

La lettre de la



Conférence Permanente
du Développement
Territorial

n° **52**
Janvier 2020

03

Réduisons
l'artificialisation des
sols en Wallonie

07

Promouvoir
l'intermodalité au
quotidien

10

Limbourg : solutions
locales au défi
du changement
climatique

11

Atlas des villes
FEDER de Wallonie

L'année 2019 s'est achevée avec la sortie de différentes publications et la tenue de notre colloque annuel.

Nous vous proposons ainsi de découvrir, dans la présente lettre, nos deux nouveaux vade-mecum « Réduisons l'artificialisation des sols en Wallonie » et « Promouvoir l'intermodalité au quotidien - les pôles d'échanges en Wallonie ». Nous vous invitons également à parcourir l'« Atlas des villes FEDER de Wallonie » paru en octobre et fruit de trois années de recherche sur la Politique de la Ville. Cet ouvrage se veut être un outil de diagnostic pour les villes concernées.

Le Point CATU de ce début d'année nous amène au Limbourg où des solutions locales ont été mises en œuvre pour atténuer les changements climatiques et adapter le territoire à leurs conséquences.

Quelques photos du colloque 2019 de la CPDT clôturent cette lettre. Organisé le 10 décembre à Mons, ce fut l'occasion de vous retrouver en nombre. Son contenu fut riche et vaste : l'observation territoriale, les infrastructures vertes, les publications de la CPDT... En séance plénière ou au niveau des ateliers, divers intervenants belges ou étrangers (CGET, CEREMA...) sont venus éclairer les thématiques du jour. Pour un rapide tour d'horizon ou un intérêt ciblé, les présentations sont consultables sur notre site internet. Vous y trouverez également les publications qui ont été au centre des ateliers. N'hésitez pas à partager celles-ci avec votre entourage professionnel.

Enfin, l'année 2020 débute avec cinq nouvelles recherches que nous vous présenterons dans la prochaine édition de la lettre ainsi que les autres grandes missions du programme 2020. Les recherches sont directement liées à la Déclaration de Politique Régionale 2019-2024. Voici déjà un aperçu des sujets :

1. Intensification et requalification des centralités pour lutter contre l'étalement urbain et la dépendance à la voiture.
2. Dynamiques économiques émergentes (circuits courts, économie de la proximité, industrie 4.0) et nouveaux enjeux territoriaux.
3. Des outils au service de l'acceptabilité sociale des projets d'urbanisme ou d'aménagement du territoire.
4. Tourisme et territoire : gérer le passé et préparer l'avenir.
5. Prévenir la mutation des domaines agricoles périurbains.

❖ La lettre n° 53 paraîtra en avril 2020

*Les coordinateurs de la CPDT,
Valérie Cawoy, Martin Grandjean et Jean-Marc Lambotte*

Couverture: Gare d'Armentières.

La Conférence Permanente du Développement Territorial

Coordinatrice de la CPDT :

Annick Fourmeaux,
SPW - Territoire, Logement, Patrimoine,
Energie
Rue des Brigades d'Irlande 1
5100 Namur
annick.fourmeaux@spw.wallonie.be
Tél. 081/33.21.35

Les équipes de recherche

ULB-IGEAT

Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire

CP 130/2, Av. F. Roosevelt 50
1050 Bruxelles
vcawoy@ulb.ac.be
Tél. 02/650 65 60
Coordination : Marie-Françoise Godart & Valérie Cawoy

UCL-CREAT

Centre de Recherches et d'Études pour l'Action Territoriale

Place du Levant 1 - 1348 Louvain-la-Neuve
sabine.gerard@uclouvain.be
Tél. 010/47 21 27
Coordination : Yves Hanin & Martin Grandjean

ULiège-Lepur

Centre de recherche en Sciences de la Ville, du Territoire et du Milieu rural

Allée de la Découverte 9 B52/3
- 4000 Liège
jm.lambotte@uliege.be
Tél. 04/366 58 93
Coordination : Jean-Marie Halleux & Jean-Marc Lambotte

La Lettre de la CPDT, éditée trois fois par an, est disponible sur notre site : cpdt.wallonie.be ou par voie postale, en téléphonant au 1718 ou en envoyant votre demande à publications@spw.wallonie.be

Vous souhaitez vous abonner ou vous désabonner ? Envoyez votre demande à vcawoy@ulb.ac.be

Éditrice responsable :

Annick Foumeaux

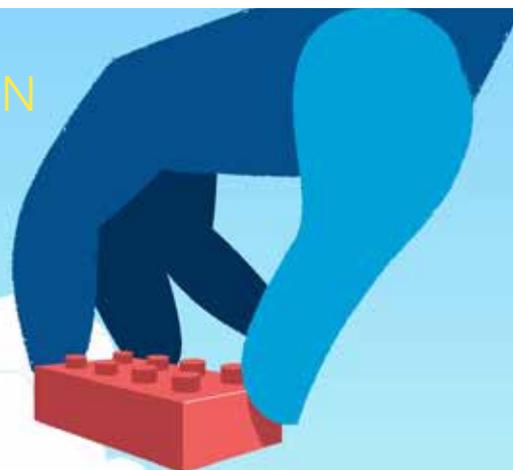
Rédaction, graphisme & mise en page :

Benoît Kensier

Crédit photographique :

CPDT

RÉDUISONS L'ARTIFICIALISATION DES SOLS EN WALLONIE



Réduire l'artificialisation des sols implique deux démarches complémentaires : d'une part, préserver au maximum les terres qui peuvent l'être et, d'autre part, assurer une utilisation plus efficace du sol. La CPDT vous présente son nouveau vade-mecum essentiel pour atteindre un usage plus parcimonieux du sol en Wallonie.

Propos recueillis auprès de Christine Ruelle (Lepur) et Marie-Françoise Godart (IGEAT).

l'utilisation de celles-ci. Ce concept suscite souvent un amalgame avec celui d'imperméabilisation.

manière et cela augmente inévitablement le risque d'inondation.

❖ De l'artificialisation à l'intensification, quelques concepts clés...

Comment définissez-vous la notion d'artificialisation des terres ?

Suivant l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), les terres sont qualifiées d'artificialisées dès qu'elles ont été retirées de leur usage agricole, sylvicole ou de leur état naturel. La notion d'artificialisation des terres rend donc compte d'un changement dans

Quelle différence entre l'artificialisation et l'« imperméabilisation » des sols ?

Le concept d'artificialisation a été théorisé pour rendre compte du grignotage progressif des terres agricoles par l'urbanisation alors que l'imperméabilisation est un changement dans l'occupation (ou couverture) du sol. Les processus d'artificialisation et d'imperméabilisation ne sont pas indépendants puisque l'artificialisation augmente la probabilité que le sol soit imperméabilisé. Très concrètement, lorsqu'un revêtement est appliqué au sol, l'eau ne peut plus s'infiltrer de la même

Cependant, les deux concepts ne sont pas assimilables. En effet, une partie d'une parcelle artificialisée pourrait ne jamais être imperméabilisée (par exemple le jardin d'une habitation). Ceci-dit, même lorsqu'une parcelle n'est pas bétonnée, on constate que le changement d'usage est un processus qui présente une certaine irréversibilité. Ces terres ont en effet peu de chance de redevenir non artificialisées, c'est-à-dire disponibles pour des usages agricoles, par exemple.

Comment l'étalement urbain impacte-t-il les paysages wallons ? Parle-t-on d'une expansion continue des nappes urbaines ?

Pas vraiment... L'urbanisation en Wallonie ne suit pas une logique de nappes mais prend plutôt une forme diffuse, fragmentée, émiettée. On observe par ailleurs des extensions linéaires le long des voiries, à la sortie des agglomérations. Celles-ci impactent le paysage en l'occultant totalement. Les échappées visuelles se font de plus en plus rares...

L'étalement urbain est aussi très homogène dans son aspect. On retrouve globalement les mêmes matériaux et modèles de maison sur tout le territoire. Cela dégrade les paysages wallons puisque cet aspect uniforme, en partie imposé par les constructeurs immobiliers n'a pas de lien avec les caractéristiques

locales. Le paysage se retrouve en conséquence uniformisé et banalisé.

Du point de vue social, les conséquences de l'étalement urbain ne sont pas inexistantes. Quelles sont-elles ?

Naturellement, les personnes qui font le choix de s'installer loin des pôles sont fortement désavantagées du point de vue des services de mobilité et voient leurs coûts énergétiques augmenter drastiquement. Cet éloignement devient très problématique pour les personnes âgées et peu mobiles qui sont dès lors confrontées à l'isolement. En toute logique, le temps et le coût des tournées

des postiers et éboueurs, par exemple, augmentent considérablement.

Les zones périurbaines se sont développées notamment pour satisfaire un mode de vie résidentiel associé aux maisons individuelles « quatre façades », entourées d'un jardin et situées dans un quartier vert et paisible. Cette configuration peut-elle encore trouver sa place dans le futur ?

Le modèle quatre façades et les jardins associés consomment énormément de terrain et ont un impact sur le mode de vie : augmentation des distances, éloignement par rapport aux services,

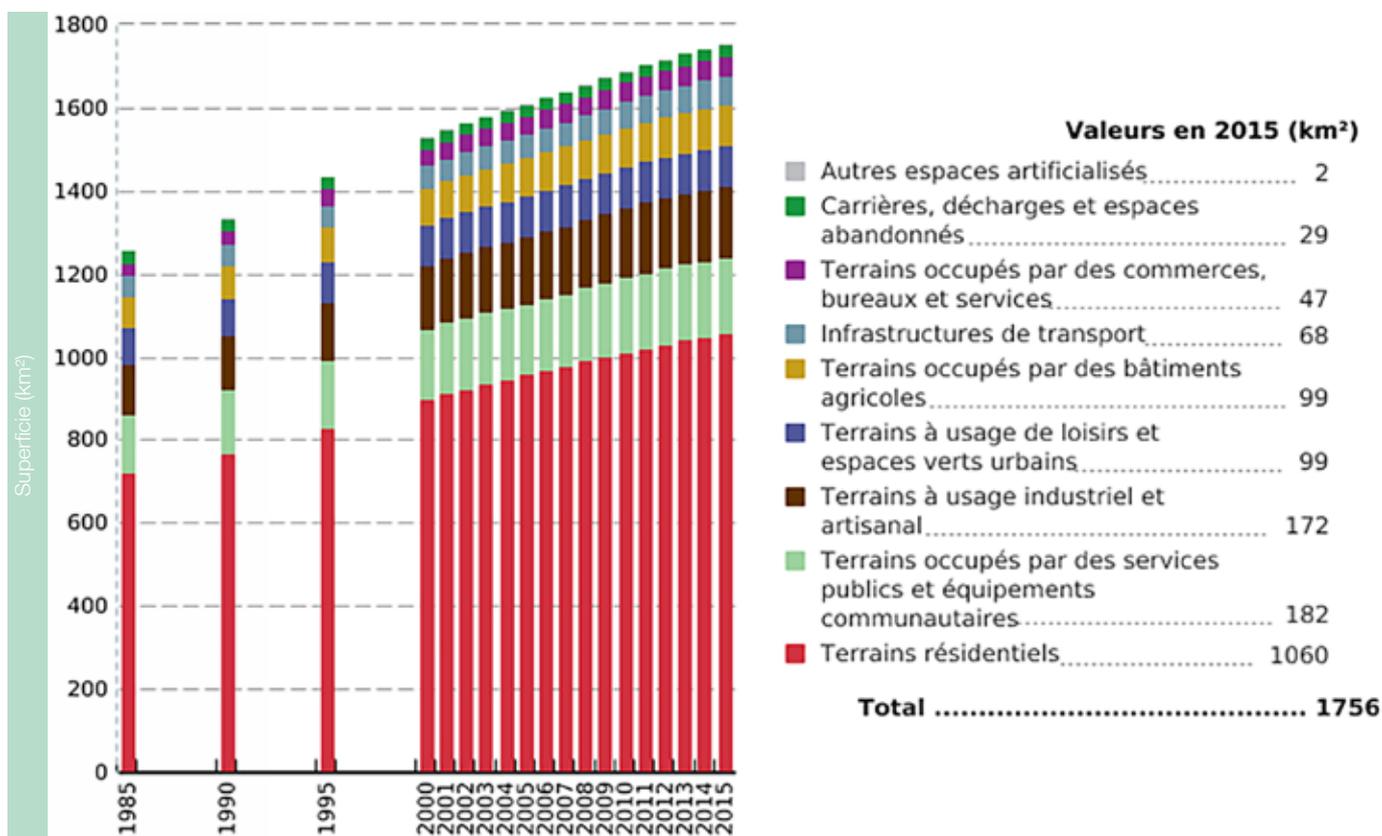


Figure : Evolution de la superficie des terrains artificialisés en Wallonie par utilisation

L'artificialisation représente actuellement environ 15% de la Wallonie. Entre 2012 et 2017, le rythme d'artificialisation était de 12 km²/an. Cette artificialisation se fait très majoritairement au détriment de terres jusque-là utilisées pour l'agriculture. L'objectif repris dans le Schéma de Développement du Territoire de la Wallonie est de réduire le rythme d'artificialisation de moitié d'ici 2030 et de tendre vers zéro d'ici 2050. Comme l'illustre cette figure, c'est l'urbanisation résidentielle qui contribue en majeure partie à l'artificialisation du territoire wallon. Les « terrains occupés par l'activité économique » y participent aussi, mais de manière nettement moins marquée. Ceux-ci sont souvent peu performants en termes d'intensité d'utilisation de la ressource « sol ».

Figure : REEW, 2017. Sources : SPF Finances – AGDP (base de données Bodem/Sol) ; SPF Economie – DG Statistique / Calculs IWEPS sur la base de la nomenclature IWEPS/DGO3/CPDT (2008).

difficulté d'assurer une desserte en transports en commun efficiente, etc.

Il faudrait raisonnablement se tourner vers de l'habitat mitoyen ou semi-mitoyen de manière à consommer moins d'espace pour se loger. Si l'on veut qu'à l'avenir chaque ménage puisse posséder un espace agréable à vivre et éviter de consommer excessivement le territoire, les habitudes doivent évoluer.

Ce n'est pas pour autant que tous les ménages wallons doivent se loger en appartement. Il est tout à fait compréhensible que les familles aient besoin de pouvoir disposer d'un espace extérieur privatif. La maison n'est pas à bannir mais il faut veiller à être plus compact et modéré pour atteindre les objectifs que la Wallonie s'est fixée.

Le concept de densité n'a pas toujours une connotation positive. La densité ne peut-elle pas d'une certaine manière permettre la durabilité des villes. Pouvez-vous redéfinir ce terme ?

En effet, cette notion est assez épidermique ! Les gens associent souvent la densité aux agglomérations saturées et insalubres, ou encore aux tours de logements sociaux. Or la densité ce n'est pas nécessairement cela. Augmenter la densité permet par ailleurs de faire des économies d'échelle pour réinvestir notamment dans les infrastructures publiques et les espaces verts.

Il y a un réel travail pédagogique à effectuer en Wallonie pour réconcilier les citoyens avec ce concept et leur expliquer que les tissus plus denses ne sont pas nécessairement moins agréables à vivre. S'il est vrai qu'une densité extrême génère des problèmes sociaux, de coexistence, de gestion, en Wallonie il nous reste de la marge avant d'en arriver là. Tout est une question de mesure, de modération.

La notion d'« intensification » se différencie de celle de « densité ». Expliquez-nous davantage ce concept !

La densité fait souvent référence au seul secteur résidentiel. L'idée de l'intensité complète cette notion en mettant l'accent sur la nécessité d'avoir une mixité fonctionnelle et des activités

économiques au sein des tissus urbanisés. Elle se calcule d'ailleurs en habitants et emplois par hectare.

Instaurer une mixité fonctionnelle, c'est en quelque sorte insuffler de la vie dans les tissus urbanisés. Sortir du modèle de la ville dortoir et des quartiers de bureaux. La mixité crée des opportunités d'emplois et rend les espaces plus agréables à vivre en diminuant justement le sentiment de densité. C'est également une manière d'optimiser l'utilisation du sol en repensant les modèles d'habitat.

❖ **Gestion parcimonieuse des terres**

Pourquoi tendre vers la fin de l'artificialisation des terres en 2050 ? Quels sont les enjeux majeurs liés à cette décision ?

Si nous ne préservons pas les terres non artificialisées nous risquons d'épuiser celles qui nous permettent de garder une certaine autonomie alimentaire et de produire les ressources qui nous sont nécessaires. En construisant à tort et à travers, nous risquons de nuire à la qualité des eaux, voire au réapprovisionnement des nappes. L'enjeu est aussi de sauver les paysages pour leur atout touristique. Nos forêts, représentent un capital important à préserver lorsqu'on sait qu'elles sont de plus en plus rares, notamment au nord du pays.

Le capital en terres non-artificialisées n'est pas infiniment extensible pour l'aménagement unique de fonctions urbaines. Ce message n'est pas évident à faire passer auprès de la population vu l'abondance de terrains potentiellement urbanisables en Wallonie et peut sembler de prime abord incohérent. Il est donc urgent d'agir pour tenter d'infléchir la trajectoire et faire évoluer les pratiques et valeurs culturelles en Wallonie. Pour cela, un temps de transition s'impose avant de parvenir à un modèle plus économe et durable.

Dix réflexes à adopter pour réduire l'artificialisation des terres

1. Identifier au sein du territoire les zones à intensifier ou au contraire à préserver de l'urbanisation
2. Planter les fonctions génératrices de déplacements de façon cohérente au sein des zones à intensifier
3. Privilégier les développements au sein des tissus urbains existants
4. Privilégier le recyclage des terrains déjà artificialisés
5. Au sein des zones à intensifier, favoriser le recyclage et optimiser l'occupation des biens immobiliers existants
6. Au sein des zones à intensifier, planifier, mettre en œuvre et gérer le réseau d'infrastructures vertes
7. Décourager systématiquement les développements au sein des zones non urbanisables au plan de secteur ou identifiées localement comme « à préserver »
8. Privilégier des urbanisations plus économes en foncier
9. Faire preuve de pédagogie et expliquer au citoyen la politique menée
10. Encourager et soutenir l'innovation et la créativité en matière d'aménagement urbain

Dans cette perspective, la recherche contribue-t-elle à cibler les terres qui seront consacrées à l'urbanisation ou au contraire préservées de l'artificialisation ?

Pas exactement... La recherche ne vise pas à identifier la disponibilité ou non de chaque parcelle pour l'artificialisation mais donne en revanche des clés et des outils pertinents pour décider de l'utilisation des terrains suivant leurs caractéristiques. La recherche catégorise et donne des critères pour reconnaître les terres où il est préférable de construire ou non ainsi que les communes pour lesquelles une plus grande attention est requise. Mais nous ne nous substituons pas aux décideurs, qu'ils soient régionaux ou communaux. En effet, divers scénarios existent pour chaque cas. On pourrait d'ailleurs imaginer que divers communes collaborent entre elles pour organiser l'urbanisation des terres au sein de leur territoire.

❖ Un vade-mecum pour réduire l'artificialisation des sols en Wallonie

La recherche a produit un vade-mecum pour aider les acteurs du développement territorial, principalement politiques et administrations mais aussi bureaux d'études, promoteurs, etc. à se familiariser avec la problématique de l'artificialisation des terres. En quoi cette publication peut-elle être un outil indispensable ?

Nous y proposons des clarifications conceptuelles et sémantiques importantes. Pour la première fois, un ouvrage met en évidence tous les outils existants en Wallonie pour réduire d'une manière ou d'une autre l'artificialisation des terres. En effet, suivant les cas auxquels sont confrontés les acteurs du territoire, nous estimons que certains outils sont plus adaptés que d'autres.

Dans le vade-mecum, vous développez dix réflexes à adopter pour réduire l'artificialisation des terres. Certains d'entre eux vous semblent particulièrement importants...

En effet, il faudrait idéalement avoir un

projet de territoire à l'échelle de chaque commune. Cela passe par l'identification des zones à intensifier ou au contraire à préserver de l'urbanisation. En définissant des zones que l'on souhaite intensifier, renforcer en tant que pôles ou mini-centralités, nous diminuons le développement urbain sur les terres qui présentent un intérêt paysager ou agricole.

Ensuite, un travail pédagogique auprès des citoyens doit être fourni pour expliquer la politique menée. C'est essentiel pour que les objectifs soient compris ainsi que la raison pour laquelle nous sommes aujourd'hui amenés à construire plus modérément. Pour le moment, les terrains à bâtir sont utilisés sans tenir compte de l'enjeu global de ralentissement de l'artificialisation or la préservation des terres non-artificialisées est un projet commun à tous.

Enfin, nous insistons sur l'importance de privilégier le recyclage des terrains déjà artificialisés. Le stock bâti se détériore parfois extrêmement vite dans certains quartiers, est sous-occupé dans d'autres, et pourtant, l'urbanisation nouvelle continue.

❖ Diminution quantifiée de l'artificialisation

Quels outils permettront aux communes de planifier leurs projets urbanistiques tout en respectant la superficie maximale autorisée à l'échelle régionale ?

C'est justement le volet qui a été développé cette année par la recherche. Nous avons conçu un outil d'aide à la décision afin que la Région puisse décliner spatialement l'objectif global de réduction de l'artificialisation résidentielle et ainsi donner des balises claires aux communes : la conception d'un outil permettant aux communes d'évaluer régulièrement l'artificialisation de leurs terres et d'ajuster leurs efforts. L'idée est d'une part de partir des opérateurs disponibles qui proposent du monitoring et d'autre part d'avoir recours aux bases de données déjà existantes mais qui ne sont pour l'instant pas encore utilisées dans cet objectif. Cependant, les communes ont aussi la responsabilité de planifier par elles-mêmes l'artificialisation

dans le temps.

Les taux d'offre foncière et d'attractivité résidentielle étant très variables d'une commune à l'autre, n'y a-t-il pas un risque de générer des tensions sur les marchés fonciers et immobiliers ? Des zones à forte pression foncière accompagnée de prix inabordable pour une partie importante des ménages pourraient voir le jour... La recherche a-t-elle exploré d'éventuelles solutions ?

Nous avons tenu compte des tensions qui existent déjà dans certaines communes où effectivement, les disponibilités foncières sont quasi inexistantes et inaccessibles. Un raisonnement simple pourrait être de rendre urbanisables les terrains qui ne le sont pas afin de relâcher les tensions. Cependant, nous sommes persuadés que les communes doivent absolument œuvrer pour densifier et recycler les terrains déjà urbanisés.

Par ailleurs, certaines communes bien situées affichent une volonté de ne plus accueillir de nouveaux habitants et de ne plus construire. Cette situation ne semble pas être tenable sur le long terme. D'autres imposent un seuil de surface habitable minimum vraiment élevé. Or, les prévisions démographiques prévoient une diminution de la taille des ménages. Ces politiques ne sont donc pas adaptées aux besoins futurs et doivent être remises en question au sein des communes.



Vous pouvez retrouver le vade-mecum de la recherche ainsi que l'ensemble de nos publications sur le site de la CPDT, dans la rubrique « publications » !



PROMOUVOIR L'INTERMODALITÉ AU QUOTIDIEN : VADE-MECUM « LES PÔLES D'ÉCHANGES EN WALLONIE »

Dans le cadre du Plan wallon d'investissements pour la période 2019 - 2024, le Gouvernement wallon a décidé de créer une centaine de « pôles d'échanges multimodaux ». La CPDT a apporté son expertise au travers de différents travaux dont un vade-mecum reprenant de multiples recommandations pour la mise en œuvre de ces pôles intermodaux. En voici un aperçu !

❖ Dernière production de la recherche

Dans notre précédente lettre, nous présentions la note de recherche : « **Mise en œuvre de plateforme d'échanges multimodale : enseignements et recommandations** ». Cette note, disponible sur le site de la CPDT, clarifiait le concept de nœud multimodal sur base d'une revue de la littérature pratiquée lors de la première phase des travaux. Elle exposait également les résultats des benchmarks effectués à l'étranger et en Wallonie. Ceux-ci ont permis de dégager une série d'enjeux et de bonnes pratiques pouvant faire l'objet d'une multitude de recommandations pour la mise en œuvre de pôles d'échanges.

La recherche s'achève cette année par la publication d'un vade-mecum que nous vous proposons de découvrir dans cet article et dans son entièreté sur notre site.

❖ Prise en main du vade-mecum

Dans ce vade-mecum, l'équipe de la CPDT a structuré ses recommandations selon quatre thématiques transversales correspondant aux différentes dimensions sur lesquelles il est possible d'intervenir lors de la mise en œuvre d'un pôle d'échanges. Chacune comprend des repères théoriques, des questions à

se poser et des recommandations. En complément, le vade-mecum propose d'autres outils :

1. Un tableau synthétique des recommandations structuré par type de nœud, avec priorisation des recommandations suivant trois niveaux (basique – souhaitable – original).
2. Une grille d'analyse ayant pour objectif d'accompagner les acteurs sur le terrain en proposant une série d'analyses sous forme de questions-réponses.
3. Des fiches de bonnes pratiques basées sur l'étude de dix nœuds situés dans les régions limitrophes et en Wallonie.

Par THÈME, quelques exemples de QUESTIONS à se poser et de RECOMMANDATIONS issus du vade-mecum...

1

Montage et gestion de projet

Réussir la mise en œuvre d'un pôle d'échanges multimodal implique une approche transversale à savoir, prendre en compte l'ensemble des réseaux existants complétés, renforcés et diversifiés par le pôle. Le succès du projet passe également par la collaboration avec les responsables des fonctions situées à proximité ou au sein du pôle. En effet, leur densité tout comme la qualité de l'espace public environnant sont généralement des facteurs impactant l'attractivité du pôle.

Pour tendre vers une harmonie et cohérence des aménagements et des fonctions implantées, les différents échelons de pouvoir doivent travailler ensemble afin de garantir la cohésion du réseau multi-scalaire. De même, l'intermodalité doit faire l'objet d'une large sensibilisation auprès des différents publics : citoyens comme élus, acteurs économiques, etc. En effet, l'adoption de nouveaux comportements commence par une bonne information.

?

Pourquoi installer un pôle multimodal ?

L'installation ou le renforcement d'un pôle intermodal contribue à une gestion davantage durable du territoire. À une plus petite échelle, locale et supra-locale, elle doit pouvoir mieux rencontrer les attentes de la population et des utilisateurs concernés. Avant d'intervenir sur un pôle, il s'agit de préciser les motivations et ambitions : quels sont les besoins/enjeux identifiés et auxquels on souhaite apporter une réponse ? La place de la voiture individuelle est-elle démesurée ? Les connexions entre réseaux sont-elles adéquates ? Les flux de personnes sont-ils suffisants pour atteindre un seuil d'efficacité/rentabilité ? Les cheminements sont-ils difficiles ? Un diagnostic transversal constitue la première étape de tout projet de pôle puisqu'il permettra de déterminer les objectifs et contours du projet.

!

Maitriser le foncier

Le potentiel foncier au sein et aux abords du nœud doit être examiné. La commune détient-elle des titres de propriété intéressants à proximité de la localisation envisagée ? Les terrains visés par l'opération sont-ils dans les mains du secteur privé ou public ? Concilier les intérêts vers une solution win-win est-il envisageable ? La commune peut-elle trouver une solution pour obtenir une maîtrise foncière à prix raisonnable ? Si le titre est détenu par une personne privée, peut-on faire usage du droit d'expropriation et dans quelles limites ?

Il a été constaté qu'il existe souvent un potentiel foncier sous valorisé à proximité des gares, éventuellement sous la forme de friches. Lorsque le nœud inclut une gare, la SNCB et Infrabel sont des interlocuteurs incontournables en ce qui concerne la maîtrise foncière. Ces deux acteurs peuvent envisager différemment le développement de leurs sites.

2

Déplacements et intermodalité

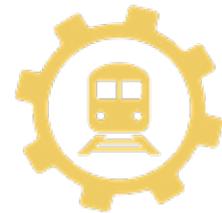
L'aménagement réussi d'un pôle multimodal doit intégrer le plus grand nombre de solutions de mobilité.

On veillera à favoriser deux grands principes. D'une part, l'accessibilité aux personnes fragilisées ou accessibilité universelle et d'autre part, le principe S.T.O.P. (Stappen-Trappen-Openbaar vervoer-Privé) qui propose une hiérarchisation intelligente des modes. Ce principe a par ailleurs été évoqué dans la Stratégie Régionale de Mobilité.

Les mobipunten, véritables pôles d'échanges locaux, sont une source d'inspiration certaine pour l'aménagement, tout comme le concept MAAS (Mobility As A Service). Ce concept vise à proposer des solutions de mobilité comme des services disponibles en un lieu donné. Le client achète ainsi un abonnement à un potentiel de déplacements multimodaux, en fonction de ses besoins. Or, pour être mis en œuvre, ce concept implique une concentration des différents modes et une organisation entre ceux-ci.

Le pôle d'échanges est-il (ou peut-il être) une étape dans une chaîne de déplacements ?

Au fil du temps, les chaînes de déplacements se complexifient. Aux déplacements domicile-travail s'ajoutent de plus en plus fréquemment d'autres étapes, comme un passage par l'école ou la crèche, une course rapide dans un commerce, une démarche dans une administration, etc. L'un des grands défis des réseaux de transport public est de minimiser les contraintes engendrées par les ruptures de charge, en réduisant les difficultés d'accès au pôle et en son sein ainsi que les temps d'attente, au risque de voir les usagers s'en détourner. Le pôle peut ainsi devenir une étape dans la chaîne de déplacements parce qu'il offre lui-même un motif de déplacement (domicile-travail, domicile-école, domicile-commerces, etc.). L'adjonction de différents services ou commerces peut renforcer son attrait en diminuant le nombre de trajets entre chaque étape de la chaîne de déplacements, jusqu'à générer, dans le cadre d'une utilisation optimale, un trajet domicile – pôle/commerces/services – travail/école.



Prioriser les PMR et les modes de déplacements actifs

Les aménagements et l'organisation des équipements de mobilité ont un rôle important dans l'encouragement au transfert modal. Dès lors, la mise en œuvre du principe S.T.O.P. apparaît déterminante.

Cela peut se traduire au niveau de la localisation des services « mobilité ». Par exemple, on installera des racks vélos à proximité directe des quais. Dans un parking, les emplacements dédiés aux personnes PMR et au covoiturage auront les places les plus avantageuses. On privilégiera des aménagements donnant la priorité aux modes actifs grâce à la mise en place d'espaces partagés, de cheminements exclusifs prioritaires sur les voitures dans les carrefours, etc. On privilégiera, en fonction des contraintes techniques, des quais coalescents entre les lignes de transport les plus empruntées.

Insertion territoriale et espace public

La configuration et la praticabilité des pôles d'échanges ont une influence sur les comportements et usages ainsi que sur les relations sociales. Ces espaces publics constituent donc un enjeu important dans le vécu quotidien et le bien-être de tous. En outre, ils conditionnent l'attractivité des transports publics.

Les espaces publics sont conçus et aménagés par une multitude d'acteurs publics et privés. Chacun a ses propres intérêts, visions, budgets et temporalités. Ainsi, par exemple, une compagnie de bus visera prioritairement la performance de sa flotte tandis qu'une commune aura des attentes concernant la qualité des espaces publics ou encore la desserte des équipements publics. Une bonne coordination des acteurs grâce à l'existence d'un pilote ainsi que d'une vision partagée participe à améliorer la qualité des espaces publics.

Enfin, certaines caractéristiques liées aux espaces publics sont inhérentes aux modes de transport principaux auxquels ils s'articulent (gares ferroviaires, pôles bus, pôles à forte ou faible fréquentation).



Quand le pôle multimodal est-il fréquenté ?

Certains pôles multimodaux sont fréquentés de manière continue tandis que d'autres vivent des pics de fréquentation en début et fin de journée.

Par exemple, s'il s'agit d'un espace à pics de fréquentation, il faudra veiller à ce que les quais et cheminements puissent accueillir un flux important de personnes. Par contre, dans le cas d'un espace peu fréquenté, a fortiori, il faudra veiller à ce que les aménagements participent à créer un « sentiment de sécurité ».

Articuler le pôle multimodal au quartier

Le développement ou la valorisation d'une gare ou d'un nœud bus peut constituer une opportunité d'harmoniser, de « recoudre » le quartier dans lequel il s'insère, de créer de nouvelles continuités. Cela peut également participer à renforcer une centralité ou en créer une nouvelle. Dans cette perspective, il est nécessaire d'intégrer la mise en œuvre dans une vision plus large, d'ouvrir le périmètre d'action au-delà des abords immédiats du nœud.

La continuité peut également se faire grâce à la morphologie des espaces bâtis et non bâtis. L'architecture joue un rôle grâce à la création de continuités visuelles et physiques. Il est important, pour encourager les déplacements, que les espaces dédiés à la mobilité soient facilement identifiables par les usagers.

Certains sites comme les gares ou certains nœuds bus dans des zones centrales bénéficient déjà de « l'aura » d'un espace de mobilité. Par contre, s'il s'agit d'un nouveau nœud, peu reconnaissable, alors un travail sur l'identité du lieu devra être réalisé à cet effet.



Fonctions, services et équipements

Les raisons d'intégrer des fonctions, services et équipements sont diverses. En effet, renforcer le confort et l'attractivité des lieux d'intermodalité favorise le report modal vers les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Rendre les services et fonctions plus accessibles permet que tous les citoyens puissent en bénéficier, et non seulement les détenteurs d'une voiture individuelle. Inscrire un pôle multimodal au sein d'une localité disposant d'une réelle centralité structurante, bien connectée aux différents réseaux de transports, donnant accès à une multitude de services et fonctions, constituera à terme un avantage territorial sérieux. Créer de l'animation dans un pôle multimodal augmente le confort et le sentiment de sécurité des usagers. Enfin, la multiplication des usages et fonctions autour d'une même infrastructure permet d'amortir plus facilement l'investissement que cette dernière représente puisque le nombre d'utilisateurs – et donc de bénéficiaires – augmente.

À quel type de gare a-t-on affaire ?

Pour pouvoir développer les équipements et fonctions au sein et/ou autour de nœuds potentiels au départ d'une gare, il est nécessaire de s'interroger sur le type de gare. En effet, les équipements et fonctions ne seront pas les mêmes s'il s'agit d'une gare de destination ou d'origine, en fonction du sens majoritaire des déplacements voire les deux.

Une typologie des gares selon trois classes a été réalisée sur base du ratio destination/origine obtenu à partir des abonnements SNCF (2016) : gare de destination (ratio > 1), gare mixte (0,5 < ratio < 1) et gare d'origine (ratio < 0,5). Les ratios d'efficacité, c'est-à-dire le rapport entre la fréquentation et l'offre par jour de semaine, sont meilleurs dans les gares urbaines et en particulier, celles présentant un nombre élevé de montées par jour de semaine.

Par ailleurs, les activités au sein et/ou autour des pôles d'échanges ne seront pas les mêmes suivant l'importance de la gare. Enfin, la centralité des nœuds potentiels influencera également les équipements et fonctions au sein et/ou autour de ceux-ci.

Privilégier la mixité de fonctions

L'aire fonctionnelle du pôle d'échanges ne doit pas forcément se « spécialiser », et peut idéalement proposer une mixité de fonctions. Il est donc pertinent de privilégier des activités stratégiques, cohérentes avec le nœud et le contexte élargi. Il convient pour cela d'identifier préalablement les manques au sein d'une aire fonctionnelle, et tenter d'y pallier afin de rapprocher un maximum les services des usagers du pôle d'échanges. De plus, la mixité de fonctions permet d'apporter de la résilience à l'aire fonctionnelle du pôle, et donc potentiellement à tout un quartier ou village. L'activité et le passage des usagers garantissent en outre un certain contrôle social, et contribuent ainsi à la sécurisation des lieux.

Ajoutons que la multiplication des services autour d'un nœud et, potentiellement, l'augmentation de sa desserte peuvent avoir pour effet de valoriser le foncier et l'immobilier aux alentours, générant des retombées économiques certaines.

LE POINT CATU

❖ LIMBOURG : SOLUTIONS LOCALES AU DÉFI DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

La Province du Limbourg a organisé une journée de visites à l'occasion du module de formation « Aménagement du territoire et enjeux climatiques ». L'occasion de souligner l'intérêt de profiter des expériences et expertises développées tant en Wallonie qu'en dehors de nos frontières. Pour reprendre une expression connue, les « solutions locales pour un désordre global » ont été au menu de cette journée : comment lutter localement contre les émissions de gaz à effet de serre, les inondations et les îlots de chaleur ?

Visiter des projets en Wallonie et en dehors de ses frontières répond directement aux préoccupations des CATU's. En 2019, les deux sessions « Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs » se sont rendues en Flandre notamment à Louvain qui a frappé les esprits par l'expérience d'une ville rendue poreuse aux déplacements en vélo.

Une autre visite hors Wallonie particulièrement éclairante s'est déroulée lors du module de formation « Aménagement du territoire et enjeux climatiques » en 2018. Les participants ont été pris en charge par la Province du Limbourg flamand qui s'est engagée depuis 2008 dans la lutte contre le changement climatique. En 2011, les 44 communes que compte la Province du Limbourg ont rejoint la convention des maires, cette dernière jouant un rôle de coordinateur territorial. Province, communes, citoyens, entreprises, associations ont travaillé ensemble pour développer des actions permettant d'atténuer les changements climatiques et d'adapter le territoire à ses conséquences. Trois types d'action ont été présentés sur site aux participants : une collaboration intercommunale pour lutter collectivement contre l'érosion et les coulées boueuses, l'aménagement d'une zone d'inondation contrôlée et, enfin, la gestion des eaux pluviales et la création d'espaces verts publics dans le développement d'un parc scientifique et économique à Genk : le Thor park.

Malgré un froid mordant, M. Van Daele, coordinateur érosion du Wateringue de Saint-Trond mène les CATUs au travers de champs ordinaires à première vue. Il

y pointe alors une série d'aménagements relativement discrets et témoigne de son travail pour convaincre les propriétaires terriens et les agriculteurs de modifier leurs pratiques culturales (semis sous couvert, bandes enherbées, etc.) et de consacrer certaines parcelles à des aménagements anti-érosion (zones inondables, levées de terre, fascines, etc.). Il insiste sur l'aspect dynamique de l'évolution du territoire : rien n'est jamais réglé une fois pour toutes. Il est nécessaire de combiner plusieurs approches et de monitorer plusieurs critères (niveau des rivières, teneur en sédiments, pollution de l'eau, etc.) pour évaluer l'efficacité des différentes mesures et leur maintien dans le temps.

Pourquoi ne pas profiter de ces dispositifs anti-érosifs pour développer la biodiversité ? A Hoenshoven, la province et la principale association de protection de la nature en Flandre, Natuurpunt, ont développé un site propice à la biodiversité en implémentant un dispositif contrôlant le débit du ruisseau Herk empêchant des inondations dans le village de Hoepertingen. Ce dispositif retient l'eau sur une zone d'inondation temporaire de 9 ha, soit un potentiel d'accumulation de 158.000 m³ et permet ensuite son évacuation progressive. Natuurpunt intervient pour y développer la biodiversité. En à peine deux ans, le résultat est impressionnant.

Le dernier espace visité, le Thor Park, est un ancien site d'extraction minière. Les défis de la gestion des eaux ont été anticipés et mis en œuvre sur le site préalablement à sa reconversion. Au travers de l'aménagement d'un parc paysager de 12,5 ha, l'infiltration des eaux pluviales dans cette zone

en démergement est évitée. L'eau est stockée dans des bassins de rétention temporaire qui se vident lentement dans les cours d'eau naturels. De plus, les eaux de démergement des anciens puits de mine sont en partie utilisées pour les sanitaires, les eaux de nettoyage, etc. Les entreprises présentes sur le site sont responsables de l'épuration de leurs eaux usées, etc.

Ces journées de terrain hors des frontières wallonnes explorent des approches similaires, complémentaires, voire inédites par rapport à celles menées en Wallonie.



Zone d'inondation temporaire co-gérée par la province et Natuurpunt à Hoenshoven (Limbourg).

PUBLICATIONS

❖ ATLAS DES VILLES FEDER DE WALLONIE

Cette nouvelle publication de la CPDT est le fruit de trois recherches menées sur la Politique de la Ville et se veut avant tout être un outil de diagnostic à l'attention des 12 villes FEDER¹ concernées. L'objectif est de rassembler les données spécifiques ainsi que les constats et analyses réalisés dans le courant des trois années en un document synthétique.

Renforcer les villes

Depuis la fin des années soixante, la plupart des villes wallonnes sont confrontées à une déprise urbaine majeure, qui s'est traduite par un départ des habitants mais aussi des activités économiques, au profit des périphéries, amplifiée par le déclin de l'industrie traditionnelle axée sur la sidérurgie.

Or, les villes occupent une place majeure quant à la structuration et à la dynamique du territoire tant en termes d'urbanisme qu'en termes d'offres de services, de potentialités de développement et de redéploiement économique. L'enjeu principal est de pouvoir renforcer les fonctions de centralité urbaine dans le cadre d'un développement territorial harmonieux afin que l'ensemble de la Wallonie en tire un bénéfice.

Un outil d'aide pour les 12 villes wallonnes FEDER

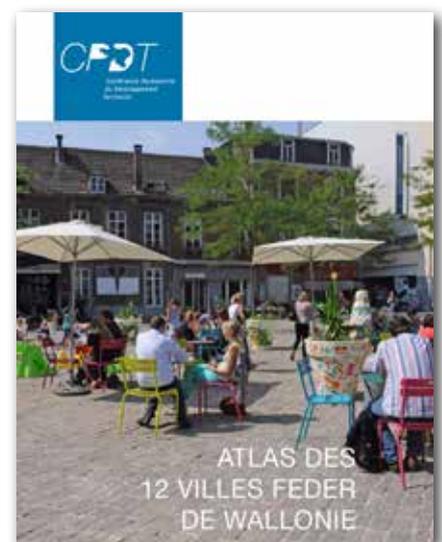
L'atlas permet à la fois à ces 12 villes de se situer par rapport à d'autres et dans un contexte plus large, ainsi que de disposer d'un diagnostic propre. Celui-ci fut notamment utilisé lors de l'élaboration de leur Perspective de Développement Urbain (PDU).

L'atlas porte sur les 12 villes wallonnes suivantes : Arlon, Charleroi, Herstal, La Louvière, Liège, Mons, Mouscron, Namur, Sambreville, Seraing, Tournai et Verviers. Elles constituent les « 12 villes FEDER », qui ont été analysées dans le cadre des recherches CPDT sur la Politique de la Ville. Notons qu'actuellement, seules 7 de ces villes wallonnes bénéficient de la subvention octroyée dans le cadre de la « Politique des Grandes Villes » wallonnes.

Les recherches sur la Politique de la Ville au sein de la CPDT ont été initiées en 2015 suite à la régionalisation de la Politique Fédérale des Grandes Villes, qui est apparue comme une opportunité de restructurer, voire d'amplifier, la politique de la ville en Wallonie, dans une perspective davantage transversale et intégrée. En effet, on observe un déficit de coordination et de vision stratégique au niveau de la mise en œuvre des mécanismes d'intervention sur le territoire urbain vu, notamment, l'éclatement de la politique de la ville entre plusieurs niveaux de pouvoir et administrations de tutelle.

La première recherche CPDT « Politique de la Ville - Dynamisation des cœurs de ville » (Bianchet et al., 2015) a abouti à des propositions et recommandations relatives à la mise en place d'une Politique de la Ville intégrée en Wallonie, suite à une analyse des outils existants à différents niveaux de pouvoir ainsi qu'à un benchmarking. La deuxième recherche « Localisations prioritaires en matière de dynamisation et de rénovation des quartiers urbains existants » (Bianchet et al., 2016) a proposé un « Cadre Stratégique » pour la Politique wallonne de la Ville qui définit des grands enjeux et objectifs opérationnels. Cette réflexion a également proposé une méthodologie de délimitation des quartiers défavorisés et centraux au sein de ces villes et a formulé des recommandations pour la mise en œuvre de la Politique de la Ville. Enfin, la dernière recherche CPDT « Renforcement des centralités urbaines et de leur attractivité sous l'angle économique » (Bianchet et al., 2017) a, notamment, permis de préciser le contexte et les dynamiques économiques des douze « villes FEDER » et d'émettre des recommandations en matière de développement économique urbain.

C'est donc dans la continuité de ces trois recherches CPDT successives sur la Politique de la Ville que cet atlas voit le jour, synthétisant données et analyses dans un document qui se veut être un outil d'aide pour les 12 villes wallonnes concernées.



Téléchargez et consultez librement cet atlas ainsi que l'ensemble de nos publications sur le site de la CPDT, dans la rubrique « publications » !

1. Villes bénéficiant du Fonds européen de développement régional (FEDER)



COLLOQUE 2019
10.12 MONS

DE L'OBSERVATION
À L'ACTION TERRITORIALE



MERCI !