, nous estimons cependant qu'une densité de 0,20% par rapport au territoire total constitue un seuil critique pour l'Est du Brabant Wallon... Il est, par contre, hors de question de vouloir égaler la moyenne brabançonne - voire rattraper les zones de développement de la province;
- par conséquent, il importe d'appliquer un taux de remplissage des ZAE qui soit adapté aux besoins spécifiques d'une région rurale. Il ne conviendrait donc pas de créer les conditions d'un développement qui finirait par entamer la ruralité de l'Est du Brabant Wallon. Par conséquent, le taux de remplissage actuellement prévu de 7 à 8 hectares par an (la moyenne pour l'ensemble de la province, toutes sous-régions confondues), devrait être considérablement revu à la baisse. Pour AEB, il devrait être fixé aux alentours de 2 à 3 hectares par an - chiffre qui tient compte, non seulement du taux de remplissage constaté dans les ZAE de l'Est du Brabant Wallon au cours des dernières décennies (moins d'un hectare par an), mais aussi du regain de dynamisme enregistré actuellement dans l'ensemble de la Wallonie et dans le Brabant Wallon en particulier.

CONSTATS ET POINT DE VUE D'AEB

Constatant...:

1. que **toutes les communes de l'Est du Brabant Wallon se situent à une distance raisonnable d'au moins quatre ZAE** (moins d'une demi-heure de route à une vitesse moyenne de 50km/h.), et que, même en tenant compte d'un critère de vitesse plus sévère encore (c'est-à-dire d'une vitesse moyenne de seulement 30 km/h), deux ZAE au moins sont toujours facilement accessibles depuis chaque commune de l'Est du Brabant Wallon;
2. que **le nombre d'hectares en ZAE supplémentaires demandés actuellement par l'IBW, porterait la densité en ZAE (superficie des ZAE par rapport à la superficie de l'Est du Brabant Wallon) à un niveau qui, non seulement, dépasserait les véritables besoins d'une région agro-géographique relativement prospère, mais risquerait aussi de compromettre la survie de la ruralité en soi** (risque de déstructuration de l'espace et, à long terme, d'urbanisation accélérée);
3. que **le taux de remplissage prévu pour les nouvelles ZAE de l'Est du Brabant Wallon (7 à 8 hectares par an), semble "simplement" avoir été aligné sur la moyenne brabançonne**, avec comme corollaire que l'on a négligé, d'une part, la différence entre les besoins respectifs des zones urbaines et rurales (distinction qu'une moyenne ne permet pas de faire ressortir), et, d'autre part, la réalité d'un taux de remplissage beaucoup plus faible -du moins jusqu'à présent- dans les ZAE existantes (Jodoigne et Perwez, moins d'un hectare par an);

... AEB préconise un projet de développement dans le respect des principes suivants:

1. **le degré de dispersion des ZAE ne devrait pas être poussé au-delà des limites du raisonnable**, qui sont, selon nous, quasiment atteintes;
2. **la densité en ZAE (superficie des ZAE par rapport à la superficie de la province) devrait rester adaptée à la ruralité de notre région**, ce qui implique qu'il ne peut même pas être question de tendre à la moyenne des provinces les plus rurales du pays (Namur et Luxembourg), étant donné que ces moyennes sont gonflées par une concentration plus grande de ZAE dans certains zones;
3. **le taux de remplissage des ZAE dans l'Est du Brabant Wallon, au lieu d'être de 7 à 8 hectares par an, comme c'est prévu dans l'actuel projet de renforcement économique, devrait être fixé à 2 à 3 hectares par an** - taux qui tient compte des besoins spécifiques -lire: moins importants- d'une région agro-géographique, tout en garantissant une consolidation de la situation actuelle (dynamisme endogène en croissance).

D CONTRIBUTION A UN PROJET D'AVENIR POUR L'EST DU BRABANT WALLON: L'ALTERNATIVE D'AEB

D.1 INTRODUCTION

Le lecteur attentif l'aura déjà compris: sur la base des constats faits sous le point C.2.¹⁴², AEB estime qu'en principe, le souci de prévoir une réserve en ZAE suffisante ne nécessite pas automatiquement un éparpillement plus poussé des ZAE à travers le territoire de l'Est du Brabant Wallon. Dans l'état actuel des choses (220 hectares encore disponibles pour l'ensemble de la province) et pour les dix ans à venir (délai dans lequel s'inscrit le projet de renforcement économique de l'IBW), il nous semble, en effet, qu'une extension réfléchie des ZAE existantes, en combinaison avec la capacité d'accueil en dehors du territoire provincial, devrait suffire à donner aux entrepreneurs, notamment de l'Est du Brabant Wallon, l'espace dont ils ont besoin pour déployer leurs activités. Cette "prévision" nous paraît d'autant plus réaliste que nous proposons en même temps (cf. supra, point C.1., principe n° 12, développé sous le point B.1.9.) de consacrer en priorité les ZAE aux producteurs de biens (avec, éventuellement, une activité de vente *accessoire*), tandis que les activités de vente aux particuliers seraient davantage orientées vers les quelques entités à vocation commerciale existantes. Dans la foulée, une telle politique d'implantation contribuerait à endiguer l'exode des commerces vers la périphérie des agglomérations et donc de réaliser un des objectifs du SDER.

En outre, AEB a tenu à intégrer, dans ses propositions, le potentiel d'emplois alternatifs durables dans d'autres secteurs que celui des entreprises traditionnelles et dont de nombreux exemples ont été donnés précédemment (cf. supra, B.1.8.). Comme il s'agit souvent d'emplois plus en phase avec la ruralité de notre région, mieux adaptés au profil des chômeurs de longue durée et/ou sous-qualifiés, ainsi que moins sujets à certains facteurs d'incertitude propres au système économique (cycles conjoncturels, tendance à l'automatisation,...), l'on peut considérer qu'ils contribueront pleinement au développement durable de notre région.

Certes, et comme nous l'avons déjà dit, il est à craindre que les communes actuellement demandeuses d'une ZAE n'apprécient pas de s'en voir privées en fin de compte, car les recettes fiscales (sous la forme de centimes additionnels) en provenance des ZAE peuvent être considérables. Cependant, il importe de répéter ici que cet obstacle peut être parfaitement levé par l'introduction d'un mécanisme de solidarité inter-communale, tel qu'il a été décrit antérieurement (cf. supra, B.1.5.).

En conséquence de ce qui précède, AEB a décidé de présenter, pour les dix ans à venir (et même au-delà, en ce qui concerne la préservation de la ruralité et la création d'emplois durables y afférentes), un projet de développement alternatif ayant comme particularité principale, dans son volet d'aménagement purement économique, *un degré de dispersion des ZAE égal au degré actuel*. L'accent sera donc mis sur l'extension des zones d'accueil existantes, ce qui signifie essentiellement et concrètement que nous estimons inopportune l'implantation d'une ZAE à Vieusart, Piétrebais et Hélécine, même si, en ce qui concerne le cas d'Hélécine, nous ne nous opposons pas à une ZAE de portée fédérale quelque part le long de la E40 (nous y reviendrons sous le point D.5.3.).

Rappelons encore que l'alternative d'AEB est formulée avant tout comme une adaptation du projet de renforcement économique de l'IBW, qui propose, à côté de quelques extensions de ZAE existantes, une série de nouvelles ZAE pour l'Est du Brabant Wallon. Cela explique la prépondérance, dans le projet de développement alternatif d'AEB, de suggestions ayant trait au nombre d'implantations à prévoir, aux sites les plus appropriés, ainsi qu'à un aménagement intégré des ZAE finalement retenues. Il importe également de ne pas perdre de vue les principes et constats sous-tendant ce projet (cf. supra, chapitre C) et qui découlent, eux, des observations formulées au chapitre B vis-à-vis du projet de renforcement économique présenté par l'IBW pour les dix ans à venir. Dans les pages qui suivent, le lecteur pourra donc prendre connaissance de ce qu'AEB estime être, pour l'Est du Brabant Wallon, un projet de développement à la fois durable, équilibré et intégré...

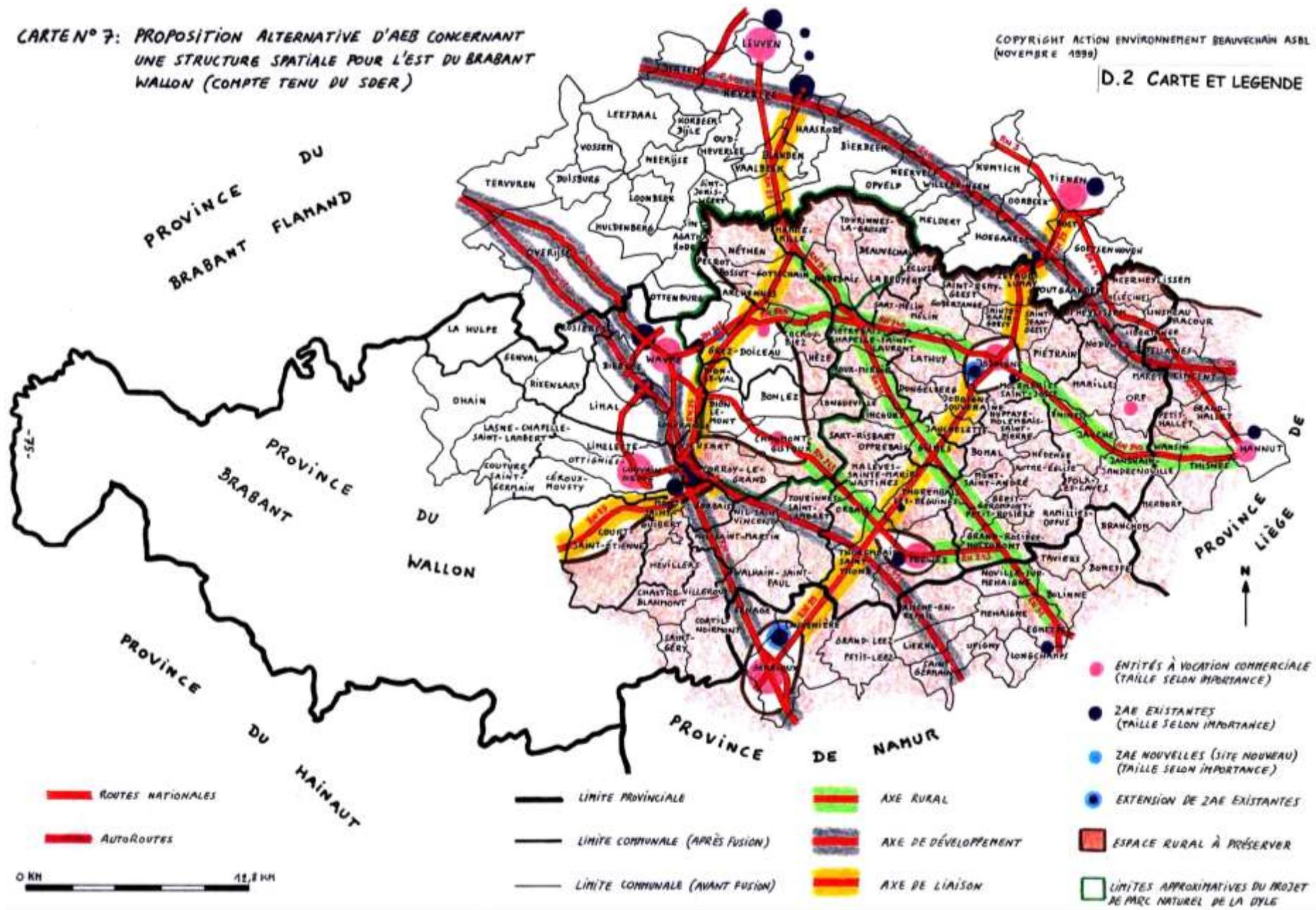
¹⁴² A savoir concernant le degré de dispersion actuel des ZAE et le taux de remplissage des ZAE jusqu'à présent.

D.2 CARTE ET LEGENDE

CARTEN° 7: PROPOSITION ALTERNATIVE D'AEB CONCERNANT UNE STRUCTURE SPATIALE POUR L'EST DU BRABANT WALLON (COMPTE TENU DU SDR)

COPYRIGHT ACTION ENVIRONNEMENT BEAUVECHAÎN ASBL (NOVEMBRE 1999)

D.2 CARTE ET LEGENDE



D.3 LIGNES DE FORCE

D.3.1 La préservation de la ruralité

Comme on pourra le constater, la préservation des espaces ruraux constitue la toile de fond du projet de développement alternatif présenté par AEB. Dans ce cadre, signalons que l'espace rural à préserver correspond en grandes lignes à celui que nous avons défini sur la base de la carte n° 6 relative à l'urbanisation morphologique par village (point C.2.2.2.). Concrètement, il s'agit de quasiment tous les villages faisant partie des catégories 1 et 2 (villages ruraux et villages ruraux dotés d'une ZAE dont la portée dépasse le cadre sous-régional), ainsi que de certains petits centres ruraux (catégorie 4) et de la périphérie des petites villes en zone rurale (catégorie 6). Signalons, en outre, que l'espace rural à préserver coïncide plus ou moins avec ce que l'on considère "traditionnellement" comme étant l'Est du Brabant Wallon.

D.3.2 Le rôle structurant des axes (auto)routiers

Si, de par le passé, les infrastructures routières ont trop souvent été une source d'éclatement de l'habitat et des activités économiques, AEB souhaite que routes et autoroutes jouent désormais un rôle résolument structurant de l'espace. Il importe cependant de souligner ici que ce rôle devrait s'envisager sous un angle beaucoup plus large que sous celui du seul désenclavement économique de la région, comme c'est le cas aujourd'hui. C'est pourquoi le projet de développement alternatif d'AEB se construit autour de trois catégories d'axes routiers:

1. les axes ruraux (RN91, RN240, RN243), ayant une double vocation. D'abord, celle de permettre de bonnes liaisons à l'intérieur de la zone rurale de l'Est du Brabant Wallon, ainsi qu'entre cette zone et les zones limitrophes. Ensuite, celle d'assurer le maintien -voire la consolidation- de la zone rurale. Concrètement, cette deuxième fonction implique que l'on évitera, dans les zones traversées par les axes ruraux, la création, en pleine campagne, de ZAE ne présentant aucun lien avec la ruralité et l'agriculture. Des telles activités pourraient parfaitement être accueillies dans les ZAE à proximité des "petites villes en zone rurale" (Jodoigne et Perwez). Dans le même ordre d'idées, l'on y veillera à un recentrage de l'habitat, afin d'endiguer l'effet "tache d'huile" émanant de la grande agglomération bruxelloise;
2. les axes de développement (RN4/E411, E40), qui coïncident avec les eurocorridors définis par le SDER (cf. supra, "Avant d'entamer la lecture...", point 4.). C'est autour de ces axes que devra se structurer l'essentiel des activités économiques. Notons à cet égard que le choix du verbe "se structurer" n'est pas innocent. Il serait en effet inopportun que le fait, pour une commune, de se trouver dans un eurocorridor, lui serve de prétexte à une application moins consciencieuse des principes d'aménagement contenus dans le SDER. Le statut d'eurocorridor n'effaçant pas celui de région agro-géographique, il convient, comme dans n'importe quelle autre région, d'y éviter que les activités économiques ne s'étalent le long des infrastructures routières ou ne soient éparpillées à travers le territoire.
Cela explique la présence, dans le plan de développement alternatif d'AEB, d'un espace interstitiel à préserver entre le pôle de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve et celui de Gembloux, à savoir: depuis Corbais à Ernage, en passant par Walhain. C'est d'ailleurs ce même point de vue qui fonde les réserves que nous avons exprimées précédemment quant à Hélécinne, comme éventuel lieu d'accueil d'une ZAE de portée fédérale;
3. les axes de liaison (RN25, RN29), dont la fonction principale est de relier les eurocorridors le long de la E40 et de la E411, et, par là, d'assurer la fluidité du trafic nord/est - sud/ouest. Comme les axes de liaison profitent tant aux régions agro-géographiques qu'aux aires de développement, leur rôle sera adapté à la zone qu'ils traversent. Ainsi, dans les zones rurales, ils contribueront au maintien et à la consolidation de la ruralité (à l'instar des axes ruraux), tandis que dans les aires de développement, ils concourront à la structuration et à l'accessibilité des ZAE (à l'instar des axes de développement).



*Les abords de la RN91 entre Roux-Miroir et Piétrebais,
un axe rural dans le projet de développement alternatif d'AEB*

Signalons que l'idée de donner une fonction structurante aux axes routiers, se retrouve également dans les textes préparatoires du Projet de Pays pour l'Est du Brabant Wallon¹⁴³, dont nous avons déjà commenté certains aspects précédemment (point B.1.5.). Cependant, nous craignons que ce rôle structurant, tel qu'il est décrit - sommairement- par les concepteurs du Projet de Pays, ne s'inspire d'une vision trop économique. Comment interpréter, en effet, l'objectif de créer un "effet de porte d'entrée en Wallonie", là (c'est-à-dire à Hamme-Mille) où la RN25 (et par extension tout autre axe?) entre en Brabant Wallon? Cela implique-t-il la création -sinon dans l'immédiat, du moins à terme- de ZAE pour marquer la transition Flandre-Wallonie, comme c'est le cas actuellement de la RN7 à Saintes, de la RN4 à Wavre(-Nord) et, peut-être bientôt, de la RN64 à Hélécinne? Tout en comprenant la nécessité de redresser l'économie wallonne, AEB tient à mettre en garde contre le recours abusif à de tels "aménagement symboliques". Si l'Est du Brabant Wallon était une région industrielle comme l'ancien bassin houiller, l'implantation de ZAE à proximité de la frontière (linguistique, nationale ou provinciale) aurait certainement du sens (pour autant que les autres critères d'un bon aménagement du territoire soient également rencontrés). Mais ne serait-ce pas donner un faux signal que de créer systématiquement des ZAE aux entrées d'une région essentiellement rurale? N'est-ce pas non plus oublier qu'il existe déjà bel et bien un "effet de porte d'entrée en Wallonie" aux endroits où la RN25 et la RN64 entrent en Brabant Wallon? En effet, que l'on regagne la Wallonie par Hamme-Mille (RN25) ou par Hélécinne (RN64), l'on a toujours l'impression d'entrer dans un "autre monde": le chaos urbanistique de la Flandre (enrubannement et éclatement de l'habitat, architecture hétéroclite, cadre de vie souvent altéré par une implantation peu judicieuse des activités économiques...) cède la place à une région qui -du moins jusqu'à présent- a su préserver son âme (villages restés plus ou moins authentiques, architecture contemporaine mieux intégrée à l'habitat traditionnel¹⁴⁴, espaces ruraux non encore

¹⁴³ *Esquisse du Plan de développement de l'est du Brabant Wallon (7 communes) - Le Projet de Pays, op. cit., p. 18.*

¹⁴⁴ Même si l'on peut regretter que des règlements urbanistiques tels que le RGBSR, n'aient pas (encore) pu empêcher que, par endroits, le fléau des "fermettes flamandes" continue à sévir...

(trop) fragmentés, implantation relativement concentrationnaire des activités économiques,...). Ce sont précisément ces *qualités* qu'il importe de mettre en exergue dans une région où -rappelons le- le *renforcement* du développement économique n'est pas une nécessité urgente. Et comme nous le démontrerons dans les pages qui suivent, une telle philosophie n'est nullement incompatible avec le développement de ZAE...

Dans le même ordre d'idées et afin d'éviter au maximum les problèmes de mobilité, il s'impose de mener une politique d'aménagement préventive le long de tous les axes, qui consiste à empêcher tout développement linéaire de l'habitat et des activités commerciales, ou à enrayer ce phénomène là où il existe déjà. En ce qui concerne le déblocage des points noirs existants (agglomérations congestionnées), au lieu d'envisager directement la construction d'un contournement, l'on étudiera d'abord la faisabilité de solutions moins dévoreuses de l'espace et moins coûteuses, à savoir: des plans de circulation intégrés au tissu villageois ou urbain, et un meilleur réglage des feux de signalisation. Si des contournements s'avéraient malgré tout nécessaires, il faudrait, comme pour l'implantation de ZAE, veiller à une intégration paysagère optimale (marier, dans la mesure du possible, le tracé au relief, prévoir des plantations, choisir un tracé le moins éloigné possible des agglomérations afin de prévenir la fragmentation de l'espace,...)

D.3.3 La solidarité inter-communale

Nous tenons à répéter ici que, pour AEB, une politique de développement se voulant judicieuse, ne saurait se passer d'un mécanisme de redistribution équitable des retombées des ZAE, tel que décrit antérieurement (point B.1.5.). A réaliser d'urgence donc, sous quelque forme que ce soit...

D.3.4 L'implantation d'activités commerciales

Afin de ne pas gonfler inutilement le nombre d'hectares en ZAE supplémentaires, AEB préfère que les activités de vente aux particuliers soient écartées des ZAE pour être intégrées dans les entités à plus forte vocation commerciale. Les catégories d'entités proposées sont les suivantes:

1. les pôles commerciaux, ayant une portée supra-régionale et régionale, dans la mesure où ils sont susceptibles de desservir quasiment l'ensemble de l'Est du Brabant Wallon - voire plus. Il s'agit de **Wavre** et d'**Ottignies - Louvain-la-Neuve**;
2. les points d'ancrage commerciaux, ayant une portée régionale et sous-régionale, dans la mesure où ils accueillent surtout des activités commerciales puisant leur clientèle dans un rayon comprenant, à côté de la commune même, plusieurs communes environnantes. L'Est du Brabant Wallon en compte deux: **Jodoigne** et **Perwez**;
3. les points d'appui commerciaux, dont la portée sous-régionale et locale s'explique par le fait qu'ils s'adressent essentiellement à une clientèle habitant la commune même ou, le cas échéant, un ou plusieurs villages limitrophes d'une ou de plusieurs communes voisines. Sous cette catégorie, nous retrouvons **Chaumont-Gistoux**, **Grez-Doiceau**, **Hamme-Mille** et **Orp-Jauche**.

Il va de soi que le renforcement des pôles, points d'ancrage et points d'appui commerciaux, ne devrait pas exclure le développement intégré d'activités commerciales de proximité (boucheries, boulangeries, épiceries...) dans d'autres entités. Nous pensons ici en particulier aux communes -très rurales- d'Incourt et de Ramillies. Mais comme pour les ZAE, nous tenons à faire remarquer qu'aucune commune de l'Est du Brabant Wallon ne se situe à une distance infranchissable d'une entité à vocation commerciale (plus ou moins un quart d'heure de route). Pour combler d'éventuelles lacunes ou pour desservir des personnes âgées ou à mobilité réduite, la pratique des marchés et des marchands itinérants mériterait aussi d'être encouragée.

Enfin, il convient de ne pas négliger l'influence émanant d'entités à vocation commerciale (toutes catégories confondues) situées en dehors du territoire provincial: Leuven, Tirlemont, Landen, Hannut, Eghezée et Gembloux.

D.4 COMMENTAIRES RELATIFS AUX ZAE RETENUES POUR LES DIX ANS A VENIR

D.4.1 Les ZAE retenues, leur portée et la surface disponible ou à prévoir

D.4.1.1 Quelques remarques préliminaires...

Rappelons d'emblée que les ZAE peuvent, pour AEB, être divisées en sections destinées à accueillir de façon ordonnée différentes catégories d'activités économiques selon leur rayon d'action (fédérale, régionale, sous-régionale). Assez logiquement cependant, il devrait être exclu de prévoir des sections dont la portée dépasse la portée maximale de la ZAE dans laquelle elles seront intégrées (cf. supra, point B.1.9.).

Précisons en outre qu'en vertu de la nécessité d'inscrire le développement économique de l'Est du Brabant Wallon dans un contexte plus large, notre liste des sites d'implantation tiendra compte également du potentiel actuel et/ou futur des ZAE de Nivelles (Ouest du Brabant Wallon) et de la récente demande d'extension de la ZAE de Sauvenière (près de Gembloux en province de Namur). Pour la ZAE de Sauvenière, il convient de spécifier qu'il s'agit de la réintroduction d'une demande d'extension introduite voici plusieurs années. Cette demande, qui portait sur 30 hectares, a déjà fait l'objet d'une étude d'incidences, mais suite à l'entrée en vigueur du nouveau CWATUP, une nouvelle étude vient d'être commandée.¹⁴⁵ Comme rien n'est donc décidé pour l'instant, l'on comprendra que, par prudence, nous nous tiendrons à un potentiel de 25 hectares - chiffre hypothétique et donc à prendre avec précaution...

Nous demandons la même précaution quant au potentiel mentionné pour Grez-Doiceau, où AEB propose l'implantation intégrée d'activités économiques de portée sous-régionale, notamment sur le tronçon Gastuche-Doiceau de l'ancienne chaussée Wavre - Hamme-Mille. La détermination de la surface encore disponible devrait faire l'objet d'une étude plus approfondie. Pour plus de détails concernant cette proposition, nous renvoyons le lecteur aux points D.4.1.2. et D.4.3.4. ci-après.

Notons enfin que les autres chiffres quant à la surface encore disponible proviennent de l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord.¹⁴⁶ En ce qui concerne Wavre-Nord même, nous avons tenu compte du fait que l'extension vers la E411 (33ha20a concernés) a été refusée en fin de compte.¹⁴⁷ Par ailleurs, nous avons déduit des extensions approuvées (132ha90a), un nombre d'hectares correspondant à la surface qui, soit était déjà occupée (entre autres par la société SmithKline Beecham à raison de 16 hectares), soit n'est déjà plus réellement disponible (pour cause de vente ou d'option d'achat), et ce toujours selon l'étude d'incidences susmentionnée. Au total, 86ha70a des 132ha90a finalement obtenus ne seraient déjà plus réellement disponibles¹⁴⁸ (ce qui ne signifie pas nécessairement qu'ils sont déjà construits).

D.4.1.2 Liste des implantations retenues par AEB (classées par ordre alphabétique)

Explications préliminaires:

Le lecteur constatera que nous faisons une distinction entre le nombre d'hectares (encore/bientôt) disponibles et le nombre d'hectares à prévoir. La précision "(encore/bientôt) disponibles" signifie que la ZAE en question dispose encore d'un potentiel correspondant au nombre d'hectares mentionnés, ou qu'elle en disposera *bientôt*, c'est-à-dire après réalisation d'une extension récemment approuvée. La précision "à prévoir" signifie qu'il faudra envisager une extension correspondant au nombre d'hectares proposés. Notons encore que pour la ZAE de Sauvenière, nous parlons d'un nombre d'hectares "probablement libérés". Rappelons que cette prudence

¹⁴⁵ Informations obtenues par voie téléphonique auprès du Bureau Economique de la Province de Namur (BEPN).

¹⁴⁶ *Op. cit.*, pp. 13-14 et 29.

¹⁴⁷ Information obtenue par voie téléphonique auprès de l'administration communale de Wavre.

¹⁴⁸ Etude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*, pp. 13-14.

s'explique par le fait qu'une demande d'extension vient seulement d'être déposée, sans que l'on ne connaisse, à présent, la suite qui y sera donnée.

Compte tenu de ce qui précède, les sites d'implantation proposés par AEB pour les dix ans à venir, sont les suivants:

Grez-Doiceau/chaussée de Wavre (consolidation d'une situation existante: petites entreprises éparpillées sur quelques kilomètres, avec, notamment, le site réaffecté des papeteries de Gastuche)

- **portée maximale:** sous-régionale
- **sections:** -
- **nombre d'hectares disponibles ou à prévoir:** 2 (sous réserve de vérification ultérieure)

Jodoigne (extension de la ZAE actuelle)

- **portée maximale:** régionale
- **sections:** régionale et sous-régionale
- **nombre d'hectares à prévoir:** 25

Nivelles-Sud + Nivelles-Circuit (potentiel actuel)

- **portée maximale:** fédérale
- **sections:** fédérale, régionale et sous-régionale
- **nombre d'hectares bientôt disponibles, après mise en œuvre de Nivelles-Circuit:** 86¹⁴⁹

Ottignies - LLN - Mont-Saint-Guibert (potentiel actuel)

- **portée maximale:** fédérale
- **sections:** fédérale, régionale et sous-régionale
- **nombre d'hectares encore disponibles:** 75

Perwez (extension récemment mise en œuvre)

- **portée maximale:** fédérale
- **sections:** fédérale et sous-régionale
- **nombre d'hectares encore disponibles:** 15

Sauvenière (prise en compte de l'extension récemment demandée par le BEPN)

- **portée maximale:** fédérale
- **sections:** fédérale, régionale et sous-régionale
- **nombre d'hectares probablement libérés:** 25 (estimation prudente à partir des 30 hectares demandés)

Wavre-Nord (extensions récemment approuvées)

- **portée maximale:** fédérale
- **sections:** fédérale, régionale et sous-régionale
- **nombre d'hectares encore et bientôt disponibles:** 46,2

¹⁴⁹ C'est-à-dire: 78 hectares à Nivelles-Circuit + 8 hectares encore disponibles à Nivelles-Sud.



La chaussée de Wavre entre Gastuche et Doiceau, dont les abords cachent un potentiel de terrains susceptibles d'accueillir des entreprises de portée sous-régionale.

D.4.1.3 Précisions et commentaires...

Afin de déterminer la portée maximale des ZAE et les sections qu'elles peuvent accueillir, nous avons appliqué un double critère, à savoir:

1. la situation des ZAE par rapport aux aires de développement (eurocorridors le long des autoroutes) ou aux aires de coopération suprarégionales (en l'occurrence, le triangle Mons-Bruxelles-Namur), telles que définies par le SDER¹⁵⁰;
2. le statut conféré par le SDER à l'entité où les ZAE sont implantées.

Ainsi, c'est en vertu du premier critère que les ZAE de portée fédérale se situent toutes à proximité d'une autoroute formant l'axe central d'un eurocorridor ou traversant une aire de coopération suprarégionale (Mont-Saint-Guibert/Ottignies - LLN, Nivelles, Perwez, Sauvenière, Wavre-Nord). D'autre part, l'importance que revêt l'entité d'accueil de la ZAE selon le SDER, explique les différences qu'il peut y avoir à l'intérieur d'une même catégorie de ZAE, comme entre les ZAE fédérales de Sauvenière/Gembloux et de Perwez. L'on constatera, en effet, que la ZAE de Sauvenière contient trois sections (fédérale, régionale et sous-régionale), tandis qu'à Perwez, la section régionale fait défaut. C'est que le SDER considère la ville de Gembloux -à juste titre d'ailleurs- comme un pôle d'ancrage sur un eurocorridor, ce qui n'est pas le cas pour Perwez.¹⁵¹ A défaut d'avoir un rayonnement régional comme Gembloux, Perwez n'a donc pas strictement besoin, selon nous, d'une section destinée à accueillir des entreprises ayant une clientèle régionale. De telles entreprises devraient être acheminées vers les ZAE de Sauvenière ou de Jodoigne, toutes deux situées à une distance parfaitement franchissable - l'on se souviendra du tableau n° 2, relatif au degré de dispersion des ZAE (cf. supra, point C.2.3.1.).

En ce qui concerne Jodoigne, étant donné la situation de la ville en pleine région agro-géographique, il nous semble logique que sa ZAE ne dispose pas de section fédérale. Par contre, comme Jodoigne joue

¹⁵⁰ SDER, carte n° 17: projet de structure spatiale pour la Wallonie, p. 135.

¹⁵¹ *Ibidem*.

conséquent, et devant la (triste) réalité des faits, nous acceptons que le potentiel d'accueil récemment créé à Wavre-Nord puisse être utilisé afin de faire face à la demande d'investissements de la décennie prochaine. Ajoutons-y d'emblée, en nous référant à ce que nous avons dit sous le point B.1.6., que toute éventuelle extension future devrait se faire du côté ouest, sur le plateau situé entre le zoning actuel et la E411. Cependant, compte tenu du taux de remplissage moyen des ZAE brabançonnaises (pour rappel: 7 à 8 hectares par an), AEB estime que la surface actuellement encore disponible à Wavre-Nord (46ha20a) devrait suffire pour les dix ans à venir. Si un taux de remplissage moyen de 4,62 hectares par an (toutes sections confondues) peut paraître un peu juste pour une ZAE située dans un eurocorridor et à un jet de pierre de la capitale, il convient toutefois de faire remarquer que, précisément, Bruxelles ne manquera sans doute pas non plus de consolider sa capacité d'accueil d'ici dix ans. Dans le même ordre d'idées, il nous paraît fondamental de tenir compte de la surface encore disponible dans la ZAE namuroise des Isnes (110 hectares ne se remplissant que très lentement – cf. supra, point B.1.2.)¹⁵³, ainsi que du potentiel créé suite à la transformation en ZAE de l'ancien circuit de Nivelles (78 hectares), et des 75 hectares encore libres dans les diverses ZAE sur le territoire de Mont-Saint-Guibert et d'Ottignies - Louvain-la-Neuve. Enfin, il ne faudrait pas perdre de vue que l'arrivée d'une entreprise comme SmithKline Beecham, a considérablement "dopé" le taux de remplissage de Wavre-Nord, et qu'il s'agit d'une aubaine qui ne se reproduira sans doute pas tous les ans...

En ce qui concerne la ZAE de Perwez, nous rappelons brièvement notre point de vue présenté sous le point B.1.6. et selon lequel la ZAE de Perwez présente bon nombre d'atouts permettant un développement multifonctionnel avec, notamment, une section de portée fédérale. Pour autant que ce ne soit pas encore le cas, AEB plaide donc pour qu'une partie de la surface récemment mise en œuvre (16 hectares, dont 15 non encore occupés)¹⁵⁴ soit d'ores et déjà réservée à l'implantation d'entreprises à vocation fédérale. Compte tenu du nombre d'hectares de terrains industriels encore disponibles ailleurs dans les aires de développement du Brabant Wallon (Nivelles-Circuit, extension de Wavre-Nord, Mont-Saint-Guibert, Ottignies-LLN), ainsi que du taux de remplissage actuel de la ZAE de Perwez¹⁵⁵, il ne nous paraît nullement nécessaire de prévoir dès aujourd'hui une extension plus poussée de Perwez. N'oublions pas, en outre, que le tableau n° 2, relatif au degré de dispersion des ZAE dans l'Est du Brabant Wallon et ses environs (cf. supra, point C.2.3.1.), a permis de démontrer que la ZAE de Sauvenière est, elle aussi, idéalement située pour accueillir des entrepreneurs du Brabant Wallon. Enfin, la prise en compte de la ZAE de Sauvenière -comme celles des Isnes et de Nivelles d'ailleurs- présente l'avantage de surmonter la concurrence, dénoncée par le SDER, entre les différentes sous-régions de la Wallonie (cf. supra, point B.1.2.).

¹⁵³ La ZAE des Isnes est conçue pour accueillir des activités à caractère scientifique, ainsi que des activités industrielles classiques et non polluantes, spécialisées dans les domaines de l'agro-alimentaire, des technologies agri-environnementales et de l'information. C'est surtout dans ces deux derniers domaines qu'elle pourrait, à notre avis, constituer une alternative valable pour Wavre-Nord. Evidemment, cela suppose qu'on la rende plus attrayante pour les investisseurs, en remédiant tant que faire se peut aux lacunes actuelles et inhérentes à l'implantation de toute ZAE de type non strictement agro-alimentaire "en rase campagne" (manque de moyens de transports en commun, éloignement de commerces et de restaurants). Le cas échéant, l'on pourrait même envisager une certaine diversification de la ZAE des Isnes, afin de remplir enfin cet espace qui, eu égard aux infrastructures routières déjà réalisées, semble de toute façon perdu pour l'agriculture... (Les données sur lesquelles nous basons ce raisonnement, sont issues de l'étude relative au projet d'extension de la ZAE de Sauvenière: *Extension de la zone industrielle de Gembloux-Sauvenière - Notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement*, étude réalisée par le bureau d'études EECO s.p.r.l., Aiseau-Presles, s.d., p. 15 - rappelons qu'une nouvelle étude d'incidences vient d'être commandée.)

¹⁵⁴ Etude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*, p. 29.

¹⁵⁵ 0,6 hectares par an (*ibidem*).

D.4.2 Description plus détaillée des ZAE retenues

D.4.2.1 Justification de la méthode appliquée

Sous ce point, nous détaillerons quelque peu les différentes ZAE dont AEB propose l'extension. Ainsi, nous nous attarderons en particulier à l'importance relative des sections que nous avons proposées pour chaque ZAE (c'est-à-dire leur superficie par rapport à la superficie totale encore/bientôt disponible ou à prévoir), ainsi qu'au taux de remplissage par section et par ZAE.

Précisons d'emblée que les chiffres et pourcentages avancés, valables pour les dix ans à venir, n'ont pas de valeur absolue. D'une part, parce qu'il peut y avoir des entreprises dont le rayon d'action n'est pas très précis, ce qui implique qu'il faudra, dans des cas exceptionnels, accepter une "certaine" souplesse vis-à-vis du nombre d'hectares attribués aux différentes sections, tout en restant, bien évidemment, dans les limites des treize critères d'aménagement énumérés précédemment (cf. supra, point C.1. - en particulier en ce qui concerne les conséquences sur l'environnement et la mobilité). D'autre part, parce que nous n'avons pas pu disposer de statistiques nous permettant de déterminer combien il y a, actuellement, d'entreprises à vocation fédérale, régionale et sous-régionale dans les différentes ZAE brabançonnaises. Dès lors, nous nous sommes "rabattus" sur les données fournies par l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord. Plus précisément, nous avons pris comme point de départ la corrélation entre le lieu d'implantation et la clientèle des entreprises déjà installées en Brabant Wallon, telle qu'elle a été établie par les auteurs de l'étude susmentionnée.¹⁵⁶ Cette analyse, à laquelle nous avons déjà brièvement fait référence précédemment, permet de définir trois catégories d'entreprises¹⁵⁷:

1. *les entreprises à localité forte*, regroupant les entreprises pour lesquelles une forte proximité géographique par rapport à leurs clientèles est une condition essentielle de leur activité;
2. *les entreprises à localité faible*, regroupant les entreprises dont l'activité n'implique pas une grande proximité géographique par rapport à leur clientèle;
3. *les entreprises à localité mixte*, regroupant les entreprises ayant ou étant susceptibles d'avoir à la fois une clientèle locale et une clientèle géographiquement plus étendue.

A partir de cette catégorisation, l'étude d'incidences précitée définit trois catégories correspondantes de ZAE¹⁵⁸:

1. *les ZAE à localité forte*, dont les besoins d'implantation locale se situent au-delà de 30%: Jodoigne, Perwez, Wavre-Sud et certains secteurs de Wavre-Nord (en l'occurrence le secteur le plus ancien et le secteur "Noire Epine");
2. *les ZAE à localité faible*, dont les besoins d'implantation locale oscillent entre 0 et 15%: Saintes et Nivelles;
3. *les ZAE à localité mixte*, dont les besoins d'implantation locale se situent entre 15 et 30%: Wavre-Nord (section "Parc des Collines") et le parc scientifique de Louvain-la-Neuve.

Si le critère de la localité (forte, mixte, faible) a donc joué un rôle dans la détermination de la portée (sous-régionale, régionale, fédérale) des ZAE retenues par AEB, le lecteur aura sans doute déjà compris que ce raisonnement a ses limites, dans la mesure où il permet uniquement une définition plus ou moins exacte des besoins en ZAE sous-régionales et locales. En effet, il nous paraît certain que le terme "entreprise/ZAE à localité forte" correspond au terme "entreprise/ZAE sous-régionale". Par contre, Il ne nous semble pas possible de déduire qu'une entreprise à localité mixte a par définition une portée régionale (sa clientèle pouvant être, soit locale et régionale, soit locale et fédérale, soit locale, régionale et fédérale), ou qu'une entreprise à localité faible a toujours une portée fédérale (sa clientèle pouvant être, soit exclusivement régionale, soit exclusivement fédérale/voire internationale, soit à la fois régionale et fédérale/voire internationale).

Afin de résoudre ce problème de correspondance, nous avons tenté de rapprocher le point de départ de notre raisonnement (degré de localité des entreprises existantes) de l'objectif poursuivi (répartition des ZAE en sections

¹⁵⁶ *Idem*, pp. 30-32.

¹⁵⁷ *Idem*, p. 30 et 31.

¹⁵⁸ *Idem*, p. 32.

sous-régionales, régionales et fédérales), et ce en appliquant au critère du degré de localité, le double critère intervenu sous le point D.4.1.3., pour déterminer la portée maximale des ZAE, à savoir:

1. la situation des ZAE par rapport aux aires de développement (eurocorridors le long des autoroutes) ou aux aires de coopération suprarégionales, telles que définies par le SDER (en l'occurrence, le triangle Mons-Bruxelles-Namur);
2. le statut conféré par le SDER à l'entité où les ZAE sont implantées.

En fonction de ce double critère, nous avons, soit assimilé les entreprises à localité faible aux entreprises à localité mixte, soit inversement. Le tableau n° 5 donne le résultat -à valeur purement indicative- de ce "rapprochement", en y intégrant le cas -plus facile- des sections sous-régionales, ainsi qu'en justifiant, dans la dernière colonne, le raisonnement suivi:

Tableau n° 5: L'importance relative des sections dans les ZAE retenues par AEB pour les dix ans à venir

	degré de localité (% par rapport à la totalité des entreprises) ¹⁵⁹	importance relative des sections selon AEB (% par rapport à la surface totale)	justification de l'importance relative des sections selon AEB
Grez-Doiceau ¹⁶⁰	<u>faible</u> : - <u>mixte</u> : - <u>forte</u> : -	<u>fédérale</u> : - <u>régionale</u> : - <u>s/s-rég</u> : 100%	(4)
Jodoigne	<u>faible</u> : 63,64% assimilé à <u>mixte</u> : 9,09% ↵ <u>forte</u> : 27,27%	<u>fédérale</u> : - <u>régionale</u> : 70% <u>s/s-rég</u> : 30%	(3)
Nivelles	<u>faible</u> : 84,17% <u>mixte</u> : 5,83% <u>forte</u> : 10,00%	<u>fédérale</u> : 80% <u>régionale</u> : 10% <u>s/s-rég</u> : 10%	(1)
Ottignies/LLN/Mt-St-Guib.	<u>Faible</u> : 78,88% <u>mixte</u> : 8,88% <u>forte</u> : 12,24%	<u>fédérale</u> : 80% <u>régionale</u> : 10% <u>s/s-rég</u> : 10%	(1)
Perwez	<u>faible</u> : 27,78% ↵ <u>mixte</u> : 11,11% assimilé à <u>forte</u> : 61,11%	<u>fédérale</u> : 40% <u>régionale</u> : - <u>s/s-rég</u> : 60%	(2)
Sauvenière ¹⁶¹	<u>faible</u> : - <u>mixte</u> : - <u>forte</u> : -	<u>fédérale</u> : 50% <u>régionale</u> : 25% <u>s/s-rég</u> : 25%	(1)
Wavre ¹⁶²	<u>faible</u> : 68,77% <u>mixte</u> : 18,87% <u>forte</u> : 12,35%	<u>fédérale</u> : 70% <u>régionale</u> : 20% <u>s/s-rég</u> : 10%	(1)

Explication des numéros repris entre parenthèses dans la dernière colonne:

- (1) situation près d'un pôle d'ancrage dans un eurocorridor ou dans une aire de coopération suprarégionale
- (2) situation stratégique dans un eurocorridor ou dans une aire de coopération suprarégionale, sans être près d'un pôle
- (3) situation près d'un pôle d'ancrage dans une région agro-géographique
- (4) situation intéressante dans une région agro-géographique, sans être près d'un pôle

Conscients que notre méthode de travail simplifie quelque peu la réalité, nous estimons cependant qu'elle présente l'avantage non négligeable de fournir, à partir d'une situation existante, un outil de gestion garant d'un

¹⁵⁹ Selon l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*, pp. 31-32.

¹⁶⁰ L'absence de données chiffrées s'explique par le fait que cette ZAE n'existe pas actuellement.

¹⁶¹ L'absence de données chiffrées s'explique par le fait que nous ne disposons pas de chiffres relatifs au degré de localité de cette ZAE.

¹⁶² Toutes ZAE confondues.

développement économique structuré, cohérent et soucieux des conséquences à long terme... Par ailleurs, notre suggestion d'assimiler certaines catégories d'entreprises à une portée "supérieure" ou "inférieure", ne paraît pas tout à fait dénuée de fondement, dans la mesure où, pour la ZAE de Jodoigne par exemple, l'IBW semble avoir adopté un raisonnement similaire en lui attribuant une portée régionale.

D.4.2.2 Les ZAE de portée fédérale

Tableau n° 6: Aperçu des sections de portée fédérale retenues par AEB pour les dix ans à venir¹⁶³

	Grez-Doiceau	Jodoigne	Nivelles (Circuit + Sud)	Ott/LLN Mt-St-Gbt	Perwez	Sauvenière	Wavre-Nord	TOTAL
nombre d'hectares encore/bientôt disponibles (1) ou à prévoir (2)	2 (2) (sous réserve)	25 (2)	86 ¹⁶⁴ (1)	75 (1)	15 (1)	25 (1) (sous réserve)	46,2 (1)	274,2
nombre d'hectares à réserver pour les sections fédérales	pas de section fédérale	pas de section fédérale	68	60	6	12,5	32,2	178,7
pourcentage des sections fédérales par rapport à la superficie totale de la ZAE	0%	0%	env. 80%	80%	40%	50%	70%	65%
taux de remplissage des sections fédérales	-	-	6,80 ha/an	6,00 ha/an	0,60 ha/an	1,25 ha/an	3,22 ha/an	17,87 ha/an

Si le *taux de remplissage total des sections fédérales* se situe bien au-delà de la moyenne provinciale établie par l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord (à savoir 7 à 8 hectares par an, toutes sections confondues), c'est essentiellement parce que les sections fédérales font toutes partie de ZAE situées dans l'un ou l'autre axe de développement. Par ailleurs, les différences entre les taux de remplissage des sections fédérales prises séparément, traduisent la "hiérarchie" que nous préconisons entre les différentes ZAE du Brabant Wallon, compte tenu de leur situation par rapport aux pôles et aux aires de développement (cf. supra, point D.4.1.3., le double critère d'implantation). Concrètement, cela signifie que nous préférons consolider les centres de gravité économiques actuels, dont l'existence découle d'une certaine "logique économique", plutôt que de "forcer" de nouveaux pôles éparpillés à travers le territoire - politique d'implantation qui s'écarterait de l'objectif d'un développement en symbiose avec la ruralité de notre région agro-géographique.

¹⁶³ Pour rappel: chiffres indicatifs.

¹⁶⁴ Il s'agit des 8 hectares encore disponibles en 1998 additionnés aux 78 hectares bientôt disponibles à Nivelles-Circuit (source: étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*, p. 29.).

D.4.2.3 Les ZAE de portée régionale

Tableau n° 7: Aperçu des sections de portée régionale retenues par AEB pour les dix ans à venir¹⁶⁵

	Grez-Doiceau	Jodoigne	Nivelles (Circuit + Sud)	Ott/LLN Mt-St-Gbt	Perwez	Sauvenière	Wavre-Nord	TOTAL
nombre d'hectares encore/bientôt disponibles (1) ou à prévoir (2)	2 (2) (sous réserve)	25 (2)	86 ¹⁶⁶ (1)	75 (1)	15 (1)	25 (1) (sous réserve)	46,2 (1)	274,2
surface encore disponible ¹⁶⁷ après déduction des sections fédérales définies précédemment	2	25	18	15	9	12,5	14	95,5
nombre d'hectares à réserver pour les sections régionales	pas de section régionale	17,5	8,5	7,5	pas de section régionale	6,5	9	49
pourcentage des sections régionales par rapport à la superficie totale de la ZAE	0%	70%	env. 10%	10%	0%	env. 25%	env. 20%	env. 18%
taux de remplissage des sections régionales	-	1,75 ha/an	0,85 ha/an	0,75 ha/an	-	0,65 ha/an	0,90 ha/an	4,90 ha/an

L'on remarquera que le *taux de remplissage total des sections régionales* se situe en deçà de la moyenne provinciale générale établie par l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord (à savoir 7 à 8 hectares par an, toutes sections confondues). Cela se justifie par le fait que les activités économiques de portée régionale se situent essentiellement -du moins en termes relatifs- dans la région agro-géographique de Hesbaye proprement dite (c'est-à-dire dans les parties de cette région qui ne coïncident pas avec un eurocorridor ou avec une aire de coopération suprarégionale). Comme nous l'avons déjà relevé sous le point C.2.5.1., les besoins en terrains industriels -bien que réels- sont moins grands en milieu rural.

Si le taux de remplissage total des sections sous-régionales est malgré tout supérieur au taux de remplissage moyen de 2 à 3 hectares par an, tel que préconisé par AEB pour l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, point C.2.5.2.), c'est parce qu'il tient compte aussi du taux de remplissage des ZAE situées dans l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg ou dans l'aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles. D'ailleurs, en lisant les commentaires accompagnant le tableau récapitulatif n° 9 présenté plus loin, le lecteur constatera que nous avons respecté méticuleusement les conditions de développement que nous avons proposées précédemment pour les onze communes de l'Est du Brabant Wallon (notamment sous les points C.1., C.2.3., C.2.4. et C.2.5.).

¹⁶⁵ Pour rappel: chiffres indicatifs.

¹⁶⁶ Il s'agit des 8 hectares encore disponibles en 1998, additionnés aux 78 hectares bientôt disponibles à Nivelles-Circuit (source: étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*, p. 29).

¹⁶⁷ Toutes sections confondues.

D.4.2.4 Les ZAE de portée sous-régionale

Tableau n° 8: Aperçu des sections de portée sous-régionale retenues par AEB pour les dix ans à venir¹⁶⁸

	Grez-Doiceau	Jodoigne	Nivelles (circuit + sud)	Ott/LLN Mt-St-Gbt	Perwez	Sauvenière	Wavre-Nord	TOTAL
nombre d'hectares encore/bientôt disponibles (1) ou à prévoir (2)	2 (2) (sous réserve)	25 (2)	86 ¹⁶⁹ (1)	75 (1)	15 (1)	25 (1) (sous réserve)	46,2 (1)	274,2
surface encore disponible, après déduction des sections fédérales et régionales définies précédemment	2	7,5	9,5	7,5	9	6	5	46,5
nombre d'hectares à réserver pour les sections sous-régionales	2	7,5	9,5	7,5	9	6	5	46,5
pourcentage des sections sous-régionales par rapport à la superficie totale de la ZAE	100%	30%	env. 10%	10%	60%	env. 25%	env. 10%	env. 17%
taux de remplissage des sections sous-régionales	0,20 ha/an	0,75 ha/an	0,95 ha/an	0,75 ha/an	0,90 ha/an	0,60 ha/an	0,50 ha/an	4,65 ha/an

L'on notera que le *taux de remplissage total des sections sous-régionales* se situe, plus encore que celui des sections régionales, en deçà de la moyenne provinciale générale établie par l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord (à savoir: 7 à 8 hectares par an, toutes sections confondues). Comme pour les sections régionales -mais à plus forte raison-, cela s'explique par le fait que les sections de portée sous-régionale sont -du moins en termes relatifs- plus nombreuses en milieu rural, où le besoin en terrains pour PME se fait moins sentir. Par ailleurs, il convient de ne pas oublier que le but des sections et des ZAE de portée sous-régionale ne devrait pas être de renforcer l'attractivité du Brabant Wallon, mais d'assurer la santé du tissu économique local existant en milieu rural.

Si le taux de remplissage total des sections sous-régionales est malgré tout supérieur au taux de remplissage moyen de 2 à 3 hectares par an, tel que préconisé par AEB pour les dix ans à venir (cf. supra, point C.2.5.2.), c'est parce qu'il tient compte aussi du taux de remplissage des ZAE situées dans l'eurocorridor Bruxelles-Luxembourg ou dans l'aire de coopération suprarégionale avec Bruxelles. D'ailleurs, en lisant les commentaires accompagnant le tableau récapitulatif n° 9 présenté sous le point suivant, le lecteur constatera que nous avons respecté méticuleusement les conditions de développement que nous avons proposées précédemment pour les onze communes de l'Est du Brabant Wallon (notamment sous les points C.1., C.2.3., C.2.4. et C.2.5.).

¹⁶⁸ Pour rappel: chiffres indicatifs.

¹⁶⁹ Il s'agit des 8 hectares encore disponibles en 1998 additionnés aux 78 hectares bientôt disponibles à Nivelles-Circuit (source: étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord, *op. cit.*, p. 29.

D.4.2.5 Tableau récapitulatif des ZAE retenues par AEB pour les dix ans à venir

Tableau n° 9: Récapitulation des tableaux nos 6, 7 et 8¹⁷⁰

	nombre d'hectares encore/bientôt disponibles ou à prévoir	section fédérale (n° d'ha + % de la superficie totale)	section régionale (n° d'ha + % de la superficie totale)	section s/s-rég. (n° d'ha + % de la superficie totale)	taux de remplissage
Grez-Doiceau	2	-	-	2ha/100%	0,20 ha/an
Jodoigne	25	-	17,5ha/70%	7,5ha/30%	2,50 ha/an
Nivelles	86	68ha/env. 80%	8,5ha/env. 10%	9,5ha/env. 10%	8,60 ha/an
Ott/LLN/Mt-St-G.	75	60ha/80%	7,5ha/10%	7,5ha/10%	7,50 ha/an
Perwez	15	6ha/40%	-	9ha/60%	1,50 ha/an
Sauvenière	25	12,5ha/50%	6,5ha/env. 25%	6ha/env. 25%	2,50 ha/an
Wavre-Nord	46,2	32,2ha/70%	9ha/env. 20%	5ha/env. 10%	4,62 ha/an

En ce qui concerne le taux de remplissage, l'on se souviendra que nous nous opposons à la technique qui consiste à généraliser à l'ensemble de la province le besoin annuel *moyen* en ZAE, tel que déterminé par l'étude d'incidences relative aux projets d'extension de Wavre-Nord (7 à 8 hectares par an, cf. supra, point C.2.5.). Par contre, notre objectif a été de tenir compte de la spécificité de chaque sous-région (aire de développement ou région agro-géographique, proche d'un pôle ou non,...), ce qui signifie concrètement (et toutes sections confondues):

- que dans les aires de développement, l'on disposerait au total de 24,72 hectares de terrains "industriels" par an (à savoir dans les ZAE d'Ottignies/Louvain-la-Neuve/Mont-Saint-Guibert, Nivelles, Perwez, Sauvenière et Wavre-Nord);
- qu'à l'intérieur même des aires de développement, les ZAE proches des grandes agglomérations urbaines (les ZAE d'Ottignies/Louvain-la-Neuve/Mont-Saint-Guibert, Nivelles, Wavre-Nord) ont été dotées d'un potentiel plus important que celles situées dans une partie plus rurale ou périphérique d'une aire de développement (les ZAE de Perwez et de Sauvenière). En effet, la première sous-catégorie pourrait se remplir à raison de 20,72 hectares par an, tandis que le taux de remplissage de la deuxième sous-catégorie serait de 4 hectares par an;
- que dans la région agro-géographique proprement dite, 2,7 hectares seraient susceptibles d'être remplis sur base annuelle (à savoir dans les ZAE de Jodoigne et de Grez-Doiceau). L'on comparera ce chiffre avec les 2 à 3 hectares que nous avons préconisés comme *opportuns* pour une région agro-géographique (cf. supra, C.2.5.2.).

Enfin, si nous proposons de revoir à la baisse le nombre total d'hectares en nouveaux terrains "industriels" par rapport au projet de renforcement économique de l'IBW¹⁷¹, rappelons que cela est compensé par notre proposition d'arrêter la périphérisation (implantation dans des ZAE en bordure des agglomérations) d'activités essentiellement commerciales, qui devraient pouvoir s'intégrer dans les entités à vocation commerciale.

¹⁷⁰ Pour rappel: chiffres indicatifs.

¹⁷¹ Dont le lecteur trouvera un aperçu dans "Avant d'entamer la lecture...", point 2.

D.4.3 Propositions quant à l'intégration paysagère et spatiale des ZAE retenues

D.4.3.1 La ZAE de Wavre-Nord

Si le développement de la ZAE de Wavre-Nord a déjà été abordé à de multiples reprises dans ce dossier, c'était surtout afin d'illustrer, par le biais d'exemples concrets, les principes qui devraient sous-tendre le développement durable qu'AEB préconise pour notre région (cf. supra, B.1.6. et D.4.1.3.). C'est pourquoi nous nous limitons ici à rappeler quelques lignes de force:

- sur le plan macro-spatial et dans une optique à long terme, il faudrait préférer la consolidation de la ZAE (fédérale) de Wavre-Nord, à la création d'une nouvelle ZAE régionale et sous-régionale surplombant le village de Vieusart. Cette dernière solution ne provoquerait pas seulement le débordement du pôle urbain de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve au-delà de l'axe E411-RN25, mais entamerait aussi une plage agricole interstitielle qui, à l'heure actuelle, marque la transition entre la zone périurbaine au sud de Bruxelles et la zone rurale couvrant l'Est du Brabant Wallon;
- pour des raisons spatiales, agricoles, paysagères et écologiques, il importe de ne pas continuer l'étirement de la ZAE de Wavre-Nord vers l'est (village d'Ottenbourg et vallée de la Dyle, de grand intérêt biologique d'après le SDER). Par contre, toute extension *future et dont l'opportunité sera établie*, devrait s'envisager sur le plateau situé du côté de la E411 et dont l'intérêt paysager a déjà fortement diminué, précisément à cause de Wavre-Nord. De plus, il est à noter que dans la zone d'habitat dont la ZAE se rapprocherait ainsi, plusieurs maisons ont déjà été transformées en bureaux.

D.4.3.2 La ZAE de Jodoigne

Conformément à ce que nous avons dit au sujet de l'intégration paysagère sous le point B.2.3.6. (aspect visuel à courte et à longue distance), l'extension de la ZAE de Jodoigne devrait aller de pair avec des mesures d'intégration très strictes, étant donné la qualité exceptionnelle des paysages environnants - malheureusement trop peu attestée par les plans de secteur actuels. En l'occurrence, il s'agit d'un vaste plateau agricole descendant en pente douce vers la vallée de la Grande Gette et comprenant plusieurs bois et boqueteaux, comme le Bois de Columauge, le Bois Brulé, le Bois du Bombart et, un peu plus loin, le Bois du Haut Saint-Pierre. En ce qui concerne cet aspect paysager important, nous nous réjouissons que l'IBW n'envisage pas de franchir la ligne de crête entre le Bois du Bombart et les Bois Brulé et de Columauge, mais qu'elle y prévoit par contre la plantation d'une bande boisée permettant de diminuer considérablement l'impact paysager négatif de la ZAE projetée sur la campagne voisine, tout en créant un maillage écologique entre les trois bois susmentionnés.¹⁷²

Toutefois, il nous semble que l'on pourrait davantage encore tenir compte des conséquences du projet d'extension de la ZAE de Jodoigne sur "la composition et la structuration du paysage", comme le stipule le SDER.¹⁷³ Ainsi, la photo à la page suivante montre bien que la plantation d'une bande boisée sur la ligne de crête -aussi louable qu'elle soit- n'empêchera pas que l'extension de la ZAE actuelle sera particulièrement visible depuis l'autre versant de la vallée, à savoir depuis le plateau agricole situé entre le hameau de Brocui (Lathuy) et la ville même de Jodoigne.

¹⁷² Selon une information obtenue par voie téléphonique auprès de l'IBW.

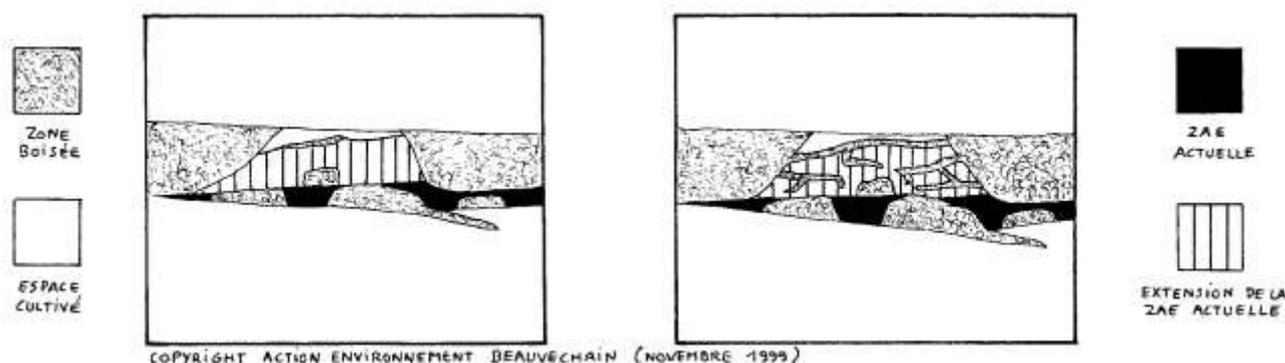
¹⁷³ A la page 215.

ZAE actuelle site actuellement proposé pour
accueillir l'extension de la ZAE



Vue générale de la ZAE de Jodoigne depuis le plateau de Lathuy. Si le zoning est à peine visible, ce n'est pas seulement parce qu'il se trouve dans le fond d'une vallée, mais aussi parce que des rangées d'arbres -voire des bosquets- ont subsisté un peu partout entre les constructions (surtout à proximité des endroits humides). N'est-ce pas là un effet paysager qui mérite d'être recherché aussi dans l'extension que l'IBW propose dans les champs situés de l'autre côté de la chaussée de Charleroi?

Conformément aux recommandations du SDER en ce qui concerne la prise en compte de l'aspect visuel à longue distance, AEB préconise dès lors la plantation de rangées d'arbres à haute tige (variétés indigènes) à l'intérieur de la nouvelle ZAE, de manière à ce que celle-ci prolonge le plus "naturellement" possible la ZAE existante. En même temps, l'on créerait ainsi un maillage vert visuel entre les bois qui se trouveront de part et d'autre de la nouvelle ZAE. Les dessins ci-dessous (basés sur la photo précédente) permettent de visualiser notre point de vue.

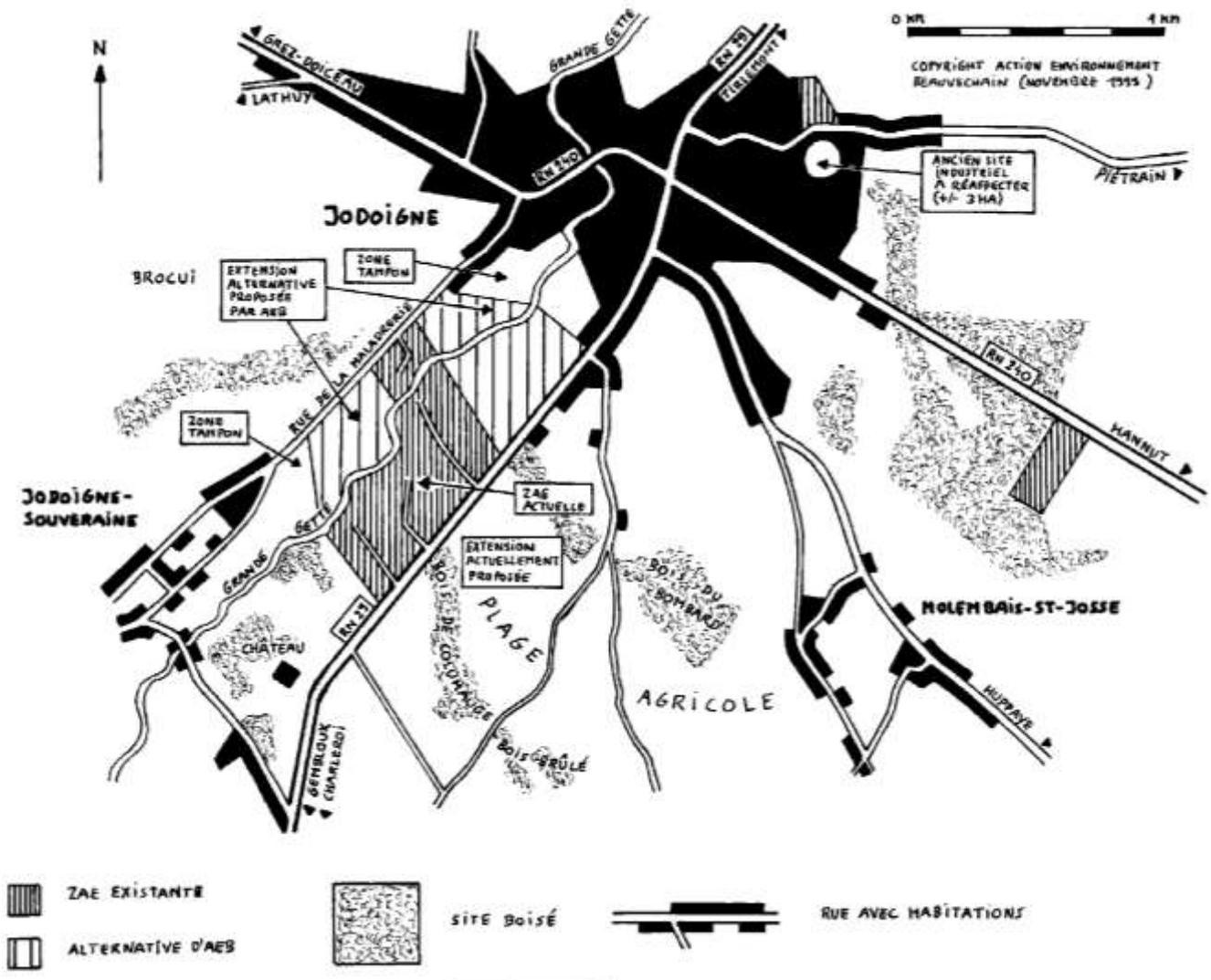


*L'extension de la ZAE de Jodoigne:
développement à éviter*

*L'extension de la ZAE de Jodoigne:
développement préconisé par AEB*

Toutefois, si nous venons de formuler un certain nombre de suggestions visant à optimiser l'intégration du site proposé par l'IBW, cela ne signifie nullement qu'il n'existe pas, pour nous, des solutions encore meilleures... Ainsi, AEB s'étonne tout de même que l'on ait opté immédiatement pour un débordement de la ZAE actuelle au-delà de la chaussée de Charleroi (RN29). Ne pourrait-on pas envisager, comme l'indique le dessin repris ci-dessous, une extension le long de la rue de la Maladrerie (reliant Jodoigne et Jodoigne-Souveraine), ainsi que vers le centre-ville?

Carte n° 8: Idées d'AEB pour une extension alternative de la ZAE de Jodoigne



Cette solution présenterait un triple avantage:

- une meilleure intégration paysagère (l'on resterait dans un creux du paysage et l'on se limiterait à accentuer une situation existante, car il y a déjà des entreprises installées le long de la rue de la Maladrerie, dans la ZAE actuelle);
- une meilleure cohérence spatiale (la ZAE resterait plus compacte);
- une économie en terres arables de qualité (les terres agricoles concernées par l'extension actuellement proposée, sont plus riches que celles à côté du zoning actuel)

Signalons, en outre, un avantage d'ordre symbolique. En effet, en préservant la plage agricole en face du zoning actuel, l'on préserverait également l'image qui s'offre maintenant aux automobilistes regagnant Jodoigne depuis le sud, en empruntant la chaussée de Charleroi: à l'arrière-plan, les contours de la petite ville se profilent à l'horizon (commerces + bâtiments remarquables), sur l'avant-plan, à gauche, la ZAE actuelle marque le dynamisme de la région, tandis qu'à droite, un paysage enchanteur (silloné d'ailleurs par un sentier de grande randonnée!) invite à

la découverte des campagnes environnantes (tourisme diffus). Ville active et coquette, économie florissante et campagne de qualité en un seul coup d'œil... Ne serait-il pas intéressant de tenter de préserver cette image multiple, symbole de la richesse qu'une petite ville à la campagne peut abriter?

Si nous ne suggérons que de *tenter* de préserver l'image véhiculée par l'actuelle entrée "sud" de Jodoigne, c'est parce que nous sommes loin d'ignorer que l'extension alternative proposée ci-dessus n'est pas exempte d'inconvénients. Ainsi, nous savons que les zones proposées sont en partie marécageuses et qu'elles sont qualifiées d'intérêt paysager par les plans de secteur actuels. Toutefois, à cause précisément du développement de la ZAE existante, l'on pourrait se demander si cet intérêt paysager est encore d'actualité. N'a-t-on pas l'impression, en regardant les abords immédiats de la ZAE actuelle, d'avoir à faire à des espaces "en attente"? D'autant plus que, le long de la chaussée de Charleroi (RN29), entre le zoning existant et le centre-ville, quelques activités commerciales éparpillées ont vu le jour entre-temps (maison Papier, Aldi). Par ailleurs, l'existence de certaines parties plus ou moins marécageuses ne devrait pas nécessairement soulever des objections d'ordre économique ou écologique. En effet, devant l'altération qu'a déjà subie cette zone, l'on pourrait peut-être tenter une approche plus inventive, en créant une ZAE de type "paysager", ce qui impliquerait:

- que l'on préserverait les endroits humides, ce qui permettrait, dans la foulée, d'assurer une meilleure intégration des bâtiments industriels;
- que, par conséquent, l'on ne construirait que sur les terrains suffisamment stables, où l'entreprise pourrait en même temps profiter du cadre verdoyant offert par les zones humides préservées;
- que l'on accorderait une attention particulière à l'architecture des bâtiments implantés, de façon à assurer une transition harmonieuse avec le bâti résidentiel du centre-ville.

Notons enfin que si l'extension alternative proposée ici, ne permettait pas d'obtenir les 25 hectares supplémentaires en ZAE qui nous paraissent justifiables pour Jodoigne, il est toujours possible d'envisager une implantation intégrée d'activités économiques ailleurs dans la ville. Nous pensons notamment à l'accueil de PME à vocation locale:

- sur d'anciens terrains industriels le long de la rue de Piétrain (3 hectares actuellement à vendre et pouvant être assainis);
- dans la zone d'aménagement différé au sud de la chaussée de Hannut (RN 240), entre l'athénée et le centre-ville, où des activités économiques se sont d'ailleurs déjà développées ces derniers temps.

D.4.3.3 La ZAE de Perwez

Comme nous l'avons déjà indiqué précédemment (cf. supra, points B.1.6., D.4.1.2., D.4.1.3. et D.4.2.1.), un développement multifonctionnel (sections fédérale et sous-régionale) nous paraît concevable pour la ZAE de Perwez, sans soulever d'objections paysagères et spatiales majeures. Cependant, cela ne devrait pas empêcher l'IBW de prendre dès à présent des initiatives concrètes afin d'assurer une meilleure intégration de cette ZAE dans son environnement, et d'en réduire ainsi l'aspect quelque peu maussade (absence de zones tampons et de plantations¹⁷⁴, très peu de recherche architecturale,...). En outre, AEB souhaite que toute extension *future et dont l'opportunité sera établie* soit contiguë à la ZAE actuelle, afin de prévenir la fragmentation des campagnes environnantes.

D.4.3.4 Le potentiel de Grez-Doiceau

Certains s'étonneront peut-être de voir Grez-Doiceau repris dans la liste des ZAE proposée par AEB. Mais -nous l'avons déjà annoncé (cf. supra, point D.4.1.)-, il nous semble possible d'intégrer des activités économiques de portée sous-régionale dans le tissu bâti le long du tronçon Gastuche-Doiceau de la chaussée de Wavre. Si, à première vue, nous entrons ainsi en contradiction avec notre objection de principe contre tout étalement de l'habitat et des activités économiques le long des axes routiers, signalons toutefois que le long du tronçon considéré, ce phénomène semble -malheureusement- déjà irréversible. Afin donc d'éviter que des espaces

¹⁷⁴ Même l'extension récemment mise en œuvre n'en dispose pas!

encore relativement bien préservés soient sacrifiés, nous devons accepter, dans de rares cas et sous certaines conditions, que l'on entérine -voire renforce- parfois des situations de fait, aussi regrettables soient-elles...¹⁷⁵ Néanmoins, la règle générale doit rester de ne pas justifier des choix d'implantation sur bases de décisions inopportunes prises dans le passé.

Concrètement, nous pensons qu'il pourrait être judicieux de transformer certaines parties de la longue zone à bâtir le long du tronçon considéré, en zone d'aménagement différé, ce qui est de nature à faciliter l'implantation *intégrée* d'activités économiques (nous pensons en particulier aux alentours du carrefour de Doiceau). En outre, nous nous demandons s'il n'est pas possible de mener une politique visant à optimiser le potentiel d'accueil des entreprises à Gastuche (les anciennes papeteries).

Par ailleurs, il va de soi que la présence d'habitations le long du tronçon considéré, requiert que l'on y accorde, plus encore que dans les "vraies" ZAE, une attention particulière à l'architecture des PME (et en particulier au coloris des matériaux). Quant aux éventuels problèmes de sécurité routière engendrés par cet étalement de PME sur plusieurs kilomètres (ou plutôt par la consolidation d'un tel étalement), signalons qu'il s'agit d'un tronçon de route en grande partie déjà délesté par la nouvelle RN25. En outre, l'on pourrait toujours envisager un réaménagement de la voirie en vue de réduire la vitesse ou, tout simplement, limiter la vitesse à, par exemple, 70 km/h.

Enfin, il est à noter que la possibilité d'implanter des activités économiques sous-régionales le long du tronçon Gastuche-Doiceau de la chaussée de Wavre, offre également une alternative tout à fait raisonnable aux entrepreneurs potentiels et aux chercheurs d'emploi des communes voisines de Beauvechain, d'Incourt ou de Chaumont-Gistoux. D'ailleurs, ce mouvement semble déjà entamé depuis plusieurs années.

¹⁷⁵ Notons que ce même raisonnement est à la base de nos propositions quant aux extensions futures de Wavre-Nord (en remplacement d'une toute nouvelle ZAE à Vieusart), ainsi que de notre proposition alternative pour l'extension de la ZAE de Jodoigne (afin de sauvegarder la plage agricole encore vierge à l'est de la RN29).

D.5 MAIS ENCORE ...

D.5.1 La gestion de la mobilité dans l'Est du Brabant Wallon

Sous le point B.1.7., nous avons déjà fait remarquer que le projet de renforcement économique de l'IBW, s'orientant vers la multiplication et la dispersion des ZAE dans l'espace rural de l'Est du Brabant Wallon, risquerait de provoquer, à long terme, des problèmes de mobilité dans plusieurs communes. En ce qui concerne Jodoigne, nous avons déjà relevé qu'il s'imposerait peut-être de réaliser le contournement de la ville, tel qu'il est -encore et toujours- inscrit dans les plans de secteur. Nous précisons ici que la construction de nouvelles routes devrait, pour nous, rester une solution ultime, à laquelle l'on ne devrait recourir que si toute autre solution (meilleur réglage des feux de signalisation, élaboration de plans de circulation, réaménagement de carrefours, augmentation de l'offre en transports en commun,...) s'avérait inopérante dans une optique à long terme. Sachant toutefois que la problématique de ce contournement est actuellement à l'étude¹⁷⁶, AEB tient d'ores et déjà à préciser que l'éventuel tracé devrait être choisi dans la mesure du possible en fonction des critères paysagers et spatiaux figurant parmi les treize critères énumérés sous le point C.1.. Ainsi, afin de préserver -voire d'améliorer- la qualité des paysages traversés, nous répétons ici notre point de vue formulé déjà de façon générale sous le point D.3.2. consacré au rôle structurant des axes (auto)routiers et selon lequel il s'impose de prévoir un tracé mariant le relief, ainsi que des dispositifs d'intégration. En ce qui concerne ce dernier élément, AEB souhaiterait que l'on s'inspire de la RN240 Grez-Doiceau - Jodoigne - Hannut, qui, parce qu'elle est presque partout joliment accentuée par une drève (arbres à haute tige de variétés indigènes), augmente la qualité des paysages traversés, plutôt que de la diminuer comme c'est le cas de trop d'autres routes...



La RN240 Grez-Doiceau – Jodoigne, habillée de ses rangées d'arbres. Un élément paysager de qualité qui devrait inspirer les gestionnaires de voiries...

¹⁷⁶ D'après une information obtenue auprès de l'administration communale de Jodoigne.

D.5.2 La création d'emplois alternatifs en symbiose avec la spécificité de l'Est du Brabant Wallon

Sous le point B.1.8. (*in fine*), nous avons argué qu'il est également possible de créer des emplois durables en dehors de la sphère strictement économique, et ce en "valorisant" le potentiel "authentique" de notre région, à savoir: sa ruralité, sa richesse paysagère (alternance de plateaux cultivés, de pentes boisées et de villages de qualité urbanistique préservée), ainsi que ses zones d'intérêt biologique. Parmi les domaines susceptibles de générer des emplois, mentionnons la diversification agricole à caractère non industriel, l'agriculture biologique, la valorisation de produits du terroir, l'aménagement de voiries à mobilité lente, le tourisme et les loisirs diffus, la rénovation du patrimoine bâti, l'artisanat, l'entretien des paysages et des zones d'intérêt biologique,...¹⁷⁷

AEB a tenu à intégrer explicitement cette catégorie d'emplois dans son projet de développement alternatif, et ce en tenant compte des initiatives développées par plusieurs communes de l'Est du Brabant Wallon dans le cadre du développement rural, et en y intégrant, dès à présent, le projet de création d'un "Parc Naturel de la Dyle". Ce parc serait situé dans la partie de l'Est du Brabant Wallon qui, selon le SDER, rassemble un certain nombre de sites de grand intérêt biologique. Ajoutons-y d'emblée que ce parc naturel ne serait nullement incompatible avec le développement du pôle urbain tout proche de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve et qu'il ne concurrence nullement l'implantation d'activités économiques sur son territoire.

D.5.3 Quid de l'eurocorridor Bruxelles-Liège (E40)?

Nous l'avons dit (cf. supra, point D.1.), dans le cadre de notre projet de développement alternatif, le Brabant Wallon n'accueillerait donc pas de ZAE de portée fédérale le long du tronçon de la E40 traversant son territoire. Cela ne signifie nullement qu'AEB ne reconnaît pas l'intérêt que pourrait avoir une telle ZAE dans l'eurocorridor Bruxelles-Liège. Mais à notre avis, il faudrait appliquer à cet eurocorridor les mêmes principes spatiaux que ceux que nous avons préconisés en ce qui concerne l'eurocorridor Bruxelles-Namur-Luxembourg (cf. supra, point B.1.4.). L'on se souviendra que ces principes, qui nous semblent d'ailleurs être conformes au SDER, se résument comme suit:

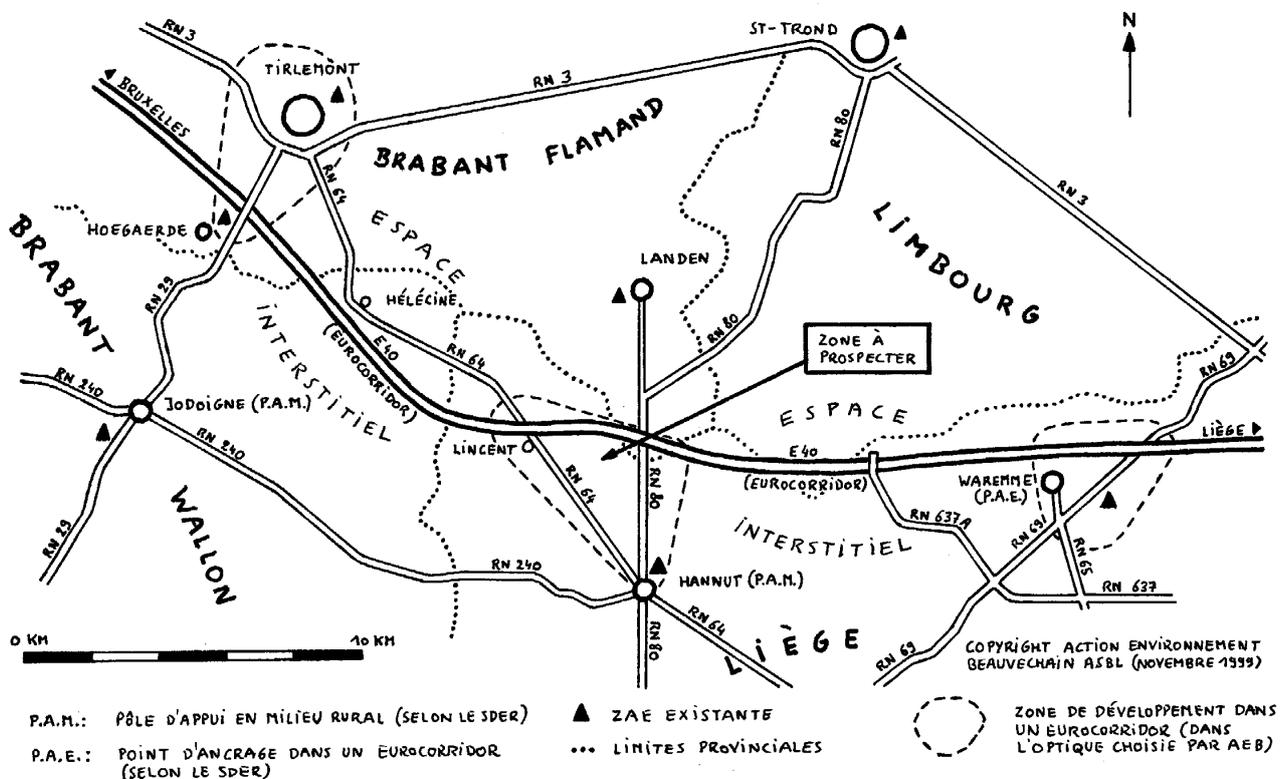
- dans un eurocorridor, une concentration en ZAE plus élevée que dans une région agro-géographique proprement dite, se justifie parfaitement,...
- mais il faudrait s'abstenir d'éparpiller ou d'étaler ces ZAE le long des (auto)routes constituant l'axe de cet eurocorridor,...
- parce qu'il importe de préserver, même dans les axes de développement (qui ne suppriment pas les régions agro-géographiques qu'ils traversent), les espaces interstitiels, garants de la qualité du cadre de vie et de la cohérence spatiale du territoire wallon.

Etant donné la "longueur" du tronçon brabançon de la E40 (environ 5 kilomètres!), AEB estime que la recherche d'un site idéal pour une ZAE de portée fédérale, devrait s'inscrire dans une optique supraprovinciale - voire suprarégionale. C'est pourquoi nous invitons l'IBW à élaborer une solution en collaboration avec la province de Liège, tout en tenant compte de l'offre en ZAE dans les zones limitrophes du Brabant Flamand et du Limbourg. Ne perdons pas de vue, en effet, que la ZAE proposée actuellement pour Hélécinne, empiéterait sur un espace interstitiel suprarégional (à savoir: celui entre Tirlemont et Hannut) et qu'elle serait située à un jet de pierre seulement des ZAE de Hoegaerde et de Tirlemont - cette dernière ville pouvant être, comme Gembloux, considérée comme un point d'ancrage sur un eurocorridor, susceptible d'accueillir des activités économiques de portée fédérale. Créer une ZAE fédérale à Hélécinne équivaudrait en quelque sorte à la création d'une telle ZAE au milieu de l'espace interstitiel séparant les pôles urbains de Wavre - Ottignies - Louvain-la-Neuve et de Gembloux (eurocorridor E411), ce qui constituerait -nous l'avons déjà dit- un acte d'aménagement incohérent d'un point de vue spatial. Bref, implanter une ZAE fédérale à Hélécinne n'est-ce pas créer un cas de double-emploi (suprarégional cette fois-ci) et donc se livrer à une pratique pourtant redoutée par le SDER?

¹⁷⁷ Pour une énumération plus complète: cf. supra, point B.1.8. (*in fine*).

Concrètement, et afin d'éviter les effets spatiaux déstructurants d'une logique concurrentielle trop symbolique (marquer l'entrée en territoire wallon par une ZAE de type fédéral, tandis que l'on est dans une région agro-géographique), nous demandons donc que soit étudiée l'opportunité de la création d'une ZAE de portée fédérale à une distance plus raisonnable de Tirlemont et sans nécessairement rester en Brabant Wallon. Compte tenu de l'absence, le long de la E40, d'un pôle d'ancrage avant Waremmes ou d'une entité comparable à Perwez, nous pensons à la création d'une ZAE nouvelle à proximité d'une sortie d'autoroute (par exemple à Lincent - côté nord de la E40?). Cependant, il nous paraît tout aussi concevable et réaliste d'envisager un développement plus poussé (dans un sens multifonctionnel avec des sections fédérale, régionale et sous-régionale) de la ZAE de la ville de Hannut, tout comme Jodoigne un pôle d'appui en milieu rural selon le SDER¹⁷⁸, mais offrant un accès plus aisé vers l'autoroute (pratiquement pas de villages à traverser).

Carte n° 9: Idées d'AEB pour une ZAE de portée fédérale le long de l'eurocorridor Bruxelles-Liège (E40), compte tenu du contexte supraprovincial



Notons que, dans l'optique de la redistribution des retombées fiscales des ZAE telle que préconisée par AEB (cf. supra, point B.1.5.), une ZAE près de ou à Hannut profiterait également aux communes du Brabant Wallon. Autre avantage: comme le tableau n° 2 relatif au degré de dispersion des ZAE actuelles (cf. supra, C.2.3.1) l'indique, Hannut est idéalement situé pour les entrepreneurs et chercheurs d'emploi des communes de l'extrême-est du Brabant Wallon (Hélécine: 12,5km, Orp-Jauche: 10km).

¹⁷⁸ SDER, carte n° 17: projet de structure spatiale pour la Wallonie, p. 135.

D.5.4 Quid en cas de saturation prématurée des ZAE proposées dans le cadre du projet de développement alternatif d'AEB?

Afin d'anticiper une éventuelle saturation prématurée des ZAE retenues par AEB, nous insistons pour que soit élaborée au plus vite une liste exhaustive des anciens sites industriels en Brabant Wallon, qui pourraient ensuite être assainis en temps opportun. En outre, il serait intéressant que l'IBW encourage l'achat, par des investisseurs potentiels, de bâtiments industriels plus récents (dans les ZAE ou non) qui se seraient vidés suite à une faillite ou une cessation des activités.

Enfin, au cas où, durant la décennie prochaine, une augmentation ponctuelle du potentiel en ZAE s'avérerait *vraiment* nécessaire, AEB estime que la priorité doit être accordée à l'extension des ZAE existantes, en particulier celles de Perwez (contiguë à la ZAE actuelle) et de Wavre-Nord (vers la E411). Et si la ZAE de Jodoigne subissait trop rapidement une pression trop forte que l'on n'arriverait pas à diminuer en assainissant d'anciens sites industriels ou en encourageant l'achat de bâtiments récents abandonnés, l'on pourrait éventuellement envisager la création d'une ZAE *sous-régionale* à proximité d'Orp, village déjà marqué par une certaine activité économique. Cette ZAE pourrait dévier de Jodoigne un certain nombre d'entrepreneurs (c'est-à-dire, ceux avec des activités sous-régionales) d'Orp et d'Hélécine...

E L'EVENTUEL AMORCAGE D'UNE ACTIVITE PERIPHERIQUE AUTOUR DE LA BASE MILITAIRE DE BEAUVECHAIN: LES ENJEUX A LONG TERME

E.1 ANALYSE GENERALE DU PROBLEME

Inévitablement, le projet de zone d'activité économique (ZAE) de La Chise (Piétrebais – Incourt), du fait qu'il concerne un site en bordure de la base militaire de Beauvechain, ravive les inquiétudes nées, il y a quelques années, lors de l'apparition soudaine d'un certain nombre de projets visant à convertir l'aérodrome en un aéroport civil (transport de marchandises) et à délester ainsi Zaventem. L'objectif -assez vague- de l'Intercommunale du Brabant Wallon (IBW) de permettre "l'amorçage d'une activité périphérique autour de la base de Beauvechain"¹⁷⁹, pourrait bien inclure cette possibilité, sinon dans l'immédiat, du moins à long terme (20 ans par exemple).¹⁸⁰ Quoi qu'il en soit, et même si rien ne semble décidé pour l'instant, la question de l'avenir de la base soulève suffisamment de problèmes majeurs pour que nous nous y attardions.

E.2 TROIS SCENARIOS POSSIBLES POUR L'AVENIR DE LA BASE

En ce qui concerne l'avenir de la base à long terme, il existe à notre avis trois hypothèses:

1. Le maintien intégral ou partiel de l'activité militaire
2. La désaffectation totale de la base et des infrastructures aériennes
3. La transformation de la base en aéroport civil (transport de marchandises)

E.2.1 Le maintien intégral ou partiel de l'activité militaire

Ces derniers temps, les rumeurs foisonnent selon lesquelles les jours de la base militaire de Beauvechain sont comptés. Pourtant, sans prétendre avoir une quelconque aptitude à faire de la stratégie militaire, il nous semble que l'hypothèse d'un maintien (intégral ou partiel) des activités militaires n'est pas à exclure.

Il se pourrait donc que Beauvechain continue à jouer son rôle actuel d'école d'aviation militaire et, le cas échéant, de base d'appui. Même le scénario d'une revalorisation militaire de la base ne nous paraît pas irréaliste. Il est à noter que cette hypothèse pourrait se présenter au cas où l'aéroport militaire de Melsbroek (contigu à *Brucargo* et actuellement la propriété de l'OTAN) connaîtrait une réaffectation commerciale, afin de répondre à la croissance du trafic de marchandises à Zaventem. Une telle reconversion pourrait impliquer le transfert intégral des activités militaires de Melsbroek à Beauvechain (et, partant, l'arrivée de C130, airbus militaires etc.).

Dans le cadre de notre projet de développement alternatif pour l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, chapitre D), ainsi que des constats sous-tendant celui-ci (cf. supra, chapitre C), nous avons estimé qu'une ZAE au carrefour de La Chise ne se justifie nullement à l'heure actuelle. En effet, comme nous l'avons argué sous le point C.2.3., ce zoning porterait le degré de dispersion des ZAE à un niveau incompatible avec une région qualifiée d'agro-géographique par le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER), approuvé par le Gouvernement Wallon le 27 mai 1999. Dans le même ordre d'idées, nous avons soulevé des objections quant à la part du territoire de l'Est du Brabant Wallon occupée par les ZAE existantes, ainsi que par les nouvelles ZAE proposées par l'Intercommunale (dont celle de La Chise). En effet, en cas de réalisation du projet de renforcement économique de l'IBW, la superficie en ZAE risque, selon AEB, de mettre en danger la ruralité de notre région –

¹⁷⁹ AG IBW 1998, p. 12.

¹⁸⁰ Ainsi, lors d'une réunion d'information relative à la base aérienne, tenue à Hamme-Mille le 16 juin 1999, dans le cadre du Programme Communal de Développement Rural (PCDR), il est apparu que le domaine gardera sa vocation militaire pendant au moins encore une décennie. Par ailleurs, les représentants des autorités militaires ont souligné que le sort de la base au-delà de cette période relèvera d'une décision politique. Faut-il en conclure qu'une fois ces dix ans passés, toutes les options (aéroport civil compris) seront à nouveau ouvertes? L'IBW semble de toute façon sérieusement tenir compte d'un arrêt ou d'une diminution des activités militaires, car dans le Projet de Pays rédigé sous son égide pour sept communes de l'Est du Brabant Wallon, la base de Beauvechain figure parmi les "zones à valoriser", ce qui implique une "valorisation directe à long terme ou indirecte à court terme" (cf. *Esquisse du Plan de développement de l'est du Brabant Wallon (7 communes) - Projet de Pays, op. cit.*, p. 12).

sinon dans l'immédiat, du moins à long terme (cf. supra, point C.2.4.). De plus, les besoins en terrains "industriels" nous ont semblé largement surestimés, car l'IBW prévoit 7 à 8 hectares par an pour l'Est du Brabant Wallon pendant les dix ans à venir – soit sept fois plus que la surface annuellement remplie en moyenne dans notre région durant les décennies précédentes (cf. supra, point C.2.5.). Partisane d'un développement économique adapté aux spécificités de l'Est du Brabant Wallon -ce qui passe par la préservation de la ruralité-, notre association a proposé (dans son projet de développement alternatif) un potentiel en ZAE de 2 à 3 hectares par an – chiffre tenant compte à la fois du taux de remplissage des ZAE dans le passé, du regain de dynamisme enregistré en Wallonie et des ZAE existantes dans les sous-régions limitrophes (cf. supra, points C.2.5. et D.4.2.5.).

Les objections soulevées ci-dessus prennent, selon nous, tout leur sens en ce qui concerne le projet de ZAE de la Chise. En effet, dans le scénario d'un maintien intégral ou partiel de l'activité militaire, nous n'estimons pas souhaitable d'augmenter encore, par un cumul d'activités militaires et économiques, les diverses formes de pression que subit déjà notre région, allant de la pression démographique aux désagréments causés par les activités militaires, en passant par les menaces pesant sur la convivialité de nos villages.



Le règne des avions militaires dans l'espace aérien de Beauvechain s'éteindra-t-il en 2010? Pas sûr...

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

- **Notre association n'est aucunement demandeuse de la cessation des activités militaires à Beauvechain.** En ce qui concerne les nuisances actuelles, ou leur aggravation si le rôle militaire de la base était un jour revalorisé (par exemple, pour recueillir les activités militaires déployées jusqu'à nouvel ordre à Melsbroek), nous nous réjouissons de la mise en place récente, dans le cadre du programme de développement rural de la commune de Beauvechain, d'une cellule de liaison ayant pour vocation d'apporter des solutions en la matière, par le biais d'un dialogue entre riverains et militaires.
- Comme nous l'avons argué de façon circonstanciée dans les chapitres C et D, **une ZAE à La Chise, telle que proposée actuellement par l'IBW, ne se justifie nullement à l'heure actuelle.** En effet, **ce projet de ZAE, tout comme d'autres projets de nouvelles ZAE actuellement présentés, ne semble pas**

compatible avec la ruralité de l'Est du Brabant Wallon, désormais attestée par le Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) qui fut approuvé par le Gouvernement Wallon le 27 mai 1999. Non seulement, les ZAE situées dans les sous-régions limitrophes paraissent avoir été oubliées, mais il se poserait aussi des problèmes en ce qui concerne le degré de dispersion des ZAE (déjà largement suffisant pour notre région – cf. supra, point C.2.3.), la superficie en ZAE par rapport à la superficie de l'Est du Brabant Wallon (cf. supra, point C.2.4.) et le potentiel annuel en ZAE proposé par l'Intercommunale. Celui-ci semble avoir été largement surestimé, du moins en le comparant avec les taux de remplissage constatés dans les ZAE de l'Est du Brabant Wallon durant les dernières décennies (cf. supra, point C.2.5.).
Toutes ces objections nous semblent davantage encore justifiées dans l'hypothèse (actuellement la plus probable) du maintien (intégral ou partiel) des activités militaires à la base de Beauvechain. En effet, le cumul d'une activité économique d'envergure d'une part, et d'une activité militaire -réduite ou renforcée- d'autre part, constituerait une menace supplémentaire pour la ruralité de notre région, déjà tant soumise à des pressions de toutes sortes (nuisances dues au survol des villages, pression démographique, perte de convivialité,...).

E.2.2 La désaffectation totale de la base et de ses infrastructures aériennes

Si, un jour, la base perdait sa pertinence stratégique, il se pourrait que les quelque 480 hectares disponibles¹⁸¹ soient appelés à recevoir une affectation ne présentant plus aucun lien avec n'importe quelle activité aérienne. Dans cette hypothèse, la tentation d'y implanter des entreprises -voire des industries polluantes- serait grande.

Au cas où cette éventualité deviendrait réalité, AEB demande que soient respectés *au moins* les principes d'aménagement suivants:

- toute réaffectation devrait s'accompagner *d'une maîtrise des nuisances* (bruit, nuisances visuelles, pollution de l'air...), et ce par la mise en œuvre d'un réaménagement judicieux et concerté;
- *l'affectation à des fins économiques ne devrait en aucun cas concerner la surface totale de la base.* Par contre, l'espace libéré devrait être partagé de façon équilibrée entre les fonctions suivantes: zones agricoles (minimum 70%), zones vertes (minimum 20%, de façon à former un maillage écologique cohérent), zone d'activité économique (maximum 5% *en phase ultime*). Quant à l'actuelle zone de camp dans le hameau de La Bruyère, elle pourrait se transformer en zone d'aménagement différé, destinée prioritairement à l'extension de l'habitat et accessoirement aux équipements publics (y compris infrastructures sportives). Cette répartition tient compte de la qualité de région agro-géographique conférée à l'Est du Brabant Wallon par le SDER, sans pour autant exclure la création d'emplois, notamment de proximité, par le biais d'activités économiques (l'on se souviendra à cet égard des points B.1.1. et B.1.8.). Il va de soi qu'une zone d'accueil des entreprises devrait être réalisée en phases et dans une optique à long terme, tout développement effréné mettant gravement en péril la ruralité de la région (perte de surfaces agricoles, tertiarisation des activités, pression démographique trop importante et trop brusque, risque d'éclatement de nos villages, intensification incontrôlée du trafic,...);
- en conséquence du point précédent, *tout développement économique à vocation suprarégionale ou fédérale devrait être exclu.* En effet, une ZAE de cette portée demanderait à être "située le long d'un important axe routier".¹⁸² Or, toute construction d'un tel axe (puisqu'il n'existe pas à l'heure actuelle) ou toute transformation en ce sens des routes existantes amorcerait un développement incompatible avec la ruralité de notre région;
- en outre, *les éventuelles activités économiques prévues en cas de désaffectation totale de la base devraient être aménagées dans la partie du domaine où se trouvent déjà la plupart des bâtiments (militaires) de type industriel,* et ce de façon à assurer une réaffectation dans l'esprit de celle préconisée par la Région Wallonne en matière d'anciennes friches industrielles;
- *pour des raisons paysagères, les bosquets et la végétation en bordure de la base devraient en tout état de cause être maintenus, voire renforcés,* car, déjà aujourd'hui, ils constituent un écran de verdure "naturel" permettant une intégration presque parfaite des hangars militaires;

¹⁸¹ D'après les données fournies par le document *Commune de Beauvechain, Schéma de Structure - première partie: situation existante et évaluation, op. cit.*, p. 58.

¹⁸² AG IBW 1998, *op. cit.*, p. 6.

- dans le même ordre d'idées, *les zones de sécurité définies autour de certaines parties de la base* (dépôt de munitions du côté de Nodebais et de Tourinnes-la-Grosse, axe de piste vers Piétrebais), *ne devraient en aucune façon être concernées par la réaffectation*. Par contre, leur vocation agricole devrait être maintenue à part entière, car elles constitueraient une zone tampon supplémentaire autour des activités économiques éventuellement déployées;
- enfin, il est clair que *le scénario de réaménagement décrit ci-dessus, exclut qu'en cas de désaffectation - même partielle- du domaine militaire, l'on vende celui-ci au plus offrant*, comme c'est apparemment le cas de la base désaffectée de Brustem.¹⁸³ Pareille technique entraverait tout réaménagement judicieux, car elle privilégierait une reconversion purement économique – voire urbanistique. Idéalement, toute décision de réaménagement devrait faire l'objet d'une concertation entre les différents niveaux de pouvoir concernés (le fédéral comme propriétaire actuel, le régional vu sa compétence en matière d'aménagement du territoire et d'économie, le communal comme premier concerné des conséquences d'un réaménagement¹⁸⁴). Se souvenant des projets d'aéroport de fret "tombés du ciel" il y a quelques années, AEB estime qu'il serait hautement inopportun -voire inacceptable- que l'un ou l'autre investisseur en quête d'une bonne affaire à long terme (société aérienne, société d'investissement, société immobilière...), cherche, dès à présent, à l'insu des autorités communales et de la population, à obtenir une sorte de droit de préemption -fût-il officieux- sur l'ensemble ou une partie du domaine militaire, afin de pouvoir y déployer immédiatement des activités économiques ou des projets urbanistiques en cas de fermeture -même lointaine- de la base. Non seulement, *une telle politique relèverait du fait accompli*, mais elle *irait aussi à l'encontre de l'esprit d'ouverture vis-à-vis de la population, tel que prôné par le SDER*.¹⁸⁵

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

Dans le cas -hypothétique à présent- d'une désaffectation totale de la base et de ses infrastructures aériennes, AEB souhaite une réaffectation selon les principes suivants:

- ***maîtrise des nuisances;***
- ***affectation à des fins économiques limitée, en phase ultime, à 5 % de l'espace disponible*** (environ 480 ha), ce qui suppose la répartition suivante, adaptée à la ruralité de notre région: zones agricoles: minimum 70%, zones vertes (maillage écologique): minimum 20%; ZAE: maximum 5%. Quant à l'actuelle zone de camp à La Bruyère, elle pourrait se transformer en zone d'aménagement différé (habitat, infrastructures sportives, équipements collectifs);
- ***exclusion d'une ZAE à vocation suprarégionale ou fédérale***, qui demanderait des infrastructures susceptibles de déstructurer notre région, en tant que partie de la région agro-géographique de Hesbaye telle que définie par le SDER;
- ***implantation d'une éventuelle zone destinée aux activités économiques de façon à permettre la réaffectation des sites comprenant déjà des hangars (militaires) de type industriel;***
- ***maintien intégral, voire renforcement, des bosquets entourant actuellement les installations militaires***, afin d'assurer une intégration paysagère optimale des activités économiques envisagées;
- ***interdiction d'affecter les zones de sécurité autour de la base à des fins économiques;*** elles devraient, par contre, continuer à jouer leur rôle de zone tampon supplémentaire;
- ***éviter à tout prix une politique du fait accompli ou des méthodes de prospection privilégiant l'unique reconversion économique ou urbanistique de la base.***

E.2.3 La transformation de la base en aéroport civil (transport de marchandises – voire de passagers)

¹⁸³ C'est du moins ce qui ressort des propos tenus lors de la réunion d'information relative à la base aérienne (*op. cit.*).

¹⁸⁴ Il nous semble également important que les CCAT puissent s'exprimer à ce sujet.

¹⁸⁵ Celui-ci consacre en effet un chapitre important à la sensibilisation et la responsabilisation des décideurs, aussi bien que des citoyens. A côté d'une sensibilisation dès l'école et l'organisation de formations ciblées, cela implique également le recours à des initiatives de **consultation et de concertation** par le biais, notamment, **d'une redynamisation des outils de participation prévus par le CWATUP** (dont les CCAT) et d'une **responsabilisation des collectivités locales** (SDER, pp. 221-226).

S'il y a un cas de figure auquel AEB s'oppose -et s'opposera- fermement, c'est bien celui-ci, et ce pour deux raisons fondamentales:

1. Parce qu'il s'agirait d'un bouleversement structural provoquant une rupture totale et irréversible avec le statut de région agro-géographique dont bénéficie l'Est du Brabant Wallon en vertu du SDER

Ce statut de région agro-géographique requiert une politique de développement en symbiose avec cette ruralité, notamment par la préservation des espaces ouverts. Or, si la ZAE à vocation sous-régionale et locale proposée actuellement pour le carrefour de La Chise, peut apparaître comme un signe précurseur -même implicite- de la conversion de la base militaire de Beauvechain en aéroport de fret, elle "amorcerait" dès à présent la désintégration définitive de l'Est du Brabant Wallon, en tant que partie de la région agro-géographique de Hesbaye.

En effet, il suffit de regarder l'impact structural de l'aéroport de Zaventem sur ses alentours immédiats, pour se rendre compte qu'une telle réaffectation nécessiterait l'aménagement de voies d'accès (autoroutières, ferroviaires) depuis les infrastructures existantes (E40/ligne TGV, RN25, voire E411...). Il va sans dire que ces infrastructures auraient des conséquences désastreuses pour le vaste plateau agricole situé au nord-est de la base militaire (comprenant les villages de Beauvechain, de La Bruyère, de Sclimpré, de L'Écluse - voire d'Opvelp et de Neervelp!), et pour celui -d'une grande valeur paysagère- situé entre la base et Grez-Doiceau (comprenant le village de Gottechain et le bois de Beusart).



Les abords éclatants du Bois de Beusart... Un petit paradis terrestre en péril, si la base militaire de Beauvechain était un jour transformée en aéroport de fret.

De surcroît, une activité aéroportuaire ne manquerait pas de susciter la demande d'implantation d'une ou de plusieurs zones d'activité économique de grande distribution, au sens de l'article 31, §1, al. 2, du CWATUP. Compte tenu des axes de piste actuels, ces zones se situeraient, soit au nord-ouest de l'aéroport (vers Nodebais donc), soit au sud-est (c'est-à-dire vers Sart-Mélin ou vers Piétrebais, Happeau et Roux-Miroir - extension de la ZAE actuellement proposée par l'IBW à La Chise?). N'oublions pas non plus que plusieurs villages flamands au nord de Beauvechain subiraient, eux aussi, de plein fouet les nuisances occasionnées par un aéroport de fret.

Bref, reconverter la base militaire en aéroport de fret reviendrait purement et simplement à créer un nœud de communication international et, partant, à transformer notre région rurale en une aire suburbaine de type industriel. De plus, cette réaffectation provoquerait un éclatement gigantesque de Bruxelles vers l'est, tandis qu'à l'heure actuelle, l'Est du Brabant Wallon contribue à mieux cerner les limites de la grande banlieue bruxelloise.

Au lieu de préparer la voie à un développement effréné et irréversible, n'est-il pas beaucoup plus précieux, à proximité d'un pôle comme Bruxelles et dans un monde où ruralité, calme et verdure se raréfient, de conserver un vaste espace réunissant précisément ces caractéristiques? Devrions-nous vraiment rougir de honte, si un jour notre région était appelée à offrir un espace de ressourcement à l'homme métropolitain du 21ème siècle, trop heureux de pouvoir échanger, pour l'instant d'un week-end, l'environnement artificiel de sa banlieue pour un cadre encore relativement authentique? C'est dans cette optique que le tourisme diffus (séjours à la ferme ou chez l'habitant, possibilités de marche ou de VTT, etc.) prend tout son sens...

Pour AEB, il est clair qu'à long terme, le maintien de la ruralité (qui n'exclut d'ailleurs pas un développement équilibré d'activités économiques, comme le démontre son projet de développement alternatif présenté sous le chapitre D.) finira par constituer en lui-même une richesse économique durable. Car si le besoin humain de ressourcement semble être éternel, les tendances économiques et commerciales par contre ont déjà prouvé à de multiples reprises leur caractère éphémère... Rêveries d'un promeneur solitaire? Peut-être, mais force est de constater qu'elles paraissent aussi avoir inspiré le SDER, selon lequel "le développement économique ne doit plus être considéré comme le seul objectif, mais doit être mis en balance avec les autres composantes de la qualité de vie d'aujourd'hui et de demain"¹⁸⁶. Le même souci se retrouve d'ailleurs dans le Plan d'Environnement pour le Développement durable en Région Wallonne, qui reconnaît la nécessité de protéger la diversité du milieu rural, en précisant notamment que "[l]es nouvelles affectations (telles que PME, tourisme doux, services,...) doivent être traitées et organisées de telles (sic) sorte qu'elles se fassent sans impact significatif sur l'environnement et qu'elles garantissent le caractère de ruralité."¹⁸⁷

2. Parce que nous refusons que nos communes, dont certaines mènent, notamment dans le cadre des programmes de développement rural, une politique de sauvegarde de la ruralité que nous apprécions, voient leurs efforts -en particulier en matière de préservation de l'espace rural- se retourner contre elles, à cause d'une politique d'aménagement parfois trop peu rigoureuse autour des aéroports existants, en particulier celui de Zaventem.

L'on constate en effet que l'étau d'habitations et de zonings industriels autour de l'aéroport de Zaventem continue à se resserrer (nouveaux zonings le long de la RN2 Bruxelles-Leuven, nouvelles habitations résidentielles dans quelques hameaux agricoles éparpillés plus ou moins dans l'axe de piste, entre la RN2 Bruxelles-Leuven et la RN26 Leuven-Malines). Quid si, un jour, un avion s'écrase dans une de ces zones, provoquant, dans le pire des cas, des victimes au sol? Si, à ce moment, l'avenir de la base militaire était précaire, la tentation pourrait être grande de transférer le transport de fret ou une partie de celui-ci vers Beauvechain, afin de permettre une utilisation plus sûre des rares espaces non encore fragmentés situés dans les axes de piste autour de Zaventem.

L'Est du Brabant Wallon ne saurait être considéré comme un simple réservoir de terrains, dont l'unique but serait de délester l'aéroport de Zaventem, le jour où celui-ci serait devenu sursaturé à cause d'une politique d'aménagement incohérente menée sur place. Certes, tout le monde s'accorde à dire que ce scénario ne se produira pas d'ici dix à vingt ans, mais sa réalisation -même ultérieure- ne manquerait pas pour autant de rendre dérisoire toute politique actuelle tendant à un développement économique en symbiose avec la ruralité de notre région.

C'est pourquoi AEB souhaite vivement que toutes les autorités compétentes en la matière (c'est-à-dire tant régionales que fédérale) s'efforcent d'ores et déjà de prendre les mesures d'aménagement qui s'imposent et

¹⁸⁶ SDER, p. 10.

¹⁸⁷ *Plan d'Environnement pour le Développement durable en Région wallonne*, Gouvernement wallon, le Ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, s.l., mars 1995, p. 124.

s'imposeront autour des aéroports existants (Zaventem, Bierset, Charleroi), de façon à éviter un scénario dans lequel les mêmes problèmes se déplaceraient éternellement.

POINT DE VUE ET PROPOSITIONS D'AEB

AEB s'oppose -et s'opposera- à tout projet conçu dans le but de permettre, directement ou indirectement, implicitement ou explicitement, à court ou à (très) long terme, la transformation de la base militaire en aéroport civil destiné au transport de fret, et ce pour deux raisons fondamentales:

1. Pareille réaffectation, de par les infrastructures qu'elle nécessiterait, signifierait ***la fin de la ruralité -pourtant consacrée par le SDER- de notre région.*** En effet, dans cette hypothèse, l'Est du Brabant Wallon s'engagerait dans une voie structurale tout à fait différente, à savoir celle d'une suburbanisation rapide de type industriel (prolifération de voies d'accès et de zones d'activité économique de grande distribution). A très long terme, la sauvegarde d'un espace rural à proximité de la capitale de l'Europe (ce qui n'exclut pas le développement d'activités économiques, comme le démontre le projet de développement alternatif d'AEB présenté sous le chapitre D.) pourrait s'avérer d'une valeur -même économique- infiniment plus durable que la mise en place de structures permettant plus tard une industrialisation aux conséquences irréversibles.
2. En cas de réalisation du scénario-"aéroport civil", ***nos communes, qui pour la plupart s'efforcent de sauvegarder leur ruralité, verraient en fin de compte leurs efforts perdus et se trouveraient pénalisées par une politique d'aménagement parfois chaotique autour des aéroports existants (surtout Zaventem).*** Notre région ne peut être considérée comme un simple réservoir de terrains destiné à délester un jour l'aéroport de Zaventem.

C'est pourquoi AEB plaide pour ***la mise en œuvre rapide d'une politique d'aménagement cohérente, concertée et durable autour des aéroports de Zaventem, Bierset et Charleroi.*** Il faut, en effet, éviter que les erreurs d'aménagement ne se déplacent et ne se perpétuent.

BIBLIOGRAPHIE

DOCUMENTS, ETUDES, LIVRES,...

AéroAtlas – Brabant Wallon et Bruxelles, Lannoo – Crédit Communal, Tielt, 1995.

Avis de la fédération Inter-Environnement Wallonie sur le schéma de développement de l'espace régional, le 15 mars 1999.

Belgique - Atlas topographique, Institut Géographique National, Lannoo, Tielt, 1992.

Commune de Beauvechain, Schéma de structure - première partie: situation existante et évaluation, Bureau Aménagement, le 7 juillet 1997.

Communication sur l'environnement et l'emploi (Construire une Europe "durable"), Commission des Communautés Européennes - Office des publications officielles des Communautés européennes, com (97) 592 final, n° de catalogue: CB-CO-97-642-FR-C, ISBN: 92-78-28049-6, Luxembourg (s.d.).

Documents relatifs aux points de l'ordre du jour de l'Assemblée Générale de l'IBW du 14 décembre 1998, Intercommunale du Brabant Wallon.

Esquisse du Plan de développement de l'est du Brabant Wallon (7 communes) - Projet de Pays, Intercommunale du Brabant Wallon, le 9 janvier 1998.

Etat de l'Environnement Wallon - Paysage, Ministère de la Région Wallonne - Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement, Jambes-Bruxelles, 1996.

Etude d'incidences sur un plan - Révision ponctuelle du plan de secteur de Wavre - Jodoigne - Perwez, Phase I: analyse territoriale générale, étude effectuée par le bureau d'études Poly'Art s.c.r.l. pour le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement et des Transports, septembre 1998.

Extension de la zone industrielle de Gembloux-Sauvenière - Notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement, étude réalisée par le bureau d'études EECO s.p.r.l., Aiseau-Presles (s.d.).

Finances: qu'en est-il à l'est du Brabant wallon?, article répercutant un bilan de santé financière dressé par les services du Crédit Communal, paru dans *Vlan-Jodoigne*, n° 666, le 27 octobre 1999, pp. 1 et 4.

Gaan werken kost gemiddeld een half uur (Se rendre au lieu de travail coûte en moyenne une demi-heure), article de la main de Johan Raskin et répercutant une analyse faite par les professeurs d'université Herman van der Haegen et Etienne Van Hecke, paru dans *De Standaard* du 14 septembre 1999, p. 1.

Mérenne (B.), Van der Haegen (H.), Van Hecke (E.), *La Belgique - Diversité territoriale*, in: *Bulletin du Crédit Communal*, n° 202, 1997/4.

Pas (Johan), *Buiten en Binnen - Visies op en door het actuele landschap (Extérieur et Intérieur - Visions sur et à travers le paysage contemporain)*, Koninklijke Vereniging voor Natuur- en Stedschoon, Anvers, 1998.

Plan d'Environnement pour le Développement durable en Région wallonne, le Ministère de l'Environnement, des Ressources naturelles et de l'Agriculture, s.l., mars 1995.

Réaction d'AEB au projet de SDER, Beauvechain, février 1999, document disponible sur demande auprès d'Action Environnement Beauvechain a.s.b.l. (moyennant paiement des frais administratifs et d'envoi) ou consultable sur Internet, à l'adresse suivante: <http://club.euronet.be/sylvain.moulaert/aeb>.

Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural - La Hesbaye - Des villages/Des paysages, Ministère de la Région Wallonne, Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Division de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme Jambes, 1997.

Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural - Le Plateau limoneux brabançon - Des villages/Des paysages, Ministère de la Région Wallonne, Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine, Division de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme, Jambes, 1997.

Vanneste (Dominique), *Ekonomische typering van de Belgische gemeenten* (Typologie économique des communes belges), Leuvense geografische papers 1., ISEG, Leuven, étude présentée dans *De Standaard* du 19 janvier 1990.

Verschuerens Modern Woordenboek, éd. Brepols, Turnhout, 1933.

TEXTES LEGISLATIFS

Décret modifiant le Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, Ministère de la Région Wallonne, le 27 novembre 1997, Moniteur Belge du 12 février 1998.

Loi organisant les agglomérations et les fédérations de communes, Ministère de l'Intérieur, le 26 juillet 1971, Moniteur Belge du 24 août 1971.

Projet de Schéma de Développement de l'Espace Régional - S.D.E.R., adopté provisoirement par le Gouvernement wallon, le 29 octobre 1998.

Schéma de Développement de l'Espace Régional, adopté par le Gouvernement wallon, le 27 mai 1999.

REUNIONS

Réunion d'information publique relative à la base aérienne de Beauvechain, tenue le 16 juin 1999 à Hamme-Mille, dans le cadre du Programme Communal de Développement Rural de Beauvechain.

Réunion d'information publique relative au projet de ZAE de La Chise (Piétrebais/Incourt), tenue le 1^{er} avril 1999 à Piétrebais.

ORGANISMES ET INSTITUTIONS CONSULTES

Administrations communales de Beauvechain, Chaumont-Gistoux, Grez-Doiceau, Hélécinne, Incourt, Jodoigne, Mont-Saint-Guibert, Orp-Jauche, Perwez, Ramillies, Walhain et Wavre.

Bureau Economique de la Province de Namur (BEPN)

Intercommunale du Brabant Wallon (IBW)

Inter-Environnement Wallonie (IEW)

LISTE DES CARTES, DES TABLEAUX ET DES PRINCIPALES ABREVIATIONS UTILISEES

CARTES

- carte n° 1: L'Est du Brabant Wallon tel que défini par AEB + localisation des ZAE existantes, des nouvelles ZAE proposées par l'IBW et des ZAE susceptibles de voir le jour à plus long terme - cf. "Avant d'entamer la lecture...", point 3.
- carte n° 2: Extrait schématique du SDER (d'après la carte n° 17: Projet de structure spatiale pour la Wallonie) - cf. "Avant d'entamer la lecture...", point 4.
- carte n° 3: Le degré d'urbanisation dans l'Est du Brabant Wallon, selon Mérenne, Van der Haegen et Van Hecke - cf. point A.2.
- carte n° 4: Le projet de ZAE de La Chise (Piétrebais/Incourt), tel que proposé par l'IBW - cf. point B.2.2.3.
- carte n° 5: Le réseau routier dans l'Est du Brabant Wallon - cf. point C.2.1.1.
- carte n° 6: Le degré d'urbanisation dans l'Est du Brabant Wallon (analyse par village effectuée par AEB) - cf. point C.2.2.2.
- carte n° 7: Proposition alternative d'AEB concernant une structure spatiale pour l'Est du Brabant Wallon (compte tenu du SDER) - cf. point D.2.
- carte n° 8: Idées d'AEB pour une extension alternative de la ZAE de Jodoigne - cf. point D.4.3.2.
- carte n° 9: Idées d'AEB pour une ZAE de portée fédérale le long de l'eurocorridor Bruxelles-Liège (E40), compte tenu de contexte supraprovincial - cf. point D.5.3.

TABLEAUX

- tableau n° 1: Sites d'implantation des nouvelles ZAE proposées par l'IBW - cf. "Avant d'entamer la lecture...", point 2.
- tableau n° 2: Le degré de dispersion des ZAE existantes (situées tant à l'intérieur qu'à proximité de l'Est du Brabant Wallon - cf. point C.2.3.1.
- tableau n° 3: Nombre de ZAE situées à une distance raisonnable (pour chaque commune de l'Est du Brabant Wallon) - cf. point C.2.3.3.
- tableau n° 4: Impact spatial des nouvelles ZAE demandées par l'IBW pour l'Est du Brabant Wallon - cf. point C.2.4.1.
- tableau n° 5: L'importance relative des sections dans les ZAE retenues par AEB pour les dix ans à venir - cf. point D.4.2.1.
- tableau n° 6: Aperçu des sections de portée fédérale retenues par AEB pour les dix ans à venir - cf. point D.4.2.2.

- tableau n° 7: Aperçu des sections de portée régionale retenues par AEB pour les dix ans à venir - cf. point D.4.2.3.
- tableau n° 8: Aperçu des sections de portée sous-régionale retenues par AEB pour les dix ans à venir - cf. point D.4.2.4.
- tableau n° 9: Récapitulation des tableaux nos 6, 7 et 8 - cf. point D.4.2.5.

ABREVIATIONS

- AEB: Action Environnement Beauvechain a.s.b.l.
- BEPN: Bureau Economique de la Province de Namur
- CCAT: Commission Consultative d'Aménagement du Territoire
- CWATUP: Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine
- FCE: Fonds de Compensation Economique (expliqué sous le point B.1.5.)
- IBW: Intercommunale du Brabant Wallon
- IEW: Inter-Environnement Wallonie (la fédération des associations environnementales de Wallonie)
- KUL: Katholieke Universiteit Leuven
- LLN: Louvain-la-Neuve
- PCDN: Plan Communal de Développement de la Nature
- PCDR: Programme Communal de Développement Rural
- PME: Petites et Moyennes Entreprises
- RER: Réseau Express Régional
- RGBSR: Règlement Général sur les Bâtisses en Site Rural
- SDER: Schéma de Développement de l'Espace Régional (document adopté le 27 mai 1999 par le Gouvernement Wallon, exprimant les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne)
- ZAE: Zone d'Activité Economique