

## ATELIER CITOYEN ORGANISE PAR LA WFG A EUPEN COMPTE-RENDU

### 1. MÉTHODOLOGIE

L'atelier citoyen pour la Communauté germanophone a été organisé à Eupen par la WFG Ostbelgien, la société de promotion économique pour l'Est de la Belgique asbl, en coordination avec Tr@me et ICEDD. Les trois soirées se sont déroulées au cours des mois de septembre et octobre 2011.

Au préalable, un grand nombre de citoyens a été invité à participer de manière interactive à l'atelier. L'ensemble des CLDR, CCATM, architectes, paysagistes, géomètres, échevins compétents en matière d'urbanisme et les services d'urbanisme communaux des neuf communes de la Communauté germanophone a été informé et invité par courrier. La WFG a publié un article dans le « Grenz-Echo » - le quotidien des Cantons de l'Est, dans le Wochenspiegel - le hebdomadaire du Nord de la Communauté germanophone – ainsi qu'un article dans le hebdomadaire Nr. 34 « der Bauer » pour interpeller les agriculteurs et les sensibiliser au sujet de la politique de l'aménagement du territoire. En outre, la WFG a contacté 80% des acteurs du domaine du travail avec la jeunesse. L'objectif était d'atteindre des participants issus de différents secteurs, chacun ayant des attentes diverses.

#### Première soirée 27 septembre 2011

Au cours de la première réunion, le 27 septembre 2011, 19 personnes étaient présentes. L'accueil et le contexte de cet atelier ont été expliqués par le modérateur (WFG). Ensuite, les participants ont été invités à se présenter et à localiser leur habitat sur une carte représentant la Communauté germanophone.

Monika Dethier-Neumann, députée au Parlement wallon (Ecolo), a présenté le contenu du référentiel du Ministre Henry sur base du Power Point traduit. Les participants ont été amenés à rédiger leurs questions sur des cartes en couleur par rapport au contenu du référentiel selon trois catégories : *j'adhère à cette idée* (carte verte), *je ne suis pas d'accord avec ce point* (carte rouge), *je ne comprends pas encore ce point ou je souhaite approfondir cette question* (carte jaune). Par la suite chaque participant a expliqué ses cartes et le modérateur les a regroupées sur des panneaux par catégorie (Aménagement du territoire (AT), Mobilité, Energie renouvelable, Gouvernance et Vieillesse/Accroissement). Pour définir leurs intérêts prioritaires, les participants ont été invités à coller 6 gommettes sur les cartes les plus pertinentes. Sur base de ce choix et des thèmes prioritairement discutés pendant la soirée, dix questions clés ont été formulées par la WFG après cette première soirée et envoyées aux experts.

#### Deuxième soirée 06 octobre 2011

La deuxième soirée a réuni 20 participants. Les experts invités étaient Madame Susanne Heinen, SPW Urbanisme, fonctionnaire déléguée pour la Communauté germanophone et Monsieur Dominique Van Duysen, Direction SPW, DGO1 Routes et Bâtiments. Les questions au sujet de l'AT et de la mobilité leur avaient été envoyées préalablement. Le débat avec les experts (avec traduction simultanée) a été très animé et a duré plus longtemps que prévu, car les participants avaient beaucoup de questions et commentaires à ajouter.

Dans une deuxième phase les participants ont remis leurs avis sur les cinq propositions concernant les défis de la politique de l'AT (voir aussi point 4). Chaque participant a fait ce travail seul sur base d'un tableau (*D'accord, Pas d'accord, Je ne sais pas, Autres commentaires ?*). Pendant la soirée l'équipe de la WFG a synthétisé tous les tableaux reçus pour en faire une synthèse sur un seul tableau.

La dernière étape de la soirée était un échange d'avis des participants par rapport aux mesures proposées du ministre. Le modérateur a lu une par une les mesures et les participants ont témoigné par une carte verte

(*d'accord*) ou une carte rouge (*pas d'accord*). En outre, il était permis de s'abstenir. Les participants ont pu partager leur opinion. Toutes les remarques ont été reprises dans un tableau.

### Troisième soirée 20 octobre 2011

Au préalable de la dernière soirée, l'équipe de la WFG avait envoyé aux participants le tableau reprenant toutes les remarques aux orientations pour but de les faire vérifier et compléter.

Ce tableau a permis à le WFG de formuler un préavis. Dès lors, la troisième soirée a permis au groupe de débattre et d'avaliser toutes les propositions du préavis proposé par la WFG. 15 participants étaient présents autour de la table de discussion.

Les 29 propositions du Ministre et 4 propositions supplémentaires (formulées par le groupe) ont été nuancées. Ce travail, suivi de débats contradictoires a pris plus de temps que prévu mais a permis d'accentuer l'opinion du groupe.

Le groupe a désigné 2 représentants pour la remise de l'avis au parlement wallon le 28 octobre (Monsieur Xavier Verduyn et Madame Alexandra Cormann, accompagnés par Madame Sabine Mennicken de WFG).

## 2. CARACTÉRISTIQUE DES PARTICIPANTS

**ONT PARTICIPÉ AU DÉBAT :** Cormann Alexandra, Deutz Gerda, Dethier Monika, Eichten Marita, Ernst Paul, Hurlet Xavier, Jodocy Arthur, Kalff Werner, Kessel Charles, Knops Lambert, Lerho Manfred, Michaelis Leo, Sarlette Hermann-Joseph, Veiders Helmuth, Verduyn Xavier, Weisshaupt Catherine, Werner Pascal, Wertz Karin, Wiesemes Otto, Zester Curt

Initialement 18 personnes se sont inscrites pour l'atelier citoyen à Eupen. Seule une personne n'a pas pu participer aux soirées pour raisons professionnelles. Pourtant l'atelier a pu compter, dès la première réunion trois personnes supplémentaires, qui ont pris contact avec la WFG après la clôture d'inscription online (délai très court). Nous comptabilisons ainsi un groupe de 20 personnes (14 hommes et 6 femmes), dont 19 personnes ont participé à la première réunion, 20 personnes à la seconde et 15 à la troisième.

- La moyenne d'âge était de 50 ans, le plus jeune participant avait 26 ans et le plus âgé, 82 ans.
- Milieu d'habitation : Par propre appréciation des participants (voir liste d'inscription) 13 personnes proviennent d'un milieu rural, 3 d'un milieu urbain et 4 d'un milieu entre urbain et rural.
- Mode de vie: 15 personnes sont mariés ou en couple avec ou sans enfants et 5 personnes sont célibataire.
- 13 personnes ont suivi un cursus d'études supérieures ou universitaires, 5 ont obtenu le diplôme d'enseignement secondaire supérieur, 2 ont obtenu le diplôme d'enseignement primaire.
- Situation professionnelle : 9 participants sont employés, 7 sont indépendants, 4 sont retraités.
- Secteur d'activité : 2 personnes travaillent dans secteur social, 1 personne dans le secteur de la santé, 6 personnes dans le domaine de l'architecture, construction, immobilier et urbanisme, 3 personnes dans le domaine de l'agriculture (c.à.d. agriculteur, développement rural et syndicat agricole), 1 personne dans l'enseignement, 4 dans l'administration communale et autre, 2 personnes dans le commerce et 1 personne dans l'entretien de l'environnement.
- Vie associative : 14 personnes ont une implication dans l'associatif, 6 ne l'ont pas.

### 3. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

(Nous avons décidé de laisser la version allemande de l'avis formulé par les participants. Uniquement celle-ci permet de remettre leur opinion. La traduction en langue française se trouve sous l'annexe 7).

1. Die in der Broschüre angesprochenen Themen beziehen sich oft nicht auf den ländlichen Raum und demnach von den Teilnehmern schwer zu bewerten.
2. Die Broschüre ist stark auf Mobilität bezogen. Raumordnung ist ein sozio-ökonomisches Thema, aus dem Mobilität resultiert. Andere Bereiche (Sicherheit, Lebensqualität) werden in der Broschüre nicht beachtet.
3. Obwohl die Ansätze der Broschüre gut sind, stehen sie im Widerspruch mit verschiedenen Aspekten der Gesetzgebung. Zum Beispiel:
  - Staat fördert Autoneukäufe (Subvention beim Kauf eines Autos sowie seine steuerliche Absetzbarkeit,...).
  - Die Flugtickets werden immer günstiger und sind steuerlich absetzbar.
  - Die Privatisierung des Zugverkehrs und der TEC werden zu einer Erhöhung der Preise der Bahnfahrten führen.
  - Laut Broschüre könnte der Staat für die Neuorganisation der Raumordnung in Privateigentum intervenieren. Dieser Eingriff in Privateigentum widerspricht auf der anderen Seite der Privatisierung verschiedener Dienstleistungen (z.B. TEC / SNCB).Wie lassen sich die Ideen der Broschüre damit im Einklang bringen?

4. In unserem Workshop waren die Entscheidungsträger der Gemeinden nicht vertreten, obwohl die Themen Raumordnung und Mobilität für die Gemeinden eine große Rolle spielen sollten. Die Gemeinden (und die Provinz) müssen in dem angestoßenen Prozess besser eingebunden und unterstützt werden, so dass sie die Ideen mit tragen und für Ihre Umsetzung sorgen.

### 4. AVIS SUR LES DEFIS

Défis	D'accord	Pas d'accord	Ne sais pas
Surcoût pour les finances publiques et celles du citoyen	14	2	3
Contribution au réchauffement du climat	10	4	5
Impasse en cas de pic pétrole : paupérisation et captivité	12	4	3
Le transport en commun : alternative à la voiture en ville, moins à la campagne	16	3	0
Le vieillissement et l'accroissement de la population	17	0	2

Les positions sur les défis à relever

Certaines tendances se dégagent. La priorité à accorder aux transports en commun, le vieillissement de la population et dans une moindre mesure le surcoût pour les finances publiques et celles du citoyen rassemblent une majorité d'avis favorable dans la réorganisation de l'AT.

## 5. AVIS SUR ORIENTATIONS : MOBILITÉ, AT, GOUVERNANCE

(Nous avons décidé de laisser la version allemande de l'avis formulé par les participants. Uniquement celle-ci permet de remettre leur opinion. La traduction en langue française se trouve sous l'annexe 6).

### Mobilität - Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel sowie der sanften Mobilität

- **Neuen Wohnraum, Dienstleistungen und Gewerbe in den dichteren Ortskernen ansiedeln und ihre Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel garantieren**

Wir stimmen mehrheitlich (15 /3) **für** diese Maßnahme (1 Enthaltung). Wir möchten jedoch betonen, dass die Politik deutlich zwischen Stadt und Land differenziert werden muss. Der ländliche Raum hat andere Anforderungen, die von der Broschüre seltener behandelt wurden.

- **Das Angebot und die Leistungen der öffentlichen Verkehrsmittel verbessern, indem man ihnen Vorrang vor dem anderen motorisierten Verkehr gibt (eigene Fahrspur, Priorität an den Ampeln)**

Wir stimmen mehrheitlich (17/2) **für** diese Maßnahme. Bemerkte wurde jedoch, dass diese Maßnahme sich im ländlichen Raum nur selten umsetzen lässt oder überhaupt erforderlich ist (Platz, Dichte, Verkehr,...).

- **Ausarbeitung eines weitläufigen Buslinienetzes, auch in den abgelegenen Dörfern, dort aber mit reduzierter Häufigkeit**

Wir stimmen mehrheitlich (14/5) **für** diese Maßnahme. Viele kleine Dörfer und Weiler der deutschsprachigen Gemeinschaft (z.B. Ourtal) werden jedoch kaum oder gar nicht von den öffentlichen Transportmitteln bedient. Für unsere ländlichen Gebiete wünschen wir:

- Z.B. kleinere Busse einzusetzen, statt die Häufigkeit zu reduzieren.
- Andere erschwingliche Mobilitätskonzepte (Taxibus auf Abruf, Carsharing, Mitfahrgelegenheit per Mobiltelefon,...) zu prüfen, entwickeln und gegebenenfalls zu unterstützen. Hier sollen neue Informationstechnologien genutzt werden.

Außerdem sollte der (kostenlose) Schülertransport für alle Schüler, welche die Schule nicht zu Fuß oder mit dem Rad erreichen können, sichergestellt werden.

Ein funktionelles Mobilitätsangebot ist eine notwendige Voraussetzung für die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes!

- **Straßen, Wege und Plätze für umweltschonende Fortbewegungsmittel reservieren und anpassen**

Wir stimmen mehrheitlich (18/3) **für** diese Maßnahme, wobei das Wort „reservieren“ kein Ausschluss bedeuten soll.

Es ist uns wichtig, dass den Fußgängern und Radfahrern mehr Beachtung geschenkt werden soll, denn die Ist-Situation ist im internationalen Vergleich unbefriedigend.

Da die nötige Infrastruktur nicht überall vorhanden ist, würden wir uns wünschen, wenn die Formulierung „reservieren und anpassen“ durch „reservieren, anpassen, planen und herstellen“ ersetzt würde.

Bei der Planung ist jedoch wichtig:

- der Gestaltungsqualität eine große Bedeutung zu geben, gesicherte Fahrradwege anzulegen und administrative Hemmnisse (z.B. bei Radwegen entlang Regionalstraßen) aus dem Weg zu räumen.

- Alternativen zum lokalen Kurzstreckenverkehr in Dorf und Stadt zu entwickeln und die Mobilität dem innerstädtischen Verkehr anzupassen; denn dieser ist oft „selbst gemacht“. Die Stadt muss den Anforderungen von Fußgängern und Radfahrern angepasst werden (kurze Wege, Gassen,...).
- Nach alternativen Lösungen zu suchen, wenn Siedlungsstruktur und Topographie dem Radfahrer Grenzen setzen.

Wir wünschen uns, dass den schwachen Verkehrsteilnehmern der Raum zurückgegeben wird, der in der Vergangenheit immer mehr vom PKW eingenommen wurden ist.

#### – **Die Präsenz des Autos in den Wohnkernen reduzieren**

Unsere Meinungen gehen bezüglich dieser Maßnahme stark auseinander. Viele Enthaltungen (9) führen nur zu einer schwachen Mehrheit (7/3).

Viele Orte werden durch den KFZ-Verkehr zu hoch belastet, aber bislang werden auf dem Land keine praktikablen Alternativen zum Auto gesehen, obwohl hier verschiedene Berufe auf das Auto angewiesen sind.

Wir würden uns wünschen, dass verstärkt nach Alternativen für die ländliche Gegend gesucht wird und diese auch zu einer Umsetzung kommen oder gefördert werden (z.B. Bahn- und Busfahrten, Elektroräder, Bus auf Abruf...).

Leider steht die Maßnahme auch im Widerspruch zu anderen Aspekten der Gesetzgebung:

- Der Staat fördert Käufe (Subvention beim Kauf eines „umweltfreundlichen“ Autos) sowie seine steuerliche Absetzbarkeit,...
- Streckenstilllegungen von Bus- und Bahn

Diese Fakten sind kontraproduktiv zu den vorgesehenen Maßnahmen der Broschüre.

## MOBILITÄT: Den Bedarf an Mobilität reduzieren

#### – **Die Distanzen zwischen Wohnort und Arbeit reduzieren**

Wir stimmen mehrheitlich (13/2) **für** diese Maßnahme. Das Ziel ist wünschenswert, jedoch sehr komplex (kürzere Fahrzeiten für A können längere für B bedeuten), langfristig schwer absehbar und nicht immer beeinflussbar.

Wo dies nicht möglich ist, schlagen wir vor, P&R Sammelstellen (am ÖPNV) oder Parkplätze für Fahrgemeinschaften (an Zubringern) vorzusehen.

4 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

#### – **Die Akteure vom Bau neuer Bürogebäude in Entfernung zum Bahnhof abbringen**

Wir stimmen (12/2) **für** diese Maßnahme, aber sind der Ansicht, dass man die Entwicklung in der ländlichen Gegend nicht nur von den Bahnhöfen abhängig machen kann, denn:

- die Bahn ist im ländlichen Raum fast nicht vorhanden;
- Die Zukunft der Bahn ist unsicher (Privatisierung, veraltete Infrastrukturen, mögliche Stilllegungen,...).

5 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

#### – **Moderne Kommunikationstechniken für den Ausbau der Heimarbeit nutzen**

Wir stimmen mehrheitlich (15) **für** diese Maßnahme. Die Jugend wird schon mit den Computern groß. Heimarbeit hat Zukunft und ist ein Plus für die Bewohner des ländlichen Raumes, welche die dortige Lebensqualität schätzen. Bei Heimarbeit sollte jedoch ein umso größeres Augenmerk auf die Förderung der sozialen Kontakte unter Kollegen,... gelegt werden, um einer eventuellen Vereinsamung der Beschäftigten zu Hause entgegen zu wirken.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

– **Politische Maßnahmen zur Reduzierung des KFZ-Verkehrs und zum Ausbau von Fahrgemeinschaften entwickeln und umsetzen**

Wir stimmen mit einer weniger deutlichen Mehrheit (11/6) **für** diese Maßnahme, denn einigen Teilnehmern scheint diese nicht realisierbar, nicht realistisch. Außerdem wehren sie sich gegen politischen Druck in Bezug auf die freie Wahl des entsprechenden Verkehrsmittels.

Folgende politische Maßnahmen, die wichtige Grundvoraussetzungen für den ländlichen Raum schaffen, würden wir begrüßen:

- die Vernetzung von Fahrern und Mitfahrern fördern (z.B. Mitfahrbörsen am Arbeitsplatz, an Schulen, P&R, Sammelstellen...), und dazu heute die zukünftige Nutzung von modernen Kommunikationstechniken fördern.
- kleinere Busse (auch auf Abruf) und spezielle Schulbusse (zusätzlich zur TEC) für den ländlichen Raum einsetzen, um eine flächendeckendes Angebot zu erreichen.
- die steuerliche Absetzbarkeit nicht gefahrener Kilometer (bei Heimarbeit).

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### MOBILITÄT - Andere wichtige Maßnahmen, die hier nicht aufgeführt wurden

- Die Broschüre geht nicht auf die Mobilitätsprobleme von behinderten Menschen ein. Die Zahl der Behinderten könnte noch steigen. Deshalb sollte die Ist-Situation in diesem Bereich analysiert und entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden.

### RAUMORDNUNG - Förderung und Entwicklung von Wohnkernen und Erschließung von Gebieten mit hohem Entwicklungspotential

– **Verdichtung insbesondere der Wohnkerne, die sich in der Nähe von Dienstleistungen und Verkehrsmittelknotenpunkten befinden**

Wir stimmen mehrheitlich (16/3) **für** die Verdichtung der Stadtkerne und Dorfzentren mit nötigem Gestaltungsraum für Grünflächen und Entfaltungsplätzen. Hier könnten „Best Practice“ Beispiele bei der Sensibilisierung der Bevölkerung helfen. Bei einer Verdichtung muss auch die soziale und Alters-Mischung der Anwohner berücksichtigt werden, um einer Fehlentwicklung vorzubeugen. Die dazu nötigen Raumordnungsregeln zur Ausrichtung der Gebäude sollen jedoch für die Energieerzeugung durch private Haushalte (Photovoltaik) förderlich sein.

Einige Teilnehmer befürchten durch diese Maßnahme die Benachteiligung von Anwohnern des ländlichen Raumes, die außerhalb der Kerne wohnen.

– **Förderung von Wohnungsbau und Reihenhäusern, Initiativen gegen freistehende Wohnhäuser starten**

Wir stimmen mehrheitlich (10/6) **gegen** diese Maßnahme, denn

- es besteht derzeit eine fehlende Akzeptanz für die Verdichtung im ländlichen Raum (z. B. unverkäufliche Reihenhäuser),
- in Appartementshäusern kommt die Lebensqualität der Bewohner zu kurz. Menschen mit eigenem Haus und Grundstück haben vermehrt nachbarschaftliche Kontakte. Darüber hinaus sind im ländlichen Raum Appartements teurer als Häuser.

Nur wenige Teilnehmer konnten diese Maßnahme befürworten: Appartementshäuser sind gut im Alter und wenn man sich verkleinern will. Wenn mehr verdichtet wird, bekommen auch junge Leute Zugang zum eigenen Grundstück.

3 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

– **Verdichtung der Wohngebiete abhängig von der Entfernung zum Zentrum: hohe Dichte im engeren, fußläufig erreichbaren Umkreis, mittlere Dichte im weiteren mit dem Fahrrad erreichbaren Umkreis**

Im Prinzip stimmen wir (15/2) **für** diese Maßnahme. Historisch gesehen waren Dorfkerne immer verdichtet. Die Verdichtung des Dorfkerns wird weitgehend positiv gesehen, wenn genügend Freiraum und Platz für Grünflächen zugelassen und eine attraktive Nutzungsmischung berücksichtigt wird. Allerdings ist diese Aussage unserer Ansicht nach nicht auf den ländlichen Raum zugeschnitten. Wir wünschen uns präzise Zielsetzungen, die für eine Verdichtung des Dorfkerns förderlich sind: Bauen in Lücken, Umnutzungen, Erhalt und Ergänzung verbleibender Geschäfte, Bushaltestellen, ... Lokale und soziale Charakteristiken sowie topographische Grenzen (Landschaft, Dorfbild, ...) sollten bei dieser Maßnahme berücksichtigt werden.

Manche Faktoren machen eine Verdichtung des Dorfkerns manchmal unmöglich:

- Die jeweilige Topographie eines Ortes verhindert, dass Grundstücke bebaut werden
- Urbanistische Regeln lassen die Bürger davon absehen, ihr Grundstück zu verkaufen, da eine kostspielige Parzellierung der ganzen Parzelle notwendig wäre

In der Diskussion ist uns aufgefallen, dass wir die Dichtewerte der uns bekannten Orte nicht kennen. Deshalb war es schwierig, auf die Angaben der Broschüre (z.B. 30WE/ha für ein Dorf) zu reagieren. Wir wünschen uns hierzu anschauliche Beispiele basierend auf neuen Siedlungen und alten, regionalen Ortskernen, welche kostbare Erfahrungswerte vermitteln können. Die Studien bezüglich der Dichte und sozialräumlichen Aspekte können auch ein wichtiges Hilfsmittel für die Politik darstellen.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

– **Gebiete qualitativ entwickeln, so dass sie auch bei hoher Dichte grün, luftig und einladend wirken**

Wir stimmen einstimmig (19) **für** diese Maßnahme. Es sollen aber auch Entfaltungsmöglichkeiten für junge Leute vorgesehen werden. Diese benötigen oft Infrastrukturen, die nicht immer grün sind. Außerdem bedingt Raumordnung Infrastruktur (Kläranlagen, Kanalisation, autonome Klärung, Blockheizkraftwerk,...). Der Platz dafür muss vorgesehen sein.

– **Neue Architekturlösungen fördern**

Wir stimmen mehrheitlich (16/1) **für** diese Maßnahme mit der Bemerkung, dass „Neu“ nicht immer „Gut“ bedeutet. Wir möchten eine Architektur fördern, die sich in ein bestehendes Dorf- und Landschaftsbild integriert und diese schöner macht, als sie vor Errichtung des Bauwerks war. In einem nachbarschaftlichen Rahmen gilt es, die traditionellen Häuser nicht zu kopieren, sondern durch die neuen Architekturlösungen hindurch zu respektieren.

Dazu wünschen wir uns transparente, nachvollziehbare Städtebauregeln, positive Beispiele und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Für die Bewertung von Gebäuden wurde eine Erweiterung gefordert:

In einer nachhaltigen Bewertung von Gebäuden muss die Lebensdauer berücksichtigt werden: Energieeffizienz, Baukosten und langfristige Unterhaltskosten müssen in Relation zur Lebensdauer der Gebäude gesehen werden.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

## RAUMORDNUNG - Bessere Lokalisierung der Funktionen

### – Verdichtung der Gewerbeflächenzonen

Wir stimmen mit Mehrheit (12/1) **für** diese Maßnahme, mit der Anregung, auch nach Synergien bei den Parkplatzflächen zu suchen und Verdichtung zu fördern.

Der Standort bestehender Gewerbegebiete führt jedoch manchmal bei einer Verdichtung zu neuen Problemen:

- Gewerbeflächen, die nur unter Durchquerung eines Dorfkernes zu erreichen sind, bringen mehr Verkehr und Risiken für die Anwohner und sind demnach nicht zu begrüßen.
- Oft liegen bestehende Gewerbebezonen außerhalb der Ortskerne. Durch eine Verlagerung von Betrieben aus den Wohnkernen in die Gewerbebezonen wird wieder mehr Mobilität von den Arbeitnehmern verlangt.

4 Teilnehmer enthalten sich der Stimme.

### – Den Bau großer Verkaufsflächen außerhalb der Städte und Dörfer nicht mehr erlauben

Wir stimmen mit geringer Mehrheit (8/4) **gegen** diese Maßnahme, da diese Aussage nicht differenziert:

- Große Möbelketten und Autohäusern möchten wir nicht im Stadtkern sehen,
- hingegen halten wir Bekleidungshäuser oder Verkaufsflächen für die Artikel des täglichen Bedarfs für eine Bereicherung des Stadtkerns; insbesondere, wenn sie sich gut integrieren, alten Gebäuden eine neue Zweckbestimmung und Parkplatzflächen in Synergien genutzt werden können.

5 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – Die Einkaufszentren in den Wohnkernen dynamischer gestalten

Wir stimmen mehrheitlich (12/1) **für** diese Maßnahme, mit der Bemerkung, dass sie nur für Städte relevant ist.

In den Dörfern der ländlichen Gegend gibt es oft keine Einkaufsmöglichkeiten mehr. Neueröffnungen erfordern sehr viel Mut.

Einkaufsflächen in den größeren Ortskernen, ziehen jedoch wieder Autos an, da eine Mindestgröße für das Überleben notwendig ist.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – Eine kohärente Entwicklung des Handels in der Peripherie fördern

Wir stimmen mehrheitlich (13/0) **für** diese Maßnahme.

Das Warenangebot der verschiedenen Händler sollte im Idealfall aufeinander abgestimmt werden, damit eine Konkurrenz vermieden wird. Um die Objektivität der nötigen Analysen zu gewährleisten, müssen sie von unabhängigen Fachleuten erstellt werden.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – Die Ausdehnung bestehender kommerzieller Zonen begünstigen

Wir stimmen mit großer Mehrheit (17/1) **für** diese Maßnahme, da die Infrastrukturen bereits vorhanden sind. Bedingung sollte sein, dass die betreffende Zone günstig liegt und keine zusätzliche Mobilität produziert wird.

Zu bemängeln ist, dass nur die Ortschaften von dieser Maßnahme profitieren, die bereits über eine solche Zone verfügen.



1 Person konnte zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

## RAUMORDNUNG - Erhalt und Definition der unterschiedlichen Funktionen der Landschaft

### – **Schutz und Förderung guter landwirtschaftlicher Böden zur Grundversorgung**

Wir stimmen mehrheitlich (17/1) für diese Maßnahme.

1 Teilnehmer empfindet die ZACC-Zonen (früher Bauerwartungsgebiete) als Bedrohung für die Landwirtschaft.

1 Person konnte zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – **Die Entwicklung von Gewerbeflächenzonen im ländlichen Raum ermöglichen, die sich nahe an Wohnkernen befinden**

Wir stimmen mit einer eindeutigen Mehrheit (10/0) für diese Maßnahme. Es muss jedoch zwischen industriellen und gemischten Gewerbebezonen differenziert werden. Die industriellen Gewerbebezonen sollten eher nicht in der Nähe der Wohngebiete geplant werden (z.B. aufgrund gesundheitsschädigender Risiken).

Die hohe Anzahl von 9 Enthaltungen deutet darauf hin, dass die Aussage zu pauschal ist und sehr stark im Einzelfall beurteilt werden soll. Hier müssen klare Kriterien formuliert werden.

### – **Regulierung der Urbanisierung in vorstädtischen Gebieten, durch Beschränkung der Siedlungsflächen**

Wir stimmen mit eindeutiger Mehrheit (15/0) für diese Maßnahme.

Wir sind der Meinung, dass die stetige Ausfransung von Siedlungsflächen eine der größten Bedrohungen des ländlichen Raumes darstellt. Dieser Raum lebt sowohl von bebauten als von freien Flächen. Bei der Bebauung sollte darauf geachtet werden, dass die Ortsgrenzen gewahrt werden und so genannt Grüngürtel zwischen den Ortschaften bestehen bleiben.

4 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren, da ihrer Meinung nach, durch diese Maßnahme eine Spekulationsgefahr entsteht.

## RAUMORDNUNG - Andere wichtige Maßnahmen, die hier nicht aufgeführt wurden

- Umweltempfindliche Zonen: Grüne Zone, für Naturschutz, für Landschaftsschutz, Waldzonen, Wasserläufe, Feuchtzonen werden in der Broschüre nicht erwähnt. Diese haben auch wirtschaftliche Aspekte für den ländlichen Raum (Tourismus). Was sieht die Raumordnung in Zukunft für solche Zonen vor? Wie sollen Konflikte zwischen Naturschutz und Naturnutzung ausgetragen werden? Hier muss von Seiten der Politik Position bezogen werden.

- Schöne Landschaftselemente und Aussichtspunkte (auf Landschaft und Ortschaften) sollen für die Allgemeinheit erhalten und geschützt werden. Damit Elemente, wie Energiezentren (Windräder, Biogasanlagen, Photovoltaikfeldern...) nicht als Störfaktoren im Landschaftsbild empfunden werden, sollten sie bevorzugt mit anderen Gewerbeflächen zentralisiert werden. Interkommunale, dezentrale Landschaftspläne oder Chartas können hierzu Richtlinien festlegen und für die Gemeinden hilfreich sein. Auch die Besonderheiten des Raumes, wie sie z.B. in den alten Sektorenplänen zu finden waren (z.B. Zonen, die einen besonderen Schutz bedürfen) können in diesen Plänen vermerkt werden. Hier soll darauf geachtet werden, dass keine privaten Interessen gefördert werden (eher Kooperativen unterstützen).

## GESETZGEBUNG - Neue Regeln für eine neue Politik ?

### – **Anreize zur Entwicklung und Verdichtung der Wohnkerne schaffen**

Wir stimmen mit starker Mehrheit (15/1) **für** diese Maßnahme. Wir würden uns wünschen, dass dadurch auch der Erhalt und die Umnutzung von bestehenden Häusern unterstützt werden.

Wir sprechen uns jedoch gegen Anreize (Prämien) für den Neubau von Appartementshäusern aus. Diese werden nicht als attraktiv für die ländliche Gegend gesehen.

1 Person konnte zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – **Verordnungen und Einschränkungen für die Entwicklung und Verdichtung der Wohnkerne erlassen**

Wir stimmen mehrheitlich (10/2) **gegen** diese Maßnahme, da eine Sensibilisierung besser ist als Einschränkungen – der Mensch muss persönlich von einem Projekt überzeugt sein, um es positiv durchführen zu wollen. Dynamische Regelungen müssen sich sozioökonomischen Entwicklungen anpassen.

Die Politik hat eine Verantwortung zu tragen (z. B. im Hinblick auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoss), die sie alleine mit der Vergabe von Prämien nicht trägt.

5 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – **Die öffentlichen Mittel (Zuschüsse für neue Wohnungen, für Sozialwohnungen, für öffentliche Dienste, ...) für die Zentren und dort konzentrieren, wo ein hohes Angebot an Dienstleistungen und öffentlichen Verkehrsmitteln besteht**

Wir stimmen mit geringer Mehrheit (9/6) **gegen** diese Maßnahme, da eine hohe Konzentration zu neuen Problemen führen kann, wenn Wohnmöglichkeiten im Zentrum nicht ausreichend vorhanden sind.

Positiv wird sich diese Maßnahme auf junge Menschen und Familien auswirken.

Der Einsatz von öffentlichen Mitteln in der Nähe der Schulen hat einen positiven Einfluss auf den Fortbestand der Schulen, die von einer Mindestanzahl Kindern abhängen.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – **Der öffentlichen Hand ermöglichen, für Entwicklungsmaßnahmen wichtige Grundstücke zu enteignen**

Wir stimmen mehrheitlich (12/4) **gegen** die Erleichterung von Enteignungen. Bisher kann der Staat lediglich Enteignungen vornehmen, wenn es bewiesenermaßen für den öffentlichen Nutzen notwendig ist. Dies sollte die Grenze sein und bleiben.

1 Person konnte zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – **Prognosen und Hochrechnungen einsetzen, um die weitere Entwicklung besser einschätzen zu können**

Wir stimmen mehrheitlich (12/3) **für** diese Maßnahme.

Hochrechnungen und Prognosen sind immer besser als politische Einschätzungen. Sie können unserer Ansicht nach nur schwer für praktische und richtungsweisende Angaben genutzt werden, da sie oft fehlerhaft, unkonkret oder nicht neutral sind.

In jedem Fall ist vorher eine gründliche Analyse der Ist-Situation sinnvoll, mit der eine Situation besser eingeschätzt werden kann.

2 Personen konnten zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

### – **Aktive Grundstückspolitik betreiben (Ankauf und Verkauf von Grundstücken zu Entwicklungszwecken)**

Wir stimmen mehrheitlich (14/2) **für** diese Maßnahme, dennoch sollte diese Vorgehensweise moderat bleiben und zur Verdichtung und städtebaulichen Entwicklung des Ortes beitragen (keine Planwirtschaft, keine Enteignung). Gute Beispiele sollten als „Best practice“ Schule machen (z.B. Gemeinden verkaufen Baugrundstücke an junge Familien).

1 Person konnte zu dieser Maßnahme keine Meinung formulieren.

– **Gemeindeübergreifende Werkzeuge entwickeln**

Wir stimmen einstimmig (17) **für** diese Maßnahme. Gemeinden, die an der Landesgrenze liegen, sollten auch auf internationale Werkzeuge zugreifen können.

### GESETZGEBUNG - Andere wichtige Maßnahmen, die hier nicht aufgeführt wurden.

Keine

## 6. ÉVALUATION

Nous avons décidé de laisser la version allemande dans l'avis. Uniquement celle-ci permet de remettre l'opinion des participants. La traduction en langue française se trouve sous l'annexe8.

- Die Arbeit in den Workshops wurde auf 3 Abende angesetzt. Dies war zu wenig Zeit, um sich intensiv mit der Materie zu beschäftigen und die vorgeschriebene Arbeit zu bewältigen. Außerdem wünschen die Teilnehmer sich eine Einsicht in die Gutachten der anderen Workshops.
- Bisher liegen den Teilnehmern keine Informationen vor, ob und wie sie nach den Workshops im weiteren Verfahren eingebunden werden sollen. Gewünscht wurde ein Treffen mit dem Minister sowie Fachleuten.
- Man erwartet, dass der Minister aufgrund der Bemerkungen aus den Workshops vermehrt gute Beispiele kommuniziert und so das Thema für den Bürger greifbar werden lässt (3-dimensional, bildhaft, sichtbar).
- Obwohl die Teilnehmer den Maßnahmen grundsätzlich positiv gegenüberstanden, war man der Meinung, dass die Probleme im Städtebau erst dann entstehen, wenn ein persönliches, konkretes Problem vorliegt. Hier ist eine Sensibilisierung notwendig.
- Jede Veränderung des CWATUPE, stellt für die Menschen, die mit ihm arbeiten, eine ständige Herausforderung dar, da eine neue Einarbeitung jedes Mal von Nöten ist (komplex, schwierig, Unfähigkeit Ratschläge zu geben).

## 7. ANNEXES

Annexe 1 : PV du 27/09/2011

Annexe 2 : PV du 6/10/2011

Annexe 3 : PV du 20/10/2011

Annexe 4 : Charte des participants

Annexe 5 : « Questions clés » pour les experts de la 2ème réunion

Annexe 6 : « AVIS sur les Orientations (Mobilité, AT, Gouvernance) » en langue française

Annexe 7 : « Considérations générales » en langue française

Annexe 8 : « Evaluation » en langue française

## ANNEXE 6 : AVIS SUR ORIENTATIONS : MOBILITE, AT, GOUVERNANCE

Nous avons décidé de laisser la version allemande dans l'avis de l'atelier d'Eupen.

La traduction ci-dessous n'a seulement été faite par la WFG à titre informatif et n'a pas été accordée par les participants.

### MOBILITE - Favoriser les transports en commun et les modes doux

- **Recentrer l'habitat, les services et les activités économiques dans les noyaux plus denses et les relier par les transports en commun.**

Cette mesure est approuvée majoritairement (15/3 et une abstention). Nous souhaitons néanmoins attirer l'attention sur le fait que la politique doit être différenciée clairement entre le milieu rural et le milieu urbain. Le milieu rural connaît d'autres défis qui ont été plus rarement traités dans le référentiel.

- **Accroître l'offre et les performances des transports en commun en leur donnant priorité sur les autres modes motorisés (sites propres, priorité aux feux, ...)**

Nous approuvons majoritairement cette mesure (17/2). Néanmoins la remarque a été émise que cette mesure se laisse moins bien transposer au milieu rural. La question à soulever : Y est-elle nécessaire (place, densité, trafic,...) ?

- **Développer un réseau de lignes de bus étendu, y compris dans les villages éloignés, mais avec une fréquence réduite**

Nous approuvons majoritairement cette mesure (1/5). Néanmoins de nombreux villages et hameaux de la Communauté germanophone (par ex: dans la vallée de l'Our) ne sont quasiment pas, ou pas du tout desservis par les transports en commun. Dès lors nous souhaiterions pour notre milieu rural :

- Par ex. la mise en place de petits bus, et ceci au lieu de réduire la fréquence.
- De vérifier et subventionner la mise en œuvre d'autres concepts de mobilité abordables (taxibus sur demande, carsharing, covoiturage par téléphone mobile,..). Les nouvelles technologies de l'information seraient à utiliser.

De plus, il s'agit d'assurer le transport des écoliers (transport gratuit) pour tous les étudiants qui ne seraient pas en mesure de rejoindre leur école à pieds ou à vélo.

Une offre fonctionnelle de mobilité est la condition pour assurer le développement durable de l'espace rural !

- **Réserver et adapter des espaces publics aux modes doux**

Nous marquons majoritairement notre accord sur cette proposition (18/3) tout en précisant que le mot « réservé » n'est synonyme d'exclusion.

Il est de première importance pour nous qu'il soit accordé plus d'attention aux piétons et aux cyclistes car la situation existante est plus qu'insuffisante en terme de comparaison internationale.

Comme l'infrastructure nécessaire n'est pas présente partout, nous souhaiterions que l'utilisation des termes « réserver et adapter » soit remplacée par « réserver, adapter, planifier et aménager ».

En ce qui concerne la planification, il est nécessaire :

- qu'une importance majeure soit apportée à sa qualité : que des pistes cyclables sécurisées soient aménagées et que les lourdeurs administratives soient supprimées (pour des voies cyclables le long des routes régionales) ;
- de développer des alternatives au transport de courtes distances dans les villages et dans les villes et d'adapter la mobilité au trafic interurbain. Celui-ci est en effet souvent fait « maison ». La ville est à adapter au besoin des piétons, des cyclistes (petits cheminements, ruelles, ...)

- de chercher des solutions alternatives lorsque la structure de l'habitat et la topographie ne sont pas favorables pour les cyclistes.

Nous souhaitons que l'espace, que la voiture a pris aux utilisateurs les plus faibles dans le passé, lui soit rendu.

– **Réduire la présence de la voiture dans les noyaux d'habitat**

Les avis divergent de manière importante par rapport à ce point. De nombreuses abstentions (9) ne mènent qu'à une faible acceptation de cette mesure (7/3).

De nombreux villages sont perturbés par un énorme transport de voiture, mais jusqu'à présent dans le milieu rural il y a très peu d'alternatives praticables à la voiture. Entre autre un grand nombre de métiers est lié à l'utilisation de la voiture en milieu rural.

Nous souhaiterions que la recherche d'alternatives pour le milieu rural soit favorisée et que celle-ci soit également soutenue lors de la mise en œuvre (par ex. trafic en bus, trafic ferroviaire, vélos électriques, bus sur appel,...).

Néanmoins cette mesure est en contradiction avec d'autres aspects juridiques :

- L'Etat soutient l'achat et l'amortissement des voitures (subsidés à l'achat d'une voiture à caractère écologique) ;
- Mise à l'arrêt de certaines liaisons ferroviaires et de bus.

Ces faits sont contre-productifs par rapport à certaines mesures envisagées dans le référentiel.

## MOBILITE : Réduire les besoins de déplacements

– **Réduire les distances dans la relation domicile/travail**

Nous acceptons de manière majoritaire cette mesure (13/2). Le but souhaité est néanmoins très difficile à atteindre (des temps de trajet réduits pour une personne A peuvent être à l'envers un trajet plus long pour une personne B), difficile à estimer dans le temps et pas toujours influençable.

Là, où cette mesure n'est pas possible nous proposons un système de collecte P&R (lié au transport public) ou bien l'aménagement d'emplacement de parking pour des personnes pratiquant le covoiturage (le long des changeurs).

4 personnes n'ont pu émettre aucun avis sur cette mesure.

– **Décourager l'implantation de bureaux éloignée des gares**

Nous acceptons cette mesure (12/2) mais sommes d'avis, que le développement du milieu rural ne doit pas simplement dépendre de celui des gares, car

- Le train est très peu présent dans le milieu rural ;
- L'avenir de ce mode de transport n'est pas assuré (privatisation, des infrastructures plus conformes, mises à l'arrêt possibles, ...).

5 personnes n'ont pas donné d'avis.

– **Développer le télétravail**

Nous approuvons cette mesure de manière majoritaire (15/2). L'ordinateur fait partie du quotidien de la jeunesse d'aujourd'hui. Le télétravail a certainement son avenir, et est un surplus pour les habitants du milieu rural qui y privilégient surtout la qualité de vie.

Néanmoins dans un système de télétravail, une attention plus importante doit être portée sur la promotion des contacts sociaux entre collègues, afin d'éviter un isolement des personnes travaillant à domicile.

2 personnes n'ont émis aucun avis sur cette mesure.

– **Développer des politiques pour réduire l’usage de la voiture et développer le covoiturage**

C’est avec une majorité beaucoup plus petite (11/6) que nous votons pour cette mesure, car pour certains participants sa mise en œuvre n’est pas du tout réaliste voire réalisable. De plus, ils sont opposés à une pression politique en ce qui concerne le choix libre du moyen de locomotion.

Néanmoins, nous serions favorables aux mesures politiques suivantes qui sont des conditions importantes pour le développement du milieu rural :

- Favoriser la mise en réseaux des conducteurs et des co-voiturages (par ex. système de bourse de covoiturage au lieu de travail, dans les écoles, systèmes de P&R, place de collecte,...), tout en y intégrant les nouvelles et modernes techniques de communication ;
- Mettre en place un système de petits bus (sur appel) et de bus scolaires spécialisés (en supplément de ceux de la TEC) en milieu rural, afin de garantir une offre couvrant toute la surface du milieu rural.
- La déduction fiscale des kilomètres non effectués en cas de télétravail.

2 personnes n’ont émis aucun avis sur cette mesure.

## MOBILITE - Autres enjeux importants non repris ci-dessus

On souhaite qu'on tienne compte des problèmes de mobilité de personnes handicapées (15/0) qui n'ont pas été repris dans le référentiel. Le nombre d'handicapées peut augmenter dans les prochaines années. Pour ce fait il faut analyser la situation existante, afin de développer des mesures adaptées.

## TERRITOIRE - Favoriser et développer les noyaux d'habitat et exploiter les territoires à haut potentiel de développement

### – **Densifier l'habitat plus particulièrement à proximité des services et des nœuds de transport**

Nous votons majoritairement (16/3) pour la densification des habitats urbains et ruraux en considération de suffisamment d'espace pour des zones vertes et des places pour l'épanouissement. Des bons exemples peuvent aider à sensibiliser les habitants concernés. Lors de la densification les noyaux d'habitats, il faut penser à assurer une bonne mixité des différentes générations (+ l'aspect sociale). Ceci peut éviter un faux développement. Les nouveaux règlements de l'aménagement du territoire doivent être en faveur du positionnement des maisons qui se procurent d'énergie par photovoltaïque.

Quelques participants craignent un préjudice pour les habitants qui vivent en dehors des noyaux d'habitats.

### – **Favoriser l'habitat collectif ou mitoyen et décourager les villas 4 façades**

Le groupe est majoritairement contre cette proposition (10/6) du fait que

- pour l'instant la plupart de la population en milieu rural est contre la densification des habitats à caractères ruraux (par ex. : maisons mitoyennes invendables).
- Nous constatons que la qualité de vie est assez limitée dans des maisons d'appartement. L'habitant d'un propre terrain a plus souvent des contacts avec ses voisins qu'un habitant d'un appartement. Au delà les appartements sont en moyenne plus cher qu'une maison en zone rural.

Peu de participants se montrent favorables à cette proposition: Des maisons d'appartement sont avantageuses pour des personnes du troisième âge et en cas où l'on veut réduire la surface d'entretien. Si on densifie davantage, les jeunes bâtisseurs obtiennent un meilleur accès à leurs propres terrains.

3 personnes n'ont pas d'avis sur cette mesure.

### – **Densifier le territoire en fonction de zones concentriques : le centre, la partie accessible à pied et la partie accessible à vélo**

En principe nous votons majoritairement pour cette mesure (15/2). Depuis toujours les centres de villages ont été densifiés. Nous évaluons la densification de ces centres de façon positive, au cas où il y a suffisamment d'espace libre pour des zones vertes et pour un mélange varié de différentes possibilités d'utilisation.

Par ailleurs cette mesure n'est pas adaptée au territoire rural. Nous souhaitons des objectifs précis en faveur de la densification des noyaux d'habitats ruraux : Construire sur des parcelles libres (entre bâtiments existants), réaffectation, entretien et complément des magasins restants, arrêts de bus, ... Des spécificités locales et sociales, ainsi que des limites topographiques (paysage, caractère du village,...) devront être prise en considération lors de cette mesure.

La densification est parfois impossible. Pour en citer quelques exemples :

- Certaines propriétés dans des localités sont bâtissables par cause de leurs topographies.
- Les citoyens ne vendent pas leurs terrains parce que des règlements de l'urbanisme prescrivent le lotissement de toute la parcelle (une entreprise souvent très coûteuse !).

Lors de la discussion nous avons remarqué que nous ne connaissons pas les valeurs de densité de nos habitats. De ce fait il était difficile de réagir par rapport aux indications du référentiel (p.ex. 30

logements/ ha pour un village). Nous souhaitons à ce sujet des exemples concrets qui se basent sur des nouveaux habitats et des anciens centres d'habitats régionaux. Ceux-ci transmettent bien souvent de valeurs empiriques utiles. Des études sur les différentes valeurs de densité d'habitats et d'aspects socio-locaux peuvent être des ressources utiles pour la politique de l'aménagement du territoire.

2 personnes n'ont pas d'avis sur cette mesure.

– **Développer des quartiers denses, verdoyants, aérés et conviviaux**

Nous votons à l'unanimité (19) pour cette proposition. Cependant des possibilités d'épanouissement pour les jeunes doivent être prévues. Ceux-ci nécessitent souvent des infrastructures, qui ne sont pourtant pas toujours de caractère « vert ». De plus l'aménagement du territoire nécessite également d'autres infrastructures (des stations d'épuration, la canalisation, l'épuration autonome, des centrales de cogénération, etc.). Des espaces pour tous ces équipements doivent être prévus.

– **Favoriser de nouvelles formes d'architecture**

Nous votons majoritairement (16/1) pour cette mesure avec la remarque que « Nouveau » ne signifie pas toujours « Bon ». Nous souhaitons promouvoir une architecture qui s'intègre dans l'image du village et du paysage qui l'entoure. Il ne faut pas copier les maisons traditionnelles mais les respecter à travers des nouvelles solutions architecturales. Par conséquent nous nous souhaitons des règlements transparents et compréhensibles, des exemples positifs et des mesures de sensibilisation.

En ce qui concerne une évaluation durable d'immeubles, nous remarquons qu'il est indispensable de prendre en compte l'âge de l'immeuble : l'efficacité énergétique, les frais de construction et les frais d'entretien à long terme doivent être vus en relation à l'âge de l'immeuble.

2 personnes n'ont pas d'avis sur cette mesure.

## TERRITOIRE : Mieux localiser les fonctions

– **Densifier l'occupation des zones d'activités économiques**

Nous sommes majoritairement (12/1) pour cette proposition. Pourtant pour une densification nous suggérons de chercher aussi des synergies concernant les places de parking à utiliser en commun (par ex. le jour le parking et utilisé par les clients du IKEA et le soir par les clients du Cinéma ...).

La densification de quelques zones d'activité économiques peut mener à de nouveaux problèmes, dû à l'emplacement de ces zones :

- Les zones d'activité économiques uniquement accessible par le transit des centres villageoises, augmentent le trafic et apportent des risques pour les riverains.
- La plupart des zones d'activité économiques se situent en dehors des villages. En cas de délocalisation en dehors de zone d'habitation la mobilité augmentera pour les employés.

4 personnes n'ont pas donné leurs avis.

– **Ne plus autoriser les grandes surfaces en périphérie des villes et des villages**

Nous nous positionnons contre cette proposition (8 contre/4 pour) car il faut faire la part entre deux aspects :

- Nous sommes contre des grandes surfaces (par ex. des grandes maisons d'ameublement, concessionnaires, etc.) dans les centres d'habitations.
- Nous estimons pourtant que des magasins d'articles pour le besoin quotidien sont une valeur ajoutée pour les centres d'habitations, en particulier si elles s'intègrent bien, si elles donnent à des anciens bâtiments une nouvelle affectation et si les surfaces de parking sont utilisées de manière synergétiquement (voir point précédent).

5 personnes n'ont pas donné leurs avis.



– **Dynamiser les centres commerciaux des noyaux d’habitat**

Nous sommes majoritairement (12/1) pour cette proposition avec la remarque que cette mesure est uniquement pertinente pour les centres urbains.

Dans des noyaux d’habitat de caractère rural il n’existe souvent plus de possibilités de commerces à proximité. Des réouvertures nécessitent beaucoup de courage.

Des surfaces commerciales dans des plus grands noyaux d’habitat attirent de nouveaux plus de voitures, vu qu’une dimension minimale est nécessaire pour que les magasins puissent survivre.

2 personnes n’ont pas donné leurs avis.

– **Promouvoir un développement cohérent de l’activité commerciale en périphérie**

Nous votons majoritairement pour cette mesure (13/0). L’offre de marchandise doit être mise en accord afin d’éviter la concurrence entre eux. Pour assurer l’objectivité des analyses nécessaires, elles doivent être faites par des experts indépendants.

2 personnes n’ont pas donné leurs avis.

– **Privilégier l’extension de sites commerciaux existants**

Vu que les infrastructures sont existantes sur des sites commerciaux, nous sommes quasi majoritairement pour cette proposition (17/1) avec une abstention. Pourtant nous sommes pour cette proportion uniquement à condition que des zones concernées soient situées de manière favorable et qu’elles ne provoquent pas de mobilité en plus.

A ne pas oublier : uniquement les localités qui disposent déjà de telles zones profiteront de cette mesure.

## AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - Préserver et définir les fonctions de la ruralité

– **Maintenir ou accroître les bonnes terres agricoles pour répondre à nos besoins alimentaires**

Nous votons majoritairement (17/1) pour cette proposition.

Un participant perçoit les zones-ZACC comme menace pour l’agriculture. Un autre participant n’a pas d’opinion par rapport à cette mesure.

– **Permettre le développement de zones d’activités économiques en milieu rural proches des noyaux d’habitat**

Nous sommes à l’unanimité pour cette mesure (10/0). Pourtant il faut faire la différence entre zones d’activités économiques de caractère mixte et de caractère industriel. Les zones industrielles n’ont peut-être pas être proche de zones d’habitats (par cause de risque de santé etc.).

9 personnes se sont abstenues parce qu’il faut juger par cas précis. Il faudra trouver des critères clairs en particulier pour chaque cas.

– **Encadrer l’urbanisation en milieu périurbain en limitant l’offre foncière**

Nous sommes à l’unanimité pour cette mesure (15/0).

Des villages à caractère d’araignée présentent une menace pour le territoire rural, qui vit de terrains bâtis et non-bâtis. Il faut sauvegarder des zones vertes entre les villages au cas où les villages soient densifiés et s’agrandissent vers l’extérieur.

4 personnes n’ont pas donné leurs avis parce qu’ils craignent que cette mesure mène à la spéculation.

## AMENAGEMENT DU TERRITOIRE - Autres enjeux importants non repris ci-dessus

- Les zones sensibles à l'environnement ne sont pas mentionnées dans le référentiel comme par ex. les zones vertes, les zones pour la protection de la nature, ceux pour la protection du paysage, les zones forestières, les cours d'eau et les zones humides. Ceux-là ont aussi un aspect économiquement important pour le territoire rural (tourisme).  
Que prévoit l'aménagement du territoire pour l'avenir de ces zones ?  
De quelle manière se régleront des conflits entre la protection de l'environnement et l'exploitation de l'environnement ?  
La politique doit se positionner à ce sujet.
- Il est nécessaire de maintenir et préserver des éléments paysagers et des plateformes paysagères pour le public. Afin que des champs d'éoliennes, des centrales de biogaz, des champs de photovoltaïques, ... n'aient pas un impact négatif sur l'image paysagère, il est préférable de les regrouper avec des zones d'activités économiques existantes. Des plans paysagers intercommunaux décentralisés ou des chartes paysagères peuvent définir des directives et être utiles pour les communes. Les spécificités du territoire (par ex. la zone de protection particulière anciennement mentionné dans les plans de secteur) peuvent être reprises dans ces nouveaux plans.  
Il faut pourtant empêcher des initiatives d'intérêts privés, c.à.d. plutôt animé des projets de coopérations.

## GOUVERNANCE - des nouvelles politiques ?

- **Développer des actions incitatives afin de recentrer l'habitat**  
  
Nous sommes avec une grande majorité (15/1) pour cette mesure. Nous souhaitons que par cette mesure l'entretien et la réaffectation de maisons existantes soient plus soutenus. Pourtant nous sommes contre des actions pour les constructions de maisons d'appartements. Elles ne sont pas appropriées pour le terroir rural.  
  
1 personne ne peut pas donner son avis à cette mesure.
- **Développer des actions réglementaires afin de recentrer l'habitat**  
  
Nous sommes majoritairement (10/2) contre cette mesure, parce que des campagnes de sensibilisations sont toujours meilleures que des réglementations. Le citoyen doit être convaincu par un projet, afin de le réaliser de manière positive. Des règlements dynamiques doivent s'adapter à des évolutions socio-économiques.  
La politique porte une responsabilité (par ex. par rapport aux émissions de CO2) ! Ce problème ne se résout pas uniquement par l'attribution de primes.  
  
5 personnes ne peuvent pas donner leur avis à cette mesure.
- **Concentrer les moyens publics (primes aux nouveaux logements, logements sociaux, services publics, ...) dans les centres et les lieux à proximité des services et des nœuds de transport**  
  
Nous votons avec une petite majorité (9/6) contre cette mesure, qui pourrait mener à des nouveaux problèmes au cas où on ne trouve plus assez de logements dans les centres urbains et ruraux.  
Par contre cette mesure est positive pour des jeunes gens et familles.  
De plus la concentration de moyens publics dans les centres peut avoir des impulsions positives sur l'avenir des écoles, qui sont dépendantes d'un nombre minimal d'élèves.  
  
2 personnes ne peuvent pas donner leur avis à cette mesure.
- **Permettre au pouvoir public d'acquérir d'autorité des terrains les mieux situés**

Nous votons majoritairement (12/4) contre cette mesure qui facilite les expropriations. Jusqu'à présent l'Etat peut uniquement exproprier si la preuve de nécessité pour le pouvoir public est assurée. L'Etat devra se limiter à cette cela.

1 personne ne peut pas donner son avis à cette mesure.

– **Se doter d'outils prospectifs**

Nous votons majoritairement (12/3) pour cette mesure.

Des pronostics et des projections sont toujours mieux que des estimations politiques. Selon nous elles ne peuvent être que difficilement utilisées comme données pratiques et directives dû au fait qu'elles sont la plupart du temps erronées, peu concrètes ou partiales.

Sans aucun doute une analyse approfondie préalable de la situation existante est appropriée, avec laquelle une situation peut être mieux évaluée.

2 personnes ne peuvent pas donner leurs avis à cette mesure.

– **Se doter d'une politique foncière active**

Nous sommes majoritairement (14/2) **pour** cette mesure, par contre cette politique doit rester modérée et uniquement mener à la densification et au développement urbanistique de localités (c.à.d. pas d'économie planifiée, ni expropriations). Nous souhaitons que l'orientation auprès de bons exemples devienne la norme (p.ex ; les communes vendent des parcelles à des jeunes familles).

1 personne ne peut pas donner son avis à cette mesure.

– **Développer des outils supra communaux**

Nous votons à l'unanimité (17) **pour** cette mesure. Des communes qui se situent à des frontières nationales doivent avoir accès à des instruments internationaux.

## GOUVERNANCE - Autres enjeux importants non repris ci-dessus

Aucuns

## ANNEXE 7 : CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES : TRADUCTION

Nous avons décidé de laisser la version allemande dans l'avis de l'atelier d'Eupen. La traduction ci-dessous n'a seulement été faite par la WFG à titre informatif et n'a pas été accordée par les participants.

1. Les thèmes abordés par le référentiel ne se réfèrent bien souvent pas sur le milieu rural. Les participants ont eu difficultés de donner un avis.
2. Un des thèmes primordiaux du référentiel est la mobilité. L'aménagement du territoire est pourtant un thème socio-économique qui en résulte. D'autres thèmes centraux (sécurité, qualité de vie) sont ignorés.
3. Quoique les approches du référentiel soient bonnes, elles sont en contradiction avec différents aspects de la législation en vigueur. Pour en citer quelques exemples:
  - L'Etat belge soutient la vente de nouvelles voitures en subventionnant l'achat de voiture et en permettant leur déductibilité fiscale.
  - Les prix des billets d'avions diminuent de plus en plus et en outre ils sont fiscalement déductibles.
  - La privatisation du trafic ferroviaire et de la TEC mèneront à une augmentation des tarifs.
  - Selon la brochure l'Etat belge peut intervenir pour la réorganisation de l'aménagement du territoire d'un terrain privé. Ceci est par contre en contradiction avec la privatisation de multiples services (par exemple TEC, SNCB etc.

De quelle manière les idées du référentiel s'accordent-elles sur ces considérations ?

4. Lors de notre atelier citoyen des représentants communaux n'étaient pas présents, même si les thèmes de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de la gouvernance jouent un grand rôle pour les communes. Les communes (et la province) doivent être mieux intégrées et soutenues dans le processus en cours, afin que celles-ci partagent les idées et veillent à leurs réalisations.

## ANNEXE 8 : ÉVALUATIONS : TRADUCTION

Nous avons décidé de laisser la version allemande dans l'avis de l'atelier d'Eupen. La traduction ci-dessous n'a seulement été faite par la WFG à titre informatif et n'a pas été accordée par les participants.

- Le travail dans les ateliers devait être réparti sur trois soirées. Nous constatons que trois réunions sont trop peu pour approfondir ce thème de façon appropriée. En outre les participants souhaitent recevoir les avis des autres ateliers.
- Jusqu'à présent les participants ne savent pas si et/ou de quelle manière ils seront impliqués dans le processus ultérieur. Une rencontre avec le Ministre et les experts est souhaitée.
- Par conséquent des remarques des participants, le ministre est invité à chercher et communiquer des bons exemples pertinents, afin de faire comprendre ses mesures aux citoyens (3-D, figuratif, apparent).
- Bien que les participants soient positionnés positivement aux mesures, ils étaient d'opinion que les problèmes dans le domaine de l'aménagement du territoire surgissent au moment où le participant est confronté à un problème personnel et concret dans le domaine. Une sensibilisation est importante.
- Chaque modification du CWATUPE remet les professionnelles, qui sont constamment confronter à cet instrument, à des nouveaux défis (complexe, compliqué, impossible de donner des conseils).