

Territoire(s) wallon(s)

CPDT



Territoire(s) wallon(s) est une publication de la Conférence Permanente du Développement Territorial

Ventes : 16doc

Territoire(s) wallon(s) est vendu au numéro ou sur abonnement.

Prix de vente : 32 €/n°. Pour trois numéros : 96 €.

Les publications de la CPDT sont consultables et téléchargeables sur le site <http://cpdt.wallonie.be>

Droits de traduction et de reproduction réservés pour tous pays. Toute reproduction, même partielle, du texte ou de l'iconographie de cette revue est soumise à l'autorisation écrite de l'auteur.

N° d'ISSN : 1784-4991

Editeur responsable :

Luc Maréchal
Ministère de la Région wallonne
Rue des Brigades d'Irlande, 1
B - 5100 Namur

Rédacteur en chef

Luc Maréchal

Comité de rédaction

Luce Bellefontaine
Dominique Costermans
Marie-Laurence De Keersmaecker
Jean-Marie Halleux
Yves Hanin
Florence Lechat
Luc Maréchal
Christian Vandermotten
Bernadette Vauchel

Comité de lecture

Philippe Bragard (UCL)
Thérèse Cortembos (MRW-DAU)
Anne Daubechies (MRW-DAU)
Xavier De Bue (MRW-DAU)
Mireille Deconinck (MRW-DAU)
Marie-Laurence De Keersmaecker (UCL)
Frédéric Dobruszkes (ULB)
Delphine Goffaux (UWVC)
Jean-Marie Halleux (ULg)
Luc Maréchal (MRW-DAU)
Marc Mormont (ULg)
Bernadette Mérenne (ULg)
Alain Schoon (Fucam)
Serge Schmitz (ULg)
Benoît Tricot (MRW-DGRNE)
Christian Vandermotten (ULB)
Frank J. Witlox (UGent)

Secrétariat de rédaction

Dominique Costermans
Tél. 32 (0) 10 47 21 89
E mail : costermans@urba.ucl.ac.be

Conception graphique

Debie graphic design

Mise en page

Carole Lemaire

Imprimerie

Ciaco, Louvain-la-Neuve

Couverture

La gare de Louvain-la-Neuve

Les articles n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs

Territoire(s) wallon(s)

Numéro 1, Septembre 2007

Conférence Permanente du Développement Territorial

Table des matières

Editorial	7
A. Antoine	
Repères pour un développement territorial wallon	9
L. Maréchal	
La CPDT, un programme de recherche et de formation en aménagement du territoire	12
F. Lechat	
Migrations et stratégies résidentielles de citadins en milieu périurbain : attentes et perceptions des migrants	15
J.-P. Hermia, A. Bahri, T. Eggerickx et J.-P. Sanderson	
L'artialisation, une piste pour l'identification de paysages patrimoniaux en Wallonie	31
S. Quériat	
Un paysage à voir et à comprendre : le bocage du Pays de Herve	42
V. Cremasco, A. Doguet, N. Feremans, C. Neuray, T. Pons, C. Van der Kaa	
Recomposition des territoires de vallées : un schéma de développement pour la Haute-Meuse	43
C. Derzelle, Y. Hanin, A. Sinzot et S. Xanthoulis	
Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode	63
Y. Hanin, V. Clette, A. Daems, T. Dawance, M. Grandjean et V. Rousseaux	
Le défi du fret : vers une définition de la stratégie wallonne	81
P. Arnold, D. Borsu	
Des cartes et des chiffres : l'évolution démographique récente des communes wallonnes	98
Ch. Vanderमotten	
L'Agenda 21 local en Wallonie : principaux résultats d'une enquête au niveau communal	101
H. Barthe Batsalle, P. Fontaine	

Quoi de plus visible, de plus palpable, de plus concret qu'une parcelle de terrain, qu'un territoire ?

Habitants, nous disposons d'un territoire : notre logement. Entrepreneurs, nous occupons une usine, un hall, des bureaux et leurs abords. Agriculteurs, nous gérons terres et bâtiments, le paysage...

Au-delà des limites de chacun de ces territoires, nous avons appris au long du temps à coopérer, à gérer ensemble.

En même temps, que de conflits, là où les territoires se concurrencent : du conflit de voisinage à la tectonique des plaques!

La littérature spécialisée parle de territoires innovants, entreprenants, apprenants. Complexité du langage, diversité des situations.

Nous qui habitons le territoire de la Wallonie, nous sommes de plus en plus sensibles à en saisir toutes les richesses, sa variété, la multiplicité de ses visages mais aussi, en même temps son unité.

Aujourd'hui, le territoire est devenu un partenaire. Il constitue un acteur de notre vie, de notre croissance, de notre développement. Notre devenir, nous le construisons avec d'autres «en activant les lieux» à différentes

échelles : du quartier ou du village à la commune, de l'agglomération au pays, de la région à l'Europe.

Le titre de la revue « Territoire(s) wallon(s) » vient rendre compte de cette diversité des espaces et des actions qui les font vivre. Cette revue est aussi celle d'un projet. En 1998, le Ministre en charge de l'Aménagement du territoire, Michel Lebrun, avec l'appui du Ministre-Président du Gouvernement, Robert Collignon, créait la Conférence permanente du développement territorial, la CPDT¹. Il s'agissait alors de mieux connaître l'espace régional et, par cette connaissance, d'en éclairer davantage les décideurs. Le parti était d'associer durablement les trois principales universités de la Communauté Wallonie-Bruxelles.

Pari tenu et qui se poursuit, comme en témoignent les activités et la production de la CPDT. Pari confirmé avec l'adoption le 15 février 2007 par le Parlement wallon d'un article qui, au sein du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie, inscrit les missions de la CPDT.

C'est donc avec plaisir que je vous invite à parcourir ce premier numéro de « Territoire(s) wallon(s) », symbole d'un triple enjeu : mieux connaître, mieux partager, mieux débattre.

¹ Voir article page 9.

Repères pour un développement territorial wallon

Luc Maréchal¹

I

Le 1er août 1974, le législateur adopte les lois Perin-Vandekerckhove, dites de régionalisation provisoire. Un Comité ministériel des Affaires wallonnes (le CMAW), lointain ancêtre de l'actuel Gouvernement wallon, est mis en place le 25 novembre 1974. Il est présidé par le Ministre Alfred Califice, en charge également au niveau régional de l'emploi, du travail, du logement et de l'aménagement du territoire.

L'aménagement du territoire et l'urbanisme figurent parmi les premières matières régionalisées. Auparavant au sein du Ministère des travaux publics, l'administration éponyme avait dans les faits déjà été régionalisée.

Quoi de plus naturel que ce processus de restructuration de l'État ? Le territoire est cernable, «découpable»

administrativement et politiquement. Il est l'assise naturelle d'une action publique.

A cette époque sont adoptés différents textes qui orientent encore aujourd'hui substantiellement la matière: détermination du territoire de la Région comme étant celui du plan régional à établir avec l'arrêté royal du 15 mars 1976 «qui dispose que la Région wallonne doit faire l'objet d'un plan d'aménagement et institue la Commission consultative régionale d'aménagement du territoire», lancement de la rénovation urbaine et rurale ainsi que des règlements généraux d'urbanisme, etc.

Aujourd'hui, la Région wallonne dispose d'un Parlement dont les membres sont élus directement (depuis 1995) et d'un Gouvernement responsable devant ce Parlement.

Il y a un espace politique wallon.



La Région wallonne dispose d'un Parlement dont les membres sont élus directement depuis 1995.

¹ Rédacteur en chef de Territoire(s) wallon(s), Luc Maréchal, inspecteur principal auprès de la Division Aménagement et Urbanisme, coordonne la Conférence permanente de développement territorial.

II

Au long de ces années, les plans de secteurs sont adoptés (1977-1987). La Wallonie est entièrement couverte par des plans d'affectation du sol.

En 1999, le Gouvernement adopte le Schéma de développement de l'espace régional (SDER).

Les deux faces complémentaires de l'aménagement du territoire sont en place : le réglementaire avec les plans de secteurs, le stratégique avec le SDER. Dans une gestion dynamique et proche de tous les acteurs, elles assurent la complétude du projet territorial wallon.

Les deux piliers de l'aménagement du territoire, le réglementaire et le stratégique, sont en place. L'un ou l'autre absent ou affaibli, et la Région est bancal

III

A une autre échelle territoriale, celui de l'Union Européenne, sont entrepris au début des années 90 des travaux de recherche concernant notamment la structuration, l'évolution et le fonctionnement du territoire en Europe (par exemple le rapport Europe 2000+). Le processus associant Etats Membres et Commission débouche en 1999 sur l'adoption du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) et dans cet élan démarre en 2002 le programme ORATE (ESPON en anglais), Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen. En 2001, le deuxième rapport sur la cohésion économique et sociale que publie la Commission comportait pour la première fois un important volet sur la cohésion territoriale.

Le niveau stratégique territorial européen prend consistance.

IV

Dans la dynamique du SDER où apparaît le concept des aires de coopération supra-communales et dans la mouvance générale de montée de projets de territoire, des initiatives de prospectives et de stratégies territoriales sont prises en Wallonie à différentes échelles et émanant de différents horizons : politiques (communal, provincial), d'opérateurs publics des secteurs de l'emploi, de la culture, de l'économie, comme de la société civile.

Depuis la fusion des communes en 1977 et avec l'élargissement considérable des compétences de celles-ci, le local est par ailleurs devenu un espace majeur de gestion.

Sur fond d'un bloc large de compétences des communes au territoire significatif, émerge une nouvelle échelle d'action publique (pays ou agglomération) qui constitue une des interfaces entre le local et régional.

V

En même temps et en forte interaction avec ce qui précède des concepts nouveaux apparaissent : coopération verticale et horizontale, polycentrisme, développement territorial (au départ de l'OCDE), cohésion territoriale, gouvernance territoriale, intelligence territoriale, projet de territoire,...

L'avalanche de mots nouveaux peut donner le tournis. On peut considérer cette situation soit comme une fuite en avant (au lieu d'affronter le réel, créons un monde de mots), soit comme les révélateurs de réalités qui ont muté dans le temps et qui nécessitent connaissances nouvelles et pratiques d'actions novatrices. Nous avons choisi cette seconde vision.

Au cœur de cette recomposition des concepts, des outils, des décisions, deux mots émergent : le développement et le territoire.

Le territoire n'est plus seulement le réceptacle d'actions individuelles ou collectives, il est un acteur en tant que tel. Plus que la somme de ses constituants, il est une plus-value, il est en tant que tel objet de connaissance, levier, partenaire de l'action.

Considérons dans ce cadre le développement comme le développement humain, englobant la croissance économique mais aussi l'augmentation de la qualité de vie à travers la santé, l'éducation, l'accès au savoir comme aux systèmes de décision tant dans les entreprises, les associations que dans les enceintes politiques, le développement durable, la lutte contre les inégalités.

Pierre Calame, dans son ouvrage «La démocratie en miettes. Pour une révolution de la gouvernance» (Ed. Descartes et Cie, 2003), offre la présentation sans doute parmi les plus accessibles de ce vaste et complexe champ. Comme il l'écrit, « le territoire (est la) brique de



Le développement territorial englobe la croissance économique...

base de la gouvernance du XXe siècle » (p. 271). L'auteur pointe notamment la nécessité de raisonner (et d'agir) en terme de relations, d'aborder le territoire comme un système. Double piège ou défi, pensons-nous, celui de la véritable pluridisciplinarité ou celui du «tout est dans tout», permettant les raccourcis hasardeux ou encore le graphe foisonnant de liaisons, abîme de désespérance pour qui cherche sens.



... mais aussi l'accès au savoir.

Enfin, Pierre Calame met au centre de la démarche la nécessité d'une participation réelle et ouverte qui implique information, débat, processus d'informations, d'analyses et de décisions transparents.

Le développement territorial se constitue en un savoir-penser et un savoir-faire.

VI

Portée par la CPDT, la revue *Territoire(s) Wallon(s)* nourrit un triple objectif :

- s'insérer dans le champ de la réflexion internationale,

- augmenter pour les acteurs du développement du territoire, à quelle

qu'échelle que ce soit, le potentiel de connaissance tant de la région que des dynamiques sous-régionales, transfrontalières, transrégionales et européennes,

- créer un espace de débat par l'apport d'informations, d'hypothèses explicatives, de propositions d'actions.

Ce peut s'agir d'articles présentant les politiques et actions des acteurs publics et privés, comme d'articles analytiques ou explicatifs de stratégies, de logiques des secteurs d'activité, de gestions,...

Dans un domaine, celui des sciences dites molles, où la pluridisciplinarité est impérative, l'impératif est celui de la recherche rigoureuse des données quantitatives ou qualitatives et des faits, l'exigence du raisonnement mais aussi de l'audace de l'interprétation.

Une revue de d'information, d'explication, de débat.

La CPDT, un programme de recherche et de formation en aménagement du territoire

The CPDT: a research and training programme for land planning

Florence Lechat ¹

Le dispositif mis en place par le Gouvernement wallon fin des années 90 a évolué. Il continue de manière transversale et globale à produire une réflexion sur le développement territorial de la Wallonie. Grâce à son dispositif permanent, la Conférence permanente du développement territorial encourage la recherche doctorale en développement territorial, constitue des outils d'aide à la décision à travers des études à moyen terme (recherche opérationnelle) et court terme (expertises) et organise une formation annuelle à l'attention des conseillers en aménagement du territoire et urbanisme des différentes communes wallonnes.

The structure implemented by the Walloon Government at the end of the 1990s has moved forward, while continuing to foster a global and cross-sectional discussion on the territorial development of Wallonia. Thanks to its ongoing structure, the Standing Conference on Territorial Development (known by the French initials CPDT) encourages doctoral research in territorial development, provides decision-making tools through medium-term (operations research) and short term research studies (assessments), and organises annual training courses for land use and town planning consultants from the various Walloon municipalities.

Une approche globale et transversale

En 1998, le Gouvernement wallon, conscient de la nécessité de développer une approche globale et transversale des problèmes², met sur pied la Conférence permanente du développement territorial (CPDT). Un des objectifs du gouvernement en mettant en place une structure de recherche transversale était d'alimenter la réflexion du Schéma de développement de l'espace régional (SDER) de façon permanente.

Afin de concrétiser ce caractère transversal et permanent, les trois grandes universités francophones, l'Université de Liège, l'Université catholique de Louvain et l'Université libre de Bruxelles ont été sollicitées pour créer ou étoffer en leur sein un centre de recherche multidisciplinaire³. Ceux-ci ont créé une association

momentanée constituant ainsi un potentiel de plus de cinquante chercheurs, intégrés dans des équipes transversales mais pouvant s'appuyer sur le potentiel de plus de vingt services universitaires diversifiés et de haut niveau. Un budget d'environ trois millions d'euros est alloué annuellement au processus.

La CPDT a également permis de rassembler dans un même cénacle les représentants du Gouvernement wallon et les différents départements de l'administration régionale concernés par le développement territorial (aménagement, logement, patrimoine, agriculture, environnement, économie, transports...) afin de constituer un espace de réflexion transversal au service d'un développement du territoire concerté.

La recherche s'organise autour de plusieurs thématiques où la recherche fondamentale et la recherche appliquée

¹ Secrétariat de la CPDT, 1, Rue des Brigades d'Irlande, 5100 Jambes, tél. : 081/33.24.25, f.lechat@mrw.wallonie.be

² Déclaration de politique régionale complémentaire de novembre 1997

³ Le Laboratoire d'Etude et de Planification Urbaine et Rurale (en abrégé LEPUR) au sein de l'université de Liège, le Groupe Universitaire Interdisciplinaire de Développement urbain et rural (en abrégé GUIDe) au sein de l'ULB, le Centre de Recherche et d'Etude en Aménagement du Territoire (en abrégé CREAT) au sein de l'UCL.



Fin des années 90, la CPDT se penche sur le développement des zones rurales.

Entre 1998 et 2004, les chercheurs se sont ainsi penchés sur des thématiques liées à l'actualité du développement territorial en Région wallonne et notamment : les coûts de la désurbanisation, l'évaluation des besoins et des activités économiques – problématique de leur localisation, les outils de développement local, le logement durable, les implications de la politique agricole commune sur le développement des zones rurales, les grandes infrastructures de transport, la gestion de la mobilité et de la multimodalité, les plans régionaux et supra régionaux et les aires de coopération, le patrimoine naturel et bâti, les paysages, les systèmes de gestion des informations territoriales, et l'adhésion de la Région wallonne au Protocole de Kyoto⁴.

s'enrichissent mutuellement. Les thèmes de recherche sont proposés et définis dans le cadre d'un programme de travail multi-annuel approuvé par le Gouvernement wallon.

Plusieurs de ces recherches ont fait l'objet d'une publication (voir encadré). La collection Etudes et Documents (série CPDT) est consacrée à des monographies tandis que les « Plaquettes » ont pour vocation de mobiliser un plus large public. La Lettre de la CPDT et le site Internet (<http://cpdt.wallonie.be>) qui ont été « relookés » en 2006 complètent les outils de communication du dispositif.



Les grandes infrastructures de transport, un autre thème de recherche historique de la CPDT. Ici, l'aéroport de Liège.

Les nouvelles missions de la CPDT

En 2006, suite aux conclusions d'un rapport d'évaluation et à la mise en place d'un nouveau Gouvernement, la CPDT est restructurée dans son fonctionnement et se voit attribuer de nouvelles missions qui ont été officialisées par leur inscription à l'article 12 alinéa 1er, 7° du CWATUP.

⁴ Les rapports sont consultables sur le site de la CPDT (<http://cpdt.wallonie.be>)

Les publications de la CPDT

Collection « Etudes et Documents » (DGATLP), série CPDT

1. Les coûts de la désurbanisation, 135 pp. 2002
2. Révision des plans de secteur et mécanismes fonciers en Wallonie, 75 pp. 2002
3. La commune : actrice du développement territorial, 108 pp. 2003
4. Les territoires paysagers de Wallonie, 68 pp. 2004
5. Les gestionnaires traditionnels de l'espace rural, 193 pp. 2004
6. Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme, 203 pp. 2005

Série « Plaquette »

1. Les communautés urbaines, 61 pp. 2003
2. Réhabiliter et rénover l'espace bâti en Wallonie, 156 pp. 2003
3. La participation des citoyens à la vie communale : enjeux et pratiques, 173 pp. 2003
4. Pour une meilleure prise en compte des paysages, 68 pp. 2004
5. L'occupation du sol en Wallonie, 112 pp. 2005

Dépliant d'information

1. De nouvelles formes d'urbanisation, pour de nouveaux quartiers en Wallonie
2. Qualité et développement durable des zones d'activité économique : le cahier des charges urbanistique et environnemental

Atlas « Repères pour une dynamique territoriale » : (format A4 paysage) 181 pp. 2002

Tableau de Bord de Développement Territorial : (format A4 paysage) 212 pp. 2004

La Lettre de la CPDT : 15 numéros parus depuis septembre 2002

« La Conférence permanente du développement territorial a pour missions :

1. de constituer, par des recherches à long ou moyen terme et par des expertises à court terme, un outil d'aide à la décision pour le Gouvernement;
2. d'organiser une Chaire inter universitaire annuelle du développement territorial;
3. d'assurer la formation continuée et la certification de cette formation à destination des conseillers en aménagement du territoire visés à l'article 12, alinéa 1er, 6°, du Code;
4. de procéder à divers modes de transmission et de vulgarisation des recherches et des résultats de recherche dans le domaine de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du développement territorial. »

La Chaire CPDT : recherches fondamentales et manifestations scientifiques

Grâce aux accords de Bologne et à la création des écoles doctorales, la chaire CPDT a vu le jour. Elle a pour objectif de financer des doctorats⁵ en lien avec la Wallonie et d'accroître la portée scientifique des recherches en développement territorial, et ce dans le contexte international de la recherche.

Par ailleurs, la Chaire est chargée de l'organisation de manifestations à caractère scientifique permettant d'échanger les résultats avec des experts issus des autres régions ou des états voisins. En 2006, trois séminaires et un colloque ont rassemblé plus de trois cents personnes du monde scientifique, politique et administratif sur le thème de la compétitivité des territoires décliné en quatre sous thèmes « désir d'habiter

⁵ Neuf chercheurs bénéficient d'une bourse de deux ans renouvelable une fois.

et projet de territoire, comment promouvoir le développement économique, le patrimoine, une valeur, un outil, une marchandise ? Un numéro hors série de la revue Territoire(s) Wallon(s) y sera consacré.

Le thème central des manifestations prévues en 2007 sera le développement territorial au regard de trente ans de fusion des communes⁶.

La formation continuée

Compte tenu de l'expérience accumulée par les chercheurs de la CPDT, le Gouvernement a estimé important que celle-ci puisse assurer la formation continuée des conseillers en aménagement du territoire. La première session qui s'est déroulée de mai à décembre 2006 a réuni cent quarante conseillers qui ont pu choisir entre trois thématiques réparties en huit modules de sept jours. L'évaluation menée lors de la dernière journée montre que la formation a été appréciée par l'ensemble des conseillers pour son principe de pédagogie active et pratique et son effet de mise en réseau des conseillers. Cette formation devrait également permettre aux conseillers de mieux remplir leur rôle au sein de la commune.

La recherche opérationnelle et l'expertise

Depuis l'arrêté du Gouvernement du 14 juillet 2005 et l'approbation du programme de travail 2005-2009 cette mission s'est scindée en deux axes ; d'une part, la recherche à moyen terme déclinée en quatre grands thèmes (Economie locale, Urbanisme durable, Paysages et Economie résidentielle) et d'autre part l'expertise qui occupe cinq chercheurs à temps plein sur des thématiques pointues, telles que l'actualisation du SDER, les visions stratégiques des régions voisines, ESPON⁷ (European spatial planning observation network), et la politique des grandes villes.

Dernièrement le Gouvernement a confié à la CPDT deux expertises ponctuelles relatives aux zones d'activité économique et aux zones d'extraction.



Récemment, le Gouvernement wallon a confié à la CPDT une expertise relative aux zones d'extraction.

Vers un Observatoire du développement territorial

Enfin, le Gouvernement wallon a demandé qu'en relation avec la CPDT soit créé, au sein de l'IWEPS, un Observatoire du développement territorial.

Ce chantier partenarial entre Division de l'aménagement et de l'urbanisme, CPDT et IWEPS est une pierre supplémentaire à l'édification d'un dispositif de meilleure connaissance de notre territoire.

⁶ Le colloque final se déroulera le 11 décembre 2007 au Palais des Congrès de Liège

⁷ En français Orate : Observatoire européen en réseau de l'aménagement du territoire

Migrations et stratégies résidentielles de citoyens en milieu périurbain : attentes et perceptions des migrants

Migrations and residential strategies of urban migrants to the suburb: expectations and perception of such migrants

J.-P. Hermia, A. Bahri, T. Eggerickx et J.-P. Sanderson¹

L'objectif de cet article est de cerner les stratégies de migration de ménages et d'appréhender les motifs et les attentes de migrants périurbains. Pour ce faire, les données inédites d'une enquête portant sur 346 ménages ayant quitté Bruxelles vers son espace périurbain, le Brabant wallon, ont fait l'objet d'analyses multivariées. Il en ressort, outre la mise en évidence de l'environnement champêtre comme puissant moteur attractif, une satisfaction globale du nouvel environnement et une faible envie de déménager. Plus paradoxalement, les schémas motivant la migration périurbaine s'avèrent particulièrement différenciés, ce qui contredit la vision d'une migration opérée principalement pour fuir les désagréments qu'imposait le mode de vie citadin. Si les attentes des migrants ont souvent été rencontrées, certains n'ont pas pu réaliser leurs objectifs : parmi les petits ménages les moins nantis, certes, mais aussi parmi ceux qui rêvaient d'une ferme ancienne ou de faire construire leur villa. Enfin, à cette déception s'ajoute fréquemment la nostalgie des services qu'offrait la vie en ville, favorisant chez certains un sentiment d'isolement.

The purpose of this article is to determine the migration strategies of households, and to gauge the motives and expectations of migrants to the suburbs. To this end, the unpublished data of a survey pertaining to 346 families that left Brussels for the suburbs in Walloon Brabant were subjected to a multivariate analysis. In addition to the evident appeal of the countryside setting, the results show overall satisfaction about the new environment and a low desire to move. More paradoxically, the underlying reasons for migrating to the suburbs turn out to vary extensively, thereby contradicting the view that the main reason why people move to the suburbs is to flee the inconveniences of urban living. Whereas the expectations of the migrants have often been met, some of these people have not achieved their aims. This is the case for some smaller, less well off households, but also for some of those who were dreaming of an old farmhouse or to build their villa. In addition to this disappointment there is often a nostalgia for the services provided by city life, which leads some of these migrants to start feeling isolated.

Mots-Clés : migrations – périurbanisation – stratégies résidentielles – Brabant wallon – Bruxelles

Keywords: migrations – periurbanisation – residential strategies – Walloon Brabant – Brussels

Depuis plusieurs décennies, un important processus migratoire vers des communes périurbaines et rurales redistribue massivement la population de l'aire métropolitaine bruxelloise depuis le centre vers la périphérie. Cette périphérie proche et plus lointaine se trouve de fait en complète mutation socio-démographique.

En 2002, le GÉDAP (Groupe d'études de démographie appliquée) a réalisé une enquête auprès d'un échantillon de 346 ménages ayant migré de Bruxelles vers la province du Brabant wallon entre 1993 et 1998. Cette enquête avait pour objectifs d'une part, de connaître la ou les motivations de cette migration résidentielle. D'autre part, d'étudier la qualité de vie, et cela aussi bien dans

¹ Jean-Pierre Hermia, Amel Bahri, Thierry Eggerickx et Jean-Paul Sanderson sont attachés au GÉDAP, Groupe d'études de démographie appliquée, UCL, Place Montesquieu, 1, bte 4, B-1348 Louvain-la-Neuve.

les communes d'arrivée dans le Brabant wallon, que dans celles de départ, les communes bruxelloises. Et enfin, de déterminer si cette migration s'inscrivait ou non dans un processus de rejet de la ville.

Des travaux sur cette thématique ont déjà révélé l'existence de plusieurs phases de migration vers des zones périurbaines et rurales, s'inscrivant dans le temps et l'espace. De la même manière, les premiers résultats de l'enquête ont permis de distinguer trois groupes de communes qui correspondent chacun à une phase du processus migratoire depuis la capitale belge vers ces régions (Hermia, Eggerickx et Sanderson, 2005).

En tenant compte de la fragmentation de l'espace d'immigration résidentielle (à partir des trois groupes de communes), l'objectif développé ici vise à approfondir les résultats de cette enquête en réalisant d'une part, une analyse des stratégies de migration de ménages ; et d'autre part, en cernant quelles sont les motivations, les attentes, et les perceptions que ces migrants éprouvent vis-à-vis de leur nouveau lieu de vie, mais aussi vis-à-vis de la ville qu'ils ont quittée. Par l'analyse des stratégies de migration de ménages et par l'étude des

motifs migratoires, des attentes et des perceptions de ces anciens citoyens installés en milieu périurbain et rural, nous souhaitons connaître quelles sont les motivations et les attentes recherchées, plus particulièrement d'ordre culturel et environnemental ; et si celles-ci sont, d'après eux, effectivement associées aux nouveaux lieux de résidence.

Le contexte socio-démographique

Province généralement considérée comme la banlieue verte de Bruxelles, le Brabant wallon (Figure 1) a connu une véritable explosion démographique au cours des cinquante dernières années. De 180.000 habitants au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, sa population est aujourd'hui de plus de 360.000 personnes. Ce boom démographique est le résultat de la redistribution de la population bruxelloise vers les franges extérieures de son agglomération (Hermia, 2003). La proximité de Bruxelles, pôle d'emploi incontournable, un cadre environnemental plaisant, la création de Louvain-la-Neuve, de son université et de son parc scientifique high tech, des communes bien desservies par un réseau de voies

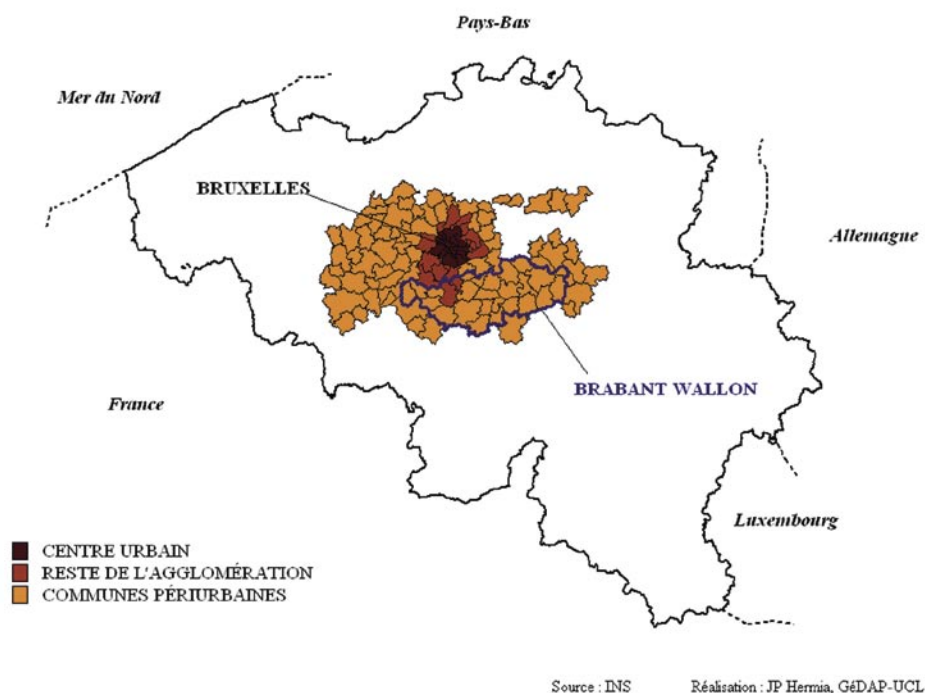


Figure 1 - Localisation de l'agglomération bruxelloise et de ses composantes au sein de la Belgique

de communication rapides, sont autant de facteurs qui expliquent l'essor démographique qui caractérise cette zone depuis plusieurs décennies.

Au total, 346 ménages ayant migré entre le 1er janvier 1993 et le 31 décembre 1997 de la Région bruxelloise (19 communes) vers le Brabant wallon ont été interrogés au cours de l'année 2002. Cette enquête avait trois objectifs majeurs :

- connaître la(les) motivation(s) de la migration résidentielle ;
- étudier la qualité de vie en Brabant wallon et dans les communes bruxelloises de départ ;
- déterminer si cette migration s'inscrit ou non dans un processus de rejet de la ville.

Des travaux sur cette thématique ont révélé l'existence de plusieurs phases de périurbanisation qui s'échelonnent très distinctement dans le temps (Eggerickx et al., 2002). Certaines communes ont été touchées plus tôt que d'autres par ce phénomène et connaissent aujourd'hui une situation de relative saturation démographique. Trois grappes de communes ont donc été distinguées, correspondant à autant de phases de ce processus (Figures 2 et 3). Un nombre quasiment identique d'enquêtes a été réalisé dans chaque grappe. La sélection des ménages enquêtés s'est réalisée de la manière suivante : nous disposons du fichier de données individuelles – mais anonymes – du Registre

national, grâce auquel nous avons sélectionné les ménages ayant migré entre 1993 et 1998 de l'agglomération bruxelloise vers le Brabant wallon. Deux variables importantes – l'âge et le type de ménage – déterminant sensiblement la propension à migrer ; la représentativité de l'échantillon des 350 enquêtes a été assurée en fonction de celles-ci.

Le profil moyen des 346 ménages est celui d'un couple marié (68 % des cas), avec enfant(s) : plus de 70 % des ménages enquêtés ont au moins un enfant. Le chef de ménage, qui est un homme dans 80 % des cas, exerce une activité professionnelle (82 %). L'âge moyen du chef de ménage est d'environ 45 ans ; 44,2 ans lorsqu'il s'agit d'un homme, et 47,0 ans pour les 20 % de femmes chefs de ménage. En terme d'instruction du chef de ménage, environ 60 % présentent un niveau supérieur, dont 29 % d'universitaires. Enfin, on observe qu'il s'agit de ménages de revenus relativement supérieurs à la moyenne nationale : tandis que 13 % des ménages déclarent un revenu mensuel net inférieur à 1239€, un quart des ménages ont un revenu compris entre 1239 et 2478€, et 35 % des revenus supérieurs à 2479€.

La prise en compte de trois couronnes confirme une certaine fragmentation spatiale du Brabant wallon (Hermia, Eggerickx et Sanderson, 2005).

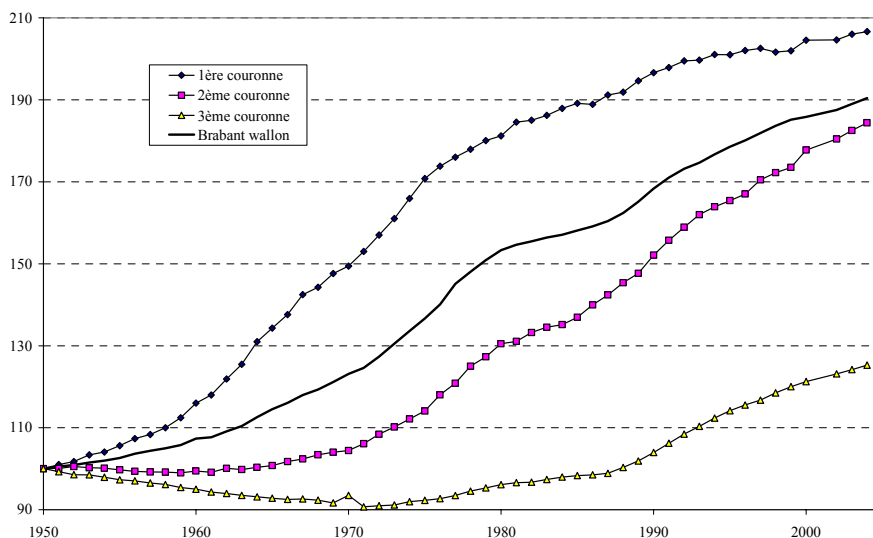


Figure 2 - Evolution de la population des 3 couronnes de périurbanisation de 1950 à 2004 (1950 = indice 100)

- La seconde couronne se détache des deux autres, et correspond très largement à la représentation de l'espace périurbain habituellement véhiculée (Bauer et Roux, 1976; Berry et Dahmann, 1977; Rhein, 1988; Champion, 1989; Hermia, 1998; Hermia, 2003) : les couples avec enfant(s) y sont nettement majoritaires, et les nouveaux venus, attirés par cet environnement champêtre, s'y installent définitivement ;
- La première couronne, pour sa part, largement urbanisée, correspond plus à un lieu de passage, frange

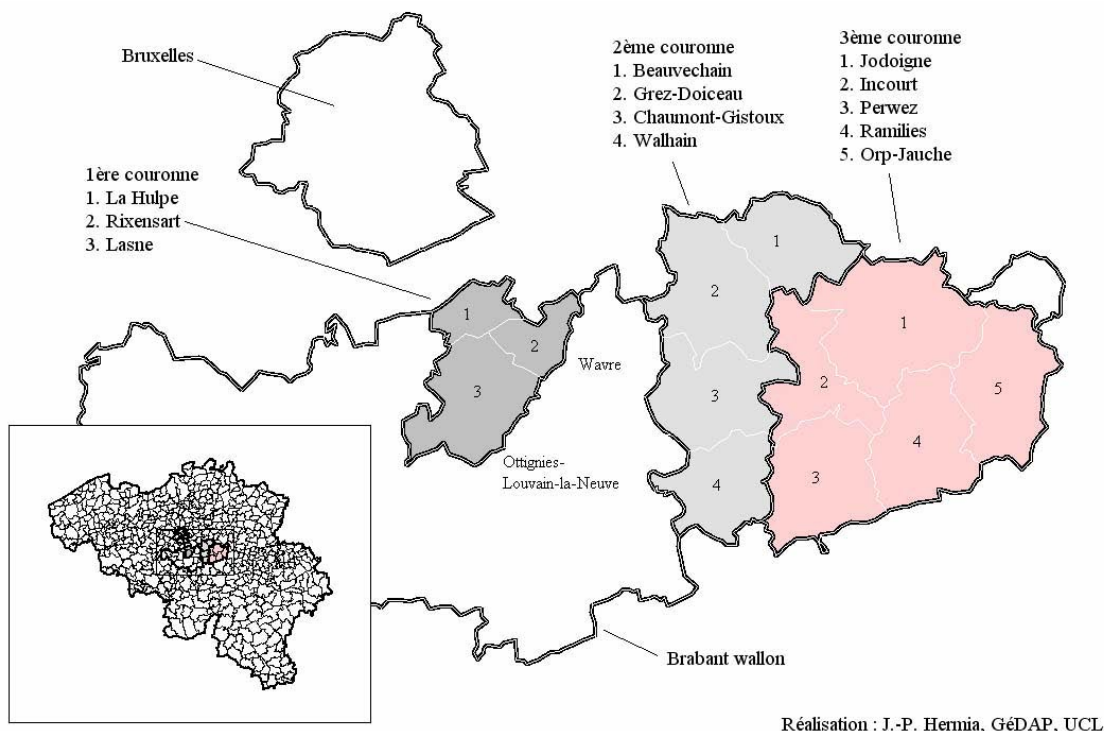


Figure 3 - Localisation des 3 couronnes de péri-urbanisation bruxelloise au sein du Brabant wallon et de la Belgique

interne² de l'agglomération bruxelloise, zone d'accueil des nombreux étrangers européens nantis, qui y trouvent quiétude et standing élevé à travers un marché immobilier hyperactif dont les (très) hautes valeurs n'effraient pas les nouveaux venus.

- Enfin, la troisième couronne de périurbanisation constitue la charnière des deux précédentes : elle est appréciée par de jeunes ménages plus mobiles, attirés par les logements (encore) abordables, et séduits par un environnement relativement préservé. Il s'agit cependant de ménages pour lesquels la constitution de la famille demeure encore inachevée, ce qui entraînera peut-être une nouvelle migration, plus définitive.

Pour dégager les caractéristiques qui résument et structurent le mieux l'ensemble des ménages enquêtés,

nous avons réalisé une analyse multivariée sur les 346 ménages, en prenant en compte un ensemble de caractéristiques d'ordre géographique, socioéconomique, démographique et relatives au projet et au lieu d'emménagement en Brabant wallon. Il s'agit d'une analyse des correspondances multiples (ACM) réalisée avec quatorze variables (soit cinquante et une modalités). La dimension est une variable particulière qui condense sous la forme d'un axe, un pourcentage des informations sur les ménages enquêtés. Ici nous retenons les dimensions 1, 2 et 3, qui représentent respectivement 11 %, 6,4 % et 4,9 % de l'information (variance expliquée par le nuage de points). En terme de résultats, nous présentons brièvement les trois premières dimensions qui résument le mieux les ménages, et totalisent 22,3 % de l'information, soit la variance expliquée par le nuage de points.

² La frange interne est ainsi dénommée par opposition à la frange externe, qui est constituée des zones touchées récemment par le processus d'urbanisation ou de périurbanisation (Hermia, 2003). Il s'agit donc de l'espace situé au sein de l'espace (péri-) urbain, et (péri-) urbanisé depuis plusieurs décennies.

Dimension 1 : « composition de ménage et choix résidentiel »

La première dimension se rapporte aux caractéristiques des ménages et à leur choix résidentiel. Elle place en opposition d'une part, les ménages de taille 2, à ceux comportant quatre à six personnes, et notamment des couples mariés avec enfant(s). Par ailleurs, l'axe 1 discrimine ces ménages en fonction de l'âge du chef de ménage – les groupes d'âge 25-29 ans et 40-54 ans s'opposant aux 55 ans et plus – ainsi qu'en fonction de caractéristiques socioéconomiques telles que le niveau d'instruction du chef de ménage, le revenu mensuel net déclaré, et du statut d'occupation du logement actuel. Enfin, l'axe 1 distingue, mais dans une moindre mesure, les ménages selon que le déménagement de la capitale vers le Brabant wallon était envisagé avec l'objectif initial de construire, d'acheter ou bien de louer un logement.

Dimension 2 : « composition de ménage et objectif migratoire »

La dimension 2 rend compte de manière satisfaisante de l'opinion des ménages sur l'adéquation entre la migration résidentielle effective, et l'objectif en termes de lieu et de type de résidence initialement poursuivi. Ainsi, la dimension 2 permet de distinguer les ménages enquêtés selon qu'ils estiment leur objectif globalement réalisé ou non : ce sont les ménages de couples les plus jeunes (l'âge du chef de ménage est de 25-39 ans) avec un enfant et, sans surprise, les ménages aux revenus relativement les plus bas (1239-1858€) qui déclarent leur objectif résidentiel non réalisé.

Dimension 3 : « ségrégation spatiale et sociale »

La troisième et dernière dimension se caractérise par quatre types de variables. Il s'agit des variables relatives au groupe géographique des communes du Brabant wallon, à la dominance sociale du quartier³, au niveau d'instruction du chef de ménage et au revenu mensuel net du ménage. La dimension 3 représente de manière satisfaisante le degré d'éloignement par rapport à la capitale belge. A la distinction géographique, se superpose la dominance sociale du milieu de résidence avec en opposition les milieux sociaux dit 'aisé' et 'moyen'.

La dimension 3 structure aussi l'ensemble des ménages en fonction du niveau d'instruction du chef de ménage, avec une opposition fortement marquée entre d'une part, les chefs de ménages qui ont un niveau d'instruction supérieur universitaire, et d'autre part, ceux ayant des niveaux supérieurs non universitaires ou secondaires. Enfin, elle discrimine selon le revenu mensuel net déclaré par le ménage, en opposant notamment les revenus compris entre 1859 et 2478€ (classe de revenus dans la moyenne) et 3718€ et plus (classe de revenus supérieure).

En résumé, nous pourrions appeler la dimension 1 « composition de ménage et choix résidentiel », soit l'axe qui structure les ménages selon leur composition (taille, état civil, présence d'enfant(s)) et la stratégie résidentielle (statut d'occupation et objectif en terme de logement définis et associés à l'emménagement en Brabant wallon). Quant à la dimension 3, elle pourrait se résumer par l'expression « ségrégation spatiale et sociale » puisqu'il s'agit d'un axe qui structure les ménages selon leur distance par rapport à Bruxelles, leur dominance sociale, et qui y associe de façon très nette des niveaux d'instruction et dans une moindre mesure les catégories de revenus. Toutefois, le terme « ségrégation » est à relativiser dans la mesure où chacune des trois courbes semble aussi correspondre à une étape résidentielle étroitement liée au cycle de vie, notamment familiale. Cela n'exclut pas que les ménages en cours de formation et d'élargissement dans les communes les plus éloignées de la ville de Bruxelles se rapprochent de celle-ci, avec de futurs changements d'ordre familial, professionnel ou d'une autre nature au cours de leur vie.

Les motifs de migration

Un examen exploratoire des motifs de migration fait apparaître une grande variété des éléments ayant suscité la migration en Brabant wallon. On peut souligner les points suivants (tableaux 1 et 2) :

- Concernant les raisons évoquées pour expliquer le départ de Bruxelles, l'accès à la propriété est très important pour plus du quart des migrants : 26 % des enquêtés le place comme premier motif. Viennent ensuite les motifs liés au cycle de vie, au logement et à l'environnement. On peut constater que l'environnement bruxellois – jugé défavorable – est plus

³ Il s'agit d'une information évaluée par l'enquêteur (et non pas par l'enquêté) à la fin de chaque entretien : « Estimez la dominance sociale du quartier : aisé, moyen ou modeste ».

Tableau 1 - Motifs qui ont motivé le départ de Bruxelles (% des individus enquêtés)

	1er motif	2ème motif	3ème motif	Total
Liés au cycle de vie	20	9	5	34
Liés au travail	6	4	2	12
Accès à la propriété	26	13	7	46
Liés au logement	17	29	16	62
Liés à l'environnement	17	26	36	79
Autres	13	9	12	35

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

fréquemment cité comme second et, encore plus, comme troisième motif ; ce qui fait qu'au total, près de 80 % des individus mentionnent l'environnement comme un des motifs de leur départ de Bruxelles. Au contraire, les événements démographiques, de même que l'accès à la propriété, sont très importants pour expliquer la mobilité de certains migrants, mais ne sont que très peu évoqués comme motifs secondaires. Enfin, la migration liée au travail – et au changement de localisation de celui-ci – reste marginale.



La perspective de disposer d'un jardin est un motif de migration. Par rapport à un environnement de départ peu satisfaisant, l'environnement de destination dispose aux yeux des migrants d'un caractère champêtre et d'une qualité de vie plus élevée. ■

Tableau 2 - Motifs qui ont motivé le choix du Brabant wallon (% des individus enquêtés)

	1er motif	2ème motif	3ème motif	Total
Retour / Rapprochement	21	8	6	35
Rapprochement lieu de travail	5	1	-	7
Type de logements	11	7	7	26
Jardin	11	17	15	44
Environnement	27	35	31	92
Accessibilité	11	22	26	60
Autres	12	5	4	21

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

- Pour expliquer le choix du Brabant wallon comme lieu de destination, ce sont les motifs environnementaux qui se distinguent très nettement. Ils prédominent à tous les niveaux et sont évoqués par la quasi-totalité – 92 % des migrants ! Loin derrière, l'accessibilité du site de destination – notamment par rapport à Bruxelles – est fréquemment donnée comme second ou troisième motif, mais de façon

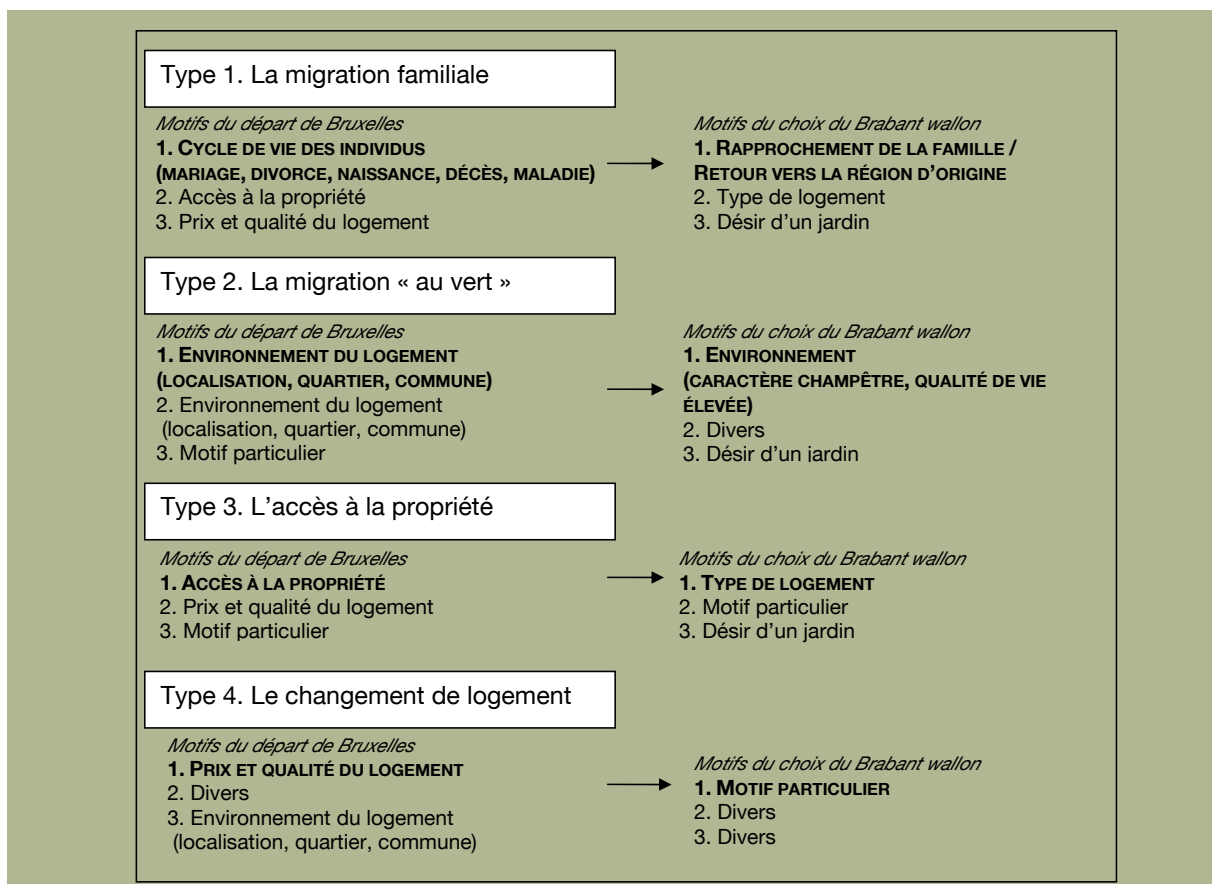
décroissante avec la distance entre le nouveau logement et Bruxelles (Hermia, Eggerickx et Sander-son, 2005). La perspective de disposer d'un jardin ressort également, bien qu'elle soit probablement liée à l'environnement pour les individus enquêtés. Contrairement aux idées fréquemment véhiculées par les média⁴, le type de logements présents en Brabant wallon n'apparaît comme un critère déterminant que pour une faible part des migrants : 11 % comme premier motif et un quart des individus l'évoquent au total.

Après avoir mis en évidence les motifs les plus fréquemment évoqués, il est intéressant d'appréhender l'interaction entre ceux-ci, à travers la façon dont les individus ont répondu aux deux questions portant sur le

départ de Bruxelles et le choix du Brabant wallon. Pour ce faire, tous les motifs évoqués – de départ, de choix et d'importance décroissante – ont été croisés et seuls les motifs associés statistiquement ont été retenus⁵. Ensuite, nous avons établi des schémas-type de la migration, en retenant les items répondant au critère statistique précité, et en les enchaînant par ordre d'importance décroissant, du moins lorsque c'était possible. Ainsi, il en ressort quatre schémas, qui concernent directement entre quinze et quarante individus (tableau 3) :

- Le premier groupe de ménages présente un schéma-type de migration familiale. Il s'agit de ménages qui ont effectué une migration clairement liée à leur cycle de vie. La survenance d'un événement démographique – mariage, divorce, naissance, décès ou morbidité accrue – a favorisé leur départ de

Tableau 3 - Les quatre schémas-type de motifs migratoires identifiés



Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

⁴ Le Brabant wallon est fréquemment caricaturé comme un « éden périurbain », paradis de la fermette individuelle à quatre façades et entourée d'un jardin (Hermia, 1998).

⁵ La mesure de l'association a été effectuée avec un test du Chi².

la métropole pour s'installer en Brabant wallon. Les raisons évoquées sont notamment le souhait de se rapprocher de leur famille, de retourner vers leur région d'origine, ou encore pour occuper un logement (le plus souvent disposant d'un jardin) en adéquation avec la taille ou la composition de leur ménage qui s'est modifié. On observe en outre que cette migration est souvent liée la volonté d'accéder à la propriété.

- Le second type se distingue du premier en regroupant des individus voulant améliorer par la migration leur environnement de vie. Cette migration « au vert », la plus fréquente, oppose un environnement de départ peu satisfaisant – quant au quartier, à la commune ou à la localisation du logement – à un environnement de destination plus favorable, puisqu'il disposait aux yeux des migrants d'un caractère champêtre et d'une qualité de vie plus élevée.
- Le troisième type regroupe des individus pour lesquels l'accès à la propriété a clairement dicté leur migration en milieu périurbain. Ils ont quitté Bruxelles car ils n'avaient pas les moyens d'y acheter un logement en adéquation avec leurs exigences. Ainsi, la migration leur a-t-elle permis de passer du statut de locataire à celui de propriétaire en Brabant wallon, car le marché immobilier, en hausse croissante, mais toujours nettement plus abordable et plus diversifié que celui de la capitale, leur a permis ce type d'ascension sociale.
- Enfin, le dernier type est également lié au marché du logement. Plus hétérogène⁶ que les précédents, ce schéma-type regroupe des ménages ayant quitté Bruxelles car le prix demandé pour y vivre et/ou la qualité de leur habitation ne les satisfaisaient pas. Ils ont opté pour la province périurbaine pour des motifs divers, mais pour la plupart il s'agissait d'un motif linguistique : ils ont choisi le Brabant wallon qui est un espace uniquement francophone, par opposition à Bruxelles⁷.

Attentes et perceptions des migrants

Pour appréhender les attentes et les perceptions des ménages, nous nous sommes plus particulièrement fondés sur deux questions systématiquement posées au sujet des quartiers de résidence actuelles (en Brabant wallon) et précédentes (à Bruxelles).



L'attrait pour un quartier calme et un environnement de qualité est lié à la présence, dans le quartier de départ, de caractéristiques liées au bruit, à la circulation, mais aussi au sentiment d'insécurité, d'anonymat, d'oppression causée par la densité démographique et parfois, par la présence jugée excessive d'étrangers. ■

- Quels sont, d'après vous, les atouts de votre quartier actuel/ précédent, par ordre d'importance ?
- Quels sont les points faibles de votre quartier actuel/ précédent, par ordre d'importance ?

Trois mots sont cités par ordre d'importance, mais nous présentons ci-dessous les dix termes les plus fréquemment évoqués par le ménage enquêté, et cela quel que soit l'ordre.

Le quartier actuel : « recherche de calme et d'une qualité de vie... »

Le quartier d'immigration est tout d'abord apprécié pour le calme qu'il procure et pour son environnement convivial. Les termes *convivial* et *convivialité* sont évoqués dans 66 % des réponses, mais sans qu'il soit possible

⁶ Compte tenu des motifs très divers, il n'y a pas d'association statistiquement significative entre motifs de départ et choix de destination.

⁷ Bruxelles a officiellement un statut linguistique bilingue (français, néerlandais). Cependant, dans les faits, la majorité des résidents est francophone, alors que le marché de l'emploi y est nettement plus partagé, avec une domination néerlandophone (Govaert, 2000).

d'en savoir plus précisément sur ce qui caractérise le quartier comme tel (relation de bon voisinage, animation et vie locale, etc.). Puis, sont mentionnés des éléments relatifs à l'environnement géographique (espace, espaces verts, campagne, ruralité) ou considérés comme favorables vis-à-vis de normes environnementales (air pur, nature) et de mode de vie (qualité de vie) (tableau 4). L'attrait d'un tel environnement et d'une bonne qualité de vie est d'autant plus attractif que – comme on l'a vu précédemment – les motifs liés à l'environnement dans la capitale ont motivé près de 80 % des ménages enquêtés à quitter Bruxelles.

Par environnement, le tableau 7 indique qu'il s'agit plus précisément de caractéristiques liées d'une part, à la pollution, parmi laquelle le bruit, la circulation routière et ses conséquences néfastes (embouteillages, bruit et émissions de gaz polluants) et la dégradation urbaine. Et d'autre part, il s'agit de caractéristiques liées aux sentiments d'insécurité, d'anonymat ou encore d'oppression causées par la densité démographique urbaine et, parfois, par la présence jugée excessive d'étrangers.

Tableau 4 - Les dix atouts principaux évoqués au sujet du quartier actuel

	Nombre de citations	%
Calme / Tranquillité	227	66 ⁸
Convivialité	81	23
Espaces verts / Jardins	60	17
Verdure	53	15
Campagne / Ruralité	49	14
Air pur	47	14
Espace	45	13
Nature	39	11
Qualité de vie	39	11
Environnement	35	10
	Soit 65 % des réponses ⁹	

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

... mais situation d'éloignement et de manque d'accessibilité »

Lorsque l'on s'interroge sur les points faibles du quartier actuel, ceux-ci sont généralement liés à l'éloignement et au manque d'accessibilité. Ce sont principalement des problèmes d'accessibilité (routière, en transports publics) qui sont évoqués. On les perçoit aussi de manière sous-jacente au sujet des commerces et des services jugés trop éloignés, ainsi que par le sentiment d'être « loin de tout » et de vivre dans une situation d'isolement (tableau 5).

Ce sentiment d'éloignement et de manque d'accessibilité est perçu de manière d'autant plus forte qu'il s'agit d'anciens citadins bruxellois, habitués aux transports publics et à vivre à proximité de commerces et de services divers. On le constate lorsque l'on interroge ces ménages sur les atouts du quartier précédent : s'il y a, en premier lieu, mention des transports publics, c'est surtout l'avantage procuré par la proximité qui prédomine. Que ce soient la proximité de commerces et de services ou la proximité d'un centre ou du lieu de travail,

Tableau 5 - Les dix points faibles principaux évoqués au sujet du quartier actuel

	Nombre de citations	%
Transports publics	126	36
Commerces trop éloignés	75	22
Insécurité routière	67	19
Trafic dense	44	13
Voiries / Entretien des infrastructures	37	11
Manque de convivialité / Mentalité villageoise	36	10
Bruit	29	8
« Loin de tout »	25	7
« Pas assez de vie »	25	7
Isolement / Individualisme / Anonymat	24	7
	Soit 47 % des réponses	

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

⁸ Lecture des 66 % : les termes calme / tranquillité ont été cités par 66 % des ménages (soit 227/346). Précisons toutefois que ces pourcentages peuvent être légèrement surévalués du fait du regroupement de termes sous une même catégorie. Par exemple, si un enquêté répond d'abord calme, puis tranquillité, la catégorie est comptée deux fois pour un seul enquêté.

⁹ Lecture des 65 % : le total des réponses correspond à trois fois le nombre d'enquêtés, soit environ 1038 réponses, puisque l'on demandait à chacun des 346 ménages enquêtés les trois atouts principaux. Et parmi ces réponses, les 10 termes les plus fréquemment cités représentent 675 réponses, soit 65 % des réponses (675/1038).

Tableau 6 - Les dix atouts principaux évoqués au sujet du quartier précédent (à Bruxelles)

	Nombre de citations	%
Transports publics	176	51
Proximité commerces et services	169	49
Vie culturelle, sociale et sportive	78	23
« Proximité de tout »	76	22
Proximité du lieu de travail	66	19
Espaces verts / Verdure	36	10
Proximité d'un centre / Centralité	36	10
Calme	30	9
Vivant / Animation / Cosmopolite	29	8
Beau quartier	20	6
	Soit 69 % des réponses	

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

il s'agit d'un terme récurrent lorsque les ménages enquêtés se projettent par rapport à leur lieu de résidence précédent (tableau 6).

Satisfaction quant au logement, au quartier et à la commune

Que ce soit par rapport au logement, au quartier ou à la commune, la satisfaction s'améliore avec le déménagement, puisque l'indice de satisfaction moyen est systématiquement plus élevé après la migration (tableau 8). Constatons néanmoins que l'amélioration s'atténue progressivement à mesure que l'échelle spatiale s'éloigne de l'individu. Ainsi, la commune actuelle est-elle moins bien perçue que les nouveaux logements et quartiers. Cette constatation sur les valeurs moyennes se vérifie-t-elle si l'on stratifie par groupes de ménages enquêtés, à savoir selon le revenus, la taille du ménage, l'âge du chef de ménage ou encore le schéma-type de motifs de la migration ? En ce qui concerne l'âge du chef de ménage, le lien le plus évident se situe au niveau du

L'éloignement, le manque d'accessibilité sont perçus par des points faibles par les anciens citadins bruxellois, habitués aux transports publics. ■

Tableau 7 - Les dix points faibles principaux évoqués au sujet du quartier précédent (à Bruxelles)

	Nombre de citations	%
Bruit	186	54
Pollution	114	33
Insécurité	104	30
Circulation routière	51	15
Manque d'espaces verts	48	14
Manque de convivialité / Relation voisinage	35	10
Manque de propreté / Dégradation urbaine	35	10
Saturation démographique / Trop d'étrangers	33	10
«Les inconvénients de la ville»	30	9
Anonymat / Individualisme	28	8
	Soit 64 % des réponses	

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

logement. Avec l'âge, on constate une augmentation constante de l'indice de satisfaction quant au logement précédent : il passe de 6,2 pour les 25-34 ans à 7,1 pour les plus de 65 ans. Par contre, l'indice quant au logement actuel ne croît que légèrement et passe de 8,3 à 8,8 pour les mêmes groupes d'âges. Cela veut donc dire que les jeunes sont nettement plus sévères que leurs aînés quant au logement précédent, et/ou qu'ils ont effectué une migration résidentielle mieux réussie. On constate la même tendance selon l'âge du chef de ménage pour la satisfaction vis-à-vis du quartier.



Tableau 8 - Degrés de satisfaction quant au logement, quartier et commune de départ et d'arrivée : valeurs moyennes sur 10

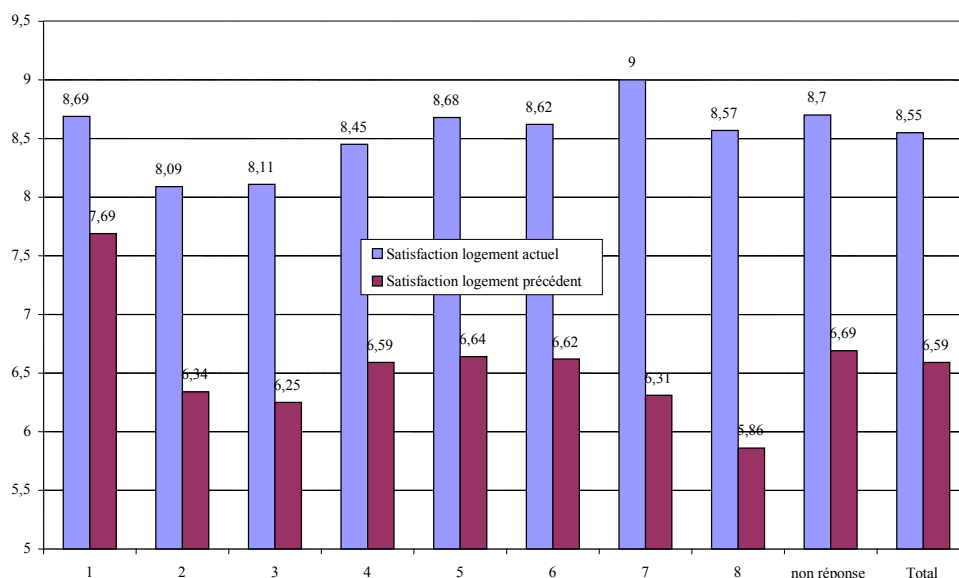
	Ancien	Actuel
Logement	6,59	8,55
Quartier	6,25	8,27
Commune	6,60	7,69

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

En revanche, l'amélioration de la perception vis-à-vis de la commune, globalement moins importante, est indépendante de l'âge.

Le lien entre taille du ménage et satisfaction est moins évident. Néanmoins, une tendance assez nette se dégage quant à la commune : plus le ménage est grand, plus grande est l'amélioration entre ancienne et nouvelle commune. Pour les isolés, l'indicateur est respectivement de 7,0 et 7,6 et il est de 5,7 et de 7,9 pour les ménages de six personnes. La catégorie de revenus est par contre nettement plus discriminante. Plus le ménage est aisé, plus la migration a été favorable quant aux trois indices de satisfaction. Ce fait est lié à deux tendances complémentaires : d'une part, la satisfaction quant à la situation actuelle augmente avec le niveau de vie, et d'autre part, la satisfaction quant à l'ancienne situation diminue avec celui-ci (figure 7). Cela peut traduire le fait que les ménages fa-

vorisés ont pu, beaucoup plus que les ménages les plus pauvres, choisir un logement et un environnement en adéquation avec leur(s) souhait(s) et objectif(s). En croisant ces degrés de satisfaction avec les individus correspondant aux quatre schémas-type de motifs migratoire, on ne constate que peu de différences entre ceux-ci. Néanmoins, les migrants « au vert » sont, assez logiquement, ceux qui jugent la migration comme étant la plus bénéfique en termes d'indice de satisfaction, no-



tamment vis-à-vis du quartier (l'indice passe de 5,4 à 8,8 entre ancien et nouveau quartier).

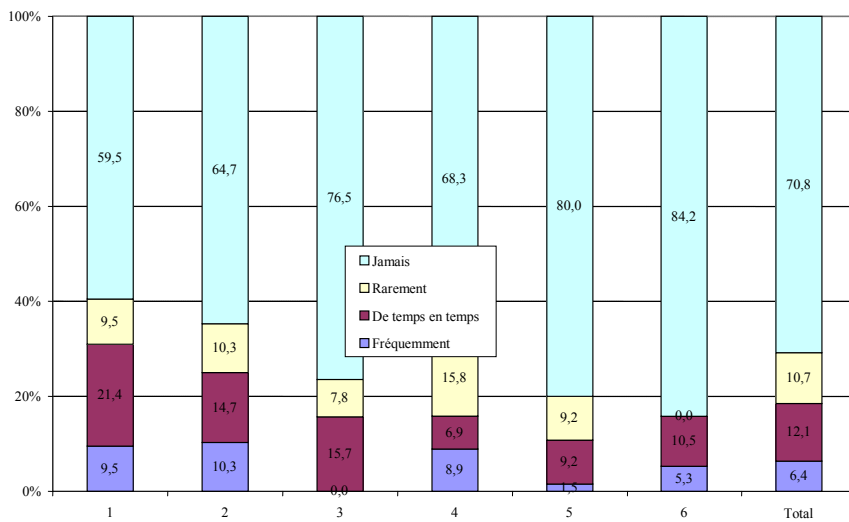
Envie de déménager ? Un retour vers Bruxelles est-il envisagé ?

Globalement, la grande majorité des individus enquêtés n'a pas envie de déménager, puisque plus de 80 % d'entre eux répond 'rarement' ou 'jamais' à la question d'un éventuel déménagement futur (tableau 9). Assez logiquement, l'envie de déménager est fortement corrélée aux indices de satisfaction et surtout à la différence entre les indices des situations actuelle et précédente ; l'envie de déménager étant la moins fréquente pour les ménages aux indices en forte croissance. Les ménages les plus grands sont les plus stables, alors que, au contraire, c'est parmi les plus petits ménages que l'envie de déménager est la plus fréquente : un quart des couples et plus de 30 % des ménages d'isolés (figure 8).

Classes de revenus :			
1 : - de 868€	3 : 1239-1858€	5 : 2479-3717€	7 : 4958-6196€
2 : 868-1238€	4 : 1858-2478€	6 : 3718-4957€	8 : 6197€ et +

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

Figure 7 - Comparaison des indices de satisfaction des logements actuel et précédent (indices sur 10) par classes de revenus du ménage enquêté (revenus croissants de 1 à 8)



Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GédAP-UCL

Figure 8 - L'envie de déménager en fonction de la taille du ménage enquêté

- Chez les individus pour qui la migration était liée à un changement de logement ou à l'accès à la propriété, l'envie de déménager est beaucoup moins fréquente et ne concerne qu'entre 10 et 12 % d'entre eux.

Enfin, lorsqu'il s'agit d'envisager un retour vers Bruxelles, on constate que la migration vers les zones périurbaine est relativement définitive, et semble traduire un réel processus de rejet, ou de rupture par rapport au mode de vie urbain, où l'environnement urbain est le principal élément incriminé.

Toutefois, soulignons qu'un retour vers la capitale est envisagé par 15 % des ménages enquêtés (tableau 10). Ceux-là étant proportion-

Tableau 9 - L'envie de déménager

	Fréquemment	De temps en temps	Rarement	Jamais
% Enquêtés	6,4	12,1	10,7	70,9

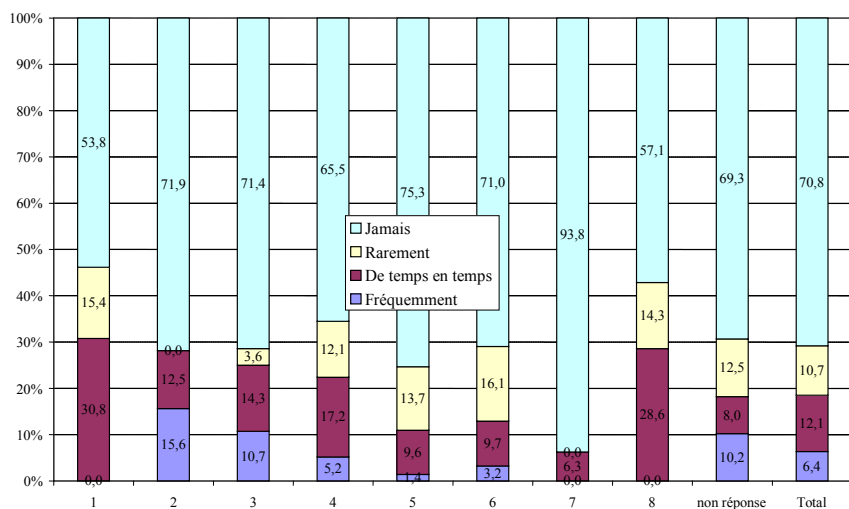
Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GédAP-UCL

Tableau 10 - L'envie de déménager en fonction de la catégorie de revenu du ménage enquêté (revenus croissants de 1 à 8)

Classes de revenus :			
1 : - de 868€	3 : 1239-1858€	5 : 2479-3717€	7 : 4958-6196€
2 : 868-1238€	4 : 1858-2478€	6 : 3718-4957€	8 : 6197€ et +

Le lien avec le niveau de vie est encore plus marqué (figure 9) : les individus ne souhaitant jamais déménager sont presque deux fois plus fréquents dans les catégories de revenus les plus élevées (94 %) que dans la plus faible (54 %), ce qui conforte les résultats des indicateurs de satisfaction. Enfin, le lien entre envie de déménager et motifs de migration est très marqué :

- Chez les individus ayant effectué une 'migration familiale', la stabilité est la moins fréquente et l'envie de déménager concerne près d'un enquêté sur trois.



Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GédAP-UCL

Figure 9 - L'envie de déménager en fonction de la catégorie de revenu du ménage enquêté (revenus croissants de 1 à 8)

nellement plus nombreux dans les première et troisième couronnes¹⁰.

En quittant Bruxelles pour s'installer dans ces espaces plus périphériques, les migrants conservent cependant certains liens avec la capitale. Parmi ceux-là, le travail constitue de loin, le premier d'entre eux : selon les grappes, de 58 % à 62 % des migrants portent un attachement très fort à la capitale par le travail, ce qui revient à dire qu'ils y travaillent toujours. Et en ceci, ces ménages entrent parfaitement dans le schéma de la migration périurbaine, qui implique une migration des individus vers la périphérie, tout en gardant leur lieu de travail au centre urbain, l'ensemble constituant un même espace de vie.

	1ère couronne	2ème couronne	3ème couronne	Ensemble
Oui	20	10	15	15
Non	80	90	85	85

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GéDAP-UCL

Tableau 10 - Envisagez-vous un jour de retourner vivre à Bruxelles? (en %)

Objectifs en termes de logement ? Ces objectifs ont-ils été concrétisés ?

Que souhaitent les individus enquêtés en termes d'habitat ? Seuls 21 % avaient l'idée de faire construire, alors qu'une grande majorité (55 %) pensait racheter un



En quittant Bruxelles pour s'installer dans des espaces plus périphériques, les migrants conservent cependant certains liens avec la capitale. ■

¹⁰ Le test de Chi², significatif au seuil de 1%, montre qu'il existe une relation entre le souhait ou non de déménager et le groupe de communes de résidence.

logement existant. Près des deux tiers envisageaient d'occuper une maison villageoise à quatre façades ou une ferme ancienne. En croisant l'objectif d'habitation et le type de logement souhaité, on constate que le rachat en bon état et la rénovation d'une ferme ancienne étaient les deux combinaisons les plus fréquemment désirées par les (futurs) migrants (tableau 11).

Près de 80 % des enquêtés ont effectivement pu concrétiser leur objectif initial en terme d'habitat et de logement. Mais qui sont ceux-ci qui n'ont pas pu le réaliser ? D'une part, ceux qui rêvaient d'acheter une ferme ancienne – près du tiers de ceux-ci – et d'autre part, dans une moindre mesure, ceux qui souhaitaient faire construire – un peu plus du quart d'entre eux (tableau 12). Deux principaux motifs expliquent essentiellement cette non concrétisation : soit les migrants n'ont pas trouvé le logement correspondant à leur idéal, soit le logement envisagé était trop cher. Cela confirme les études démontrant que l'espace périurbain est inaccessible à une frange importante de la population, qui n'a pas les capacités financières d'y accéder à la propriété (Eggerickx et al., 2002).

Tableau 11 - Objectif et type de logement souhaité : les plus fréquents

Racheter un logement existant en bon état, de construction ancienne, une ferme ancienne	9,3 %
Rénover un logement ancien, une ferme ancienne	9,0 %
Racheter un logement existant en bon état, de construction ancienne, une maison villageoise à quatre façades	6,7 %
Racheter un logement existant en bon état, de construction récente, une maison villageoise à quatre façades	5,5 %
Faire construire une nouvelle maison, une villa moderne située dans un lotissement	5,2 %
Faire construire une nouvelle maison, une villa moderne intégrée au village	4,6 %

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GédAP-UCL

Conclusions

L'objectif de ce travail était de cerner les stratégies de migration de ménages et d'appréhender les motifs et les attentes de migrants depuis la ville vers un espace plus rural. Pour ce faire, nous avons approfondi les résultats d'une enquête portant sur 346 ménages ayant migré depuis Bruxelles vers son espace périurbain.

L'analyse multivariée effectuée a permis de mettre en évidence une structuration spatiale du Brabant wallon en trois couronnes, selon la composition des ménages et leurs caractéristiques socio-économiques. En termes d'attentes et de perceptions sur les lieux de résidences actuel et passé, les différences entre couronnes sont moins fortes, mais divergent quelque peu selon que l'appréciation porte sur la commune ou sur le quartier. Même si l'environnement favorable du Brabant wallon (caractère champêtre) constitue l'attrait qui a motivé la plupart des ménages à migrer, ces derniers se distinguent assez nettement quant aux motifs de migration vers cet espace périurbain. Tout d'abord, la migration strictement liée au cycle de vie est loin d'être la norme. Elle fait part égale avec le souhait d'accéder à la propriété. Par ailleurs, d'autres migrants ne s'installent dans cette province que pour y effectuer un changement de logement, permettant une adéquation plus grande entre capacités financières et desiderata en la matière.

Tableau 12 - Concrétisation de l'objectif en terme de logement : les objectifs les moins souvent concrétisés

Racheter un logement ancien, une ferme ancienne	35 %
Rénover un logement ancien, une ferme ancienne	31 %
Faire construire une nouvelle maison, une villa moderne intégrée au village	28 %
Faire construire une nouvelle maison, une maison villageoise 4 façades	25 %
Racheter un logement récent, une maison villageoise quatre façades	21 %

Source : Enquête sur la mobilité résidentielle et la qualité de la vie en Brabant wallon, GédAP-UCL

Les caractéristiques les plus appréciées des nouveaux lieux de résidence sont le calme, la convivialité, et, de façon plus diffuse, ce qui se rapporte à l'environnement et au cadre de vie plus rural. Au sujet de leur nouveau lieu de résidence, ces ménages d'anciens citadins regrettent cependant le manque de transports publics, et mettent en évidence l'insécurité routière, ainsi que des problèmes a priori plus inattendus comme celui des voiries (trottoirs).

Les enquêtés sont globalement plus satisfaits de leur nouvelle situation par rapport au logement, au quartier et à la commune. Parmi eux, ce sont les ménages les plus grands et les plus aisés qui ont effectué la migra-

tion la plus bénéfique en termes de satisfaction, et cela probablement grâce à leurs plus grands moyens financiers et à l'offre importante de logements spacieux en Brabant wallon. Ils ont d'ailleurs moins fréquemment envie de déménager dans l'avenir que les autres types de ménages.

Enfin, en terme de stratégie résidentielle, si une grande majorité des migrants ont réalisé les objectifs qu'ils avaient en termes de logement et de type d'acquisition de celui-ci, deux catégories ont moins fréquemment pu le concrétiser : ceux qui souhaitent faire construire et ceux qui désiraient acquérir une ferme ancienne, et cela principalement car le prix était trop élevé.



Les caractéristiques les plus appréciées des nouveaux lieux de résidence sont le calme, la convivialité, et, de façon plus diffuse, ce qui se rapporte à l'environnement et au cadre de vie plus rural ■

Bibliographie

- BAUER G. et J.-M. ROUX (1976). *La rurbanisation ou la ville éparpillée*. Paris, Seuil. 191 p.
- BERRY B. et D. DAHMANN (1977). «Population Redistribution in the United States in the 1970s.» *Population and Development Review* 3(4) : 443-471.
- CHAMPION A. (1989). *Counterurbanization. The changing pace and nature of population deconcentration*. London, Arnold.
- EGGERICKX T., C. CAPRON, J.-P. HERMIA et M. ORIS (2002). *Démographie et développement durable. Migrations et fractures socio-démographiques en Wallonie (1990-2000)*. Liège, Louvain-la-Neuve, SSTC. 208 p.
- GOVAERT S. (2000). *Bruxelles en capitales. 1958-2000, de l'expo à l'euro*. Bruxelles, De Boeck Université. 225 p.
- HERMIA J.-P. (1998). *Evolution de la population 1970-1997, revenus et qualité de la vie en Brabant wallon*. Institut de Géographie. Louvain-la-Neuve, Université catholique de Louvain : 89 p. + Annexes.
- HERMIA J.-P. (2003). *Migrations internes et périurbanisation. Le cas du phénomène urbain bruxellois. Département des sciences de la population et du développement*. Louvain-la-Neuve, Université catholique de Louvain : 75 p.
- HERMIA J.-P., T. EGGERICKX et J.-P. SANDERSON (2005). 'Frontières et fragmentations démographiques de l'espace périurbain bruxellois'. *Rural-Urbain. Nouveaux liens, nouvelles frontières*. (édit. S. Arlaud, Y. Jean et D. Royoux). Poitiers, 4-6 juin 2003 : 123-136.
- RHEIN C. (1988). *La ségrégation démographique. Transformation de la famille et de l'habitat*. Paris, INED, Presses Universitaires de France. pp. 127-147.

L'artialisation, une piste pour l'identification de paysages patrimoniaux en Wallonie

Artialisation, a lead for identifying heritage landscapes in Wallonia

S. Quériat¹

Dans le cadre de la Convention européenne du paysage, une recherche a été lancée au sein de la CPDT sur les paysages patrimoniaux wallons. En se basant sur le concept d'artialisation élaboré par Alain Roger, cette recherche a tenté de déterminer quels sont les paysages wallons susceptibles d'être devenus des référents collectifs par leur représentation répétée et leur diffusion par différents médias tels que la peinture, la photographie d'art ou encore les guides de voyage.²

A research study was initiated by the CPDT in connection with the European Landscape Convention on the Walloon heritage landscapes. Relying on the concept of artialisation developed by Alain Roger, this study tried to determine which Walloon landscapes are likely to become collective referents through their repeated representation and dissemination by the different media such as painting, art photography or travel guides.

Mots-Clés : paysages, patrimoine, artialisation, tourisme

Keywords: landscapes, heritage, artialisation, tourism

Soucieuse de répondre aux exigences de la Convention Européenne du Paysage, à laquelle elle a souscrit, la Région Wallonne a lancé, par le biais de la Conférence Permanente du Développement Territorial (CPDT), une recherche sur les paysages patrimoniaux wallons.

Après avoir construit une définition du concept de paysage patrimonial³ à partir de laquelle travailler, la CPDT a donc entrepris la mise au point de critères d'appréciation des qualités patrimoniales des paysages ainsi que l'identification de ces paysages pour la Wallonie.

Dans ce cadre, une méthode, se basant sur le rôle joué par les représentations socioculturelles dans la perception et l'appréciation du paysage, a été élaborée et appliquée afin de repérer une partie des paysages wallons auxquels la population pourrait accorder une valeur patrimoniale. Cet article, après avoir rapidement exposé le contexte dans lequel cette recherche a été envisagée, se propose de donner un aperçu de la méthode et d'en détailler quelques résultats.

¹ *Historienne du tourisme, chercheuse CPDT auprès de l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du territoire de l'Université Libre de Bruxelles, Stéphanie Quériat prépare une thèse sur «L'émergence et le développement du tourisme en Ardenne belge (1850-1914)».*

² *L'ensemble de la recherche sur les paysages patrimoniaux a été menée au sein de la CPDT (subvention 2002-2005) par C. Delaunoy, A. Doguet, E. Droeven, M. Kummert (LEPUR-FUSAGx) et S. Quériat (GUIDe-ULB), sous la direction scientifique de C. Billen, M.-F. Godart (GUIDe-ULB) et C. Feltz (LEPUR-FUSAGx). Les résultats publiés ici se basent sur les recherches menées plus particulièrement par S. Quériat sous la même direction. Elles ont fait l'objet d'un chapitre détaillé (pp. 49-187) dans le Rapport final du Thème 4 (Gestion territoriale de l'Environnement). Paysages patrimoniaux de septembre 2005 et ont déjà été exposées partiellement dans l'article suivant : S. Quériat (2006). « Les figures d'un pays : les paysages wallons à la lumière de leur artialisation » in *Le paysage à la croisée des regards. Ss la dir. de Van der Gucht D. et Varone F., Bruxelles, Ed. La Lettre Volée, 129-151.**

³ *Sur base de la définition du « paysage » proposée par la Convention et en étant consciente des limites inhérentes à celui-ci et à sa possible préservation, l'équipe de la CPDT a proposé de définir le paysage patrimonial « comme un paysage auquel la société reconnaît une valeur telle qu'elle le juge digne d'être transmis aux générations futures. Cette valeur est fonction des regards portés sur le paysage par la société. Ces regards étant multiples, cette valeur est également plurielle : valeur de beauté pour le regard formé, valeur scientifique pour le regard informé et valeur d'attachement pour le regard familial. Pour garder du sens et de la pertinence, un paysage patrimonial se doit d'être documenté et interprété. Pour qu'il soit représentatif de l'ensemble des aspirations de la population, ses critères d'appréciation devront être variés ». Les travaux ayant mené à l'élaboration de cette définition sont détaillés dans l'article mentionné à la note 2.*

« La cathédrale de Rouen existe-t-elle autrement que comme l'a peinte Monet ? Bien sûr ! Mais, même lorsque l'on a pu la contempler tranquillement, l'image mentale que l'on en conserve ne s'entrechoque-t-elle pas avec les peintures du maître français ? A tel point que, souvent, elles se confondent. Et comment ressentirions-nous les rues de Dublin, sans la voix de James Joyce ? Ou celles de Lisbonne, sans les pas de Fernando Pessoa ? » (Hambye F., Suinen P., 1999).

Au-delà d'une réponse à une demande politique, l'étude présentée ci-dessous offre aussi des pistes pour une meilleure compréhension du territoire wallon, en montrant les interactions très fortes qui existent depuis deux siècles entre le paysage, le tourisme et l'art.

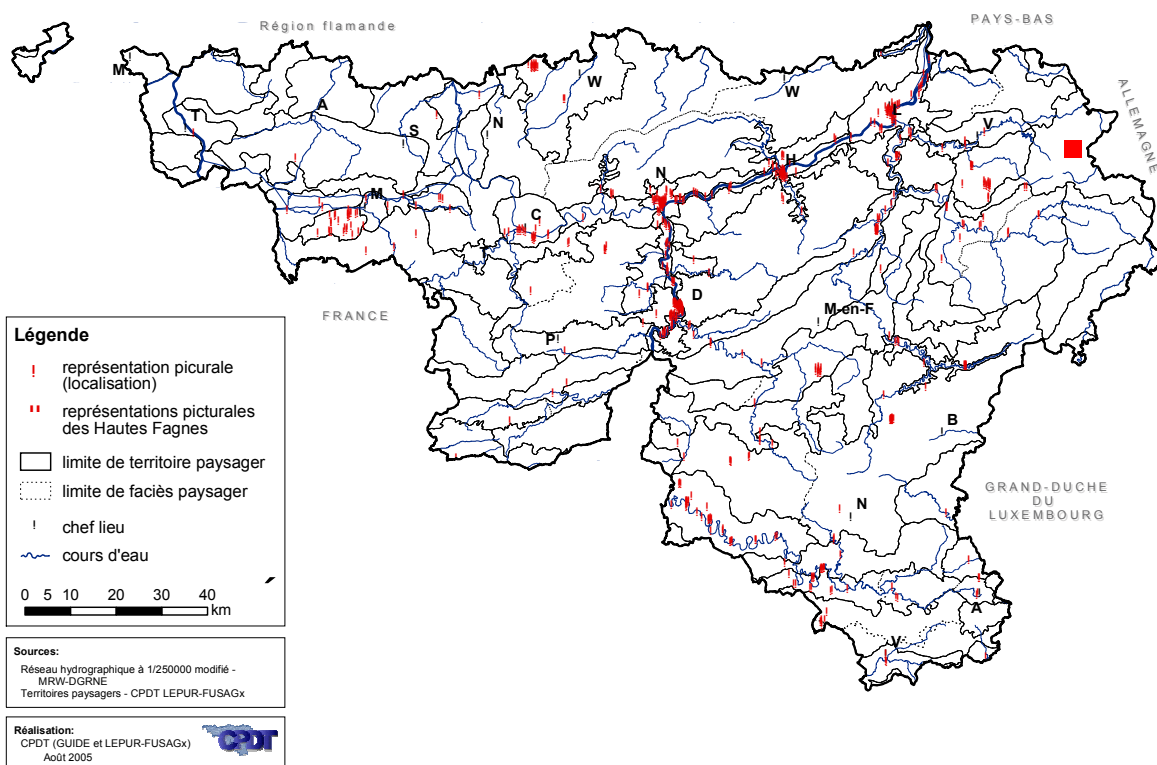
Les « paysages liés à la représentation »... une approche de la dimension subjective des paysages.

Le paysage a une dimension objective. Il correspond alors à un ensemble d'éléments matériels (couverture du sol, relief, ...), une réalité rationalisable et quantifiable.

Mais il possède également une dimension subjective. Comme le rappelle F. Walter et d'autres auteurs, « le paysage est aussi un regard jeté sur l'extériorité et, à ce titre, il met en œuvre toute une gamme de processus perceptifs et mobilise des valeurs, des images, des messages subliminaux et des souvenirs. » (Walter F., 2004).

C'est dans le but d'atteindre une partie de cette subjectivité du paysage wallon qu'ont été développées l'identification et l'analyse des paysages dits « liés à la représentation », une expression faisant référence à la fois à la représentation comprise comme l'image matérielle (la représentation photographique ou picturale, la littérature, etc.) mais également aux représentations mentales qu'elles suscitent au sein de la population. Les paysages peints ou photographiés, mis en scène dans des œuvres littéraires ou qui ont été diffusés largement au travers des guides de voyage ou des cartes postales, influencent en effet le regard et participent à la mise en place d'une représentation collective du paysage. Ainsi, les caractéristiques esthétiques (comme par exemple l'aspect champêtre ou le pittoresque) que nous apprécions dans tel ou tel paysage, notre intérêt pour tel assemblage d'éléments plutôt que tel autre

Carte 1 - Localisation des paysages représentés dans l'art pictural



sont le fait d'un processus de reconnaissance lié à des schèmes culturels hérités. Notre regard, transformé, guidé par notre culture picturale et littéraire nous permet de percevoir, d'identifier, d'interpréter les paysages, en bref de réaliser ce que A. Roger nomme l'artialisisation⁴ (Roger A., 1997).

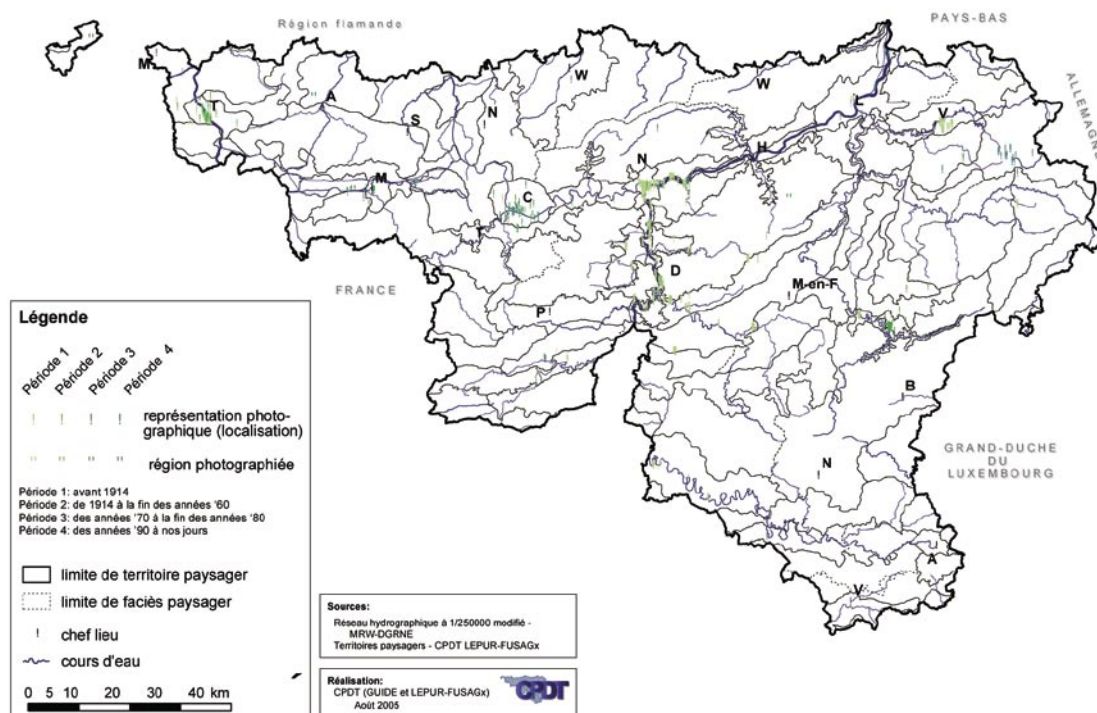
Au départ, l'appréciation des paysages par le biais culturel de la représentation était essentiellement le fait d'une frange élitaire de la société (Luginbühl Y., 1995) mais ce n'est plus le cas actuellement. Les schèmes picturaux, photographiques ou littéraires du 19e et du début du 20e siècle se sont banalisés. Ils ont été diffusés avec le développement et la massification des médias, des loisirs, du tourisme et de la culture et ont percolé, à des degrés divers, dans l'ensemble de la population. S'il faut reconnaître que la peinture a perdu de son influence comme mode de diffusion de nouveaux schèmes d'identification paysagère, elle a toutefois été complétée et même remplacée au cours du temps par d'autres vecteurs de modèles culturels comme la pho-

tographie, le cinéma, la télévision, la publicité, les jeux vidéos, etc. (Cauquelin A., 2002).

Ce renouvellement constant des médias et des modèles culturels de perception des paysages laisse penser qu'il existe un corollaire : une liste de paysages potentiellement patrimoniaux identifiés par ce biais sera par définition en perpétuel accroissement. Au cours du temps, de nouveaux paysages, non encore considérés comme tels, pourront être identifiés et seront potentiellement patrimoniaux.

Certaines œuvres, picturales ou littéraires, semblent jouer un rôle si prégnant, si collectif que leur vision l'emporte parfois sur les autres qui pourraient ou auraient pu coexister avec elle. Les multiples interprétations de la montagne Sainte-Victoire par Cézanne conditionnent nettement le regard porté sur celle-ci. Un autre exemple est celui, peut-être moins connu, du Boischaux (Creuse, France). George Sand en a donné une description dans une de ses œuvres qui a modelé jusqu'à la vision que les habitants de ce paysage portent sur lui (Luginbühl Y., 1995).

Carte 2 - Localisation des paysages représentés dans l'art photographique



⁴ L'artialisisation analyse le paysage dans sa création à partir d'une portion de nature, objectivée par des interventions réalisées in situ – par les modifications physiques que l'homme y apporte – et des transformations in visu – à travers l'évolution des représentations ou la modalisation de cette portion de nature par les peintres, les écrivains et les photographes.

Dans d'autres cas, c'est plus une vision construite par plusieurs artistes, une façon commune d'interpréter le paysage qui patrimonialise celui-ci, d'une manière peut-être moins clairement identifiable, si ce n'est en recensant l'ensemble des regards posés par ces artistes sur le territoire. A défaut d'une image, popularisée par un peintre ou un écrivain en particulier, c'est semble-t-il, dans ce deuxième champ qu'il faut ranger la Wallonie.

Autres pistes d'identification des paysages patrimoniaux wallons

Outre l'approche dite des paysages « liés à la représentation » détaillée dans cet article, précisons rapidement que deux autres démarches ont été envisagées pour l'identification et la caractérisation des paysages patrimoniaux de Wallonie, cette approche plurielle faisant écho aux différentes visions du paysage évoquées ci-dessus.

La première de ces deux autres approches, dite des « paysages témoins », a pour but d'identifier la valeur de témoin des éléments et structures composant les paysages que l'on lit comme expression d'une organisation naturelle ou sociétale du territoire, d'un mode de vie et d'un mode de production. Elle répond plus particulièrement à la facette objective du concept de paysage.

La seconde démarche, réalisée à l'extérieur de la CPDT par l'ASBL ADESA, met en œuvre une démarche à connotation plus identitaire, en travaillant avec des associations locales.

Le choix des médias : peintures, photographies d'art et guides de voyage

Cette méthode d'analyse des médias, utilisée pour comprendre l'influence des schèmes culturels sur le regard porté sur les paysages, a précédemment été mise en œuvre par l'IAURIF pour l'Île-de-France. Cet institut a étudié le rôle joué par la peinture et le cinéma dans la perception du paysage francilien (IAURIF, 1997).

La théorie de l'artialisation a aussi été employée par Serge Gagnon pour décrire et comprendre l'évolution du développement touristique du Québec (Gagnon S., 2003).

Dans le cadre de cette recherche sur les paysages potentiellement patrimoniaux liés par leur représentation, trois moyens de diffusion de modèles culturels ont été retenus : la peinture, la photographie et les guides de

voyage. Ils ont semblé les plus appropriés dans la mesure où, leurs processus de production et de diffusion étant différents, ils permettent un regard croisé mais aussi une compréhension des liens noués entre le paysage, l'art et le tourisme.

Le rôle de la photographie dans la construction du regard porté sur les paysages se distingue de celui joué par la peinture. Celle-ci, pour laquelle l'intérêt est resté relativement constant durant ces deux derniers siècles, semble en effet avoir retravaillé la perception d'une manière régulière. Chaque nouvelle interprétation s'est juxtaposée à la précédente qui gardait sa propre importance, leur place et par conséquent leur diffusion étant assurées par les musées, par les expositions ou les ouvrages d'art qui leur étaient consacrés.

La photographie a eu un rôle plus variable corrélé à la perception que le public a de cet art lui-même (Joseph S. F. et Schwilden T., 1996.). A ses débuts, la photographie est plus envisagée comme une technique que comme un art et, si les représentations réalisées dans le courant du 19^e siècle connaissent une certaine diffusion au moment de leur création (revues spécialisées, expositions, monographies, ...), leur survie artistique n'est pas assurée de la même manière que celle des représentations picturales. Il faut attendre les années septante ainsi que diverses études et expositions sur l'histoire de la photographie pour que ces anciennes représentations soient redécouvertes, acquièrent leur pleine dimension artistique et fassent l'objet de nouvelles publications. On remarque en effet à partir de ce moment la multiplication de recueils d'œuvres de photographes actifs avant 1914. On peut donc considérer que les photographies jouent un double rôle dans la construction de la vision paysagère, l'un, contemporain à leur création, l'autre plus récent, généré par la redécouverte et l'engouement pour ces photographies anciennes.

Les guides de voyage quant à eux ont travaillé la perception de manière régulière, engendrant en quelque sorte un phénomène d'actions/réactions continu dans lequel il est parfois difficile de déterminer qui de la description ou du territoire touristique préexiste.

D'autres médias ont par contre été écartés, comme la lithographie et les cartes postales. Les lithographies sont pourtant un mode privilégié de représentation des paysages dès le début du 19^e siècle et un très bon canal de diffusion d'images de vulgarisation. Elles jouent un rôle dans la construction de la vision paysagère mais leurs enjeux sont très particuliers. Les lithographies correspondent rarement à la réalité. Leur mode de production

accroît les différences entre ce qui existe et ce qui est reproduit. Elles répondent d'abord à l'attente des lecteurs des ouvrages dans lesquels elles sont insérées : les sujets sont souvent retravaillés en atelier et agrémentés de détails susceptibles de leur plaire (Dupuis-Tate M.F., Fischesser B., 2003). L'artialisation in visu du paysage par la lithographie est donc différente de l'artialisation in visu par la peinture, l'aquarelle ou la photographie. La vision du paysage que renvoie la lithographie est une vision non pas essentiellement artistique et esthétique mais une vision retravaillée en fonction de desideratas économiques et de principes tirés du marketing (même si cette notion semble un peu anachronique pour le 19e siècle).

Les cartes postales participent aussi au processus d'artialisation mais n'ont pas été retenues pour deux raisons. L'énorme quantité de cartes postales anciennes rendait ce média particulièrement difficile à répertorier, à échantillonner et à analyser sur l'ensemble de la Wallonie. De plus, les sujets des cartes postales reprennent tant des paysages reconnus par tous que des paysages ayant une résonance beaucoup plus locale. Dans

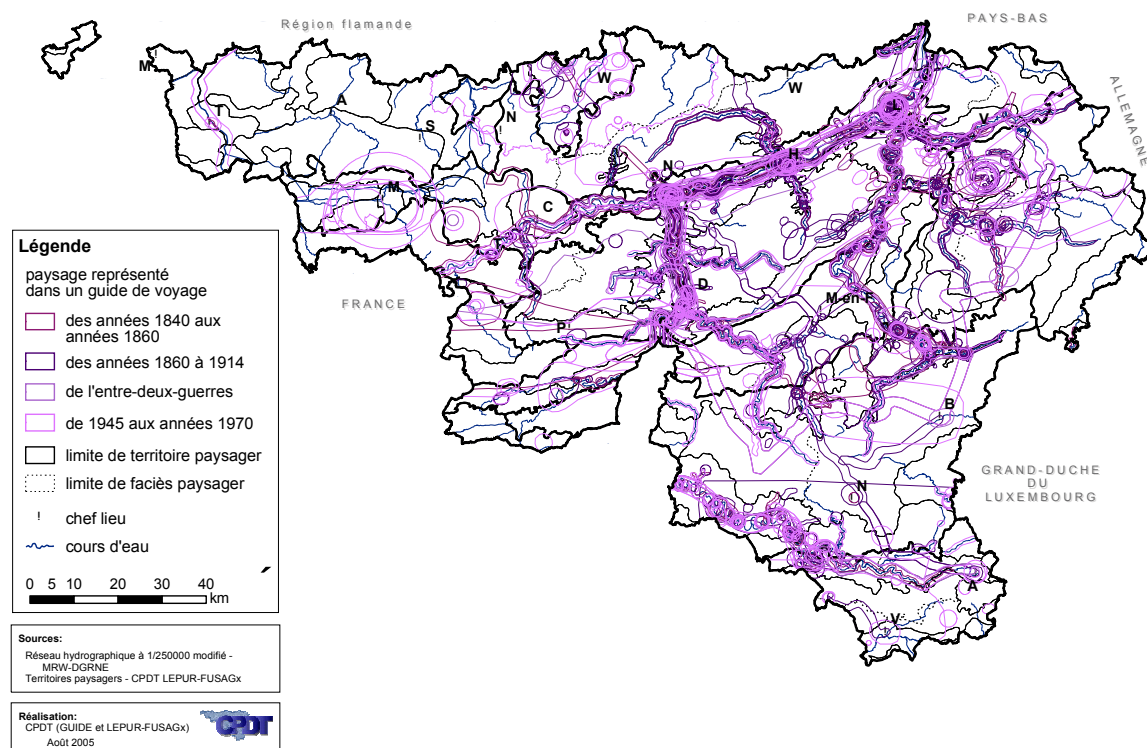
le courant du 20e siècle, toute localité ou presque de notre pays possédait ses propres cartes. Elles mettaient en scène les lieux de vie les plus importants, comme par exemple la place communale, la rue principale, etc. Une confusion devenait donc possible entre les paysages référents culturels d'une majorité de la population et des paysages à connotation plus identitaire.

Collecte et traitement des données

Avant toute analyse, un important travail de collecte et de traitement des informations, notamment sous forme cartographique, a été réalisé.

Seules les peintures ou photographies qui ont pu jouer un rôle de modèle dans l'appréciation des paysages wallons ont été retenues, soit des oeuvres représentant explicitement notre région et ayant déjà été montrées au grand public. Au total, quelques 800 peintures et 860 photographies ont été recensées. Elles donnent une vue d'ensemble de la représentation des paysages wallons et couvrent une période allant respectivement de 1830 à 1980 (peintures) et de la seconde moitié du 19e siècle à

Carte 3 - Localisation des paysages représentés dans les guides de voyage



aujourd'hui (photographies). Plusieurs cartes localisant de manière approximative les paysages représentés ont été réalisées à partir de ces bases de données.

Le nombre de guides se rapportant à la Belgique pour une période allant des années 1840 aux années 1970 étant particulièrement élevé, une sélection a été effectuée tout d'abord en se basant sur le territoire couvert par le guide. Celui-ci devait être suffisamment vaste pour que l'ouvrage aille à l'essentiel et mette en évidence les paysages les plus significatifs. L'importance relative de la diffusion de ces livres au sein de la population a aussi été prise en compte. Enfin, certains ouvrages ayant joué un rôle primordial dans l'histoire du tourisme belge, comme par exemple les publications de Jean d'Ardenne ou d'Eugène Van Bommel, ont été spécialement retenus.

Chaque guide a été dépouillé et les extraits de texte concernant le paysage - ainsi qu'une série d'éléments obtenus par leur analyse - ont été intégrés dans une base de données. Les paysages, points ou lignes de vue ainsi répertoriés ont alors été cartographiés.

Alors que, pour la peinture ou pour la photographie, le jugement esthétique est laissé à l'appréciation du spectateur, il fait partie intégrante des guides qui expliquent au touriste ce qu'il faut voir au sein d'un territoire mais lui apprennent également ce qu'il faut en penser (Bertho-Lavenir C., 1999). Un champ mentionnant la perception/appréciation des paysages décrits dans les guides a donc été ajouté à la base de données.

La grande majorité de ces paysages font l'objet d'un commentaire renvoyant à une connotation positive de ce qui est perçu. Généralement, c'est cette connotation positive, liée aux schèmes esthétiques, qui crée le paysage, le valorise aux yeux des auteurs et des lecteurs des guides.

Dans certains cas, cependant, le paysage est soumis à une certaine critique : un paysage anciennement reconnu comme pittoresque peut voir, par exemple, ses caractéristiques dénaturées par la démolition d'un bâtiment ou l'exploitation d'une carrière.

Dans d'autres cas, c'est la totalité de l'espace faisant l'objet de la description paysagère qui est perçu négativement. Certaines de ces zones même, bien que la forme de leur description renvoie à notre définition actuelle du paysage, se voient refuser le statut paysager ; elles ne rencontrent pas les critères esthétiques de l'époque, qui en justifient la reconnaissance ou l'existence. C'est par exemple le cas à certains moments, de régions

agricoles où seules priment les notions de labeur, de productivité du sol et de sentiment national (Favry A., 2005). Lorsqu'elles sont rencontrées dans les itinéraires proposés par les guides, ces régions renvoient un commentaire défavorable, l'auteur conseillant de les traverser au plus vite. Certaines entreront néanmoins dans le champ paysager, de nouveaux critères d'appréciation esthétique permettant leur reconnaissance.

Ce dernier processus participe du principe d'invention du paysage. Dans le courant du 19^e siècle par exemple, des réserves esthétiques, liées à la connotation malsaine qui est restée attachée pendant longtemps aux zones marécageuses, sont émises sur les Fagnes. Leur potentiel attractif sera par la suite progressivement reconnu, les guides signalent alors leur intérêt botanique ou leur rencontre avec les critères esthétiques du sublime.

Les guides mettent donc particulièrement bien en évidence l'évolution de certains paysages et celle de leur perception.

Quelques résultats

L'analyse des représentations et des cartes obtenues à partir des trois médias montre une convergence importante des localisations et des motifs paysagers.

On remarque tout d'abord la prééminence des vallées appartenant au bassin de la Meuse : Meuse, Semois, Ourthe, Amblève, Lesse, Vesdre, Molinee, Hoyoux, Liègne ou encore Hoëgne. La plupart d'entre elles font l'objet de multiples représentations. La rivière y est mise en valeur tant comme motif générique (ex : la Semois ou la Lesse dans son ensemble) qu'en portions plus spécifiques, plus localisées (ex : les fonds de Quarreux pour l'Amblève ou La Roche et ses environs pour l'Ourthe).

Les paysages de vallées sont les premiers à être représentés durant la période étudiée (1840-50 à 1980) et continueront à l'être durant l'ensemble de celle-ci.

L'importance accordée à la vallée de la Meuse et à ses affluents s'explique en partie par l'adéquation de ces paysages à l'esthétique du pittoresque, courant particulièrement en vogue durant le 19^e siècle.

Le terme « pittoresque » qui, à l'origine (16^e-17^e siècles), évoquait « ce qui est relatif à peinture, au peintre » a évolué par une série de glissements métonymiques pour désigner progressivement « l'intérêt visuel des choses que l'art aime à représenter, et les moyens qu'il emploie pour que cette représentation rende bien la réalité en ce qu'elle a précisément d'original, de piquant, de



Bougart Charles, Dinant en 1878; Huile sur toile. Coll. : Hôtel de Ville de Dinant

singulier ». Il est ensuite passé du vocabulaire réservé à la peinture à celui appliqué aux parcs et jardins puis aux descriptions des récits de voyage (et donc au tourisme) (Munsters W., 1991).

Le pittoresque se traduit par des asymétries, la richesse de contrastes, la surprise pour l'œil, la recherche de la ligne irrégulière, tout ce qui est bizarre ou tortueux, capricieux, varié, irrégulier. Se développe ainsi un attrait pour les alternances rapides d'ombre et de lumière, les rochers sauvages et les cascades impétueuses, les sentiers serpentants, les ruines solitaires (Munsters W., 1991). Ces caractéristiques qui se retrouvent généralement dans les vallées au relief plus marqué justifient la disproportion des représentations entre les vallées situées dans le sud et dans le nord de la Wallonie.

Certains paysages wallons apparaissent comme de parfaits archétypes du pittoresque et ont été représentés à de nombreuses reprises dans les différents médias utilisés. C'est par exemple le cas de Dinant où deux points

de vue spécifiques prédominent et se maintiennent durant tout le 19^e et le 20^e siècle :

« En sortant des gorges que sillonne la route de Philippeville à Dinant, on est frappé de l'aspect que présente la dernière de ces villes. Rien de pittoresque comme ses maisons massées le long du fleuve, la flèche de l'église qui les domine, et l'immense pan de roc, entièrement nu, qui domine le fleuve, les maisons, l'église, et que couronne une citadelle. » (Wauters A., 1846)

« On n'a pas complètement, du chemin de fer, la vue de Dinant, si caractéristique et si pittoresque lorsqu'on arrive à pied par la route de Bouvignes. C'est une longue rangée de maisons bordant le fleuve, et au-dessus desquelles se dresse une vieille église gothique, à la flèche bulbeuse et couverte d'ardoise, se détachant à peine sur un grand rocher gris. Ce rocher se termine vers le nord en une sorte de cap couronné de fortifications modernes. La ville, du reste, ne se compose que d'une seule rue, et on l'embrassera d'un coup d'œil en gravissant les

quatre cents trente-neuf marches de l'escalier qui mène à la citadelle. » (Van Bommel E., 1894)

« C'est du pont de la Meuse qu'il faut voir Dinant ; les maisons alignées au bord de l'eau, le fouillis des toits massés sur la rive étroite, la silhouette trapue de la collégiale, sobre et sévère malgré les dentelures du portail, les deux tours austères bizarrement coiffées d'un bulbe unique. Un cap monstrueux de calcaire rongé et raviné se dresse à côté de la pittoresque église : c'est le rocher de la Citadelle. Ses stratifications verticales en découpent la masse et en accusent l'escarpement vertigineux. Au sommet, les murailles régulières de la forteresse, faite du même calcaire gris. Et cela ne serait rien, sans la prestigieuse toile de fond de ce tableau : une falaise domine la petite cité allongée sur le rivage ; elle se déploie, dressée d'un jet, abrupte, presque inaccessible, cachant sous d'épaisses frondaisons de replis ombreux, gorges minuscules à peine creusées. Ça et là, déchirant le manteau de verdure, un pan de calcaire déchiqueté aux stratifications tordues, semble échapper à une étreinte douloureuse. Tel est le décor de bois et de rochers qui encadre la petite ville, tant de fois martyre et tant de fois ressuscitée. » (Cosijn P., ca 1951)

« The quaint and charming little town is nestled between a mighty cliff and the broad River Meuse, and its 13th-century bulbous-towered church is a famous landmark.

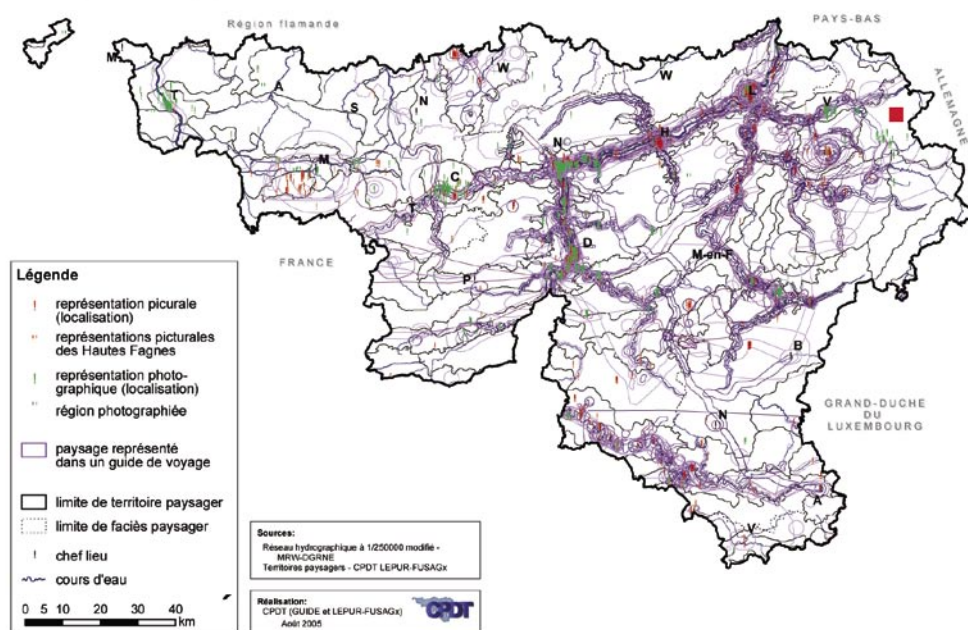
(...) From the Tower of Montfort there is a breath-taking view of Dinant and the Meuse valley. » (Complete reference guide to the Low Countries, 1962)

Bien évidemment, d'autres éléments interviennent dans la répartition des représentations le long des cours d'eau. Le rôle joué par les moyens de transport est essentiel. Le chemin de fer par exemple est en effet souvent installé dans les fonds de vallée.

L'influence de certains groupes d'artistes a également eu son importance. Dans le dernier tiers du 19e siècle, la colonie d'Anseremme rassemble en effet épisodiquement en villégiature des peintres, des photographes, des écrivains tels que Félicien Rops, Armand Dandoy, Jean d'Ardenne, etc. qui trouvent dans la vallée de la Meuse et ses proches environs de nombreux sujets d'inspiration.

Les cartes nous indiquent également l'importance accordée, au travers des trois médias, aux paysages industriels : ceux du Borinage, de la région de Charleroi et du bassin de Liège. Tout comme pour les vallées, une vision générale de ces régions côtoie des représentations qui s'attardent sur un lieu en particulier. La plupart des représentations des paysages industriels apparaissent néanmoins plus tardivement que celles des vallées, vers la fin du 19e siècle.

Carte 4 - Localisation des paysages représentés dans l'art pictural, dans l'art photographique et dans les guides de voyage





Yves Auquier, Extrait du recueil *Pays Noir*; 1970 in Y. Auquier et M. Delepeleire (texte), *Pays Noir*, Bruxelles, 1970. ■

Diverses logiques justifient ce type de représentations : expression de la richesse et du progrès, esprit patriotique, volonté pour certains artistes d'exprimer leur sensibilité sociale, d'affronter des sujets réalistes, recherche de nouveaux champs esthétiques, etc.

Dans les guides de voyage, c'est au travers de l'esthétique du sublime que les paysages du Borinage, par exemple, acquièrent leur potentiel touristique : « *Son aspect [au Hainaut] ne devient vraiment caractéristique qu'aux approches de Mons, dans le Borinage, où s'est créé à l'intervention de l'industrie charbonnière, un paysage artificiel d'une farouche grandeur.*

Le « Pays Noir » laisse à qui le traverse une image inou-

vable. Sa sombre beauté, issue de la peine des hommes, et la plus dure, a séduit avec raisons les écrivains et les artistes. » (Schmitz M., 1948).

Ce courant esthétique qui remonte au 17^e siècle se rattache aux notions de rupture, d'extrêmes, de solitude, de catastrophe, de désorganisation et au ressenti d'une émotion : le sublime provoque un choc, tout en éblouissant (Le paysage et la question du sublime, 1997).

Enfin, on note aussi l'intérêt suscité par les Hautes-Fagnes, dont nous avons sommairement parlé ci-dessus, et par Spa et ses environs. L'activité thermale et touristique de cette petite ville y a attiré en villégiature ou en cure des artistes en tout genre qui en ont célébré la vie

mondaine, les activités mais également les paysages. Outre ces zones qui concentrent les représentations des trois médias, on en répertorie d'autres qui croisent également plusieurs visions mais d'une manière un peu moins dense : paysages des environs de Couvin et Mariembourg, paysages urbains de Tournai, paysages de La Hulpe, de Villers-la-Ville (qui gravitent autour de l'abbaye), d'Ottignies, de Chimay, de Beauraing, Rochefort, de Villers-devant-Orval (y compris l'abbaye), de Virton, de Straimont, de Spontin, de Crupet, de Malmédy, etc.

Très peu de paysages agricoles ont été repérés par cette méthode dite des « paysages liés à la représentation ». Dès la fin du 18^e siècle, l'agriculture participe au développement d'une image de l'environnement physique des Belges, à sa structuration comme territoire national (Favry A., 2005). Nous pouvons néanmoins affirmer que cette image s'accroche difficilement à un cadre géographique précis. Elle reste symbolique et participe plutôt à l'affirmation de la puissance productive de la nation. La méthodologie utilisée ici met bien en évidence ce fait. Cette étude se base, nous l'avons mentionné, sur la collecte de représentations picturales ou photographiques dotées d'un nom de lieu permettant de les situer en Wallonie. La plupart du temps, les représentations de paysages agricoles que nous avons rencontrées apparaissent plus comme un décor que comme le sujet de l'œuvre (Favry A., 2005), celui-ci étant consacré plus spécialement aux personnages mis en scène et à leur activité. Dans les guides répertoriés les plus anciens, les paysages purement agricoles sont ignorés pour leur manque de variété⁵. Dans les plus récents tout au mieux trouve-t-on quelques commentaires généraux sur la Hesbaye, le Condroz, ou le Pays de Herve qui restent néanmoins vagues et, quand ils le peuvent mettent plutôt en évidence les vallées qui les traversent. Plus récemment, une mission photographique réalisée par les Archives de Wallonie a été consacrée à l'agriculture. Elle s'attarde sur quelques paysages purement agricoles mais dont la représentation reste étroitement liée à la mise en scène de l'activité et de ses acteurs. Les paysages agricoles ne font donc pas partie des paysages liés à la représentation recensés actuellement par cette

méthode. Néanmoins, il convient de surveiller l'évolution de leur représentation et de garder à l'esprit que l'agriculture a une place dans l'imaginaire belge.

Vers une possible patrimonialisation

La première partie de notre travail d'analyse a consisté à traiter à l'échelle régionale des paysages référencés dans la peinture, la photographie et les guides. Le croisement des résultats obtenus a permis de dégager, en bilan, un zonage général des paysages liés à la représentation sur l'ensemble de la Wallonie. Ce zonage dont les contours restent imprécis n'a pas subi de confrontations avec la réalité. Il correspond aux grandes régions dont les paysages ont été représentés à plusieurs reprises et dans des médias différents. Les paysages qui seront susceptibles de faire l'objet de mesures de protection dans le futur se trouvent dans ce zonage.

Néanmoins, pour plus de précisions et le tracé définitif de périmètres plus opérationnels pouvant déboucher sur l'une ou l'autre forme de gestion, une seconde étape a été envisagée à une échelle plus locale et testée sur les régions du Tournaisis et de la vallée de la Semois. Les éléments qui ont été répertoriés au travers des trois médias au niveau régional et qui concernaient ces deux régions ont été analysés plus en profondeur et croisés. Le recoupement de certains motifs paysagers et de certaines localisations a permis d'envisager l'existence de paysages de référence dans ces deux régions. Ceux-ci ont alors été confrontés avec la réalité, sur le terrain. Lorsque les caractéristiques mises en valeur par les différents types de représentations y étaient encore lisibles, ces paysages de référence ont fait l'objet d'une cartographie précise qui tenait compte des limites visuelles.

Cette étape plus locale de l'analyse, sur laquelle nous ne nous attarderons pas ici, a déjà été partiellement intégrée à une démarche plus générale : la description des paysages wallons dans le cadre de la réalisation d'une série d'atlas paysagers.

⁵ Parfois, prairies et champs sont mentionnés mais restent des éléments secondaires qui renforcent le contraste et la variété recherchée dans l'esthétique pittoresque. De plus, ils restent accrochés aux paysages localisés dans les vallées.

En guise de conclusion

Le paysage évolue, il se transforme par nos actions. Le regard que nous portons sur lui peut également se modifier. Certains paysages bénéficient néanmoins d'un attachement particulier de l'ensemble de la population et méritent de voir leurs caractéristiques préservées.

Ce travail qui porte sur les référents socio-culturels de notre vision paysagère a mis en évidence l'importance accordée dans notre région à quelques grands types de paysage : paysages de vallées, paysages industriels, paysages des Hautes-Fagnes ou encore paysages urbains plus localisés comme Spa par exemple. Il importe donc d'en tenir compte dans les futures politiques de gestion et d'aménagement des territoires.

Bibliographie

* (1962). *Complete reference guide to the Low Countries : Belgium, Luxembourg, The Netherlands*. New York. Pan American Air Ways. Collection Pan Am books.

* (1997). *Le paysage et la question du sublime*. Association Rhône-Alpes des Conservateurs. Réunion des musées nationaux.

D'ARDENNE J. (1894). *L'Ardenne. Guide du touriste et du cycliste*. Vol. I. Bruxelles. Libr.- Ed. Charles Rozez. Edition refondue en 1894.

D'ARDENNE J. (1897). *L'Ardenne. Guide du touriste et du cycliste*. Vol. II. Bruxelles. Libr.- Ed. Charles Rozez. Edition refondue en 1895.

BERTHO-LAVENIR C. (1999). *La roue et le stylo. Comment nous sommes devenus touristes*. Paris. Ed. Odile Jacob.

CAUQUELIN A. (2002). *L'invention du paysage*. Paris. PUF.

COSYN P. (ca 1951). *La Belgique touristique et ses villes d'art*. Bruxelles. Guides Cosyn.

DUPUIS-TATE M.-F., FISCHESSE B. (2003). *Rivières et paysages*. Paris. Ed. La Martinière.

FAVRY A. (2005). *L'affirmation du sentiment national belge au travers de la représentation du paysage. 1780-1850*. Thèse de doctorat. Faculté de Philosophie et Lettres. ULB.

GAGNON S. (2003). *L'échiquier touristique québécois*. Sainte-Foy, PUQ (Coll. Tourisme »).

HAMBYE F., SUINEN P. (1999). « Préface » in BRIDGES M. Vol au-dessus de la Wallonie. Tournai. Musée de la Photographie – MET – La Renaissance du Livre. 1999. (Collection Regards n°1)

IAURIF (1997). *Paysages perçus, paysages rêvés, paysages vécus. Les Paysages d'Ile-de-France. Comprendre, agir, composer*. Les Cahiers de l'IAURIF. Octobre 1997. 117-118, 11-25.

JOSEPH S.F. ET SCHWILDEN T. (1996). « Préface » in HIERNAUX L. ET WEBER J.P. Les couleurs de l'ombre. Paysages et monuments dans l'œuvre photographique d'Armand Dandoy (1834-1898). De la Meuse à l'Ardenne. 1996. 23, 9.

LUGINBÜHL Y. (1995). « *Le paysage rural. La couleur de l'agricole, la saveur de l'agricole, mais que reste-t-il de l'agricole ?* » in ROGER A. (dir). *La théorie du paysage en France (1974-1994)*. Seyssel. Ed. Champ Vallon. 1995.

MUNSTERS W. (1991). *La poésie du pittoresque en France de 1700 à 1830*. Droz.

ROGER A. (1997). *Court traité du paysage*. Mayenne. Editions Gallimard.

SCHMITZ M. et al. (1948). *Dictionnaire du tourisme en Belgique*. Bruxelles. Maison Larcier S.A. 2e édition.

WALTER F. (2004). *Les figures paysagères de la nation. Territoire et paysage en Europe (16e-20e siècle)*. Paris. Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

WATERS A. (1846). *Les délices de la Belgique ou description historique, pittoresque et monumentale de ce royaume*. Bruxelles. Libr. Froment.

Un paysage à voir et à comprendre

Le bocage du Pays de Herve

V. Cremasco, A. Doguet, N. Feremans, C. Neuray, T. Pons, C. Van der Kaa ¹



Vue vers Charneux depuis la Croix du Bois del Fiesse, Thimister-Clermont

Des prairies, des haies, des vergers, un relief ondulé : nous sommes au cœur du bocage du Pays de Herve. Allons plus loin dans cette lecture du paysage. Posé entre deux vallons, Charneux attire l'attention. Le noyau ancien, dominé par le clocher, est encore lisible malgré des habitations nouvelles qui étirent la silhouette du village. Ces extensions le long des voiries traduisent visuellement les affectations prévues par le plan de secteur. Ce même plan réserve aussi des terrains plats aux entreprises. Situés ici sur la crête principale, ils accueillent des bâtiments industriels très visibles dans le paysage.

Toutefois, le caractère rural domine. L'occupation agricole du sol est prégnante. La présence des prairies révèle des sols humides. En limites de parcelles, apparaissent des fils barbelés, des arbres non taillés, des vides dans les haies et leur maillage : le paysage d'enclos est aujourd'hui moins net qu'autrefois. Il témoigne de la réponse de l'activité agricole locale aux contraintes du contexte économique global.

De micro-changements en changements, l'image identitaire de la région serait-elle menacée?

¹ V. Cremasco (architecte), A. Doguet et C. Van der Kaa (géographes) sont chercheuses CPDT auprès de l'Université de Liège (ULg-LEPUR, Rue de l'Aunaie, 30, B38, P16, Sart Tilman 4000 Liège. N. Feremans, C. Neuray et T. Pons (géographes) sont chercheuses CPDT auprès de l'Université Libre de Bruxelles (ULB-GUIDE, av. Roosevelt, 50 - CP 130/2, 1050 Bruxelles).

Recomposition des territoires de vallées : un schéma de développement pour la Haute Meuse

*Re-composition of the valley territories:
a development plan for the Upper Meuse*

C. Derzelle, Y. Hanin, A. Sinzot et S. Xanthoulis¹

Les vallées constituent des territoires qui disposent généralement d'une cohérence propre, au-delà des limites administratives. D'où l'idée d'axer leur développement sur une réflexion et un projet territorial commun. L'article donne des pistes pour l'élaboration d'un « schéma d'orientation » au départ du cas de la vallée de la Haute Meuse, en Wallonie. La réalisation du diagnostic préalable ne peut faire l'économie d'une étude du paysage : c'est une approche par les ambiances paysagères et urbanistiques qui a été privilégiée. Pour aider à la définition d'un projet concerté entre les acteurs, la mise en image de différents scénarios possibles de développement peut s'avérer intéressante. Enfin, la cartographie informatique constitue un outil intéressant en ce qu'elle permet d'objectiver et d'évaluer les propositions de développement.

Valleys constitute territories that generally have their own coherence transcending administrative limits; whence the idea to gear their development on the basis of a common reflection and a common territorial project. The article identifies leads for drawing up an "orientation plan" based on the case of the Upper Meuse Valley in Wallonia. A preliminary diagnostic has not spared a landscape study, whose approach was prominently based on the idea of landscape and urban settings. Imaging various possible development scenarios may help the various actors to define a shared project. Finally, map data processing is a relatively new tool used to objectify and assess the development proposals.

Mots-clés : vallée, paysage, patrimoine, ambiance urbanistique, développement territorial, projet, schéma , stratégie, commune, SIG...

Keywords: valley, stream, river, landscape, heritage, landscape setting, urban setting, city and regional development, city and regional project, regional planning programme, strategy, municipality, decision support, GIS, ...

Pourquoi les « fonds de vallées » ?

Etudier de manière spécifique les territoires de vallées paraît pertinent à plus d'un titre. Ces espaces possèdent souvent leur propre cohérence

visuelle, délimitée en fonction des caractéristiques du relief. La présence de la rivière a induit au cours de l'histoire des liens privilégiés entre l'amont et l'aval, générant un sentiment d'appartenance commun et une perception globale, au-delà des limites administratives².

¹ Christophe Derzelle, Yves Hanin, Anne Sinzot et Sandrine Xanthoulis sont chercheurs CPDT au Centre d'Etudes en Aménagement du Territoire (CREAT-UCL), Place du Levant, 1, 1348 Louvain-la-Neuve. Cette étude a été dirigée par Yves Hanin.

² Les vallées ont généralement constitué l'un des premiers et des plus intenses lieux d'urbanisation, grâce à l'eau, force motrice et axe privilégié de transport.



Figure 1 – Les territoires de vallées disposent généralement d'une cohérence visuelle propre. La Haute Meuse à Lustin. ■

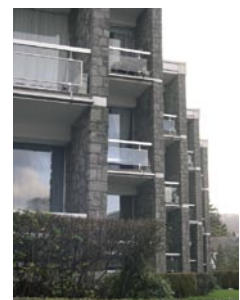


Figure 2 – Les bords de l'eau constituent des lieux agréables recherchés pour la résidence. La Meuse à Lustin. ■

Ce sont aussi des lieux en mutation, où s'expriment des besoins nouveaux et où s'opèrent des changements dans l'occupation du sol. Ainsi, par exemple, le tourisme ne se cantonne plus uniquement dans des zones de loisirs prédéfinies par les plans d'aménagement mais recherche davantage une intégration locale ; parallèlement, de nouvelles activités ou infrastructures se



Figures 3 – Les parcelles au bord de l'eau constituent un cadre de vie agréable pour la résidence. Elles peuvent susciter une convoitise immobilière, au détriment du bâti traditionnel et d'une appropriation collective des vues vers le cours d'eau. La Meuse à La Plante (à gauche), détails d'un immeuble à Profondeville (à droite). ■



développent telles que les loisirs nautiques, les sports-aventure, le réseau RAVeL sur les chemins de halage... La voie d'eau est convoitée pour le renforcement du transport fluvial, parce que ce mode répond mieux aux nouvelles exigences du développement durable. Quant à la demande résidentielle, elle est en recherche d'un cadre de vie agréable, tout à la fois proche de l'eau et loin de ses débordements. Les bords de cours d'eau sont l'objet d'une convoitise immobilière. Et pour mieux maîtriser les inondations, les pouvoirs publics envisagent la réservation de zones d'expansion de crues et la limitation des nouvelles constructions dans les sites à risques. Enfin, l'obligation pour la Région wallonne de mettre en place un réseau d'épuration des eaux usées impose la recherche d'espaces disponibles dans les points bas pour la réalisation de nouvelles stations d'épuration. Entre qualité du cadre de vie, tourisme intégré, transports « durables » et réduction des nuisances, l'aménagement des vallées est aujourd'hui à recomposer sous un angle environnemental au sens large du terme. Les vallées disposent d'atouts spécifiques et de potentialités pour répondre à ces exigences : paysages contrastés, présence de l'eau, nombreux sites chargés d'histoire... Mais face à ces nouvelles demandes, l'aménagement du territoire se trouve confronté à des utilisations multiples et parfois contradictoires qu'il s'agit d'arbitrer.

Les vallées sont aussi des territoires où nombre d'acteurs, tant publics que privés, sont impliqués. Une prise en charge globale de l'aménagement et du développement y est nécessaire. La mise en place d'un outil spécifique, les contrats de rivière, est déjà le signe d'une telle approche. Cette démarche a pour objectif de rassembler les différents acteurs concernés pour qu'ils travaillent ensemble à un programme d'actions cohérent et hiérarchisé autour du cours d'eau et de sa vallée. Par ailleurs, il faut aussi prendre en considération que divers outils stratégiques ont déjà pu être mis en place par les communes, tels que schémas de structure, plans communaux de développement de la nature, plans de mobilité, etc.

Face à ces enjeux multiples et complexes, il paraît légitime de rechercher une démarche globale et spécifique de développement territorial adapté aux vallées.

Un « schéma d'orientation » spécifique pour la Haute Meuse

L'objectif de cet article est de présenter des pistes de réflexions sur la mise en place d'un « outil » ou d'une démarche spécifique aux territoires de vallées³, s'inscrivant en complémentarité aux outils existants et, tout particulièrement, aux contrats de rivières. Pour rendre l'exercice plus concret, le périmètre de la Haute Meuse, entre Hastière et Namur, a été retenu comme terrain d'expérimentation, l'aire d'investigation s'étendant d'une crête à l'autre (fig. 4).

Cet outil global pourrait prendre la forme d'un « schéma d'orientation ». Il s'agit d'avoir une vue d'ensemble du territoire au-delà des limites administratives, d'en comprendre le fonctionnement pour pouvoir orienter son développement et éviter que des décisions et des actions

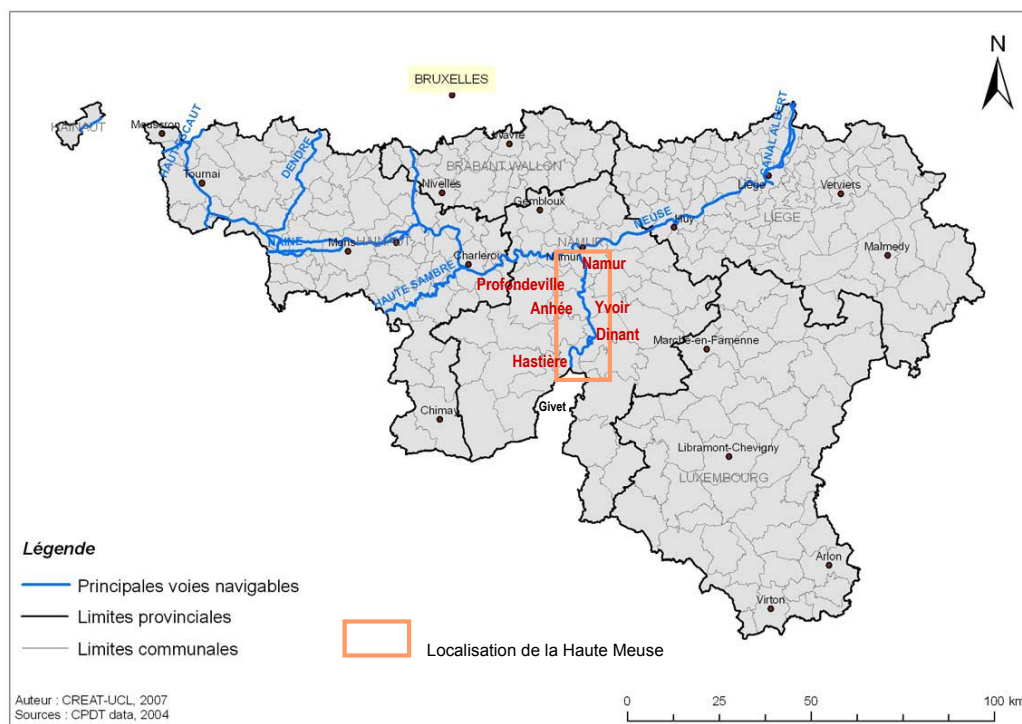


Figure 4 – De la frontière française à Namur, la Haute Meuse wallonne constitue un territoire cohérent. La plateforme de concertation et les actions menées dans le cadre du contrat de rivière offrent déjà une base en complémentarité de laquelle un outil de recomposition territoriale pourrait être mis en place.

³ L'article présente les axes majeurs du travail réalisé de mars 2004 à septembre 2005 par trois chercheurs de la Conférence Permanente du Développement Territorial. Mutations spatiales et structures territoriales, politique de gestion des fonds de vallées. (Programme de travail 2002-2005).

soient prises au cas par cas. Les pistes proposées visent à établir un projet global pour ce territoire, en impliquant les différents acteurs concernés. Ce projet pourrait se traduire par un consensus autour des vocations à accorder à la vallée dans son ensemble, tout comme plus spécifiquement à ses différents tronçons, pour détailler ensuite les mesures tant normatives qu'opérationnelles qui assureront la concrétisation du projet.

Cet outil pourrait avoir plusieurs utilités pour les collectivités locales, notamment :

- guider les pouvoirs publics dans les décisions à prendre face aux demandes ponctuelles (privées comme publiques) dans les territoires concernés ;
- orienter toutes les mesures et les actions menées sur ces espaces par un cadre général déterminant les « vocations » de la vallée ;
- aider les pouvoirs publics à réviser ou à élaborer de manière cohérente et globale les outils de planification et de développement territorial.

La démarche s'articulerait donc en trois temps : un diagnostic pour comprendre le fonctionnement global et les enjeux de la vallée, une concertation des acteurs pour construire un projet consensuel déterminant les vocations à affecter à la vallée et, enfin, des mesures de concrétisation de ces vocations et des lignes directrices pour encadrer les décisions à prendre.

Dans cet article, nous aborderons essentiellement les deux premiers temps de la démarche à travers trois axes :

- on se penchera tout d'abord sur une approche relativement globale du territoire, celle de l'analyse des ambiances paysagères, réalisée dans le cadre du diagnostic préalable ;
- dans un deuxième temps, on s'intéressera à la conception du projet global, à l'aide d'une méthodologie proposant des scénarios thématiques de vocation pour la vallée ;
- enfin, on abordera l'apport des outils de cartographie informatique dans la validation de ces scénarios et la définition des aptitudes du territoire.

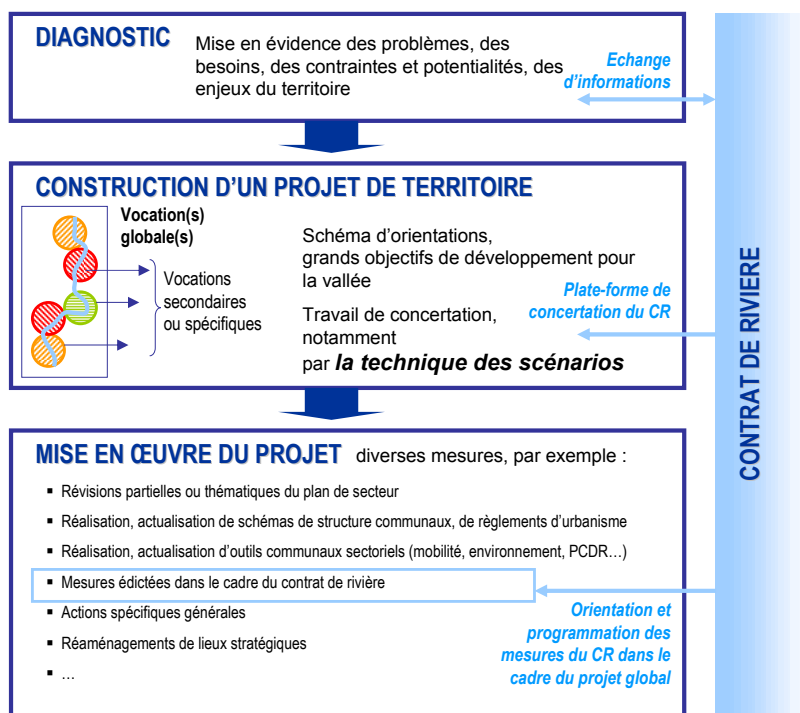


Figure 5 – Les grandes étapes de la démarche du « schéma d'orientation » ■

Une approche du territoire par l'analyse des ambiances paysagères

Toute réflexion d'aménagement et de conception d'un projet territorial impose une étape préalable de diagnostic du territoire, prenant en compte les aspects tant environnementaux que sociaux, urbanistiques, patrimo-

niaux, économiques..., pour en comprendre les problèmes et les enjeux.

Parmi ces aspects, l'analyse du paysage revêt une importance toute particulière dans le type de contexte qui nous occupe. Elle a été réalisée en privilégiant une approche des ambiances spatiales et urbanistiques

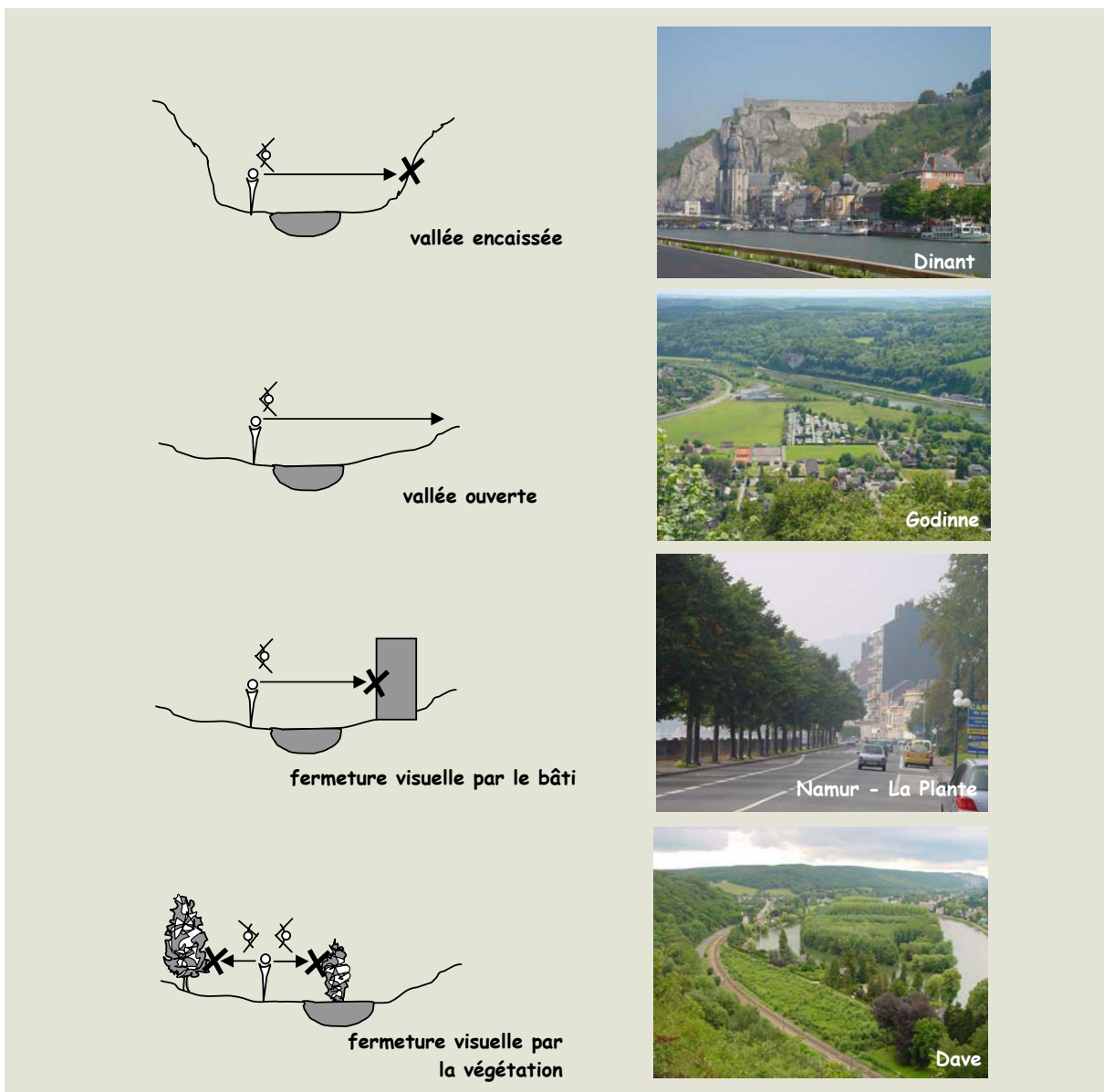


Figure 6 – Les ambiances paysagères sont notamment déterminées par la « toile de fond » du paysage, sa limite visuelle, qui correspond souvent aux lignes de crêtes ou aux lignes de force qui arrêtent le regard. Cette enveloppe visuelle peut être restreinte dans le cas d'une vallée encaissée ; elle est plus étendue lorsque la vallée s'ouvre à la faveur de versants en pente douce. Cette toile de fond peut être masquée localement et un effet de fermeture peut provenir de la présence d'éléments bâtis (immeubles de grand gabarit...) ou naturels (alignements d'arbres, végétation, notamment sur les îles...).

qui ponctuent et caractérisent la vallée. Au-delà d'une analyse des paysages, il s'agit de commenter tant les éléments visuels que ceux qui caractérisent le vécu, la « culture », le cadre de vie des différentes entités qui composent la vallée.

Le paysage peut se lire et s'identifier au moyen de ses composantes physiques (relief, végétation...), mais aussi à travers ses usages et son animation (cadre de vie, pratique de loisirs, vie touristique...). La valeur des ambiances paysagères d'une vallée peut donc être interprétée non seulement sur la base de ses qualités physiques et pittoresques, mais aussi sur l'importance des populations qui la fréquentent et qui la vivent au quotidien. C'est une approche du cadre de vie au sens large. Et c'est la convergence de ces éléments divers qui construit et renforce l'identité de la vallée et le sentiment d'appartenance à ce territoire.

Le cas de la Haute Meuse est intéressant pour l'analyse de ces ambiances paysagères. Le relief y est bien marqué et le site présente un intérêt sur les plans paysager, écologique, historique ou même géologique ; par ailleurs, les activités qui caractérisent la vallée sont multiples : résidentielles, mais aussi touristiques et économiques.

Le relief joue un rôle majeur dans l'ambiance du paysage. L'encaissement de la vallée confère au lieu un caractère particulier, qui doit être valorisé ou que l'on doit au besoin faire réapparaître (falaises). Lorsque le relief s'évase, les spécificités sont moins marquées et la perception de la vallée s'amenuise. Ces versants sont aussi en général plus propices à l'urbanisation et les résidents ou usagers qui s'y installent profitent du site. Ces quartiers résidentiels peuvent être particulièrement visibles dans le paysage de la vallée. Un environnement boisé et aéré favorisera leur bonne intégration.

De nombreux éléments bâtis ou non bâtis composent et structurent le paysage ; ils enrichissent la qualité du cadre visuel (bâtiments d'intérêt patrimonial, rocher ou affleurement...). A contrario, ils sont parfois moins bien intégrés (infrastructure routière ou bâtiment de grande dimension...). Certains éléments ponctuels tout à fait spécifiques peuvent aussi constituer des points de repère visuels (châteaux, ruines, antenne...). Le patrimoine local, l'imaginaire, la signalétique, la toponymie... peuvent accentuer le sentiment d'appartenance à la vallée (signalétique provinciale du « pays des vallées », produits du terroir tels la fraise de Wépion...) et indiquer aussi les spécificités et l'identité de sous-unités d'ambiance.

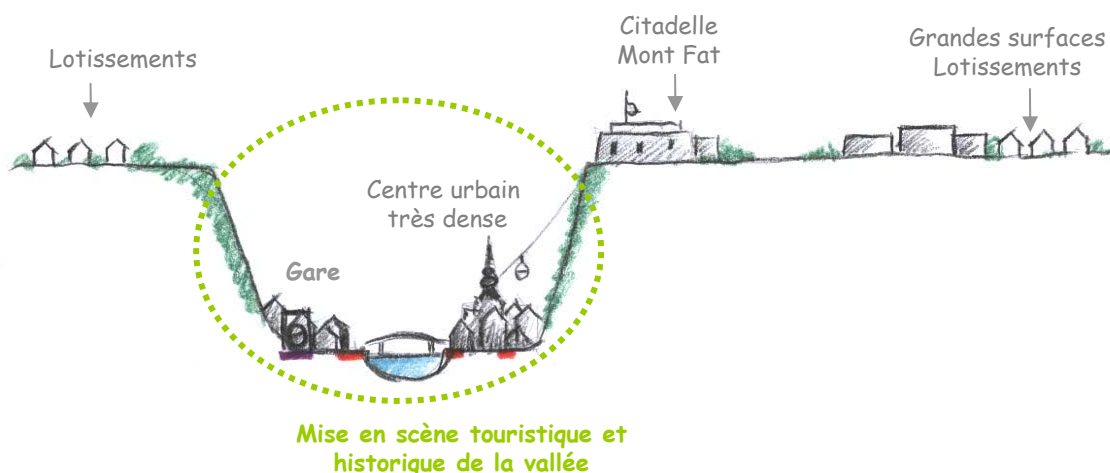


Figure 7 – A Dinant, la vallée est très présente, tant par le relief et la configuration du site que par les éléments patrimoniaux qui le mettent en scène. Le manque de place à proximité de la Meuse a d'ailleurs entraîné le « rejet » sur le plateau des équipements et grandes surfaces destinés principalement à la population résidente. ■

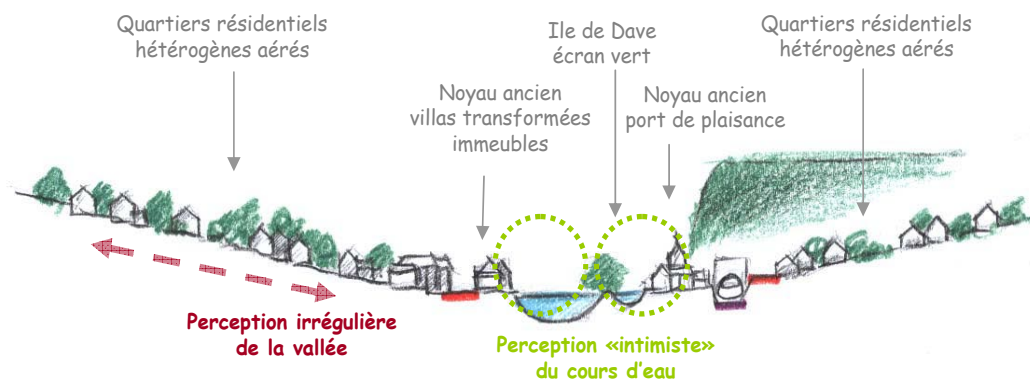


Figure 8 – A certains endroits, comme à Wépion - Dave, la perception de la vallée est moins évidente. Les versants sont peu marqués et envahis par des quartiers résidentiels qui profitent du paysage et se l'approprient. Le fleuve se découvre néanmoins à la faveur d'anciens hameaux offrant quelques lieux pittoresques plus intimistes. ■



La proximité physique ou visuelle de l'eau est importante pour préserver ce sentiment « d'être dans la vallée » ; elle doit être recherchée, notamment pour renforcer et structurer un itinéraire touristique par exemple. Les franges bâties qui s'approprient le bord de l'eau ou les massifs végétaux qui masquent les perspectives constituent autant d'interruptions dans cette continuité. Pour maintenir la cohérence de la vallée, il s'agira de sauvegarder les percées qui existent encore, de maintenir des respirations dans le développement de l'urbanisation. D'anciens hameaux présentant un intérêt patrimonial constituent souvent de petits lieux pittoresques plus intimes où l'on peut retrouver ce rapport à l'eau ; ils présentent un intérêt indéniable, tant pour les habitants des environs que pour les touristes de passage.



Figure 9 – Le bâti ancien des petits hameaux présente généralement un intérêt patrimonial. Ces hameaux constituent autant de petits lieux pittoresques offrant une certaine intimité au bord du cours d'eau. Hameau de Freÿr (en haut à gauche) et bâti ancien de Profondeville (en bas à gauche et à droite). ■

La végétation participe à la mise en scène des unités paysagères de la vallée, en cadrant des éléments exceptionnels, en amplifiant des reliefs intéressants, en camouflant des erreurs urbanistiques... Mais elle peut aussi, on l'a vu, créer un écran, isoler du cours d'eau, camoufler des éléments dignes d'intérêt.

L'architecture spécifique à la vallée renforce son caractère et sa cohérence : châteaux, hameaux anciens, villas du début du XXème siècle témoignant d'une ancienne vocation de loisirs ..., ou encore anciennes industries et équipements techniques liées à l'eau. Par ailleurs, une urbanisation banalisée dans des endroits très visibles nuit au cachet paysager et à l'unité urbanistique.



Figure 10 – Les villas mosanes constituent indéniablement une caractéristique architecturale spécifique à la Haute Meuse, témoins du développement du tourisme et des secondes résidences par des populations fortunées du Namurois au début du XXIème siècle. Elles sont aujourd'hui menacées de transformation, voire de démolition. Villas mosanes à Prodondeville. ■



Figure 11 – L'intégration du nouveau bâti est un enjeu prioritaire pour la protection paysagère de la vallée. A Waulsort, l'urbanisation en ruban a gagné le bord de Meuse, dans une partie de la vallée présentant un intérêt paysager et patrimonial. ■

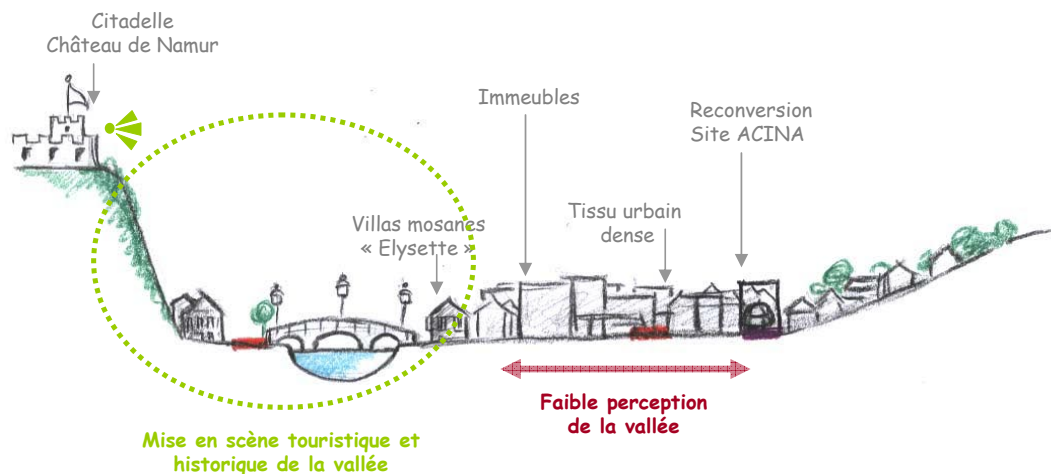


Figure 12 – Au sud de la ville de Namur, l'architecture spécifique (citadelle, pont de Jambes, villas mosanes...) concourt à une « mise en scène » de la vallée. ■

Les ouvrages d'art aussi sont constitutifs du caractère de la vallée : écluses, ponts, barrages ponctuent la voie d'eau et la caractérisent. Le franchissement de la vallée au niveau d'un pont permet une vision globale des deux versants et du cours d'eau. Par contre, les ouvrages sont destructurants quant ils nient les qualités du contexte paysager : ainsi, une emprise trop importante au niveau d'un pont, le manque de lisibilité dans les iti-

néraires, des panneaux publicitaires ou signalétiques de type autoroutier... perturbent la cohérence globale. Les voies de chemin de fer provoquent souvent une coupure physique avec l'eau ; elles longent le cours d'eau et leur intégration en est d'autant plus difficile. Dans les vallées encaissées, les nuisances des infrastructures ont d'autant plus d'impact sur le cadre de vie.



Figure 13 – Les ouvrages d'art peuvent être destructurants, notamment lorsqu'ils sont conçus à une échelle inadaptée. Voie rapide à Profondeville. ■



Figure 14 – Un autre exemple d'ouvrage établi à une échelle inadaptée : entre le centre du village de Profondeville et un quartier résidentiel, le long de la voie régionale, un parking de type autoroutier a été conçu sans doute à destination des touristes de passage dans la vallée. Ce parking est même équipé de toilettes publiques, malheureusement hors d'usage ! ■

Certaines infrastructures de loisirs comme les campings résidentiels participent à l'ambiance paysagère de la vallée en affirmant son identité de lieu de détente et de loisirs. Toutefois, elles déstructurent aussi le paysage quand elles sont établies en ordre dispersé et directement visibles depuis le cours d'eau ou des points de

vue d'intérêt. Enfin, la qualité de l'ambiance paysagère se mesure par les possibilités offertes pour la découvrir : une promenade continue au fil de l'eau donne l'opportunité d'apprécier une succession de vues contrastées au moyen de divers modes de déplacements (RAVeL, itinéraires routiers, train, tourisme fluvial...).

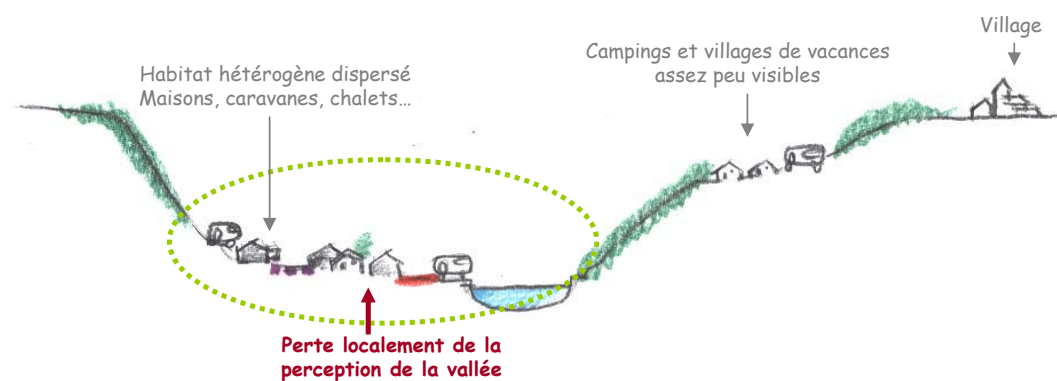


Figure 15 – Campings résidentiels et villages de vacances participent au caractère touristique d'une vallée, mais nuisent aussi à la qualité de l'ambiance paysagère lorsqu'ils sont établis de manière trop visible ou trop dispersée.



Figure 16 – Campings établis en bordure immédiate de la Meuse à Anhée (à gauche) et à Hastière (à droite).

Quatre scénarios pour un projet global

La seconde étape de la démarche est l'élaboration d'un projet pour la vallée, un « schéma d'orientation » dont le rôle sera d'opérer des choix entre les diverses vocations possibles pour le territoire. Pour tenir compte au mieux des besoins des différents acteurs concernés, ce schéma d'orientation devrait être issu d'une large concertation, voire d'un débat.

Mais chacun a sa vision de ce que pourrait devenir la vallée, et ce point de vue n'est pas toujours compatible avec celui des autres. Pour aider la concertation et mieux visualiser les évolutions possibles du territoire, nous avons imaginé quatre « scénarios fictions ». Ces quatre scénarios ont été conçus, en prenant l'hypothèse d'accorder entière priorité aux quatre occupations majeures du territoire. Que se passerait-il si la priorité absolue était donnée au transport fluvial et au développement d'activités économiques ? Ou au tourisme ? Ne pourrait-on pas plutôt imaginer une préservation absolue du patrimoine naturel ? N'est-ce pas le développement résidentiel qui, au contraire, devrait prendre le dessus ?

Cette technique a pour objectif de susciter la réflexion - voire de provoquer - en mettant en image les principales vocations de la vallée, poussées à l'extrême, dans une vision des choses sans doute caricaturale, mais tout en restant globalement dans l'ordre du possible... Chaque scénario est axé sur une logique de développement, reflétant la manière de voir d'une des quatre « familles » d'acteurs (résidence, économie fluviale, patrimoine naturel, tourisme), ce qui permet de visualiser ces points de vue et d'offrir ainsi un outil de négociation pour une meilleure prise en compte des avis divergents.

Comment sont conçus ces scénarios ? Ils émanent des tendances d'évolution probables mises en évidence lors du diagnostic, d'idées évoquées par des témoins interrogés, par la presse, de projets envisagés à un moment donné ou en cours de réflexion. Toutefois, chaque scénario n'est pas une simple juxtaposition d'éléments ponctuels mais est construit sur un fil conducteur et une cohérence propre, qui pourrait en faire un véritable « projet de vallée » à part entière aux yeux de ses partisans.

A ce stade, le réalisme et la faisabilité des différentes propositions n'ont bien sûr pas été testés ; un éclairage quant aux impacts environnementaux, techniques et financiers des différentes propositions envisagées constituerait une aide précieuse pour la discussion.

Comme on le devine aisément, ces différents scénarios-fictions ne sont pas toujours compatibles les uns avec les autres ! L'étape suivante sera de confronter les différents groupes d'acteurs pour tenter de faire émerger un projet cohérent et consensuel.

Les illustrations des pages qui suivent présentent synthétiquement les quatre scénarios développés pour la Haute Meuse.

Quatre « scénarios-fictions » ont été développés pour la Haute Meuse : développement résidentiel structuré autour d'un tramway desservant toute la vallée, optimisation du transport fluvial pour un développement économique durable, parc naturel et développement touristique. Le but est de mettre en images des avis divergents pour les confronter et aider la négociation. Les quatre planches qui suivent présentent synthétiquement ces quatre simulations de l'avenir de la vallée.



Figure 17 – La Meuse à Waulsort.

Scénario-fiction 1 : priorité au résidentiel

Priorité à l'urbanisation de la vallée à des fins résidentielles, qui s'inscrit néanmoins dans une structure urbanistique cohérente.

→ Urbaniser en structurant



L'urbanisation passe par un renforcement de l'attractivité résidentielle du territoire de la vallée : densifier l'habitat, maintenir la qualité du cadre de vie, offrir un paysage d'intérêt, un caractère aéré, des vues vers le fleuve, des accès aux berges, un environnement calme et sain... tout en préservant l'identité des agglomérations et des villages, leurs spécificités. La pression résidentielle implique une vigilance pour protéger le patrimoine.

Sud de l'agglomération namuroise :

- Jambes : restructuration et densification du site « Acina »
- Wépion, Dave : densification de l'habitat dans le respect du caractère aéré sur le versant, mais immeubles à appartements en front de Meuse et la subdivision d'anciennes villas mosanes



De Profondeville à Anhée :

- Renforcement des anciens centres de villages
Appartements en bord de Meuse, subdivisions d'anciennes villas mosanes
- Maintien des spécificités locales et de transitions non bâties



Pôle urbain de Dinant :

- Optimisation de l'occupation résidentielle en ville (appartements, rénovations et densification...)
- Développement de quartiers résidentiels sur les plateaux

Hastière :

- Opérations globales de requalification de l'habitat, amélioration de l'image résidentielle et du cadre de vie, relogement des résidents de certains campings



→ Un tramway semi-urbain Namur-Givet



La desserte régulière des différents noyaux tout au long de la vallée est principalement assurée par une structure ferroviaire légère et régulière. La densification du bâti s'effectue en priorité près des points d'arrêt. Des passerelles ont été réalisées sur les écluses pour mieux desservir les deux rives. A Wépion, un parking-relais en rive gauche attire des véhicules vers l'arrêt situé en amont de Dave.

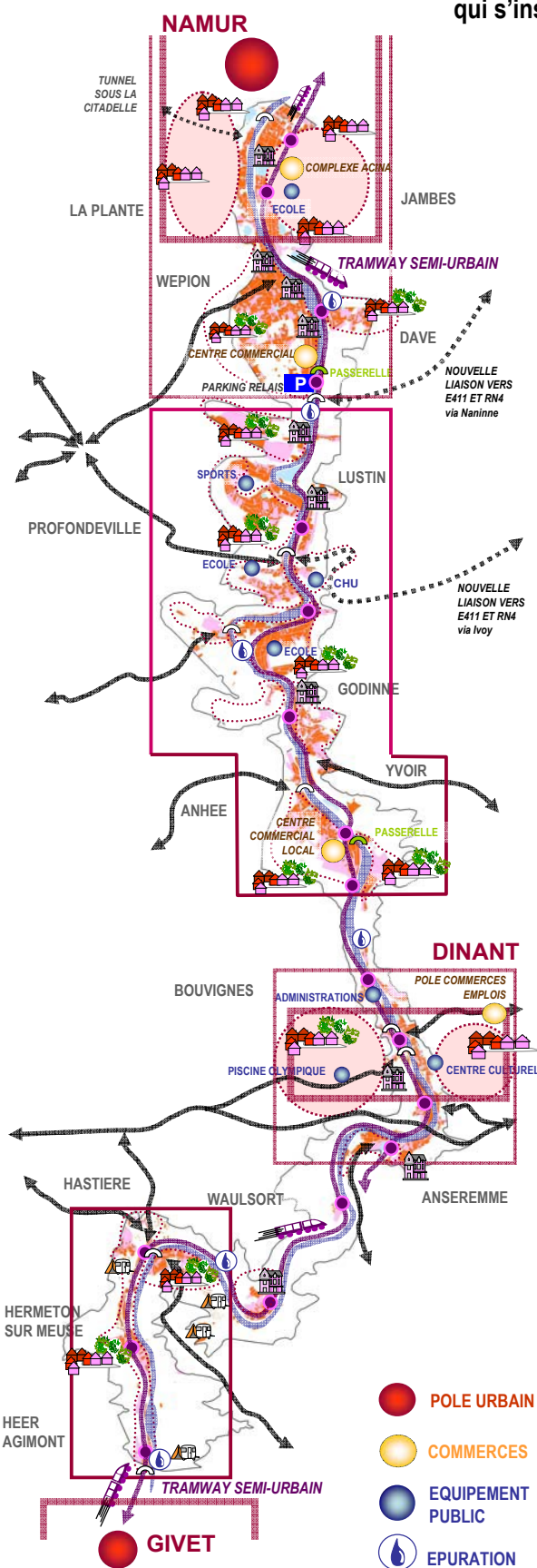
→ L'amélioration de l'accessibilité



Priorité est donnée aux déplacements par le train, mais des améliorations de la desserte routière se sont néanmoins avérées nécessaires vu la croissance résidentielle : tunnel sous la Citadelle pour désengorger le quartier du Grognon à Namur, liaison vers Naninne (RN4 et E411), liaison entre le pont de Lustin et l'autoroute par le CHU Mont - Yvoy - Maillen, nouveau pont à Dinant et nouvelles bretelles d'accès pour améliorer la desserte des plateaux...

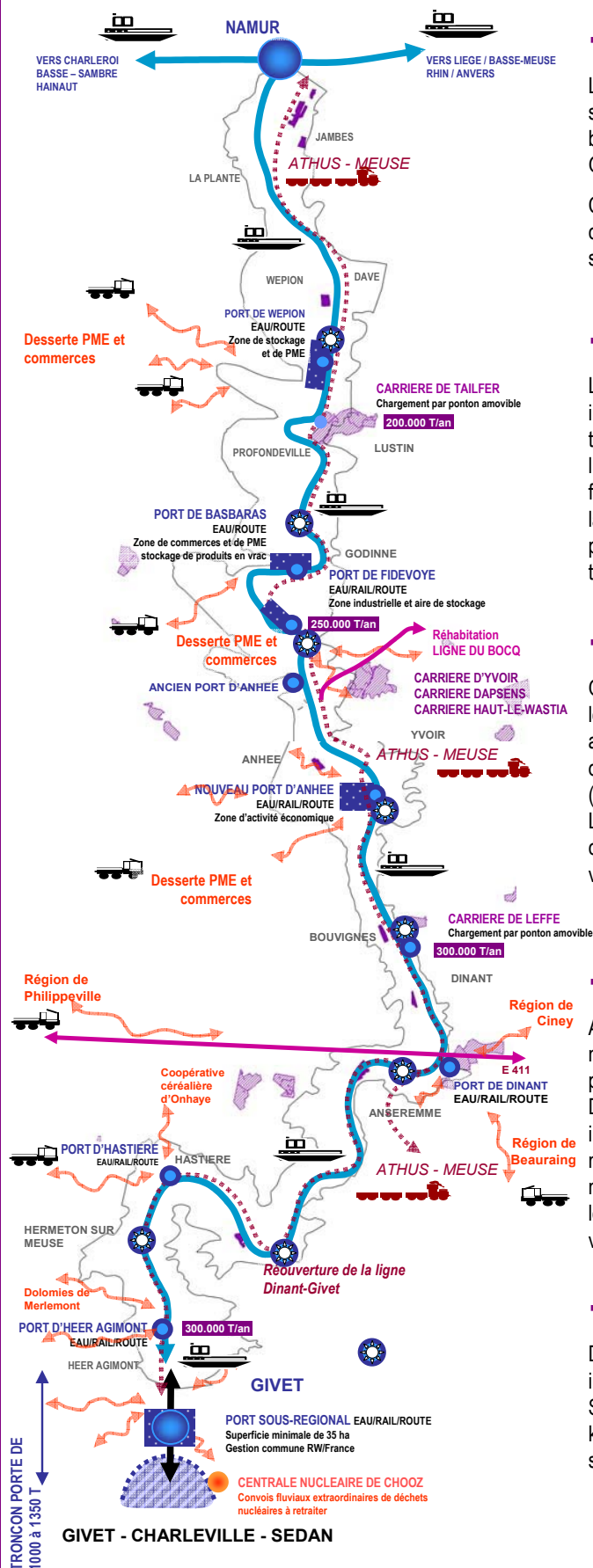
→ Une structure résidentielle appuyée par des équipements

Parallèlement, l'urbanisation s'appuie sur des centres commerciaux et des services (complexe Acina à Jambes, Wépion, pôle commercial sur le plateau à Dinant). De nouveaux équipements commerciaux ont été créés à Anhée. Des équipements communautaires et techniques sont réalisés de manière à subvenir aux besoins de la population.



- POLE URBAIN
- COMMERCES
- EQUIPEMENT PUBLIC
- EPURATION

Scénario-fiction 2 : priorité au transport fluvial



→ Un axe fluvial à exploiter

La Haute Meuse est un axe majeur de transport fluvial largement sous-exploité entre la E411 et la RN5, qui offre une alternative beaucoup plus « durable » au transport routier entre Namur et Givet.

Cet axe fluvial est doublé de l'axe ferroviaire « Athus-Meuse »; le chemin de fer se prolonge jusqu'à Givet grâce à la remise en service de la ligne au-delà de Dinant.

→ Développement du port de GIVET

Le port de Givet compte aujourd'hui plus de 35 hectares de terrains industriels sous-occupés. La mise à gabarit de 1.000 à 1.350 tonnes du tronçon mosan français en aval de Givet permet l'amélioration de sa desserte fluviale et la création d'une plateforme trimodale Eau – Route – Rail, tenant compte également de la remise en service de la ligne de chemin de fer Dinant-Givet. Le projet fluvial Namur-Givet est géré de manière intégrée et transfrontalière.

→ Des points de chargement

Outre les points de chargement existants, de nouveaux « ports » locaux sont créés. Les pontons de Tailfer et Leffe sont spécifiques aux carrières. Ailleurs, de petits quais autorisent tant le chargement que le déchargement de marchandises par les entreprises locales (carrières, coopérative céréalière, marchands de matériaux...). L'accès de petits porte-conteneurs a aussi permis d'élargir le concept à d'autres entreprises et PME dans des secteurs divers, voire à la desserte de commerces tels que les grandes surfaces.

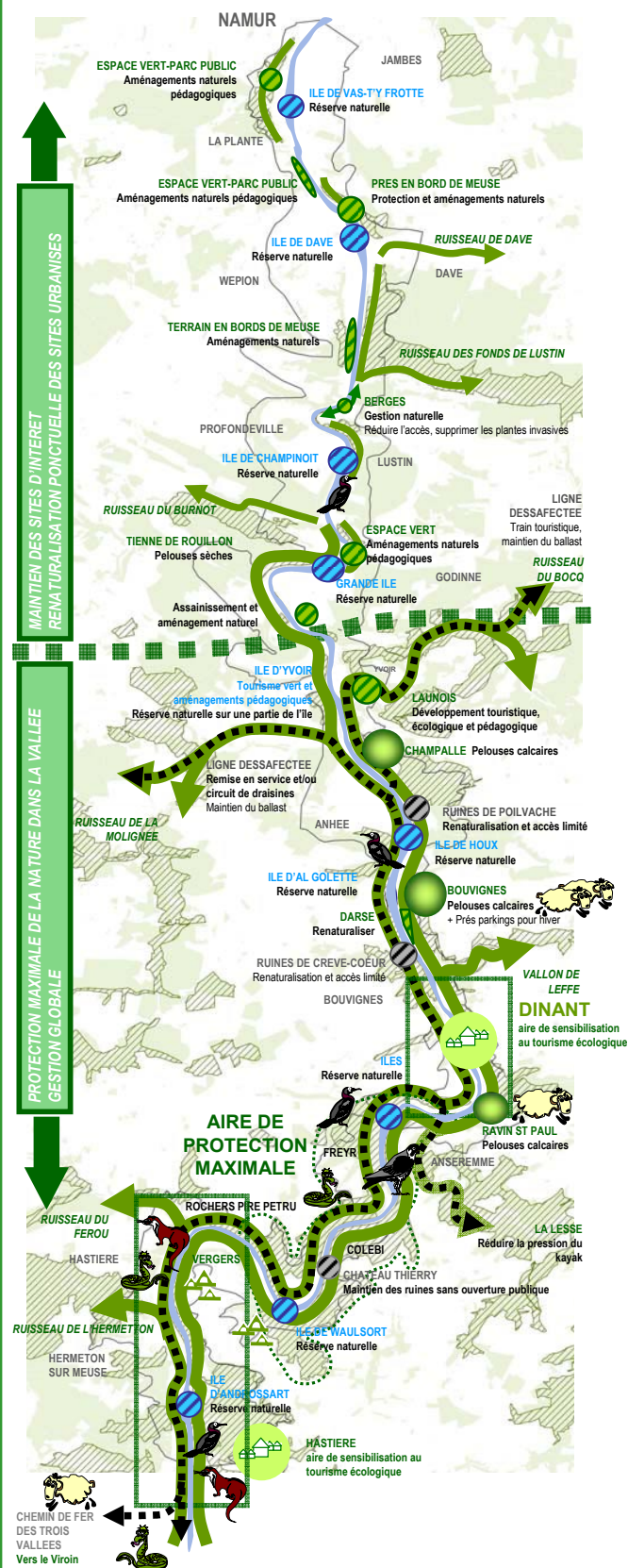
→ Des petites zones industrielles

Autour des quais de chargement/déchargement, il s'est avéré nécessaire de prévoir de petites zones à vocation industrielle permettant le stockage des matériaux en attente de chargement. Des entreprises sont en outre intéressées de s'installer à proximité immédiate de l'accès des marchandises en vrac pour ne pas multiplier la manutention : des bâtiments commerciaux (vente de matériaux...) peuvent s'installer près de certains quais car s'ils font le choix de la voie d'eau, leur présence sur place conditionne la viabilité de leur entreprise.

→ Production d'énergie

Des projets de développement de centrales hydro-électriques intégrées aux barrages sont à l'étude sur la Haute Meuse (SPE-SOCOLIE). Avec la centrale nucléaire de Chooz située à quelques kilomètres en amont de la frontière, le transport fluvial pourra aussi s'avérer un mode de transport plus sûr des déchets nucléaires.

Scénario-fiction 3 : priorité à la nature



→ Un couloir écologique pour les espèces méridionales



La Haute Meuse et son réseau d'affluents constituent un couloir écologique important à maintenir et à renforcer. C'est un microclimat attractif pour des espèces méridionales thermophiles qui s'accoutument de sites bien exposés.

En amont d'Yvoir :

- Protection maximale vu la grande richesse du réseau écologique et les connexions avec les vallées secondaires

En aval d'Yvoir :

- Vallée relativement urbanisée
- Maintien et renaturation des sites qui peuvent encore ponctuellement participer au réseau écologique (berges, abords d'îles, parcs...)
- Sensibilisation du public usager de la vallée



→ Réhabilitation des voies ferrées

Les anciennes voies ferrées (ligne Dinant-Givet, ligne du Bocq, Molignée, Viroin) ont été soit abandonnées soit remises en état dans le but d'une exploitation touristique (train touristique, draines...) ou fonctionnelle (voyageurs, marchandises), afin de conserver ou restituer le ballast, particulièrement attractif pour certaines espèces thermophiles comme les serpents. Les voies ne sont pas accessibles aux piétons ou aux cyclistes afin d'éviter le passage, le piétinement et le dérangement intempestif des animaux.

→ Sites de grand intérêt



Outre le réseau dans son ensemble, les sites de grand intérêt écologique sont gérés d'une manière globale et intégrée. Les pelouses calcaires sont entretenues à l'aide de troupeaux de moutons rustiques que l'on déplace d'un site à l'autre. Le déplacement des troupeaux peut s'effectuer grâce au train qui dessert la vallée principale et certains axes secondaires. Des prés « parkings » ont été aménagés afin d'accueillir les animaux durant la période hivernale et d'éviter une trop forte pression sur les sites.

→ Iles, ruines, carrières...



Une série de petits sites de moins grand intérêt peuvent néanmoins renforcer et conforter le réseau. Les îles sont maintenues en espaces naturels et l'un des deux passages latéraux est systématiquement interdit à la navigation. Les ruines (châteaux...) sont préservées du passage et du piétinement ; l'accès n'y est autorisé que sous certaines conditions et à certaines périodes de l'année.

→ Un tourisme naturel



La Haute Meuse offre un caractère touristique indéniable, mais celui-ci est réorienté dans l'optique d'une sensibilisation à l'environnement : les sites urbains offrent des supports à l'information, les parcs publics sont réaménagés dans une perspective plus naturelle, les campings sont soumis à un contrôle strict des normes environnementales et certaines de ces implantations se sont vues réhabilitées en lieux de tourisme vert.

Scénario-fiction 4 : priorité au tourisme



→ Un « fil rouge » touristique

La perception continue de la vallée le long de l'itinéraire touristique principal est préservée et renforcée, pour donner une image cohérente et continue de la « Haute Meuse » entre Namur et la frontière française.

Par la route :

Ce fil rouge se traduit par un itinéraire routier jalonné par des aménagements convergeant vers cette identité territoriale (parc en bord de Meuse, point de vue, signalétique et toponymie, « vocabulaire » commun des aménagements, référence aux produits du terroir...).

A vélo :

Parallèlement, le RAVeL a été complété vers Givet.

Par voie d'eau :

Le tourisme fluvial est renforcé par l'aménagement de haltes en lien avec les lieux à visiter.



Aux points d'articulation avec les vallées secondaires et vers la Meuse française, des aménagements spécifiques (panneaux, espaces publics...) sont réalisés pour informer les visiteurs.

→ Complémentarité loisirs/séjour

Entre Namur et Profondeville, le site est déjà fortement urbanisé et le tourisme y est essentiellement tourné vers les loisirs (spéléologie, alpinisme, sports nautiques, golf, parapente...). En amont de Godinne, le tourisme de séjour se développe, articulant de nombreuses curiosités et attractions, et renforcé par une infrastructure d'accueil et d'hébergement diversifiée.

→ Dinant, pôle touristique

Dinant constitue un pôle touristique de renommée internationale, dont l'image sert de « locomotive » au développement touristique de toute la vallée. L'objectif est à la fois de dynamiser et moderniser les attractions existantes, de valoriser au mieux les spécificités locales (couques, saxophone, dinanderie...) et de procéder à un réaménagement qualitatif de la ville et de ses espaces publics pour faire de l'accueil des touristes la priorité (semi-piétonnier, réaménagement des berges, parking de dissuasion sur le plateau avec liaison en escalator...).



→ Attractions et petits centres anciens

L'itinéraire est jalonné par des attractions et des petits centres de caractère : revalorisation des attractions existantes dans une optique de développement touristique, développement de nouvelles activités. Le long de l'itinéraire principal, les noyaux bâtis pittoresques constituent autant de petites étapes offrant ruelles piétonnes, restaurants, hôtels, vitrines de vente de produits du terroir, services divers, promenades au bord de l'eau et informations touristiques diverses.

- sports, loisirs
- nautisme
- parcs, nature
- patrimoine
- château, légendes
- hôtels

→ Hastière



A Hastière, un vaste programme de revalorisation des campings a été entrepris, afin d'améliorer et de diversifier la qualité des infrastructures d'hébergement, notamment le camping de passage. Dans la vallée, une requalification de l'habitat redonnera progressivement une meilleure image de l'entité.

Vers un scénario concerté...

On l'aura compris, aucun de ces scénarios n'est conçu pour être réalisé en tant que tel. C'est au contraire à travers une confrontation des quatre qu'un réel projet de développement pourra être construit pour la Haute Meuse. Choisi par qui, comment ? Cette démarche apporte une base de discussion pour une concertation entre les acteurs concernés. A la fin du processus, un scénario concerté devrait pouvoir être dégagé : il permettra de fixer les vocations principales et secondaires de la vallée, pour ensuite mettre en évidence les mesures concrètes qu'il faudra entreprendre sur le terrain. Ces vocations fixeront aussi un cadre permettant aux décideurs de prendre des décisions cohérentes lorsqu'ils seront par la suite soumis à des projets particuliers.

Ces aspects doivent encore être creusés afin de tester cette phase de concertation, d'élaboration d'un projet global, puis de concrétisation par un programme d'actions. Une des difficultés majeures de la démarche sera sans doute l'absence d'un réel niveau de décision à l'échelle de la vallée.

Toutefois, des pistes méthodologiques ont été explorées pour construire la réflexion et tenter d'objectiver la concertation. Une première démarche est de tester le scénario au regard de la plus ou moins bonne aptitude du territoire à la vocation principale qu'il sous-tend. Des cartes d'aptitudes thématiques ont été dressées au moyen de la cartographie informatique. Cet aspect fait l'objet de la partie suivante de ce texte.

Dans un deuxième temps, on peut aussi estimer les conséquences positives et négatives du scénario, conséquences qui peuvent être environnementales, socio-économiques ou budgétaires. Il s'agit en quelque sorte de réaliser une « étude d'incidences » du scénario, par exemple en tentant d'estimer quel serait le trafic fluvial engendré par un développement de ce mode de transport sur la Haute Meuse et ses conséquences éventuelles sur les autres activités ou occupations du sol.

Au troisième stade, il s'agirait d'aider chaque acteur - ou « famille » d'acteurs - à identifier les éléments du scénario qui l'impliquent le plus et qui peuvent être jugés indispensables à sa logique. Quels sont les travaux, les mesures, les choix incontournables si on veut vraiment développer le transport fluvial sur la Haute Meuse ?

Qu'est-ce qu'il faut à tout prix préserver pour garantir un projet touristique cohérent sur l'ensemble de la vallée ? Par ailleurs, on pourrait ainsi isoler les choses « négociables » dans le cadre du débat. On peut aussi mesurer la compatibilité d'un élément avec les autres scénarios. Ainsi, par exemple, si le développement d'un RAVeL sur l'ancienne voie ferrée reliant Dinant à Givet semble la meilleure option du point de vue d'un tourisme durable répondant aux besoins actuels, la remise en service de cette ligne au profit du train ne semble pas a priori incompatible avec une option économique (en appoint du transport fluvial), une option résidentielle (pour désenclaver cette zone et favoriser l'usage des transports en commun) et même, aux dires des naturalistes, une option naturelle (la faune et la flore locales s'accommodant mieux du passage du train que de celui, moins discipliné, des touristes) !

Objectiver les scénarios grâce à la cartographie informatique

La cartographie informatique peut aussi s'avérer un outil intéressant pour les décideurs locaux. En amont de la concertation, elle peut aider à nuancer les scénarios et à en mesurer certains impacts. Quelques applications concrètes développées dans le cadre de la réflexion sur la Haute Meuse sont développées dans cette dernière partie.

L'occupation du sol : vers un découpage de la vallée en entités cohérentes

Les données d'occupation du sol du plan de localisation informatisé (PLI) constituent une base cartographique et analytique tout à fait digne d'intérêt. Au départ de ces données, une carte très précise des occupations du sol en Haute Meuse a pu être construite, en regroupant par classes les natures cadastrales des parcelles selon leur pertinence au regard des objectifs de l'étude (Fig. 18-1).

Mais la lecture d'une carte aussi détaillée peut être difficile ; aussi, pour mieux percevoir les grandes classes d'occupation du sol, et ainsi progressivement aider au découpage de la vallée en entités cohérentes selon leur vocation actuelle, une version simplifiée de cette carte a été réalisée selon deux méthodes différentes.

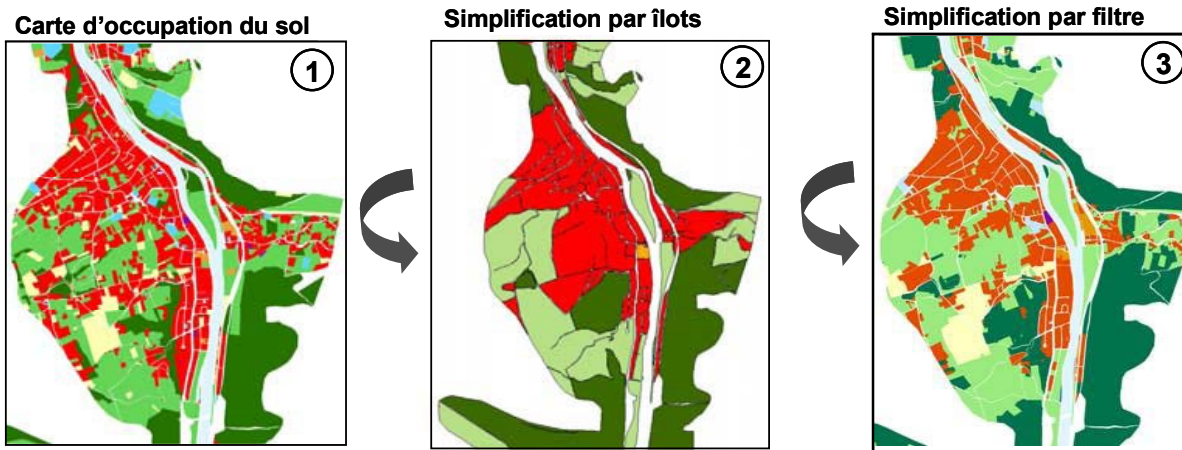


Figure 18 – Une carte précise de l'occupation du sol peut être obtenue par regroupement des natures cadastrales du PLI. Une simplification de ces occupations par diverses méthodes permet d'appréhender plus facilement les caractéristiques locales de l'occupation du sol dans la vallée et des différentes entités cohérentes qui la composent. L'extrait de la carte représente une portion de la vallée de la Haute Meuse, à hauteur de Wépion et de Dave.

La première méthode consiste à réduire l'information en agrégeant les parcelles en unités de plus grandes dimensions et en associant à chacune de ces unités l'occupation du sol qui y est dominante. Pour procéder à cette agrégation de parcelles, les groupes jointifs délimités par le réseau routier ont été privilégiés : on obtient ainsi des îlots caractérisés par une même occupation dominante. Cette première manière de procéder mène à une simplification relativement importante, voire même un peu trop drastique (Fig. 18-2).

Une seconde façon de procéder a été de mettre au point un filtre pour « lisser » l'information cadastrale au niveau de chaque parcelle. Ce filtre passe en revue toute les parcelles une à une et attribue à chacune d'elles l'occupation du sol dominante dans un espace donné. Cette carte est sensiblement plus précise que la précédente : elle réduit les « bruits de fond » du PLI originel, tout en proposant une image synthétique de la réalité. Cette méthode offre, en outre, la possibilité de moduler les paramètres du filtre, et donc les résultats obtenus, en fonction du niveau de simplification recherché (Fig. 18-3).

La carte simplifiée de l'occupation du sol est une des étapes importantes du diagnostic sur laquelle a pu reposer une élaboration de scénarios réalistes pour l'avenir de la vallée et la définition des quatre orientations principales envisageables dans le cas précis de la Haute Meuse : l'habitat, le tourisme, le développement

et la protection de la nature et du patrimoine, et enfin, une économie fluviale. Avec l'analyse des ambiances paysagères évoquée plus haut, elle préfigure aussi le découpage de la vallée en unités cohérentes auxquelles il s'agira d'attribuer une/des vocation(s) spécifique(s).

Les cartes d'aptitudes

La cartographie informatique peut aussi s'avérer intéressante pour une évaluation systématique des potentialités d'un territoire.

On a construit des cartes d'aptitude aux quatre vocations envisageables pour la vallée. A quoi peuvent servir ces cartes d'aptitudes ? L'objectif principal de la démarche est de les utiliser pour évaluer et valider les scénarios présentés précédemment. Un exemple d'utilisation est donné ci-après.

Pour les établir, divers éléments issus de l'analyse du diagnostic ont pu être objectivés et spatialisés au moyen de l'outil « SIG ». Ces éléments (densités, accessibilité, patrimoine,...) sont alors superposés et croisés pour définir les espaces qui, selon un faisceau d'éléments concordants, paraissent propices à un ou plusieurs usages du sol.

Ces cartes d'aptitude peuvent alors être modulées en accordant plus de poids à l'un ou l'autre critère jugé prioritaire, en fonction des objectifs d'aménagement que les acteurs concernés souhaitent privilégier. La

construction des critères est aussi déterminée par la nécessité d'obtenir une méthode reproductible à d'autres contextes.

Ainsi par exemple, pour qualifier la bonne aptitude résidentielle, des éléments tels que la densité du bâti préexistante, l'accessibilité par divers modes de déplacements (notamment les transports en commun), la mixité des fonctions (avec présence d'équipements et

de services)... ont été cartographiés pour l'ensemble de la vallée. D'autres critères tels que la qualité du cadre de vie sont aussi à considérer : un bon ensoleillement (notamment en site de vallée) ou encore, un faible niveau de perturbation sonore (vu la présence d'infrastructures de communications ou d'exploitation de carrières par exemple). L'estimation de critères caractérisant la qualité du cadre de vie est illustrée ci-après.

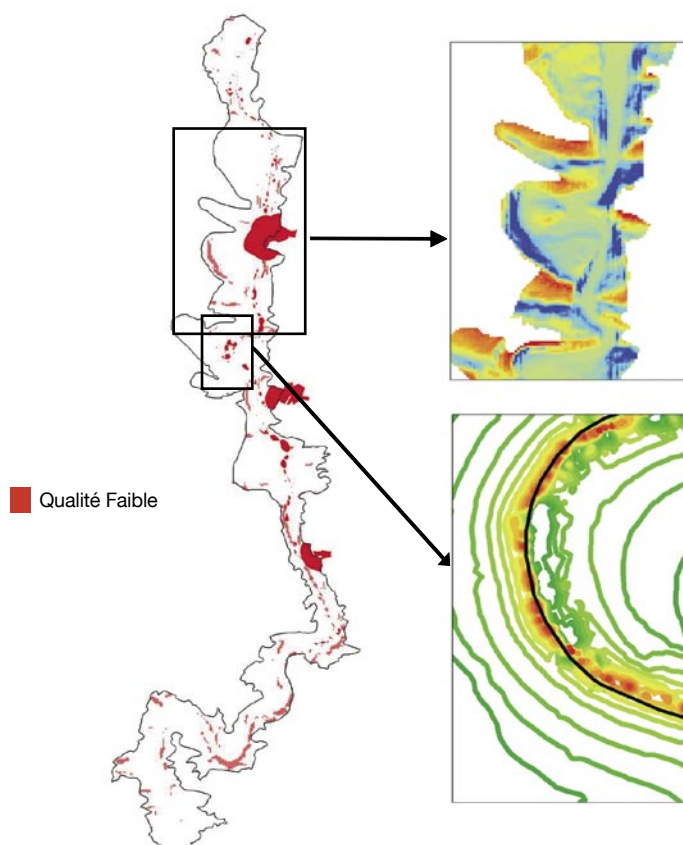


Figure 19 – La qualité du cadre de vie est déterminante pour l'attractivité résidentielle du territoire. Un bon ensoleillement ou un environnement plutôt calme sont deux exemples de critères caractérisant cette qualité de vie des lieux d'habitat. L'illustration présente une carte issue de la combinaison de ces deux critères pour déterminer des lieux peu propices à la résidence sur l'ensemble de la vallée.

Le premier extrait présente, sur un « zoom » réalisé à hauteur de Profondeville et Lustin, le niveau précis d'insolation. Les lieux où celle-ci est la plus faible ont été identifiés pour l'ensemble de la vallée : pour ces terrains souvent à l'ombre, le cadre de vie est moins agréable et les apports solaires passifs moins profitables à une urbanisation plus en accord avec les principes du développement durable.

Parallèlement, l'impact sonore du chemin de fer et des sites d'extraction ont été pris en considération : les périmètres susceptibles de subir des nuisances sonores supérieures à cinquante décibels ont été identifiés et cartographiés. C'est l'objet du second « zoom » plus en amont, à hauteur de Godinne. ■

Une synthèse des principales contraintes à l'occupation du sol a également été réalisée. Elle reprend les lieux qui, d'une manière générale s'avèrent les moins aptes à l'urbanisation, qu'elle soit résidentielle, économique ou touristique, en raison de la nature du territoire : présence de terrains karstiques, risques d'éboulements rocheux... Les zones inondables, lorsqu'elles seront adoptées par la Région wallonne, devraient également figurer sur ce type de cartes.

Pour déterminer l'aptitude touristique, il s'agit à la fois de rechercher les lieux où existent déjà des attractions et des infrastructures d'accueil, mais il s'agit aussi de préserver les sites d'intérêt pour garantir leur pérennité. Une attention spécifique doit notamment être apportée au patrimoine majeur et aux sites d'exception qui constituent souvent le principal atout touristique d'une région. La cartographie informatique permet plus aisément de prendre en considération un champ de vision, calculé en fonction du relief, autour de ces éléments de grand intérêt.

Validation et évaluation des scénarios

Le croisement entre les cartes d'aptitudes et les scénarios permet de nuancer la pertinence des différentes options développées dans ces derniers. Cette comparaison a pour but de vérifier si les propositions des scénarios sont en adéquation avec les aptitudes réelles rencontrées sur le terrain, ou le cas échéant, d'attirer l'attention sur le fait que des aménagements – parfois conséquents- seront nécessaires à la viabilisation d'une zone peu apte au départ.

En effet, si l'option est d'urbaniser des terrains peu accessibles, cela impliquera peut-être pour les autorités publiques de prévoir à terme la construction d'un nouvel accès routier ou de repenser le réseau de transports en commun. Cette démarche permet donc dans une certaine mesure d'apporter un éclairage sur le réalisme et la faisabilité des scénarios, pour mettre en évidence, dans les débats qui jalonnent la concertation, les difficultés (techniques, financières, environnementales,...) de certains projets.

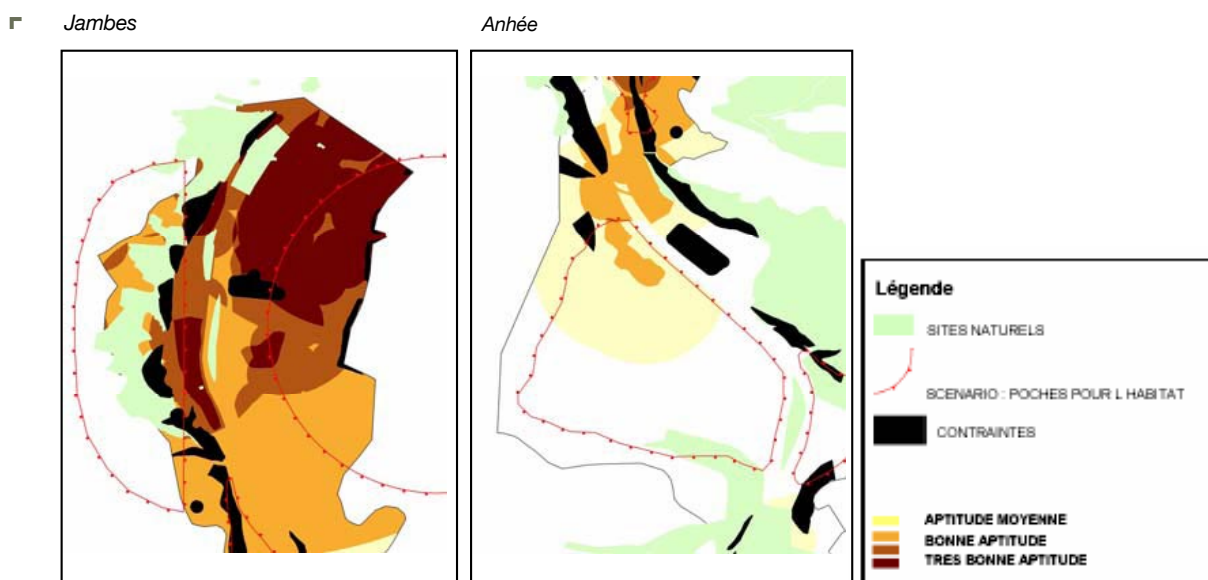


Figure 20 – Les cartes d'aptitudes sont confrontées aux scénarios pour en mesurer la pertinence et les impacts. L'illustration montre le croisement de la carte des aptitudes résidentielles avec le scénario d'urbanisation pour deux extraits de la carte : l'entité de Jambes et La Plante (à gauche) et de Anhée et Houx (à droite). Hormis les zones naturelles (vert) et les contraintes (noir), les aptitudes résidentielles vont de très bonnes (brun foncé) à mauvaises (blanc). Les poches d'urbanisation imaginées par le scénario résidentiel (cercles rouges) y figurent également.

La confrontation de la carte d'aptitude avec les poches d'urbanisation du scénario permet d'ébaucher une hiérarchisation entre les différentes zones urbanisables : ainsi, Jambes est très apte à une densification de l'urbanisation, d'autant plus si les réseaux de transports en commun sont renforcés, tandis qu'à Anhée, une vaste zone d'aménagement communal concerté du plan de secteur est localisée en zone peu apte à la résidence, notamment en raison d'une moins bonne accessibilité ; la question de l'opportunité de la mise en œuvre de cette dernière peut dès lors être posée. ■

Conclusions

Un « schéma d'orientation » pourrait avoir toute son utilité dans le cadre de la requalification de territoires qui jouissent d'une cohérence propre au-delà des limites administratives, comme c'est notamment le cas des vallées. Encore un outil de plus ? Peut-être. Ou, du moins, une démarche préalable et complémentaire à celle développée par des outils existants, comme le contrat de rivière ou les schémas de structure communaux.

Il ne s'agit pas de se substituer aux contrats de rivière, mais au contraire, de s'appuyer sur toute la démarche participative qu'ils ont permis d'initier. Le schéma d'orientation serait, quant à lui, plutôt de même nature que le schéma de structure communal, fixant un cadre général pour orienter toutes les décisions dans la direction d'un projet territorial commun à une échelle supra-communale. Les deux démarches peuvent donc parfaitement s'articuler.



D'un point de vue méthodologique, l'étude a mis en évidence l'importance de l'image et de la représentation graphique comme outil de sensibilisation et de concertation. La technique des scénarios, privilégiant des logiques thématiques cohérentes de développement, pourrait apporter une aide à la concertation entre les acteurs pour se forger un projet commun. Parallèlement, l'importance croissante de la cartographie informatisée apporte un outil d'objectivation et d'évaluation.

La démarche pose aussi la question de la définition de son périmètre de son application. Un tel schéma aurait-il sa pertinence pour d'autres vallées, moins marquées par le relief, plus urbanisées ? Par ailleurs, il y a sans doute d'autres territoires où une cohérence pourrait être trouvée et exprimée sous la forme d'un projet, d'une vision d'ensemble fédérant actions et acteurs. On pense à la définition des pays, des agglomérations... il y en a sans doute encore bien d'autres.

On le voit, la réflexion initiée au départ du cas de la Haute Meuse ouvre encore bien des perspectives de recherche pour l'aide à la décision, à la concertation et l'amélioration des processus et outils existants.

Figure 21 – Un des enjeux majeurs pour l'avenir de la Haute Meuse est sans nul doute la prise en compte de l'ensemble des acteurs qui fréquentent ce territoire. ■

Bibliographie

CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL CPDT (2005). *Mutations spatiales et structures territoriales*, Politique de gestion des fonds de vallées.

CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL CPDT (2005). *Adhésion de la Région wallonne au Protocole de Kyoto : mesures à prendre en aménagement du territoire pour faciliter le respect des engagements wallons et pour pallier les effets du réchauffement climatique*.

CREAT (2006). Schéma de structure de Neupré. Commune de Neupré.

FISCHESSER B., DUPUIS-TATE M.-F. (1991). *Contrat de rivière Rhins-Trambouze. Etude paysagère*. Syndicat intercommunal Rhins-Trambouze. Cemagref Groupement de Grenoble, Div. Env., Nat. et Pays.

FISCHESSER B., DUPUIS-TATE M.-F. (1992). *Etudes préalables au schéma directeur d'aménagement et de gestion de l'espace naturel de la Haute Vallée de la Love (Doubs)*. Syndicat intercommunal Rhins-Trambouze. Cemagref Groupement de Grenoble, Div. Env., Nat. et Pays.

FISCHESSER B., DUPUIS-TATE M.-F. (2003). *Rivières et paysages*. La Martinière, Paris.

Le contrat de rivière 2002-2004 : deuxième programme d'actions pour la protection, la restauration et la promotion de la Haute Meuse. http://environnement.wallonie.be/contrat_riviere

Requalifier les quartiers de gare pour favoriser le report de mode

Improving railway station districts to promote transport mode shift

Y. Hanin, V. Clette, A. Daems, T. Dawance, M. Grandjean et V. Rousseaux¹

Le renouveau du rail remet à l'honneur les quartiers de gare et pose la question de leur (ré)aménagement. Si les stratégies à mettre en place doivent viser principalement le report de mode, elles sont aussi l'occasion de redynamiser ces quartiers et de reconstruire la ville autour d'une centralité renforcée. Ces stratégies varient selon le type de gare. Soixante gares wallonnes ont été qualifiées selon trois critères : les flux de voyageurs (départs / arrivées, travailleurs / scolaires...), l'occupation du sol dans le quartier (en ce compris les réserves foncières disponibles) et l'accessibilité par les différents modes. Sur cette base, les stratégies de requalification proposées diffèrent selon qu'il s'agit de grandes gares (Namur, Charleroi, Liège, Mons, Tournai...), de gares à dominante résidentielle bien ou peu accessibles en voiture et enfin de gares «rurales»

The renewal of rail transport brings railway station districts back in the spotlight and raises the question about their (re)development. Whereas the strategies to be implemented must be geared chiefly to transport mode shift, they also provide an opportunity to revitalise these districts and to rebuild the city around a bolstered central core. These strategies vary depending on the type of station. Sixty (60) Walloon stations have been described according to three criteria: passenger flow (departures/arrivals, people going to and from work / school, ...), land occupation in the district (including available land reserves), and access by the various modes of transport. On this basis, the proposed improvement strategies differ with the size of the station, i.e. large stations (Namur, Charleroi, Liège, Mons, Tournai, ...), residential area stations that are easily or not so easily accessible by cars, and finally "rural" stations.

Mots-Clés : quartiers de gare, flux voyageurs, occupation du sol, aménagement, requalification, typologie, report de mode

Keywords: railway station districts - passenger flow - land occupation - development - town planning - town improvement - typology - transport mode shift

Jusqu'il y a peu, tant dans les villes que dans les campagnes, les quartiers de gare étaient marqués par un désintérêt urbanistique. S'y concentraient des activités à faible légitimité sociale ainsi que des bâtiments datant des heures de gloire du chemin de fer et réaffectés à des activités plus ou moins précaires : hôtels des voyageurs transformés en studios, hangars industriels réappropriés par le stationnement automobile, etc. Les quartiers bourgeois s'étaient progressivement détour-

nés de la gare alors que les faubourgs, s'étendant généralement au-delà des voies, tentaient de maintenir des petites activités économiques ou de remplir leur fonction résidentielle. Dans les campagnes, on observait une situation analogue. Les anciennes voies de garage des trains étaient laissées à l'abandon, les entrepôts et entreprises liées à la voie ferrée avaient laissé place à des friches.

¹ Yves Hanin est directeur du Centre d'Etudes en Aménagement du Territoire (CREAT-UCL), Place du Levant, 1, 1348 Louvain-La-Neuve) où Martin Grandjean et Véronique Rousseau sont également chercheurs. Véronique Clette, Amélie Daems et Thomas Dawance sont chercheurs au Centre de Recherche Urbaine (ULB, CP124, avenue F.D. Roosevelt 50, 1050 Bruxelles).

Ces constats s'expliquaient dans une large mesure par la perte d'intérêt envers le chemin de fer en raison de l'hégémonie du « tout-à-la-route ». Globalement, on pouvait observer que le rail n'attirait plus que les usagers contraints, c'est-à-dire ceux qui ne disposaient pas de moyens de transport individuels pour des raisons d'âge, de moyens financiers, de santé, etc. Les lignes et les gares avaient fait l'objet de multiples réductions suite à l'adoption de plans de restructuration, notamment, pour la Belgique, le plan IC-IR dans les années quatre-vingts.

Or, depuis quelques années, plusieurs mutations semblent faire renaître le rail. A la fin des années quatre-vingts, le matériel roulant a connu des innovations permettant d'offrir une nouvelle image de modernité. Le train à grande vitesse a incontestablement contribué au retour du chemin de fer sur des distances moyennes (200 à 500 km). Durant les années nonante, ce renouveau s'est étendu à l'aménagement de certaines gares et de certaines lignes. Aujourd'hui, des projets de modernisation du rail sont en cours, notamment en lien avec le développement du réseau express régional autour de Bruxelles. Ce regain d'intérêt s'appuie sur des mutations liées à plusieurs facteurs, parmi lesquels le changement de cap dans la politique des transports motivé par les exigences fixées par le Protocole de

Kyoto. Plus prosaïquement, la congestion des réseaux routiers favorise le report de mode : aux portes des grandes agglomérations, le train apparaît à certaines heures comme le mode de déplacement le plus rapide. Enfin, il convient naturellement de prendre en compte l'augmentation du coût liée à l'usage de l'automobile non seulement en termes de prix des carburants mais aussi de tarification de plus en plus stricte de l'accès à la ville (généralisation des parkings payants ou plus exceptionnellement instauration d'un droit d'entrée).

Si le train reprend des parts de marchés, est-ce pour autant que les quartiers de gare vont renaître et revivre ? Les stratégies de requalification de ces quartiers peuvent contribuer à consolider le renouveau du chemin de fer ; quelles sont dès lors les activités à promouvoir aux abords des gares ?

La politique actuellement suivie en Wallonie semble être celle d'une généralisation des surfaces de stationnement aux abords des gares de départ, et, complémentaiement, d'une concentration de bureaux autour des gares d'arrivée, qui sont situées dans un nombre très limité de grandes villes.

Pour cerner la pertinence de cette réponse et tenter de l'inscrire dans une approche plus globale de développement territorial, les chercheurs du Centre d'études en aménagement du territoire de l'Université de Louvain

et du Centre de recherche urbaine de l'Université de Bruxelles² ont d'abord voulu mettre en évidence les mutations dans les comportements de mobilité. En effet, plusieurs études belges et internationales démontrent que les raisons et les modalités de la mobilité ont profondément changé ces dernières années. Ces changements de comportements expliquent en partie le regain d'intérêt pour le rail. L'étude a ensuite adopté une démarche de terrain à partir du cas des gares wallonnes. L'objectif était de questionner ce changement au regard de la diversité des 262 gares wallonnes. Cette démarche articulait à la fois une approche qualitative par des enquêtes



Si le train reprend des parts de marchés, est-ce pour autant que les quartiers de gare vont renaître et revivre ? ■

² Cette recherche a été menée avec la participation de Josette Dawance, Olivier Denis, Xavier Duyck, Nathalie Eckhardt, Pierre Govaerts, Françoise Noël et Caroline Setruk.

auprès des usagers et des gestionnaires locaux et de réseaux et une approche plus cartographique et quantitative par un inventaire systématique des potentialités des gares et des espaces périphériques (800 mètres autour de la gare). Plus de cinq cents personnes ont ainsi été interrogées sur leurs comportements de mobilité dans une dizaine de gares tests. Parallèlement, un atlas a été dressé pour un échantillon de soixante gares (les grandes gares mais aussi des gares plus rurales). L'objectif de cette approche analytique était d'aboutir à des propositions concrètes pour la réhabilitation des différents types de quartiers de gare. Ces propositions sont présentées dans la seconde partie de cet article. Cette étude a été menée dans le cadre de la Conférence permanente du développement territorial entre 2003 et 2005, en collaboration avec les services du Ministère de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du logement et du patrimoine, du Ministère de l'équipement et des transports, de la Société régionale wallonne des transports, de la Société nationale des chemins de fer belges et des services du Cadastre du Ministère fédéral des finances.

Diversité des pratiques, des flux et des lieux

Comprendre les comportements de mobilité

Les études sur la mobilité indiquent clairement un allongement de la distance quotidienne parcourue dans un budget temps relativement stable. Elles montrent aussi que cette mobilité devient plus complexe car les lieux de résidence, d'activités, de scolarité, d'achats et de loisirs sont de plus en plus éclatés dans des territoires vécus de plus en plus vastes. En outre, les horaires deviennent plus lâches, ce qui a pour effet d'élargir les heures de pointe tout en diminuant quelque peu leur intensité. Comme dans d'autres régions urbaines occidentales, un processus de métropolisation est à l'oeuvre principalement autour de Bruxelles et secondairement de Liège, Charleroi, Namur et Luxembourg. Dans ce contexte, si la logique des mouvements pendulaires reste prédominante, deux mutations apparaissent néanmoins. Premièrement, même si de plus en plus d'individus disposent d'une voiture, l'usage de celle-ci évolue. Grâce à elle, ils tentent d'établir des chaînes de déplacements afin de connecter leurs lieux de travail, d'achats, de

loisirs, de formation et de résidence inscrits dans l'aire métropolitaine. Or la congestion du réseau routier, les difficultés de stationnement et les nouvelles mesures incitatives en matière de transports collectifs (gratuité, amélioration de la qualité de l'offre...) voire même d'usage du vélo favorisent le recours à différents modes de transports. Une forme de multimodalité se met progressivement en place, même si l'automobile reste très largement prédominante. Cette prédominance est paradoxalement renouvelée car de nouvelles techniques (réduction de la consommation, de la taille des véhicules...) et pratiques (voiture partagée) permettent de résoudre une partie des désavantages de la route. Mais la prédominance de la voiture est aussi et principalement soutenue par le fait que les mutations spatiales au sein des aires métropolitaines induisent d'autres mouvements que ceux traditionnellement observés entre centre et périphérie. En effet, le centre n'est plus systématiquement un milieu de concentration des activités et à l'inverse, la périphérie n'est pas uniquement l'espace de résidence et des services quotidiens.

Dans ce contexte d'évolution des comportements de mobilité, et en raison de la dispersion des activités à travers l'espace héritée des époques précédentes, la demande devient de plus en plus éclatée dans l'espace et dans le temps. Or, le chemin de fer est et reste un transport de masse. Comment dès lors retrouver un seuil de rentabilité, objectif d'autant plus crucial que le rail n'est pas épargné par la tendance à la libéralisation généralisée ?

Comprendre les flux des usagers du rail en Wallonie

En Wallonie, le rail représente environ 8 % des déplacements quotidiens, la voiture 80 %, le bus 4 % et les modes doux 7 %.

Grâce aux services commerciaux de la Société nationale des chemins de fer, nous avons pu obtenir une base statistique largement représentative des flux du rail en Wallonie³. Cette base de données nous a permis d'identifier les points d'origine et de destination et les lieux de résidence des abonnés en distinguant les travailleurs et les scolaires. Cette source inexploitée jusqu'alors nous fournit donc un regard nouveau et relativement exhaustif sur les flux des voyageurs. En sélectionnant soixante gares, nous avons couvert quelques 102.500 déplacements quotidiens des abonnés, soit pratiquement les deux tiers de la part de marché du rail. Le tiers restant

³ Abonnements SNCB du 17 mars 2003



Les travailleurs abonnés vont très majoritairement à Bruxelles

est composé de voyages occasionnels (billets) ou de titres de transports spécifiques (cartes multiples voyages).

De la base de données couvrant les soixante gares wallonnes sélectionnées, il ressort que les trois quarts des travailleurs abonnés ont pour destination Bruxelles (31.000) tandis que les quatre grandes gares wallonnes en attirent 20 % (Namur 3.400, Liège 2.100, Charleroi 2.000 et Mons 1.100). Les scolaires, quant à eux, vont à près de 85 % vers des gares wallonnes. Namur (5.800), Liège (3.700) et Mons (2.900) en totalisent 50 %, et Tournai et Ath en attirent environ 1.300 chacune. Une quinzaine d'autres gares attirent entre 900 et 400 scolaires⁴. Parmi les quatre grandes gares wallonnes, Charleroi attire donc plus de travailleurs que de scolaires, et ce contrairement à Namur, Liège et Mons.

Si Namur est la principale destination wallonne, elle est aussi la principale gare générant des départs (1.000 scolaires et 3.500 travailleurs). Les départs sont égale-

ment importants à Charleroi (1.100 scolaires et 3.300 travailleurs) et à Liège (500 scolaires et 3.200 travailleurs). Mons est la quatrième grande gare wallonne en raison non seulement des départs mais aussi du nombre d'arrivées (2.900). A côté de ces quatre gares, une quinzaine de gares⁵ génèrent des flux allant respectivement de quelques 3.000 à 1.000 voyageurs.

On l'a vu, le volume de voyageurs par le rail est modeste (8 %) par rapport à l'ensemble des déplacements. De plus, 80 % des flux d'abonnés se concentrent dans vingt-deux gares à peine. Le volume des flux de ces gares s'explique par les mouvements de travailleurs vers Bruxelles et secondairement par les départs de scolaires. En d'autres mots, le système ferroviaire wallon repose sur un grand nombre de gares, mais seulement un nombre limité de gares atteint un seuil significatif en termes de transport de masse.

En conclusion, les analyses permettent de dégager les logiques suivantes :

- les Wallons travaillant en Wallonie n'utilisent pratiquement pas les chemins de fer ;
- les travailleurs abonnés vont très majoritairement vers Bruxelles ;
- les mouvements internes à la Wallonie sont principalement scolaires ;
- les flux arrivants sont majoritairement scolaires alors que les flux partants sont majoritairement travailleurs, mais plus la gare est petite, plus les flux partants sont composés d'autant de scolaires que de travailleurs alors que les flux arrivants sont majoritairement composés de travailleurs ;
- les déplacements scolaires sont moins longs que les déplacements travailleurs et donc les départs de travailleurs sont d'autant moins dominants si la gare est proche d'un pôle supérieur.

Au-delà des grandes tendances, les particularismes des gares wallonnes

Si l'enjeu principal peut ainsi se résumer à un nombre limité de gare, il est néanmoins nécessaire de développer des stratégies spécifiques selon qu'il s'agit des grandes gares de destination, de la vingtaine de gares mixtes comptant de nombreux départ et un volume significatif d'arrivées, et enfin des nombreuses petites

⁴ Charleroi 900, Nivelles 830, Arlon 750, Waremme 700, etc.

⁵ Gembloux, Braine-l'Alleud, Ottignies, Ath, Nivelles, Tournai, Enghien, Verviers, Braine-le-Comte, La Louvière, Huy, Soignies, Waremme, Rixensart, Waterloo, Leuze, Ciney et Genval.

gares de départ. Ces stratégies spécifiques doivent en effet prendre en compte les particularismes des gares, de leurs environs et de leur accessibilité en fonction de leur aire de chalandise.

Pour ce faire, les soixante gares étudiées ont été classées selon trois typologies : les flux des abonnés, l'occupation du sol et les possibilités d'accès à la gare.

Les types de gare selon les flux

A côté des quatre grandes gares wallonnes (Namur, Liège, Mons et Charleroi), les autres gares peuvent être

classées en quatre groupes selon leur importance et selon les flux (travailleurs, scolaires ou mixtes) au départ et à l'arrivée.

Un premier groupe rassemble près d'une dizaine de gares de moyenne importance comme Tournai (4.100 navetteurs), Ath (3.900) et Nivelles (3.600) de même que des gares plus modestes comme Waremme (2.400), Braine-le-Comte (2.350), Soignies (2.100), Saint-Ghislain (1.700) et Leuze (1.600). Elles sont toutes caractérisées par le départ de travailleurs principalement vers Bruxelles et par l'arrivée de scolaires généralement issus des communes voisines.

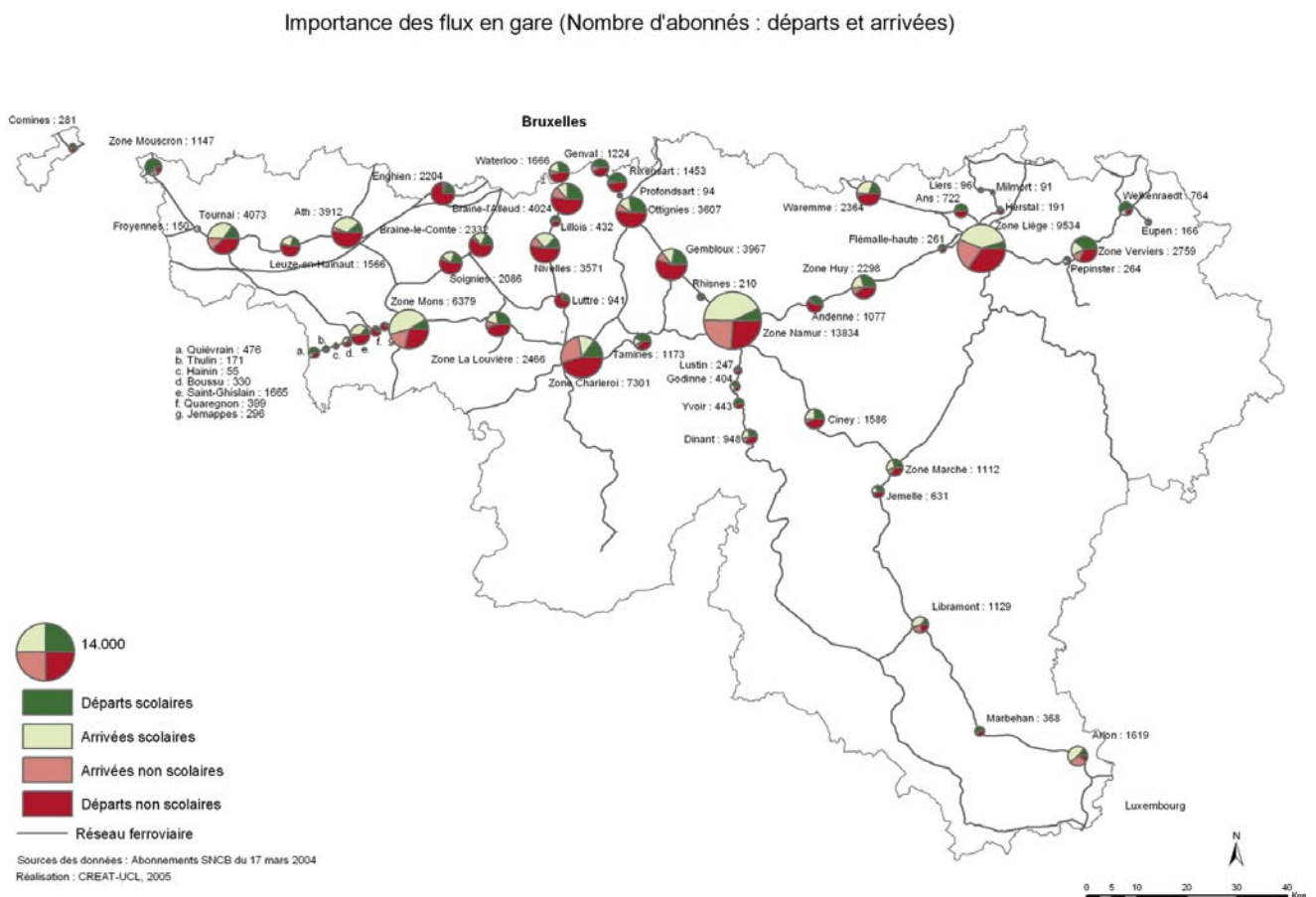


Figure 1 : Importance des flux en gare

Un second groupe rassemble les gares marquées par des flux de travailleurs en direction d'un pôle majeur mais aussi par l'arrivée de scolaires et par le départ de travailleurs et de scolaires à destination de pôles proches. Il s'agit de La Louvière, Ciney, Dinant, Huy, Verviers et Waterloo⁶.

Deux cas particuliers apparaissent au sein de ce second groupe. D'une part, trois gares voient plus de 85 % de leurs flux aller vers Bruxelles tandis que les arrivées sont composées de scolaires mais aussi de travailleurs. Braine l'Alleud est exemplative puisqu'elle a pour départs vers Bruxelles 1.900 travailleurs et 650 scolaires alors que dans le même temps arrivent 460 scolaires et 490 travailleurs.

Les gares d'Ottignies et de Gembloux sont assez similaires à Braine l'Alleud avec chacune environ 1.800 travailleurs vers Bruxelles et à l'arrivée de près de 850 abonnés dont 540 scolaires. En outre, environ 1.000 scolaires quittent ces gares en direction des pôles proches. D'autre part, à côté du pôle majeur bruxellois, il existe le cas de l'aire de Luxembourg. Arlon (1.600) possède les mêmes caractéristiques avec des arrivées mixtes et des départs de travailleurs et secondairement de scolaires vers le pôle d'emploi de Luxembourg.

Un troisième groupe rassemble une trentaine de gares nettement plus modestes, voire petites, qui sont principalement caractérisées par les départs de travailleurs et secondairement par moins de 250 abonnés arrivants (scolaires ou quelques travailleurs). Ce groupe peut-être subdivisé en quatre sous-groupes :

- le premier reprend les gares de l'aire d'influence de Bruxelles : quatre gares⁷ totalisent en effet plus de 90 % des départs vers Bruxelles (autant de travailleurs que de scolaires) tandis que leurs arrivées sont composées de quelques travailleurs ;
- le second sous-groupe rassemble cinq gares⁸ marquées par des départs de travailleurs vers Bruxelles tandis que les scolaires vont vers les centres proches et que les arrivées sont composées de travailleurs ;
- le troisième sous-groupe reprend les gares⁹ comptant des départs de travailleurs vers Bruxelles mais aussi des départs de scolaires et de travailleurs vers un ou plusieurs pôles proches. Dans le même temps, ces gares bénéficient principalement de l'arrivée de scolaires ;
- le quatrième sous-groupe rassemble des petites gares¹⁰ dont les départs sont répartis entre scolaires et travailleurs mais pour lesquelles les arrivées sont principalement des travailleurs.

⁶ Dans l'aire de Mons, La Louvière alimente Bruxelles avec 750 travailleurs tandis que 100 travailleurs et 370 scolaires vont vers Mons et que 120 travailleurs et 50 scolaires se rendent à Charleroi. Dans le même temps, La Louvière reçoit 650 abonnés dont 430 scolaires. Dans l'aire de Namur, 360 travailleurs quittent Ciney pour Bruxelles tandis que 240 travailleurs et 280 scolaires vont vers Namur. Inversement, Ciney reçoit 500 abonnés dont 400 scolaires. Dinant est assez analogue à Ciney, de même que Huy qui alimente Bruxelles avec 360 travailleurs, Liège avec 270 autres et Namur avec 160. Les départs scolaires vont principalement à Liège (240) et à Namur (170). Huy attire 700 abonnés dont 500 scolaires. Dans l'aire de Liège, Verviers alimente Bruxelles avec 370 travailleurs et Liège avec 850 scolaires et 365 travailleurs. Inversement, Verviers reçoit 825 abonnés dont 510 scolaires. Dans l'aire de Bruxelles, Waterloo peut être également rapproché de ce groupe en raison des départs vers Bruxelles de 750 travailleurs avec 300 scolaires et 170 scolaires vers Braine-l'Alleud et Nivelles. Les arrivées sont composées de 300 scolaires sur 430 personnes.

⁷ Rixensart et Genval voient le départ d'environ 500 travailleurs et de quelques 250 scolaires vers Bruxelles. Les arrivées sont faibles et composées de travailleurs. Enghien répond aux mêmes caractéristiques avec des départs de 1.500 travailleurs et de 200 scolaires vers Bruxelles pour des arrivées de 100 travailleurs et 70 scolaires. Enfin, la petite gare de Lillois compte 250 personnes partant vers Bruxelles, dont 180 travailleurs, tandis qu'arrivent 25 travailleurs et 25 scolaires.

⁸ Dans ce groupe, Luttre compte, sur 650 départs, 525 travailleurs vers Bruxelles. Une centaine de scolaires se rendent à Nivelles et une quarantaine à Charleroi. Les arrivées sont faibles et principalement travailleurs. Andenne joue un rôle analogue dans l'aire de Namur avec des départs vers Bruxelles de 320 travailleurs sur 600 et de 270 scolaires vers Namur pour une quarantaine vers Huy. Les arrivées sont peu élevées. La gare attire deux fois plus de travailleurs (80) que de scolaires. Ans, dans l'aire de Liège, répond aux mêmes critères avec 260 départs de travailleurs vers Bruxelles sur 350 alors que les scolaires vont principalement à Waremme (290 sur 320 départs). Les arrivées, peu importantes, sont majoritairement composées de travailleurs. Herstal est beaucoup plus modeste : quarante départs de travailleurs vers Bruxelles contre vingt-cinq vers Namur et moins de dix vers Liège, arrivées inférieures à cinquante abonnés dont trente travailleurs. Les scolaires au départ de cette gare vont principalement à Liège. Dans l'aire de Mons, Quaregnon compte 200 travailleurs vers Bruxelles sur 250 au départ tandis que les scolaires vont principalement à Mons. Les travailleurs composent l'essentiel des arrivées qui sont globalement peu élevées.

⁹ Dans l'aire de Namur, Tamines, Jemelle, Godinne et Marche ont une dynamique analogue à Ciney, Dinant et Huy mais avec des volumes plus faibles. Dans l'aire de Mons, gravitent les gares de Jemappes, Boussu et Quiévrain. Dans l'aire de Liège, Welkenraedt de même que les petites gares de Pepinster et d'Eupen ont des départs scolaires vers Liège et des arrivées de scolaires. Les travailleurs quittant ces gares vont tant à Liège qu'à Bruxelles. Dans l'aire d'Arlon et de Luxembourg, Libramont et Marbehan ont une dynamique analogue, même si Libramont se singularise par les arrivées plus importantes que les départs.

¹⁰ Dans l'aire de Liège, Flémalle, Milmort et Liers comptent autant de départs de scolaires que de travailleurs. Les scolaires vont vers Liège

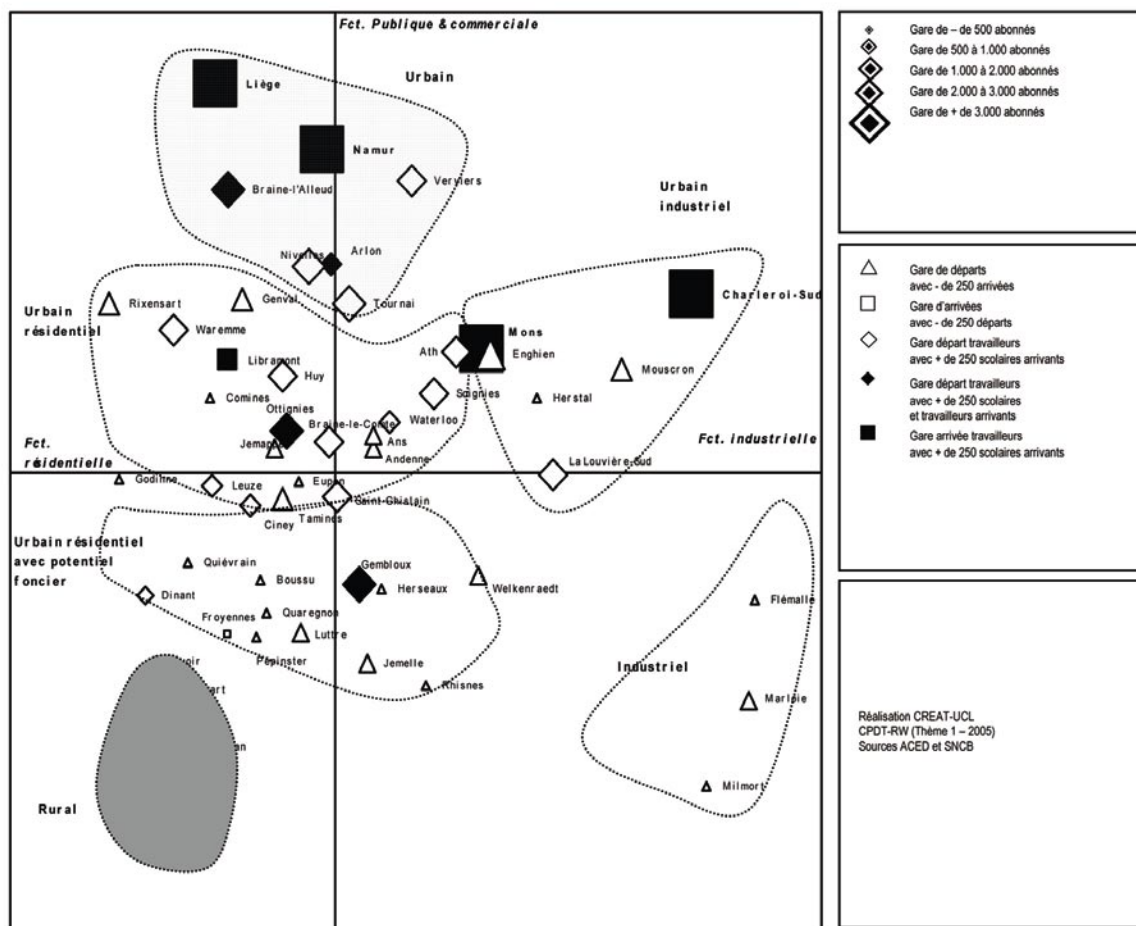


Figure 2 : Flux des abonnés et occupation du sol autour des gares

Enfin, un quatrième groupe reprend quelques gares aux caractéristiques assez spécifiques. Comines et Mouscron sont principalement marquées par des départs scolaires et des arrivées assez faibles. Par ailleurs, Froyennes apparaît comme une autre exception puisqu'elle attire 140 scolaires alors que seulement douze personnes quittent la gare.

Les types de gare selon les occupations du sol

Une seconde typologie a été établie sur la base de l'occupation du sol dans le quartier des soixante gares étudiées. La notion de quartier est définie par référence à un rayon de 800 mètres autour de la gare. Les aspects urbanistiques ou sociaux ne sont donc pas intervenus à ce stade dans la définition.

tandis que les travailleurs se répartissent en diverses destinations, dont principalement Bruxelles et Namur. Ces gares voient principalement arriver des travailleurs. Dans l'aire de Namur, Yvoir et Lustin comptent des départs vers diverses destinations mais Bruxelles et Namur en sont les principales. Les scolaires vont vers Namur. Les arrivées sont principalement composées de travailleurs. Dans l'aire de Mons, Hainin et Thulin sont analogues mais leurs destinations principales sont Bruxelles et Mons. Enfin, dans l'aire de Bruxelles, Profondsart peut être également repris (85 départs pour cinq arrivées de travailleurs sur neuf).

Les soixante quartiers de gare se répartissent en cinq grands types d'occupation du sol.

Sept gares (Liège, Namur, Verviers, Braine-l'Alleud, Arlon, Nivelles et Tournai) sont situées dans des quartiers largement urbanisés puisque les terrains non bâtis y représentent moins de 8 % des superficies. Les commerces en occupent 5 %, les infrastructures publiques environ 20 %, les entreprises près de 7 % et les résidences 35 %. Le solde, soit 25 %, est principalement dévolu aux infrastructures de transports (routes, chemin de fer et cours d'eau).

A l'inverse, sept gares (Yvoir, Profondsart, Liers, Marheban, Thulin, Lustin et Hainin) sont situées dans des quartiers peu urbanisés. Environ 60 % des terrains sont agricoles ou boisés. La résidence, avec 18 %, constitue l'essentiel des terrains bâtis tandis que les infrastructures de transport occupent 14 % des superficies. Les autres activités sont peu étendues (commerces et entreprises 1 %, infrastructures publiques 4 %).

L'essentiel des gares wallonnes sont implantées dans des quartiers à dominante résidentielle. Toutefois il convient de distinguer, parmi celles-ci, les quartiers dispo-

sant encore de grandes réserves foncières de ceux qui sont plus densément bâtis.

- Un premier sous-groupe compte une quinzaine de gares qui sont localisées dans des quartiers résidentiels (33 %) comptant ou non des superficies scolaires, des bureaux ou des équipements publics (16 %) (Genval, Rixensart, Jambes...), voire même des commerces et des entreprises (8 à 12 %) (Warremme, Libramont; Huy, Braine-le-Comte, Eupen, Tamines, Ciney, Leuze, Saint-Ghislain...). Les disponibilités foncières se limitent à 15 % des terrains.
- L'autre sous-groupe est également caractérisé par l'importance résidentielle (25 %). Il compte une douzaine de gares situées en périphérie du noyau bâti. Le caractère périphérique se marque essentiellement par les terrains non bâtis (45 %) et les infrastructures de transports (20 %) (Jemelle, Luttre, Boussu...). L'importance de la résidence peut parfois être atténuée par la présence de certains terrains d'entreprises industrielles en activité ou non.

Les deux derniers groupes se caractérisent par l'importance des superficies industrielles dans le périmètre de la gare. Les gares urbaines et industrielles comme



Pour chacune des soixante gares, le mode d'accès a pu être chiffré en distinguant les modes doux (piéton et vélo), la voiture («park and ride» ou «kiss and ride») et les transports urbains (tram et bus). ■

Charleroi, La Louvière, Herstal ou Mouscron possèdent plus de 12 % de superficies industrielles pour 10 % de superficies d'équipements publics, 5 % de commerces, 30 % de résidence, 25 % d'infrastructures de transports et un potentiel foncier d'environ 15 %.

Un petit nombre de gares ont un environnement industriel peu bâti (industrie 15 %, commerces et équipements publics 5 %, résidences 20 %, terrains agricoles 35 %, infrastructures de transports 25 %).

Les types de gare selon les modalités d'accessibilité

Pour chacune des soixante gares, le mode d'accès a pu être chiffré en distinguant les modes doux (piéton et vélo), la voiture («park and ride» ou «kiss and ride») et les transports urbains (tram et bus) (voir figure 3). Toutefois, ces données concernent exclusivement le trajet vers la gare de départ et pour les départs à destination de Bruxelles (33.300 abonnés).

Les modalités de déplacement à la gare d'arrivée n'ont pas été analysées. D'autres études indiquent cependant que la distance parcourue après l'usage du train est relativement limitée, même si elle est proportionnelle à la taille de l'agglomération de la gare de destination. Le mode utilisé à la gare d'arrivée est généralement la marche, ou les transports collectifs lorsque la gare de destination est urbaine.

Une logique générale ressort de l'étude : les modalités d'accès à la gare de départ sont étroitement corrélées avec l'occupation du sol autour de la gare.

Les sept gares urbaines de notre typologie d'occupation du sol (Namur, Arlon, Tournai, Braine l'Alleud, Nivelles, Liège et Verviers) génèrent quelques 10.600 départs vers Bruxelles soit un tiers des mouvements vers la capitale. Près de 55 % de ces abonnés se rendent à leur gare de départ en voiture. La présence d'une route à grand gabarit à moins de 500 mètres de la gare en facilite l'accès automobile. Toutefois, dans ces gares urbaines, les transports urbains représentent près de 20 % des modes d'accès à la gare en raison du grand nombre de lignes la desservant. Les modes doux ne représentent que quelques 26 %, soit le taux le plus faible parmi les cinq types de gares.

Les six gares à la fois urbaines et industrielles (Mons, La Louvière, Mouscron, Enghien, Charleroi et Herstal) génèrent 6.300 départs vers Bruxelles. Le taux d'accès à la gare en voiture est similaire à celui des gares urbaines, mais la part d'accès en transports urbains ne représente plus que 12 % des déplacements vers la gare au profit des modes doux. En effet près d'un tiers des usagers de ces gares résident à moins de 500 mètres de la gare.

La vingtaine de gares situées dans un quartier à dominante résidentielle induisent plus de 14.500 départs vers Bruxelles, soit pratiquement la moitié des abonnés se rendant dans la capitale. Les usagers des gares résidentielles vont à 60 % en voiture à la gare, à 35 % à pied et seulement à 7 % en bus. La problématique du stationnement mais aussi de l'accès routier apparaît dès lors comme très importante pour ce type de gares. Les modalités d'accès aux gares et l'aire de chalandise démontrent que ces gares situées dans les petites villes attirent des usagers de l'entité mais aussi un grand nombre de voyageurs issus des communes périurbaines voisines (plus des deux tiers). La distance parfois importante du lieu de résidence à la gare, la possession d'une voiture et une desserte en bus plus faible qu'en milieu urbain favorisent le recours à la voiture. Néanmoins, l'accès automobile est peu avantaagé car la voirie principale est située en moyenne à près de 750 m de la gare¹¹.

La dizaine de gares résidentielles disposant de réserves foncières importantes connaît des modalités d'accès proches de celles observées pour les gares rurales, même si les parts d'automobilistes (33 %) et d'accès en bus (8,5 %) sont plus marquées. Les disponibilités foncières pourraient donc être utilisées pour le développement de parkings, d'activités complémentaires à la chaîne de mobilité mais aussi de résidences. Ces réserves pourraient être largement valorisées puisque moins de 1.300 abonnés quittent ces dix gares pour rejoindre Bruxelles.

La part d'accès à la gare en automobile atteint son maximum dans le cas des quartiers de type industriel peu densément bâtis. Pour les départs vers Bruxelles,

11 Notons ici que vu l'importance des flux observés à Gembloux et les modes d'accès à la gare, nous avons choisi de placer cette gare dans la moyenne des gares à dominante résidentielle. La grande disponibilité foncière dont fait l'objet la gare de Gembloux est donc une opportunité remarquable.

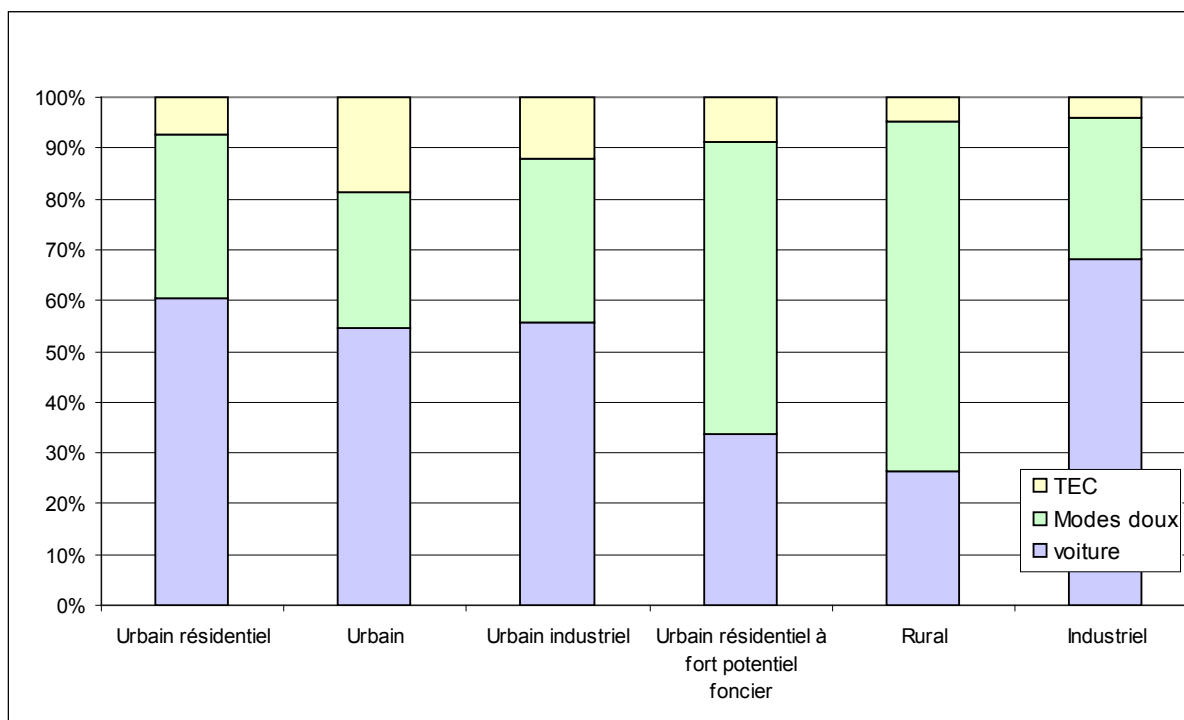


Figure 3 : Part modale des déplacements utilisés pour se rendre à la gare (%) ■

qui s'élèvent à moins de 200 abonnés, on observe que 70 % des usagers se rendent en voiture à la gare pour moins de 28 % en mode doux et 8 % en bus. La dispersion des lieux de résidence des usagers, la présence d'une route à grande circulation à moins de 300 m de la gare et les facilités de stationnement expliquent certainement cette tendance.

Enfin, les usagers des gares rurales ayant pour destination Bruxelles représentent également moins de 200 personnes. Ces usagers se rendent à près de 70 % en mode doux à la gare, leur résidence étant le plus souvent située à proximité de celle-ci. La faible desserte en bus explique les taux les plus bas d'accès à la gare par ce mode. De même, la distance de près d'un kilomètre d'une route de grande liaison n'incite sans doute pas à se rendre dans ce type de gare. En somme, les gares rurales sont principalement utilisées par les quelques usagers résidant à moins de 500 mètres de la gare.

Stratégies de requalification autour des gares

L'objectif final de notre travail était la proposition de stratégies de requalification à appliquer aux quartiers de gare en vue de favoriser le report de mode. L'étude des flux d'usagers, de l'occupation du sol et de l'accessibilité des gares et de leurs quartiers nous a permis d'envisager des stratégies différentes, adaptées à différentes grandes configurations possibles en vue d'une plus grande efficacité. Nous abordons à présent cette partie plus « politique » de notre travail.

Il nous paraît tout d'abord important de suggérer que les choix en matière d'affectation des sols et d'orientation des modes d'accès à la gare, ainsi que la valorisation de la centralité structurelle, soient repris dans une charte de requalification associant les sociétés de chemins de fer, les opérateurs régionaux et locaux. Cette charte

exprimerait non seulement la volonté des opérateurs régionaux et locaux de revaloriser les gares en vue de favoriser le report de mode, mais aussi les potentialités de renforcement des liaisons et des fréquences ferroviaires.

Nous pensons également que la requalification des quartiers de gare nécessite des interventions stratégiques à différentes échelles.

A l'échelle des communes ou des agglomérations, les diverses affectations doivent veiller à ne pas concurrencer les projets prévus autour de la gare et à lutter contre les dynamiques de désurbanisation. La structure générale et les affectations dans le périmètre d'influence de la gare doivent être reconsidérées. Un schéma d'aménagement couvrant ce vaste périmètre donnera les lignes directrices qui seront concrétisées dans des plans opérationnels.

La reconfiguration des modalités d'accès nécessite l'établissement de réseaux routiers et de transports collectifs au sein de l'aire de chalandise et en direction de la gare. A une échelle plus fine, les aménagements des abords faciliteront les cheminements et les transbordements.

Ces principes, déclinés selon les stratégies en lien avec les types de gare, seront repris dans la charte de requalification.

La requalification doit renforcer de manière stratégique les trois fonctions de la gare : centralité modale, de destination et de départ.

Les gares constituent des centralités, à des degrés variables, en raison de la convergence des flux. Après avoir perdu une partie de leur force symbolique au cours du 20^e siècle, elles redeviennent des pôles de mobilité en raison de la congestion automobile. Cette polarisation peut être accrue en renforçant les qualités de l'espace et y en développant des activités complémentaires s'inscrivant dans des chaînes de déplacements. La gare doit dès lors être envisagée à nouveau comme un pôle de développement pour les dynamiques locale et régionale.

La gare remplit également un double rôle en tant que pôle de destination et de départ. En fonction du poids de ces deux rôles, des activités et des aménagements doivent être prévus. Ils dépendront naturellement de la place de la gare dans le réseau.

Stratégies de requalification pour les grandes gares

Même s'il faut distinguer Namur, très urbanisé, de Charleroi, plus industriel, les grandes gares wallonnes

ont en commun de générer tant des départs que des arrivées. Liège, Mons ou même Tournai connaissent des flux assez équilibrés tandis que Namur accueille deux fois plus d'arrivants et que Charleroi est caractérisé par les départs de travailleurs et le faible taux d'arrivées scolaires. Namur possède une aire de chalandise étroite, ce qui n'est pas le cas de Charleroi.

La desserte ferroviaire et le contexte urbanisé de ces gares devraient conduire à augmenter essentiellement leur centralité et leur fonction de destination et secondairement leur fonction de départ.

La fonction de centralité des gares urbaines

La gare et son parvis doivent remplir une fonction centrale dans l'agglomération en tirant parti des flux importants de voyageurs, de la forte densité résidentielle et d'activités dans les quartiers voisins et de la convergence des flux routiers et de transports en commun.

La gare et ses abords immédiats doivent devenir un pôle animé jour et nuit et tous les jours de la semaine. De préférence située au-dessus des voies, la gare doit être un lieu ouvert aux usagers du chemin de fer et aux usagers de la ville. Elle doit accueillir des activités commerciales urbaines à l'échelle de l'agglomération et des services en lien avec la fonction de destination (hôtels, etc.). Elle doit également devenir une passerelle entre les quartiers situés de part et d'autre des voies ferrées. La centralité implique une fréquentation importante, y compris par des personnes souvent peu accoutumées aux lieux. La lisibilité et la sécurité sont donc des préoccupations essentielles. Même s'il faut favoriser une plus grande imbrication entre les commerces, les services et les accès aux voies, ces derniers doivent être facilement perceptibles.

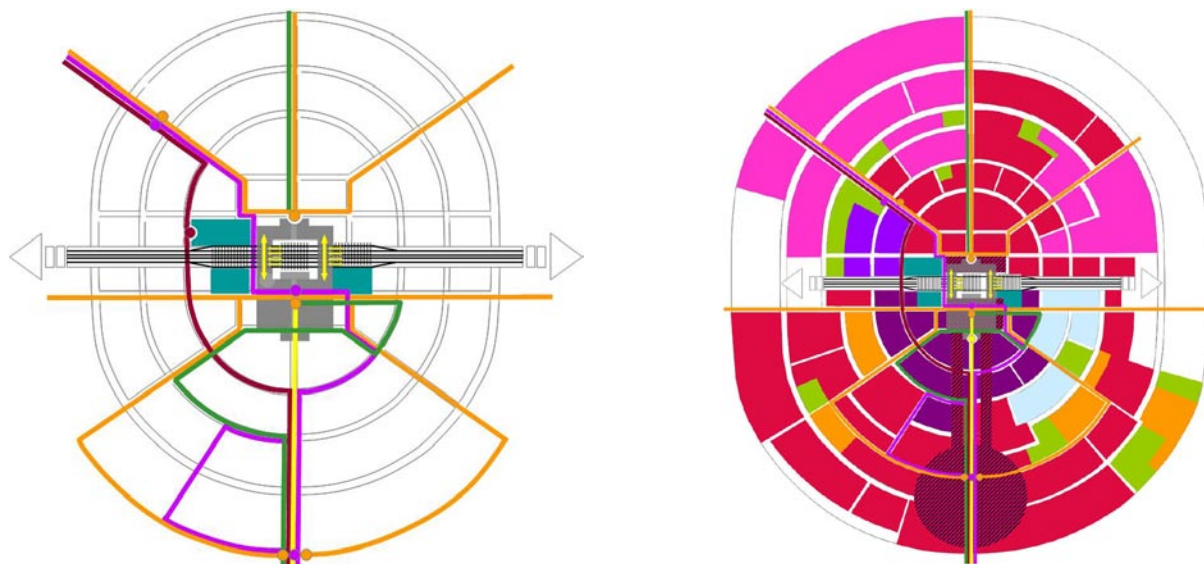
Plus largement, la gare doit retrouver son identité symbolique forte et être une infrastructure visible dans la ville.

La fonction de destination des gares urbaines

La fonction de destination de la gare urbaine implique de favoriser la desserte ferroviaire. Si la mise en place d'un RER autour certaines agglomérations pourrait être étudiée, il convient surtout de tirer parti des liaisons actuelles avec les gares situées dans un rayon de vingt à trente kilomètres.

Dans le quartier de la gare seront concentrées des activités attirant de nombreuses personnes (écoles, bureaux, salles de réunions...). Dans ce but, non seulement les

Schéma 1 : Les grandes gares



terrains disponibles seront prioritairement réservés à ce type d'activités, mais de plus les parkings liés à ces activités seront strictement limités. La conception urbanistique concentrera les immeubles d'activités le long des rues tracées en direction du centre-ville. On favorisera néanmoins dans ces rues la mixité des fonctions (logement et activités).

Dans le quartier de la gare, les surfaces de commerces, d'équipements collectifs et de bureaux doivent représenter au moins un tiers des surfaces au sol. Les logements, principalement situés à l'arrière des rues commerçantes et de bureaux, occupent eux aussi environ un tiers des espaces. Le tiers restant est dévolu principalement aux voiries, au chemin de fer et de manière limitée aux stationnements automobiles. La largeur de l'emprise ferroviaire doit si possible être réduite (suppression de voies de garages, aménagement de la gare comme centre de commerces et de services au-dessus des voies...). La place de gare doit être aménagée comme un nœud intermodal permettant de rassembler différents modes alternatifs à la voiture. La reconfiguration du réseau urbain de transports collectifs doit permettre de ramener vers la gare les principales lignes de bus. Si nécessaire, la desserte spécifique des grandes entreprises via des navettes privées doit être envisagée.

La fonction de départ des gares urbaines

La fonction de départ repose sur l'accès à la gare par les transports collectifs et les modes doux même si la voiture est encore dominante. La présence d'une voirie à grand gabarit à proximité directe de la gare peut conduire au développement de parkings. Il convient toutefois de favoriser l'accès par les modes alternatifs. La reconfiguration du réseau de transports urbains doit être étudiée pour permettre un accès aisé à la gare depuis les divers quartiers de l'agglomération. Dans ce but, la mise en place d'un réseau de tramways est sans doute plus appropriée à l'échelle des agglomérations wallonnes. L'accès à la gare via les modes doux doit être valorisé notamment grâce au développement de rues animées en direction de la gare et par l'aménagement de pistes cyclables et de parkings vélos à proximité directe des quais.

Pour certaines gares urbaines trop imbriquées dans le tissu urbanisé, il est sans doute opportun d'étudier la possibilité de développer les gares secondaires situées dans un rayon de vingt à trente kilomètres afin d'inciter les résidents de la périphérie à s'y rendre plutôt que de converger vers la gare urbaine. Cette situation pourrait concerner Namur par le renforcement de Gembloux, voire d'une gare intermédiaire au nord de Namur (Rhisnes ou Saint-Denis-Bovesse).



Stratégies de requalification pour les gares urbaines à dominante résidentielle

Une quinzaine de gares IC-RER sont implantées dans un quartier à dominante résidentielle (33 % des superficies) avec des équipements collectifs et des commerces (25 % environ des superficies). Les terrains agricoles et les bois couvrent 15 % du périmètre du quartier. Cette densité bâtie, souvent associée avec le contexte d'une ville de niveau secondaire, implique la fréquentation de la gare à la fois par des usagers résidents à proximité (33 %) mais aussi par des personnes venant des communes voisines, voire de plus loin. La gare joue un rôle d'entrée sur la petite ville essentiellement pour les scolaires et très secondairement pour les travailleurs, mais aussi un rôle de relais vers les pôles principaux pour les travailleurs et secondairement pour d'autres scolaires.

Le caractère mixte de ces gares devrait inciter à un développement équilibré de leur quartier en renforçant les polarisations ferroviaires et urbaines. Cette stratégie équilibrée doit veiller à maintenir la gare comme une centralité urbaine tout en permettant qu'on y accède facilement. Or l'accès en voiture paraît important puisqu'il concerne plus de 60 % des usagers. La dispersion des lieux de résidence des usagers pénalise en effet le transport collectif en bus vers la gare.

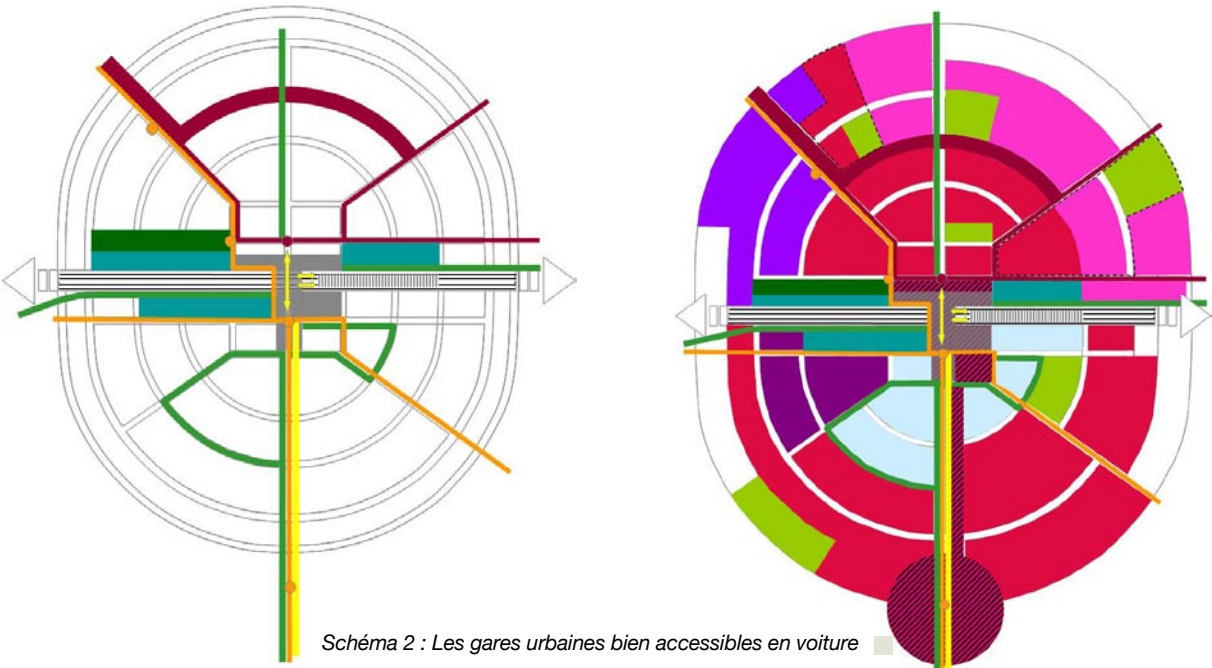
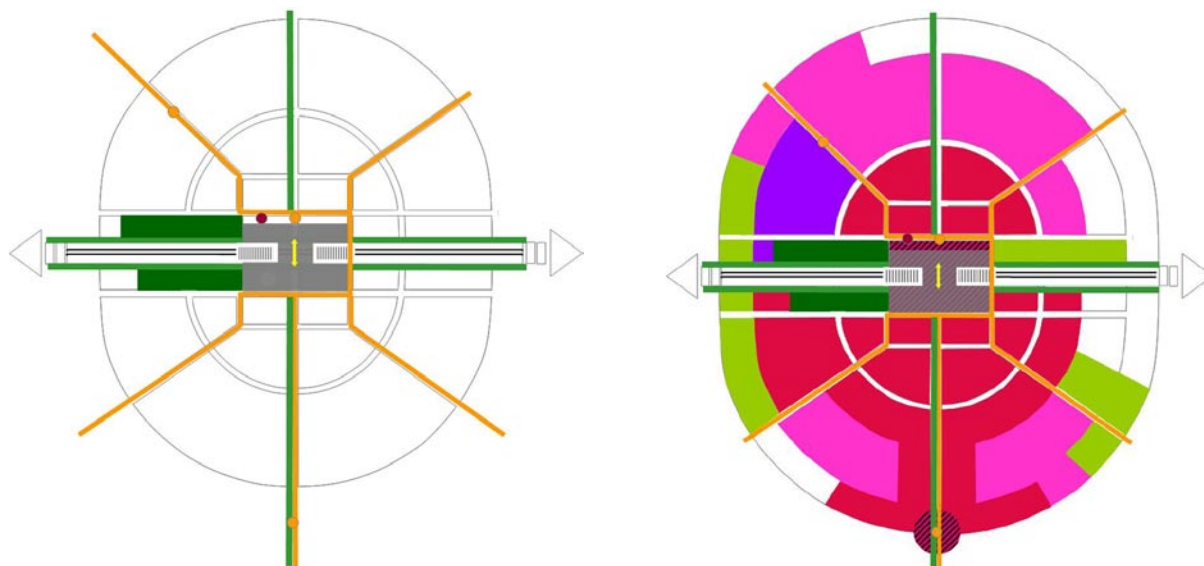


Schéma 2 : Les gares urbaines bien accessibles en voiture

Schéma 3 : Les gares urbaines peu accessibles en voiture



- Espace gare
- ≡ Voies de chemin de fer
- ▨ Quai couvert
- Parking arboré
- Parking couvert
- Ligne de bus
- Principaux arrêts de bus
- Ligne de tram
- Principaux arrêts de tram
- Axe routier principal
- Axe routier
- Dépose-minute
- Vélo-piéton
- Passage piéton
- Quartier résidentiel dense
- Quartier résidentiel
- Bureaux
- Concentration commerciale
- Écoles
- Centre de sport, universitaire, hospitalier
- Activité économique industrielle
- Terrains à urbaniser à plus long terme
- Zone industrielle réaffectée
- Parc

Un développement équilibré entre centralité urbaine et fonction de départ

Les gares des petites villes urbaines résidentielles remplissent essentiellement un rôle de départ vers Bruxelles ou les pôles supérieurs proches (Namur, Liège, Mons, Charleroi). L'accès en voiture depuis une aire de chalandise assez vaste est d'autant plus complexe à mettre en œuvre que la gare est souvent enclavée et que seuls quelques terrains sont libres à proximité.

La séparation des flux vers le pôle principal et vers la petite ville elle-même doit être la règle pour assurer un développement équilibré. Dans certains cas, cette logique peut favoriser le maintien de complémentarités avec une gare auxiliaire (Huy et Statte, Ottignies et Louvain-la-Neuve, Rixensart et Genval...). Cette solution doit être privilégiée pour les gares ne disposant pas d'un accès automobile direct depuis les communes avoisinantes. Si la voirie existe, ou que sa création est possible, il convient au contraire de renforcer la double polarisation urbaine et ferroviaire en une seule centralité. L'articulation entre l'avant et l'arrière de la gare est sur ce point stratégique. Les flux doivent être prioritairement confinés vers l'extramuros. Si le centre ville et la gare sont proches (Ath, Arlon...), les parkings peuvent jouer le double rôle d'entrée sur la ville et d'accès à la gare. Comme dans le cas des gares urbaines, une restructuration des réseaux de transport collectifs (bus) de-

vrait viser la desserte des gares dont l'accès en voiture est plus difficile.

La fonction polarisatrice du chemin de fer est assurée par le renforcement de la desserte et des fréquences des trains entre la petite ville et les pôles supérieurs. Cette stratégie ne peut être développée que si les départs augmentent en raison de la facilité d'accès. L'augmentation du nombre d'usagers dépend également de deux autres paramètres : la situation de la petite ville dans la structure générale (éloignement significatif, ou au contraire proximité avec les franges de la congestion automobile) et l'offre de services complémentaires à proximité directe de la gare afin de permettre des économies de temps (crèches, pharmacie, dépôts de

vente par correspondance, supermarché alimentaire...). Le plan de mobilité communal doit désormais envisager la gare comme un pôle-relais disposant de services et de commerces complémentaires et non plus seulement comme une fonction génératrice de flux parasites au sein de la commune.

Enfin, la fonction polarisatrice du chemin de fer sera d'autant plus grande si, dans le même temps, les flux d'usagers du train en direction de la petite ville augmentent également grâce au renforcement de la fonction d'arrivée.

La fonction centrale de la gare en lien avec la fonction d'arrivée



La gare joue secondairement un rôle d'acheminement de scolaires depuis les entités voisines vers la petite ville. La présence d'établissements scolaires, leur maintien à proximité de la gare de même que l'aménagement de cheminements piétons sont primordiaux. L'aménagement des abords doit être équilibré afin d'assurer l'accès pour les automobilistes (via par exemple un passage sous voie) tout en favorisant l'essor d'activités à proximité de la gare.

La transformation de la gare en un nœud multimodal doit s'accompagner de mesures favorisant sa fréquentation par les riverains et les habitants du centre. Les commerces ne peuvent en effet être rentables sur la seule base des flux de voyageurs. La place de la gare doit donc être à la fois un lieu d'accès aux commerces et un lieu de transit, voire d'attente, pour les voyageurs. Elle doit aussi être une porte vers les fonctions urbaines (services collectifs, bureaux) implantées le long de la « rue de la gare » en direction du centre.

Des parcours piétonniers doivent relier la gare aux zones d'entreprises situées dans la périphérie. Les plans de mobilité doivent encourager l'usage du chemin de fer notamment par la mise en service et la gratuité des navettes privées entre la gare et la zone d'activités.

Pour les établissements scolaires à proximité des gares, l'aménagement de cheminements piétons est primordial ■

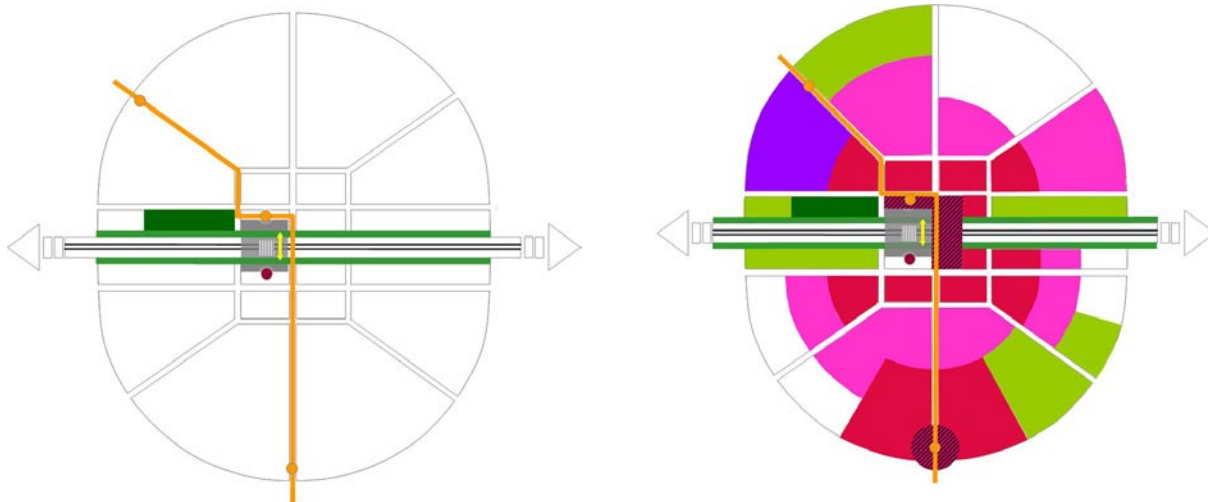


Schéma 4 : Les gares urbaines rurales ■

Stratégies pour les gares rurales

Les quartiers des gares (ou arrêts) qu'on appelle ici « rurales » se caractérisent par une prédominance de terrains non urbanisés (terres agricoles ou forestières mais parfois aussi friches industrielles). Ce sont avant tout, sinon uniquement, des gares d'origine. L'entité (quartier, village, commune) dans laquelle elles se trouvent ne constitue en effet pas un pôle d'emploi ni un pôle scolaire, excepté à l'échelle strictement locale.

L'enjeu principal pour la grande majorité des gares rurales est d'encourager l'usage du train pour les trajets vers les pôles d'emploi et/ou scolaires. Cet enjeu n'est toutefois réellement important que pour les gares situées à moins d'une demi-heure d'une ville jouant ce rôle de pôle.

Dans les autres gares, il n'y a pas réellement d'enjeu de report de mode à court ou même à moyen terme. C'est lorsqu'on se place dans une perspective de long terme que la gare et les infrastructures ferroviaires en général prennent toute leur importance. Dans cette perspective, en effet, il est clair qu'il faut avant tout garantir pour le futur le maintien des emprises publiques (en particulier linéaires).

Les gares situées à moins de trente minutes d'un pôle représentent un enjeu plus crucial en termes de report

de mode. En effet, elles sont situées dans des régions où il existe une demande résidentielle et où celle-ci peut donc être orientée vers une localisation plus favorable à l'usage du chemin de fer.

La gare comme noeud intermodal

Le maintien d'une desserte ferroviaire minimale de ces gares permettra l'exercice du droit à la mobilité de certaines catégories de population et le désenclavement de certaines régions isolées. Par ailleurs, les gares rurales bénéficient généralement de disponibilités foncières relativement importantes. Cela permet d'y envisager la réalisation de parkings, pour autant du moins que leur accessibilité routière soit bonne. La desserte bus sera renforcée, principalement aux heures de pointe.

Fonctions autour de la gare

Il peut arriver que soit présente, à proximité de la gare, une entreprise ou une zone d'activités, ou, plus exceptionnellement encore, un équipement (par exemple touristique). Ces cas particuliers doivent faire l'objet d'une approche particulière.

Lorsque la gare est située à moins de trente minutes d'un pôle et que les disponibilités foncières et les structures spatiales locales le permettent, on favorisera la

	Espace gare
	Voies de chemin de fer
	Quai couvert
	Parking arboré
	Parking couvert
	Ligne de bus
	Principaux arrêts de bus
	Ligne de tram
	Principaux arrêts de tram
	Axe routier principal
	Axe routier
	Dépose-minute
	Vélo-piéton
	Passage piéton
	Quartier résidentiel dense
	Quartier résidentiel
	Bureaux
	Concentration commerciale
	Écoles
	Centre de sport, universitaire, hospitalier
	Activité économique industrielle
	Terrains à urbaniser à plus long terme
	Zone industrielle réaffectée
	Parc

réalisation de nouveaux projets résidentiels dans un rayon d'un kilomètre autour de la gare. L'objectif sera d'encourager les familles qui cherchent à s'implanter dans la région à choisir cette localisation plutôt qu'une résidence plus éloignée. Ces nouveaux lotissements seront relativement denses et organisés de telle sorte que l'accès à la gare par les modes doux soit rapide, agréable et sûr. Pour les projets d'envergure, la présence de commerces et services de proximité (ex. épicerie, crèche...) peut également être envisagée pour autant qu'elle ne risque pas de déforer un éventuel centre de village proche.

Qualité des aménagements

Tout comme les gares plus urbaines, les gares rurales doivent présenter une image positive des chemins de fer, ce qui implique des aménagements de qualité. La gare elle-même, ses abords et son intégration dans les flux et les activités du quartiers (ou du village) doivent être clairement lisibles.

La fermeture des guichets et autres services dans de nombreux bâtiments de gare permet d'y envisager non seulement des activités d'intérêt local, mais surtout la présence permanente d'un résident qui pourrait avoir un rôle de « concierge ». Le caractère isolé de certaines gares rend cette fonction hautement souhaitable.

Conclusions

Cette étude tente de jeter les bases d'une politique nouvelle. Trop souvent encore le chemin de fer est perçu comme un mode de transport fédéral et donc étranger aux préoccupations régionales. Il existe certes des projets d'enjeu régional tels que ceux liés au RER, à la modernisation de l'une ou l'autre gare, voire de l'une ou l'autre ligne. Toutefois, il conviendrait de prendre conscience de l'urgence d'une stratégie globale.

Au niveau local, la gare et ses abords restent perçus négativement. Rares sont les volontés communales de prendre appui sur cette infrastructure dans une perspective de mobilité générale et de construction d'une réelle centralité. La gare et son quartier doivent au contraire être valorisés car ils constituent un atout du développement communal. Ce changement de perspective nécessite à la fois un signe fort des autorités régionales et des opérateurs de transports et la mise en œuvre d'un urbanisme adapté aux problèmes inhérents à ces infrastructures (bruits et vibrations des trains, flux arrivant et partant de la gare, insécurité...).

Il est donc urgent de mettre la Wallonie sur les rails et de promouvoir l'intermodalité. Ce défi collectif a un impact direct sur la dynamique de notre territoire et sur la qualité de vie des citoyens.

Bibliographie succincte

ALTHABEGOITY H., *Pour une stratégie du réseau des gares régionales*, dans «Revue générale des chemins de fer» n°4, 01/04/1998, pp. 69-75.

Bahn-Ville (étude franco-allemande) sur <http://www.bahn-ville.net/fr>.

CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL CPDT, *Protocole de Kyoto : aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, MRW, DGATLP, Collection Etudes et documents, série CPDT n°6, à paraître.

DAWANCE T., *Les sites de gares face aux enjeux de structuration du territoire en faveur d'un report de mode : synthèse d'expériences étrangères*, dans Mutations spatiales et structures territoriales, Rapport final de la subvention 2002, CPDT, Thème 1, septembre 2003, vol. 2, pp. 109 et s.

GOUVERNEMENT WALLON (1999), *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, DGATLP, Namur.

HALLEUX J.-M. et LAMBOTTE J.-M. (2002), « *Quantification et analyse évolutive de la désurbanisation* », in Les coûts de la désurbanisation, ss dir. DE KEERSMAECKER M.-L., Etudes et documents, CPDT, n°1, Namur.

HUBERT J.-P. et TOINT Ph., *La mobilité quotidienne des Belges*, Presses universitaires de Namur, 2002, 347 pp.

KAUFMANN V. (2000). *Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, la question du report modal*, Science, Techniques, Société, Lausanne.

MENERAULT Ph., Barre A. (dir.), *Gares et quartiers de gares : signes et marges*, éd. INRETS, coll. Actes n°77, 2001, 216 pp.

Service du Premier Ministre ; Services fédéraux des Affaires Scientifiques, Techniques et Culturelles, Enquête nationale sur la mobilité des ménages – réalisation et résultats, Rapport final, Avril 2001.

Le défi du fret : vers une définition de la stratégie wallonne

The challenge of freight: towards a definition of the wallon strategy

P. Arnold¹, D. Borsu²

Le Gouvernement wallon, dans le cadre de son Plan Marshall, a affirmé sa volonté de développer un pôle de compétitivité dans le secteur du transport et de la logistique. La mise en place de cette filière doit s'appuyer sur un ensemble de mesures prioritaires, ces dernières devant faire partie intégrante de la promotion et du développement d'un transport de marchandises durable. Cette contribution présente les réflexions menées ces dernières années par ou pour le compte de la Région wallonne. Elle en extrait les lignes directrices et présente un ensemble d'actions coordonnées, constituant une première ébauche de plan stratégique marchandises à l'échelle régionale.

The Walloon Government, within its Marshall plan, has affirmed its determination to develop a pole of competitiveness in transport and logistics sector. The implementation of this pole must be based on priority measures relating to the promotion and the development of a sustainable carriage of goods. This paper presents the reflexions carried out by the Walloon Region during the last years. Hot lines are extracted and a package of coordinated actions is presented, constituting a first strategic outline of a regional freight plan.

Mots-Clés : transport, marchandises, Région wallonne, politique publique

Keywords: transport, goods, Walloon Region, public policy

La croissance de la consommation, l'éclatement géographique des bassins de production et les exigences de l'organisation de la chaîne d'approvisionnement font peser aujourd'hui des contraintes lourdes sur la circulation des marchandises. Celle-ci a connu une croissance importante durant la dernière décennie et les prévisions établies en la matière démontrent qu'elle continuera de croître dans les années à venir. Il convient de maîtriser cette évolution en s'appuyant sur une bonne connaissance des phénomènes, tant à l'échelle régionale qu'au niveau de leur inscription dans un contexte international parce que, si le transport de marchandises doit offrir toujours plus de réactivité et de souplesse dans les meilleures conditions économiques, il doit également faire face à d'autres enjeux majeurs : nuisances environ-

nementales, hausse du prix du pétrole, congestion des grands axes de circulation, etc. Face à ces défis, tout le monde détient une partie de la solution : du ministre à l'élu local, de l'industriel au logisticien, du chargeur au transporteur, du producteur au consommateur. Bien orienter les choix et bien cibler les investissements peut faire évoluer la situation dans le bon sens, mais aucune solution n'est universelle et seul un ensemble de mesures articulées contribuera à faire bouger les idées pour faire avancer le fret.

En Wallonie, diverses mesures sont prises en la matière par les pouvoirs publics, mais l'effort qui doit encore être consenti demeure important. Les engagements politiques qui ont été pris jusqu'ici doivent être renforcés.

¹ Pierre Arnold travaille au Centre Interuniversitaire d'Etude de la Mobilité et a été chargé de mission au Ministère de l'Équipement et des Transports, avenue F.D. Roosevelt 50 - CP 194/7 - 1050 Bruxelles, Belgique. pierre.arnold@skynet.be (+32) (0)496 37.16.40 www.ciem.be

² Damien Borsu travaille au même Ministère de l'Équipement et des Transports, Direction de la Coordination des Transports – Direction générale des Transports – MET, Boulevard du Nord, 8 – 5000 Namur, Belgique. dborsu@met.wallonie.be (+ 32) (0)81 70.30.92

En ce sens, l'élaboration d'outils de planification stratégique, trouvant leurs fondements dans le lien étroit qui existe entre politique sectorielle des transports et structuration territoriale, et la consolidation des mesures opérationnelles précédemment initiées (comme le programme de soutien à la voie d'eau³ ou l'adaptation du réseau des plates-formes multimodales) restent deux axes prioritaires. Ceux-ci devraient mener à la mise en place d'un plan à l'échelle régionale (tel qu'annoncé en 2000 par le Contrat d'Avenir pour la Wallonie) qui permettra d'assurer la cohérence et la concordance des différents choix. Bien qu'un tel plan n'existe pas encore à ce jour, un portefeuille de mesures prioritaires autour desquelles semble s'établir un consensus peut être précisé. Ces mesures sont le produit d'analyses, de réflexions et de consultations de différents acteurs (Direction générale des Voies hydrauliques et Direction générale des Transports du MET, Division de l'aménagement et de l'urbanisme de la DGATLP, ports autonomes, OPVN, aéroports, intercommunales, UWE, B-Cargo, etc.) réalisées par ou pour le compte de la Région wallonne.

Cette contribution a pour objet d'en présenter les lignes directrices et d'en extraire les principales recommandations. Il s'agit donc bien d'un *inventaire*, réalisé sous couvert des études mentionnées, et non d'une contribution se voulant critique par rapport aux actions menées (ou à mener) en Région wallonne. Une première partie s'attache à récapituler les enjeux majeurs liés à la croissance du transport de marchandises et les stratégies en matière d'intégration des politiques sectorielles que ces enjeux impliquent dans une perspective de développement durable. L'accent est notamment mis sur la définition d'objectifs opérationnels, leur articulation et leur contribution à l'objectif commun. Dans un second temps, la manière dont ces stratégies peuvent être transposées aux spécificités de la Wallonie (et déclinées en un ensemble d'actions coordonnées) est développée en référence aux différentes études et réflexions menées ces dernières années. L'objectif est, à travers la définition d'un portefeuille de vingt mesures clairement articulées procédant d'un projet structurant reconnu, de donner une meilleure visibilité de la stratégie développée à long terme.



Les exigences de l'organisation de la chaîne d'approvisionnement font peser aujourd'hui des contraintes lourdes sur la circulation des marchandises. ■

³ comme le Paquet de 21 mesures prioritaires pour la promotion et le développement de la voie d'eau dont le Gouvernement wallon a approuvé la mise en chantier en juillet 2003.

Différents enjeux ...

L'importance économique du secteur des transports est considérable. Il représente au sein de l'Union européenne, toutes dépenses confondues, environ 1.000 milliards d'euros, soit plus de 10 % du produit intérieur brut. Il emploie plus de dix millions de personnes et s'appuie sur des infrastructures et des technologies dont le coût pour la société ne supporte pas l'erreur. Mais le transport de marchandises n'est pas un « moteur » de développement économique en soi ; il résulte de l'équilibre entre les modes de production et de distribution dont nos sociétés se sont dotées pour répondre aux exigences de consommation et l'offre de transport au sens large. Ainsi, la croissance de la demande en transport est en grande partie due aux mutations de l'économie européenne et de son système de production, qui est passé d'une économie de stocks à une économie de flux (ou stocks roulants). En effet, dans une gestion globale des transports qui repose sur la flexibilité, les stocks sont un facteur d'inertie et de rigidité. D'où le développement des flux tendus, avec des livraisons plus fréquentes et de taille plus faible. Par ailleurs, l'augmentation de la demande a encore été accentuée par un



La congestion chronique de nombreux grands axes routiers a une incidence majeure en matière de productivité économique. ■

mouvement généralisé de délocalisation et de polarisation géographique des activités de production qui ont induit une augmentation significative des distances de transport.

Le système de transport de marchandises est ainsi confronté, à l'échelle européenne, à un certain nombre de difficultés majeures⁴ qui sont :

- la croissance très inégale des différents modes de transport (la route représente aujourd'hui plus de 44 % du transport de marchandises contre 41 % à la navigation de courte distance, 8 % au rail et 4 % pour les voies navigables). « Si cette croissance est l'illustration d'une meilleure adaptation de certains modes aux besoins de l'économie moderne, elle est également le reflet du manque de prise en compte de l'ensemble des coûts externes dans le prix du transport et du manque de respect de certaines réglementations sociales et de sécurité, notamment dans le transport routier » ;
- la congestion chronique sur de nombreux grands axes routiers et ferroviaires ainsi qu'à l'intérieur des agglomérations urbaines. Cette congestion, dont la persistance a une incidence majeure en matière de

productivité économique (pour le seul trafic routier, le coût de la congestion représente plus de 0,5 % du PIB communautaire), est principalement liée à un manque d'interopérabilité entre les modes de transport et à la présence de nombreux goulets d'étranglement et/ou de chaînons manquants en matière d'infrastructures (7.500 kilomètres de routes, soit 10 % du réseau, sont affectés quotidiennement par des encombrements et 16.000 kilomètres de voies ferrées, soit 20 % du réseau, peuvent être considérés comme des goulets d'étranglement) ;

⁴ voir le LIVRE BLANC de la Commission européenne sur « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » pour une évocation détaillée.

- l'accroissement constant de la demande (notamment liée à l'accroissement des distances de transport) lié à la globalisation des marchés ;
- la croissance importante des nuisances environnementales (en ce inclus les accidents) et, subséquemment, leur impact sur le respect des engagements pris dans le cadre du protocole de Kyoto (la consommation énergétique des transports représente près de 30 % des émissions de CO₂, ceux-ci étant imputable à concurrence de 84 % au seul mode routier).

Comme le souligne le *Plan fédéral de développement durable 2004-2008*, la réponse à ces difficultés passe par une réorientation des services offerts par les différents modes de transport et ce, en étroite interaction avec l'évolution de l'organisation spatiale des activités et des formes de localisation des activités de production et de distribution. L'activité de transport répondant à un besoin secondaire, les objectifs relatifs à la gestion de la circulation des marchandises doivent s'inscrire dans les autres grands objectifs du développement territorial. Une modification significative de la répartition modale du transport de marchandises ne peut être envisagée sans intervention sur l'espace de production et de distribution.

Le transport de marchandises génère des externalités négatives considérables (impacts environnementaux, accidents, congestion,...). Celles-ci peuvent être de nature radicalement différente, leurs effets pouvant être immédiats ou non, certains ou controversés. Cela étant, sans vouloir minimiser la problématique des effets externes des autres modes, il n'en demeure pas moins que le transport routier est, proportionnellement et de loin, le principal générateur d'externalités négatives imputables au transport de marchandises. L'importance de ces externalités est liée au fait que les décisions économiques dépendent dans une large mesure des prix du marché. Lorsque ces prix ne reflètent pas les pénuries existantes (par exemple la capacité d'absorption de l'environnement ou des infrastructures), les décisions ne concourent plus à assurer des avantages maximums pour la société dans son ensemble. Face aux effets externes qui ne transitent pas par les marchés, et qui n'ont donc pas de prix, deux solutions sont possibles :

imposer des normes ou réintégrer ces effets dans la sphère marchande par le principe pollueur-payeur. Cela étant, le principe même de l'internalisation des coûts externes voudrait que l'ensemble des effets établis sans équivoque soit pris en compte, pour tous les modes de transport et suivant une logique de tarification au coût marginal⁵. Ce principe est assurément très difficile (pour ne pas dire impossible) à mettre en œuvre, la multiplication des situations conflictuelles le démontrant à souhait. De plus, il est aujourd'hui démontré que l'action par les prix ne peut être assez radicale et rapide que pour pouvoir avoir une incidence importante sur la partition modale des déplacements.

Les transports, tous modes confondus, dépendent des produits pétroliers pour 97 % de leur consommation d'énergie. Au delà de la raréfaction des ressources disponibles, l'enjeu à long terme réside davantage dans la manière dont de nouvelles stratégies énergétiques seront développées et sur leur degré d'anticipation. En effet, le pétrole reste à l'heure actuelle bon marché. Si l'on ajuste les prix en fonction de l'inflation, on est simplement revenu aujourd'hui au niveau du second choc pétrolier du début des années quatre-vingts. Ceci dit, il n'en demeure pas moins certain qu'en raison des mécanismes de déplétion inévitable (liée au caractère non renouvelable de la ressource), l'ère du pétrole bon marché semble révolue. Un avenir sans crises pétrolières est assez peu probable, la volatilité des prix continuant d'augmenter. Mais jusqu'à quel point cette situation risque-t-elle de conduire à une récession globale ? Si le secteur du transport aérien sera inévitablement celui qui connaîtra les plus grosses difficultés, l'OCDE estime qu'une hausse généralisée de 50 % des prix du carburant pourrait entraîner une diminution de la croissance de 0,5 % en Europe. Un malaise, certainement, mais pas un désastre. Sans dénier l'étendue de la problématique, on reste donc loin de la « pétro-apocalypse » prédite par certains.

Enfin, l'équité sociale dans une optique de transport consiste à assurer l'accès des citoyens aux biens et services. En ce sens, le rôle des transports est essentiel. Ils permettent de remplir cette « mission » sociale et de jouer un rôle palliatif relativement aux insuffisances du marché.

⁵ On parle de tarification au coût marginal lorsque l'avantage qu'apporte la dernière unité produite d'un bien ou d'un service (ou le désavantage quand on se réfère aux externalités environnementales) correspond à son coût.

... pour une stratégie intégrée

L'objectif fondamental que doit poursuivre une politique de mobilité des marchandises durable est de concilier, aux différentes échelles, les enjeux socio-économiques et environnementaux associés aux transports. Cette conciliation implique une recherche dialectique constante entre deux contraintes variant en sens opposé : celle d'une plus grande efficacité en terme d'adéquation entre offre et demande et celle d'une meilleure équité dans la prise en compte des effets induits par cette recherche d'équilibre. L'objectif est d'autant plus exigeant que les difficultés liées aux crises économiques structurelles obligent à repenser rapidement la manière dont on peut satisfaire ces revendications tout en disposant de moyens limités. Dans ce contexte, proposer des modes de déplacements alternatifs à la route est devenu un plaidoyer récurrent. Il ne faudrait cependant pas tomber, toute proportion gardée, dans l'excès in-



Promouvoir le transport fluvial de manière à développer sa polyvalence, c'est-à-dire son indépendance par rapport à la nature des produits transportés. ■

verse. L'institutionnalisation d'une mobilité dite « durable » ne peut se limiter à appuyer une partition modale favorable aux modes de transport moins « énergivores » ou moins consommateurs d'espace. Le développement économique, le coût financier supporté par les pouvoirs publics, au même titre que le bien-être social, font partie intégrante de la notion de durabilité qui ne relève donc pas du simple arbitrage entre « soucis environnementaux » et « techniques circulatoires ». Sans remettre en cause sa légitimité, la lutte contre les nuisances du transport routier ne peut suffire à structurer une politique de transport sous peine de perdre toute légitimité, la multiplication des situations conflictuelles le démontrant régulièrement.

Intégration des réseaux

Dans ce contexte, et pour répondre techniquement aux besoins, les relations de complémentarité et de compé-

titivité entre modes deviennent primordiales. La complémentarité doit produire une valeur ajoutée à travers les synergies créées, tandis que la compétitivité est censée induire des systèmes d'une efficacité accrue au moindre coût.

Le concept de réseau « intégré », qui découle de ces relations, fait référence aux infrastructures physiques (linéaires et terminales), à leur organisation et à leur exploitation. La cohésion des réseaux, au sens premier du terme, est l'élément fondateur d'un réseau intégré. Cette cohésion doit s'exprimer à trois niveaux :

- l'intermodalité, qui fait référence à l'utilisation séquentielle de modes de transport ;
- l'inter-connectivité, qui concerne la coordination horizontale (spatiale) des réseaux ;
- l'inter-opérabilité, qui fait référence à l'uniformisation des techniques et procédures.

Intégration sectorielle

Néanmoins, il semble aujourd'hui admis que la seule cohésion des réseaux, favorisée par des recours aux innovations technologiques, organisationnelles ou autres, ne peut suffire à structurer une politique sectorielle. Une prise en compte de l'évolution de la structure spatiale des activités, des formes de localisation et des mécanismes de génération des flux est également indispensable. La mobilité ne peut se restreindre aux seuls actes de déplacements. Ceux-ci sont insérés dans une sphère plus large considérant l'aménagement du territoire et ses outils, en réaction ou en anticipation de l'évolution de l'organisation spatiale des activités et des formes de localisation. Cette vue systémique des interactions est importante. Elle devrait garantir l'adéquation des objectifs sectoriels en matière de mobilité avec les orientations en termes de structuration et d'aménagement du territoire. Il est également utile de préciser que la prise en compte de ces interactions est d'autant plus fondamentale que la demande en déplacements répondant à un besoin secondaire (les déplacements sont effectués pour remplir d'autres fonctions que le déplacement en lui-même), sa modification ne peut être un objectif en soi mais doit s'inscrire dans les autres grands objectifs de développement territorial durable, qu'ils soient économiques, sociaux ou environnementaux. Il ne s'agit donc pas de traiter des transports (et, en l'espèce, des services et infrastructures) comme une réponse technique et fonctionnelle qui viendrait a posteriori d'un projet de développement territorial mais bien de les intégrer comme partie prenante de ce projet.

Quatre principes clés

Cela étant, quatre principes essentiels doivent prévaloir lors de la définition d'objectifs de développement durable en matière de transport. Ils peuvent respectivement être formulés comme suit :

1. réduire la croissance du transport routier de fret grâce à une utilisation efficace, équitable et complémentaire des autres modes de transport, celle-ci s'appuyant sur une réflexion approfondie en matière de répartition spatiale des activités devant conduire à un renforcement de la structure spatiale territoriale ;
2. découpler progressivement la croissance de l'éco-

nomie – qui se traduira « mécaniquement » par une augmentation en volume de la demande en transport - et croissance des déplacements, ce découplage ne pouvant se faire qu'en référence à la distribution des activités sur le territoire (en agissant sur les distances de transport) ;

3. assurer correctement les relations entre les pôles d'activités en optimisant les infrastructures existantes avant d'en envisager de nouvelles ;
4. favoriser la mise en place d'outil de financement alternatif. Les difficultés actuelles en matière de financement obligent à repenser rapidement la façon dont on peut rencontrer les trois principes précédents tout en disposant de moyens publics limités.

Ces principes, qui sont étroitement liés et font aujourd'hui l'objet d'un large consensus, traduisent la dimension systémique précédemment discutée. Les trois premiers se retrouvent de manière explicite dans le *Schéma de développement de l'espace régional* (adopté définitivement par le Gouvernement wallon en mai 1999) qui précise que : « *la réponse aux besoins en mobilité, tant pour le transport de personnes que pour celui des marchandises, doit être assuré en concordance avec les autres objectifs du développement territorial. Elle doit notamment se concevoir de manière complémentaire à la structuration spatiale et dans le respect du principe du développement durable* ». Ils expriment également la double intégration qui est recherchée et qui constitue une condition nécessaire à la conciliation des enjeux d'une mobilité durable : d'une part, l'intégration du système de transport et, d'autre part, l'intégration des dimensions sectorielles en matière de transport et d'aménagement du territoire. En d'autres termes, il s'agit donc de penser globalement, et ceci suivant deux dimensions complémentaires : d'une part raisonner sur l'ensemble du système de transport, et non plus mode de transport par mode de transport ; d'autre part agir sur l'offre et sur la demande, et non plus seulement chercher à adapter l'offre à la demande, comme ce fut longtemps le cas. Cette démarche est exigeante parce qu'elle doit être axée sur le long terme et faire l'objet d'une planification détachée des échéanciers politiques.

Vers un plan à l'échelle régionale ...

Dans ce contexte, il était souhaitable que le Gouvernement wallon bénéficie d'une vision globale et pros-

pective en matière de développement du transport de marchandises (ne fût-ce que pour assurer la cohérence des investissements à venir), cette vision devant s'appuyer et renforcer la structure spatiale territoriale. En ce sens, plusieurs études importantes ont été réalisées ces cinq dernières années :

- le schéma de développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région wallonne,
- le paquet de vingt-et-une mesures prioritaires pour la promotion et le développement de la voie d'eau,
- le schéma logistique hennuyer,
- la mise en œuvre d'actions de promotion et de sensibilisation des entreprises du Hainaut aux enjeux et techniques de la logistique et de l'intermodalité.

En raison des enjeux rapidement évoqués supra et qui impliquent le développement d'une stratégie intégrée, il ressort de ces études que la Wallonie peut (et doit) davantage tirer parti de sa position géographique stratégique au sein des marchés européens puisque :

- les infrastructures de transport, en particulier le réseau fluvial à gabarit européen qui baigne l'ensemble du bassin industriel wallon, présentent encore d'importantes réserves de capacité ;
- l'offre actuelle (et à venir) de terrains pour le redéploiement d'activités économiques est importante : plan prioritaire d'affectation d'espaces liés à l'activité économique (qui concerne l'inscription au plan de secteur de trente-cinq nouvelles zones d'activité économique et qui a été adopté définitivement par le Gouvernement wallon en avril 2004), assainissement de sites d'activités économiques désaffectés (SAED) ;
- le territoire wallon est traversé par des courants d'échanges nord-sud très importants qui vont se renforcer avec le désenclavement progressif des régions périphériques ;
- la croissance attendue dans les pays d'Europe centrale et l'élargissement de la Communauté européenne vont entraîner une augmentation des flux de marchandises est-ouest, particulièrement au niveau des zones « charnières » (Benelux, Ouest de l'Allemagne, Nord-Est de la France) ;
- le polycentrisme qui caractérise le territoire est un atout dans une optique de développement spatial efficace et équitable.

Au regard de ces atouts, mais aussi des faiblesses de la

Région wallonne comme par exemple :

- la modernisation insuffisante de certaines liaisons ferroviaires,
- la faiblesse des relations transfrontalières,
- la concurrence forte de pôles stratégiques voisins,
- la forte dépendance vis-à-vis des politiques menées dans les régions voisines,
- le manque de cohésion des réseaux fret,
- etc.

Plusieurs grands objectifs sectoriels dans la sphère de transport - qui reposent sur les principes discutés supra - ont été déclinés de manière récurrente dans les études mentionnées *supra*.

Politique de développement territorial

- a. **développer une stratégie en matière de localisation des activités économiques** reposant sur leur demande en matière de déplacements et sur l'anticipation de cette demande. Le plus grand gisement de progrès de l'activité transport/logistique en matière de développement durable passe certainement par des mesures qui concernent plutôt ses clients : comment agir sur des pratiques (défavorables au développement durable) tel que l'éclatement géographique de la production ou la généralisation du flux tendu (le programme Marco Polo II de la Commission Européenne pour la période 2007-2012 prévoit d'accompagner l'industrie européenne dans sa démarche de rationalisation des chaînes d'approvisionnement afin de réduire les coûts de distribution et de transport) ? Dans ce contexte, les problèmes liés à la localisation spatiale deviennent une condition nécessaire au développement de bonnes pratiques ;

Infrastructures et services

- b. **revitaliser le transport ferroviaire** en assurant une priorité suffisante au fret et en le préservant d'une hausse des coûts d'acheminements plus rapide que ceux de la route. L'idée d'un réseau « totalement dédié au fret » apparaît aujourd'hui de plus en plus difficilement concevable. Par ailleurs, un réseau totalement dédié au fret ne pourrait avoir qu'une couverture spatiale très limitée, couverture dont il faudrait encore assurer la continuité et la cohérence par rapports aux échanges réalisés. La « priorité » fret semble plus rationnelle dans la mesure où elle pourrait s'appuyer sur

la recherche d'itinéraires (ou de couloirs) peu utilisés, voire secondaires, où les aménagements resteraient limités tout en permettant d'accroître la capacité⁶, la rapidité⁷ et la flexibilité⁸ du maillon ferroviaire.

c. **promouvoir le transport fluvial de manière à développer sa polyvalence**, c'est-à-dire son indépendance par rapport à la nature des produits transportés. Dans ce contexte, la forte progression des trafics conteneurisés dans les ports de la mer du Nord constitue une réelle opportunité de déploiement du trafic conteneurisé fluvial. L'exemple de la politique volontariste menée ces dernières années par la Région flamande est, à ce titre, très révélateur. Plus

sieurs terminaux fluviaux à conteneurs (notamment à Meerhout et Genk sur le canal Albert) jouent aujourd'hui un rôle important dans la structuration du paysage économique flamand. Toutefois, il est à noter que ce bilan encourageant repose sur une intégration réussie au niveau de l'ensemble de la chaîne de transport et des différents modes qui la composent ;

d. **faire de l'intégration des réseaux un impératif** (à travers l'amélioration de l'intermodalité, de l'interconnectivité et de l'inter-opérabilité) en assurant la complémentarité entre les différents modes de transports, ce qui implique de ne pas exclure le transport routier mais bien de favoriser l'usage des différents



Revitaliser le transport ferroviaire en assurant une priorité suffisante au fret et en le préservant d'une hausse des coûts d'acheminements plus rapide que ceux de la route.

6 La présence simultanée de plusieurs types de trafic se partageant une même infrastructure est un facteur limitatif important de la capacité de cette même infrastructure.

7 n'étant plus subordonné au trafic voyageurs (auquel une priorité systématique est accordée).

8 à travers un accroissement des fréquences de desserte et un étalement des départs et arrivées, garantissant de la sorte un niveau décent de qualité de services.

modes en fonction de leurs performances respectives (réserver à chaque mode de transport un rôle particulier) ;

e. **supprimer les goulets d'étranglement et aménager des itinéraires prioritaires** en privilégiant le potentiel existant ;

f. **s'intégrer dans les réseaux transeuropéens** (tant au niveau des infrastructures linéaires que des infrastructures terminales). Cette intégration est d'autant plus fondamentale que la Wallonie est aujourd'hui fortement dépendante des politiques en matière de transport menées dans les régions voisines ;

g. **développer des transports urbains de fret de qualité**. Le transport de marchandises en ville constitue un sous-système complexe qui mérite une attention particulière, notamment en raison de ses effets sur la vitalité urbaine et sur la qualité de vie en ville. La ville consomme plus qu'elle ne produit et occupe en cela une place stratégique dans la majorité des chaînes

logistiques (en termes d'organisation, la distribution urbaine constitue le dernier maillon de la chaîne logistique). De plus, elle est le théâtre d'une superposition de flux de dimensions géographiques et temporelles différentes, cette superposition exacerbant le caractère contradictoire des enjeux sociaux, économiques et environnementaux.

Financement

h. **initier une démarche de type partenariat public/privé (PPP), tant pour l'identification des actions prioritaires** qui doivent être privilégiés, **que pour le financement des investissements indispensables**, ce qui implique une participation des opérateurs économiques aux différents stades du projet, de la conception à la réalisation ou à la mise en œuvre.

Aujourd'hui, les seuls mécanismes institutionnels n'ont pas la capacité de transmettre aux acteurs privés du secteur transport/logistique des incitations



Favoriser la création d'espaces logistiques urbains dédiés au transport de marchandises et permettant de rationaliser les mécanismes d'éclatement et de distribution et le transport sur le « dernier kilomètre ». Ici, le port de Bruxelles. ■

suffisantes en matière d'utilisation de modes de transport alternatifs au « tout à la route ». Il convient donc d'adopter une démarche PPP permettant une concertation et une articulation des politiques publiques en la matière. Par ailleurs, cette démarche devrait permettre de bénéficier davantage du savoir faire et des méthodes de fonctionnement du secteur privé et faire évoluer l'implication de la Région wallonne d'un rôle d'opérateur direct à une fonction d'organisation, de régulation et de contrôle.

... pour un ensemble d'actions coordonnées

Sur base de la stratégie globale, des spécificités wallonnes et des enseignements issus des différentes études, un portefeuille de vingt mesures stratégiques (voir figure 1) peut être identifié, à savoir :

1. identifier et réserver des terrains présentant un haut potentiel d'accessibilité multimodale

(notamment des terrains mouillés) pour permettre la localisation d'activités en fonction de leurs besoins spécifiques en matière de transport de marchandises, ce qui implique notamment :

- l'élaboration d'un véritable cadastre des terrains embranchés fer et des terrains mouillés ;
- la définition de critères permettant de déterminer les zones clés ;
- pour ensuite préciser les affectations au plan de secteur en ce qui concerne les zones d'activité économique mixte (CWATUP, art. 30, al. 1er et 4) et les zones d'activité économique industrielle (CWATUP, art. 30, al. 2 à 4).

Il convient dès lors de réfléchir davantage en termes multimodaux et non plus exclusivement routiers (a) ;

2. évaluer de manière très spécifique les mesures se rapportant aux infrastructures et services de transport (identifiées dans l'étude du Schéma Logistique Hennuyer et dans l'étude relative à la Mise en œuvre d'actions de promotion et de sensibilisation des entreprises du Hainaut aux enjeux et techniques de la logistique et de l'intermodalité) dans un souci :

- de valorisation du potentiel existant ;
- d'amélioration de l'accessibilité des pôles de développement.

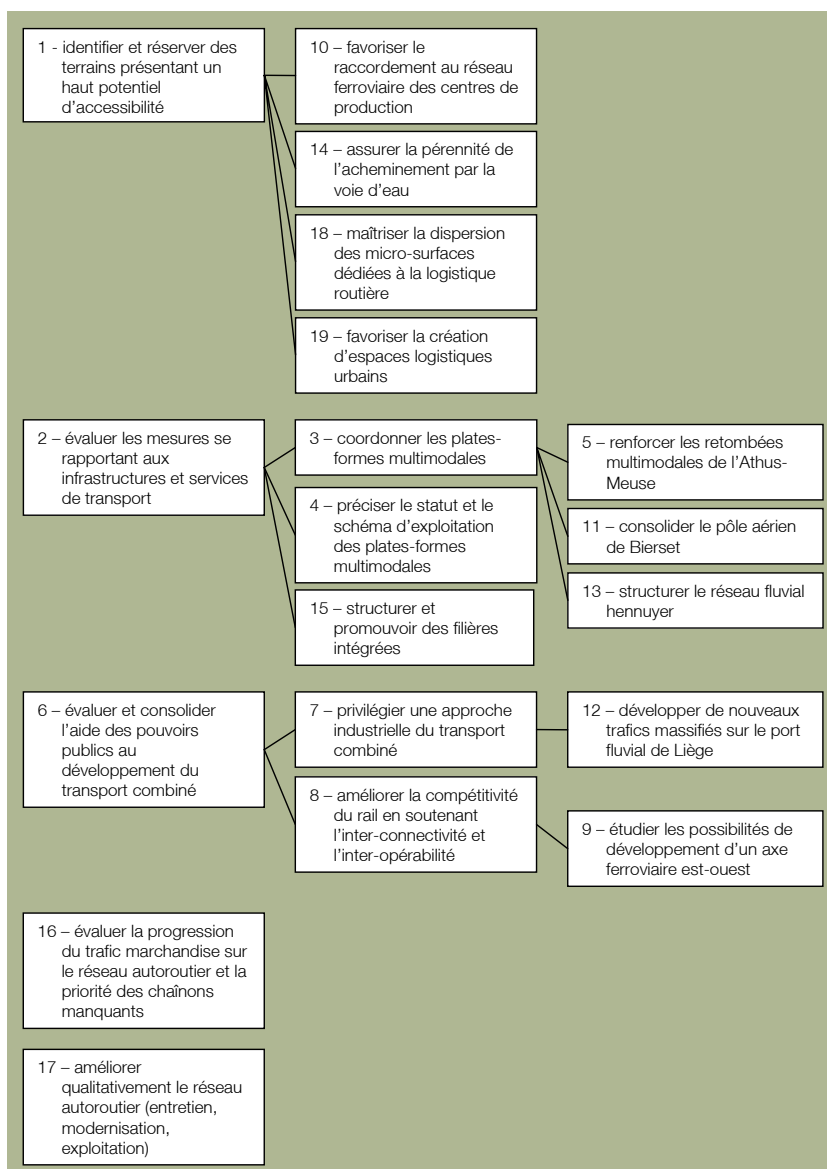


Figure 1 : Hiérarchisation des 20 mesures stratégiques

Ces mesures n'ont, au mieux et à ce jour, été envisagées que sous l'angle restreint du « techniquement réalisable ». Il y a lieu de s'assurer également de la rationalité économique et/ou généralisée de celles-ci en confrontant notamment l'offre et la demande suivant une logique « top-down » (b, c, d, e) ;

3. **coordonner les plates-formes multimodales desservant la Wallonie** afin d'encourager une articulation des terminaux suivant une logique d'essaimage (notion de réseau) permettant d'irriguer l'ensemble de la zone de chalandise concernée (et des zones d'activités économiques y incluses). Cette articulation doit avoir pour vocation première de promouvoir et de stimuler la complémentarité des terminaux existants tant en matière de capacité que de services offerts ou de relations avec leurs aires de marché. C'est donc bien une réorganisation et une promotion du réseau de terminaux wallon en tant que ports secs, intérieurs ou avancés - assumant entre autres les fonctions de groupage, d'entreposage, de triage, de magasinage, de maintenance et de dédouanement - qui est visée. Par ailleurs, le transport intermodal, quelle que soit la technique mise en œuvre, n'a pas vocation à assurer la couverture générale du territoire. C'est un marché limité à des segments précis, qui implique nécessairement des moyens réglementaires et financiers très importants. Il doit relier des bassins d'activité suffisamment importants pour engendrer des échanges significatifs (d, e) ;
4. **étudier et préciser, en ce qui concerne le développement des plates-formes multimodales, la question de leur statut et schéma d'exploitation** ainsi que les possibilités de développement et de gestion d'un réseau capillaire (d) ;
5. **renforcer les « retombées multimodales » de l'Athus-Meuse** (notamment au niveau du rôle de la plate-forme de Athus) en y développant le trafic conteneurisé en relation avec le port d'Anvers et en favorisant la

localisation de nouvelles activités logistiques. Il convient de s'assurer de la relation de complémentarité de ce renforcement avec le déploiement de nouveaux trafics sur le port fluvial de Liège (b, d) ;

6. **faire le point et poursuivre la réflexion entreprise en matière d'aide des pouvoirs publics au développement du transport combiné**⁹ et consolider les mesures existantes (aide à l'expansion économique, plan d'aide aux voies navigables), notamment en ce qui concerne les primes octroyées pour la rénovation des flottes, pour l'achat de matériel de transbordement et pour le lancement de services de conteneurs réguliers. En particulier, les aides publiques au lancement des nouveaux services, pour traverser une inévitable période d'apprentissage, sont le plus souvent indispensables. Cependant, tous les soutiens publics ne prennent pas nécessairement une forme financière et n'ont pas un coût budgétaire. Par exemple, l'interdiction faite aux poids lourds de circuler la nuit en Suisse ne coûte rien au budget de l'Etat fédéral ni des cantons, elle a pourtant un effet sur la répartition modale du fret (d). Dans ce contexte, un processus d'évaluation doit être rapidement développé. Il doit avoir pour objectif d'apprécier dans quelle mesure les politiques (ou actions) menées ces dernières années en faveur du transport combiné possèdent les trois principales qualités qui caractérisent idéalement une « bonne » politique, à savoir :
 - l'efficacité : dans quelle mesure les effets propres de la politique sont-ils conformes à ses objectifs ?
 - l'efficience : les ressources financières mobilisées par la politique ont-elles été bien utilisées ? Les résultats de la politique sont-ils à la mesure des sommes dépensées ?
 - la pertinence : dans quelle mesure la politique est-elle adaptée à la nature du problème qu'elle est censée résoudre et au contexte économique, politique et social ?

⁹ Le Gouvernement wallon a approuvé (en septembre 2003) les mesures reprises dans le projet de « Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2003-2007 » qui reposent sur l'octroi (arrêtés du Gouvernement wallon du 2 décembre 2004, publiés au Moniteur Belge du 24 décembre 2004) :

- d'une prime pour l'adaptation technique de la flotte de navigation intérieure wallonne ;
 - d'une prime aux entreprises qui réalisent des investissements ayant pour but de faciliter le développement du transport par voies navigables ;
 - d'un subside au développement de lignes régulières de transport de conteneurs par voies navigables en Wallonie.
- Le Gouvernement wallon a également adopté, le 25 août 2005, diverses mesures d'aide au transport combiné, valables tant pour le transport ferroviaire que pour le transport fluvial (arrêté du Gouvernement wallon portant diverses mesures relatives au transport combiné en exécution de l'article 5 § 1er 2^a du décret du 11 mars 2004 relatif aux incitants régionaux en faveur des grandes entreprises et de l'article 5 § 1er 2^a du décret du 11 mars 2004 relatif aux incitants régionaux en faveur des petites et moyennes entreprises), et qui concernent notamment l'octroi de primes :
- à l'investissement dans le transport combiné ;
 - en vue de la réalisation d'études de faisabilité.

7. privilégier une approche « industrielle » du transport combiné (navettes associant productivité et qualité de service) en se focalisant sur les axes lourds et sur les interfaces portuaires. Pour que le transport combiné devienne compétitif, il convient de massifier les volumes et, corollairement, de concentrer les aides publiques sur les axes présentant le plus fort potentiel. La mise en oeuvre des moyens nécessaires pour parvenir à cette massification, qui est une difficulté majeure notamment dans le cas des services de navettes desservant les ports, constitue une mesure stratégique majeure (b, c, d, e) ;

8. améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances, en s'inscrivant résolument dans les initiatives européennes en la matière et en soutenant :

- l'inter-connectivité « transrégionale » ;
- l'inter-opérabilité, à travers notamment la création de sillons (horaires) transnationaux permettant une circulation transfrontalière continue, plus performante et prioritaire sur des axes à fort potentiel, notamment en provenance ou à destination des grands ports (à l'image du projet SIBELIT sur l'axe Anvers-Turin) (b, d, f) ;

9. étudier les possibilités de développement d'un axe ferroviaire est-ouest de transport combiné (de la frontière française à la frontière allemande) sur la dorsale actuelle et en lien avec les projets de nouvelle dorsale wallonne. Bien que l'infrastructure ferroviaire actuelle ne permette vraisemblablement pas le développement d'un trafic combiné d'un niveau élevé (performance en temps et capacité de l'axe), la structure et la densité des flux de marchandises circulant (et à venir) en Wallonie impliquent d'intégrer de manière forte cette dimension, prenant en compte :

- un trafic combiné peu significatif qui transite aujourd'hui par Bruxelles pour rejoindre sa destination internationale ;
- un potentiel de développement de ce trafic (et des activités logistiques y associées) tributaire de la qualité et de la capacité de l'axe est-ouest, ce développement étant à mettre en relation avec la croissance prévisible des flux est-ouest en raison de l'intégration progressive de pays d'Europe Centrale aux marchés communautaires ;
- l'intégration de la plate-forme aéroportuaire de Bierset ;



Mesure 8 : améliorer la compétitivité du rail sur les longues distances



Mesure 12 : développer de nouveaux trafics massifiés sur le port fluvial de Liège, en relation avec les ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam ■

- la relation avec, entre autres, la « méga » plate-forme multimodale de Dourges (qui a une orientation ferroviaire forte), ouvrant la porte aux destinations méridionales ;
 - les potentialités offertes par l'amélioration de certains tronçons de la dorsale ferroviaire actuelle (b, d, f).
10. **favoriser le raccordement au réseau ferroviaire de centres de production** pour trains complets (sites industriels et zones d'activités) ciblant les trafics conventionnels massifiés (b) ;
 11. **consolider le pôle aérien de Bierset** à travers le développement du trafic de fret « léger » à très haute valeur ajoutée et créateur d'un nombre d'emplois important.
L'évaluation de l'opportunité de développement d'un volet « fret express » en relation avec le rail devient, à ce titre, indispensable et urgente (b, f) ;
 12. **développer**, comme le recommande spécialement le SDEL, **de nouveaux trafics massifiés** (groupés) **sur le port fluvial de Liège** (conteneurs et conventionnels) en relation avec les ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam; attirer des activités logistiques à haute valeur ajoutée (centres de distribution européens) et de nouvelles activités de production se greffant sur cette massification (c, f). Dans un contexte général de déploiement du trafic conteneurisé fluvial, la valorisation du pôle liégeois - dont les activités portuaires sont en croissance - s'inscrit dans une tendance porteuse en raison de la forte progression de ces trafics conteneurisés de et vers les ports maritimes de la mer du Nord. Le développement, sur cinquante hectares, du TRI LOGI PORT le long du canal Albert à Hermalle-sous-Argenteau en est la première étape ;
 13. **structurer le réseau fluvial hennuyer** (trafics conteneurs et, surtout, conventionnels) en complémentarité des ports de la Mer du Nord, des ports de Bruxelles et de Gand et coordonner le développement des plates-formes d'intérêt régional. L'option actuellement privilégiée est le renforcement ou l'extension des sites existants (Garocentre - Houdeng-Goegnies, Charleroi Dry Port et Dry Port Mouscron-Lille International). Une évaluation pré-

se de ceux-ci ainsi qu' un schéma directeur devrait néanmoins encore être réalisés. Par ailleurs, l'impact vraisemblablement considérable de la future liaison Seine-Nord-Europe doit faire l'objet d'une évaluation détaillée (c, f) ;

14. **assurer la pérennité de l'acheminement par la voie d'eau** des produits (solides et liquides) transportés en vrac et maximiser le report sur la voie d'eau des trafics conventionnels ferroviaires de manière à délester le rail et à améliorer sa compétitivité dans d'autres niches (caisses mobiles, conteneurs, etc) (c) ;

15. **structurer et promouvoir des filières de transport multimodal intégré entre la voie maritime et la desserte terrestre** (fluvial et ferroviaire). Ceci passe par l'identification des flux de transports potentiels, le démarchage des clients et des partenaires logistiques potentiels, et la conception avec eux de transports intermodaux alternatifs. Pour atteindre ces objectifs, il y a lieu, en s'appuyant sur les acquis, de :

- déterminer quelles sont les conditions dans lesquelles de tels transports pourraient se faire et dans quelles conditions ils pourraient être compétitifs en considérant notamment la pertinence des impulsions financières visant à initier et/ou soutenir les services réguliers de transport intermodal ;
- déterminer le fonctionnement optimal de ces dessertes, en ce inclus les éléments relatifs aux coûts

d'exploitation, volumes critiques, types de services et d'unités fluviales, fréquence des escales et des rotations ce qui implique également d'identifier de manière approfondie les goulets d'étranglement des transports fluviaux et de proposer des mesures d'élimination de ceux-ci ;

- promouvoir le développement de navettes garantissant un service régulier, efficace, fiable et économiquement intéressant entre les terminaux fluviaux et les principaux ports à conteneurs de la Mer du Nord (soit Dunkerque, Zeebrugge et Anvers), et de développer des partenariats pour l'exploitation de ce type de navettes (exploitants de terminaux, armateurs fluviaux, ports maritimes, ...), en explorant les synergies potentielles avec les ports de Gand et de Bruxelles.

Par ailleurs, la possibilité de développement d'un service « door-to-door » (présentant l'avantage pour un client, qu'il soit armement, compagnies maritime, agent, transitaire, transporteur ou chargeur en direct, de n'avoir qu'un seul interlocuteur, responsable pour l'ensemble des opérations) combinant le transport par voie d'eau, les manutentions sur terminaux et les transports routiers de pré ou post-acheminement (voir même un service global de passage portuaire) doit faire l'objet d'une attention particulière. De même, l'organisation de services de groupage (LCL – Less Container Load) sur les différents terminaux concernés - pour faciliter l'accès aux modes alternatifs (ferroviaire et fluvial) aux petits

et moyens chargeurs par une mise en commun des moyens - est également un élément clé en matière de sensibilisation à l'opportunité d'un passage au transport combiné (c).

16. **évaluer de manière approfondie la progression du trafic routier de marchandises, les potentialités de report modal**, en particulier sur les tronçons frontaliers (E42 vers Lille, E40 vers Aachen, E42



Mesure 14 : maximiser le report sur la voie d'eau des trafics conventionnels ferroviaires



Mesure 17 : améliorer qualitativement le réseau autoroutier

et E411 vers Luxembourg), et la priorité à accorder aux chaînons manquants du réseau routier.

Quel que soit le scénario de croissance envisagé, la demande totale de transport de marchandises par route augmentera vraisemblablement de près de 20 % durant les dix prochaines années. En effet, les solutions multimodales ne sont, bien souvent, techniquement et économiquement pertinentes que pour de longues distances, alors que la plus grosse part des transports s'effectue sur de courtes distances et donc par la route (quelques 57 % des tonnages terrestres en Europe sont acheminés à l'intérieur d'un rayon de cinquante kilomètres). La question est de savoir comment faire face à cette croissance dans un souci de développement durable. C'est pourquoi, tout en reconnaissant que les réseaux ferroviaires et/ou fluviaux doivent jouer un rôle bien plus important que celui qui leur est dévolu aujourd'hui, les investissements ne doivent pas viser uniquement la suppression des goulets d'étranglement de ces infrastructures ferroviaires et/ou fluviales. Il convient d'accorder aussi une grande attention à la résorption des goulets d'étranglement

et des chaînons manquants du réseau routier (e, f). Ainsi, plusieurs projets ont été réalisés (ou sont en cours de réalisation) comme par exemple :

- la jonction E25-E40,
- le tunnel de Coince,
- la troisième bande de circulation aux goulets d'étranglement de la E42,
- l'achèvement de l'A8,
- la prolongation de la N54,
- l'amélioration de la N5.

Il reste cependant des maillons faibles tels que :

- la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays, qui doit permettre l'achèvement du grand ring de Liège ;
- l'accroissement de capacité de la liaison autoroutière entre les échangeurs de Cheratte et de Loncin ;
- la liaison E411-Athus-Longwy-Thionville (A28) ;
- la prolongation de la E42 (jusque Trêves).

17. améliorer qualitativement le réseau autoroutier, en accordant une attention particulière à l'entretien, à la modernisation et à l'exploitation du réseau, et en mettant l'accent sur la sécurité et sur l'offre de services tels qu'information routière, gestion du trafic,

mobilité en périodes hivernales, etc.

En ce sens, il convient de tenir compte tant des nouveaux besoins et des nouvelles exigences (en matière de demande) que des nouvelles possibilités, notamment dans le domaine de la télématique. D'autre part, l'entretien du réseau existant est également prépondérant. Diverses organisations internationales (OCDE, IRU¹⁰) préconisent, pour le maintien en bon état de ces infrastructures de transport, un budget équivalent à 1,5 % (voire 2,0 %) de leur valeur patrimoniale¹¹. Le taux actuellement atteint en Région wallonne se situe autour de 0,7 %, soit bien en deçà de cette norme (e, f) ;

18. **maîtriser la dispersion des micro-surfaces dédiées à la logistique routière** (transbordement route/route) en les canalisant sur les eurocorridors (Nord-sud et est-ouest) où, pour les opérations de distribution stricto sensu, à la lisière du milieu urbain (a) ;

19. **favoriser la création d'espaces logistiques urbains** dédiés au transport de marchandises et permettant de rationaliser :

- les mécanismes d'éclatement et de distribution,
 - le transport sur le « dernier kilomètre »,
- grâce (entre autres) au développement d'un volet « déplacements de marchandises » dans l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des plans communaux de mobilité (g) ;

20. **créer un Institut Wallon pour la Logistique** (à l'instar du Vlaamse Instituut voor de Logistiek) en s'appuyant sur les structures existantes et chargé de coordonner les actions entreprises, de suivre l'évolution du secteur et le développement de la stratégie élaborée. Cet Institut pourrait être créé en droite ligne de l'évolution des missions du Cluster Transport et Logistique Wallonie Belgium, par la mise en place d'un organe spécifique complémentaire (d).

Vers une mise en œuvre progressive

L'objectif de cette contribution n'était pas d'être exhaustif au niveau des actions stratégiques entreprises et/ou à entreprendre en matière de transport de marchandises, mais bien d'extraire des réflexions menées par l'administration régionale un portefeuille d'actions articulées procédant d'un projet structurant reconnu. Bien entendu, il faut encore préciser certaines mesures particulières qui découleront de cet ensemble, celles-ci

devant être axées tant sur la demande que sur l'offre de transport. S'il semble s'établir aujourd'hui un consensus au niveau des mesures prioritaires, le programme n'en demeure pas moins ambitieux, à l'image du défi à relever.

En ce sens, le dépassement des frontières traditionnelles de l'aménagement du territoire et des transports constitue un enjeu fondamental. Ce décloisonnement doit permettre de contribuer, d'une part, au maintien de l'efficacité économique, au développement fonctionnel du territoire et à l'équité sociale et, d'autre part, garantir une utilisation parcimonieuse et durable de l'espace en maîtrisant notamment la circulation des marchandises. C'est une approche transversale qui doit permettre la rencontre de tous les acteurs concernés par le territoire, en dépassant les limites des compétences respectives de chacun, les périmètres institutionnels et les échéanciers politiques. Il n'est plus possible aujourd'hui de faire l'économie d'une réflexion conjointe, celle-ci devant prioritairement permettre de :

- comprendre en quoi la localisation des activités humaines sur le territoire influe sur la demande de transport et inversement, avec le souci d'identifier la consolidation mutuelle des actions entreprises dans l'un ou l'autre de ces deux domaines ;
- déterminer comment une gestion « parcimonieuse » du sol (et le recentrage des activités humaines qu'elle implique) peut permettre également de répondre au souci de l'équilibre, au moindre coût, de la demande et de l'offre de transport ;

pour ensuite :

- définir des orientations susceptibles d'apporter quelques réponses conjointes en matière de maîtrise des besoins de transport et de gestion économe de l'espace ;
- et préciser comment les outils relevant de l'aménagement du territoire devraient permettre de répondre aux objectifs complémentaires d'organisation territoriale et de transport durable pour, à terme, appuyer une politique sectorielle en matière de transport de marchandises agissant à la fois sur l'offre et sur la demande, et non plus seulement chercher à adapter l'offre à la demande, comme ce fut longtemps le cas.

La révision à mi-parcours du Livre Blanc sur la politique européenne des transports, adoptée par la Commission le 22 juin dernier, permettra-t-elle de favoriser

¹⁰ International Road Transport Union.

¹¹ soit la valeur de reconstruction.

cette évolution ? La réponse est loin d'être évidente lorsqu'on constate que toute référence à la stratégie de découplage progressif entre croissance économique et croissance des transports a disparu. Sacrifié également le transfert modal, remplacé aujourd'hui par le concept

de « co-modalité », mettant l'accent sur l'amélioration des performances environnemental et énergétique de chaque mode de transport (individuellement).

Bibliographie

- Contrat d'Avenir pour la Wallonie Actualisé (2002), <http://gov.wallonie.be/code/fr/text.asp>
- Déclaration de politique régionale (2004), <http://gov.wallonie.be/code/fr/text.asp>
- Développement d'une stratégie volontariste pour le transport de marchandises en Wallonie, (GW VII/2004/27.5/Doc. 7602/J.D.)
- Elaboration d'un schéma de développement intégré des réseaux et terminaux fret en Région wallonne (2004), STRATEC S.A.
- Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne (2005), Office de Promotion des Voies Navigables, http://www.opvn.be/doc/potentiel_conteneurs_wallonie.pdf
- Les actions prioritaires pour l'Avenir wallon : synthèse du plan Marshall (2005), <http://gov.wallonie.be/code/fr/text.asp>
- Livre Blanc, La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix (2001), http://ec.europa.eu/transport/white_paper/index_fr.htm
- Livre vert sur les partenariats public-privé et le droit communautaire des marchés publics et des concessions (2004), Commission Européenne COM(2004)327.
- Mise en œuvre d'actions de sensibilisation des entreprises du Hainaut aux enjeux et techniques de la logistique et de l'intermodalité (2006), PwC – INTRACO Consulting S.A.
- Paquet de 21 mesures prioritaires pour la promotion et le développement de la voie d'eau, (GW VII/2004/03.06/Doc. 7752/J.D.)
- Plan Fédéral de Développement Durable 2004-2008 (2004), <http://www.cidd.fgov.be>
- Plan de transport multimodal interurbain de marchandises de la Région wallonne (1999), STRATEC S.A.
- Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent (2006), Commission Européenne COM(2006)314.
- Schéma de Développement de l'Espace Liégeois, un nouveau schéma d'aménagement pour le développement de la région liégeoise (2004), DGATLP.
- Schéma de Développement de l'Espace Régional (1999), <http://sder.wallonie.be>
- Schéma Logistique Hennuyer (2004), IBM Consulting – Tractebel.

Des cartes et des chiffres

L'évolution démographique récente des communes wallonnes

Ch. Vandermotten¹

En ce début de XXI^e siècle, la population wallonne croît un peu plus rapidement que durant la décennie précédente. Le taux de croissance est maintenant presque identique à celui de la Région flamande (3,7 ‰ par an depuis 2000, pour 3,8 ‰ en Flandre), mais bien moindre que celui de Bruxelles-Capitale (10,1 ‰), qui connaît une évolution inattendue de sa population depuis son minimum de 1995, après une baisse ininterrompue qui s'était poursuivie durant trois décennies. Cette croissance bruxelloise est maintenant supérieure à celle de sa zone périurbaine. Ceci n'exclut pas la poursuite de la périurbanisation à un rythme soutenu. Mais les impacts de cette périurbanisation sont très largement compensés par la fécondité bruxelloise plus forte et, surtout, par une très nette reprise de l'immigration, en particulier en provenance d'Europe centrale et orientale.

Le Hainaut occidental et l'ancien axe industriel restent des zones de faiblesse démographique. Toutefois, à quelque exceptions près, en particulier autour de Flémalle, en Basse-Sambre et dans quelques communes boraines, la décroissance de la population ralentit. Mieux encore, la population augmente maintenant légèrement dans les villes qui connaissaient encore des baisses de leur population à la fin du XX^e siècle : c'est le cas à Liège, à Charleroi, à La Louvière, à Mons, à Tournai et à Mouscron. Namur n'a jamais connu de décroissance, mais la croissance s'y accentue.

La périurbanisation se poursuit, mais prend de plus en plus la forme d'une rurbanisation à plus grande distance des villes. Ainsi, la croissance de la population s'affaiblit en Brabant wallon et dans les communes aisées du sud de Liège et de Charleroi, où certaines localités de première couronne périurbaine sont même entrées en phase de déclin démographique, comme Oupeye, Trooz, Esneux ou Gerpinnes. En revanche, la croissance s'accélère dans le nord du Hainaut, le long de l'A8, en Hesbaye liégeoise et autour de Gembloux.

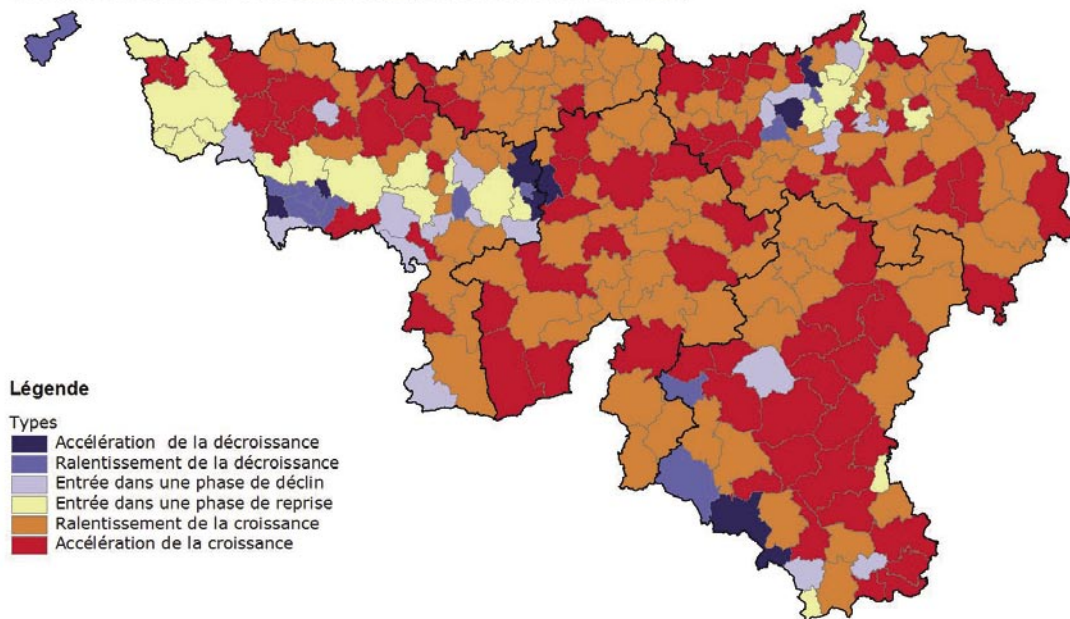
Globalement, la vigueur démographique du Luxembourg se confirme, voire souvent s'amplifie, à l'exception, qui n'est pas récente, de la vallée de la Semois, à la fois très excentrée et qui ne bénéficie ni d'un positionnement favorable sur les axes reliant Bruxelles et Liège à Luxembourg, ni a fortiori de la proximité transfrontalière dynamisante du Grand-duché. Les communes de la Communauté germanophone confirment aussi leur vigueur démographique.

En conclusion, les tendances récentes suggèrent que l'on assiste à la fois à un début de renversement de tendance en faveur des centres urbains et simultanément à une rurbanisation plus éloignée des villes, soit qu'elle reflète une contrainte liée à l'élévation des prix de l'immobilier dans les franges périurbaines plus proches, soit qu'elle rende compte d'un développement plus endogène dans le monde rural, qui n'est évidemment plus essentiellement agricole.

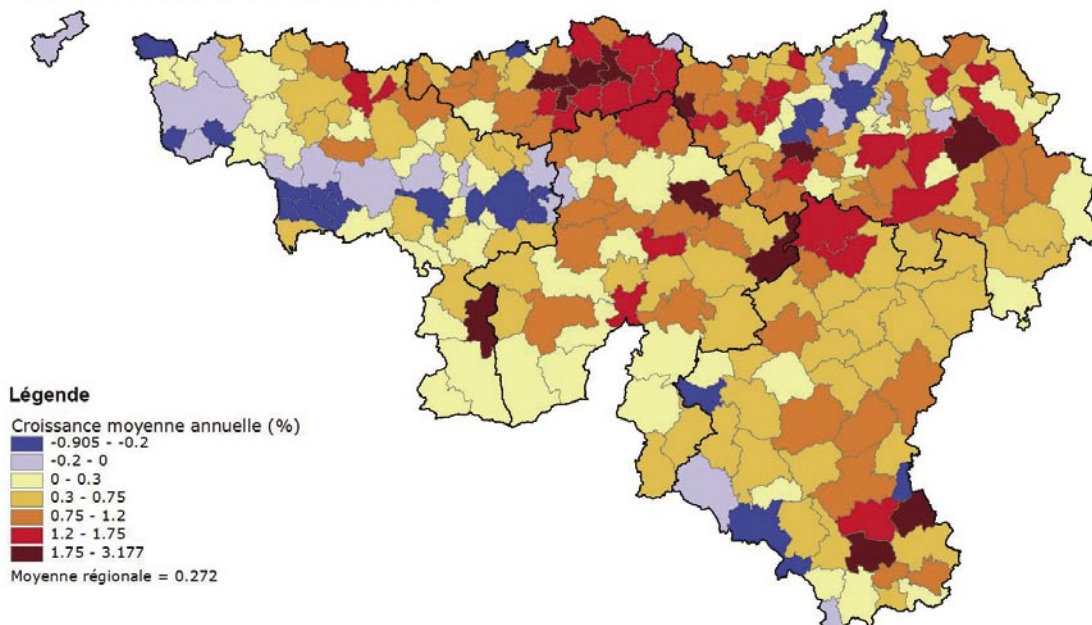
¹ Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire, Université libre de Bruxelles (ULB), CP246, Boulevard du Triomphe, 1050 Bruxelles.

Evolution de la population 1991-2006

Tendance entre les deux périodes (1991-2000 & 2000-2006)



Evolution de la population 1991-2000



Sources des données : INS

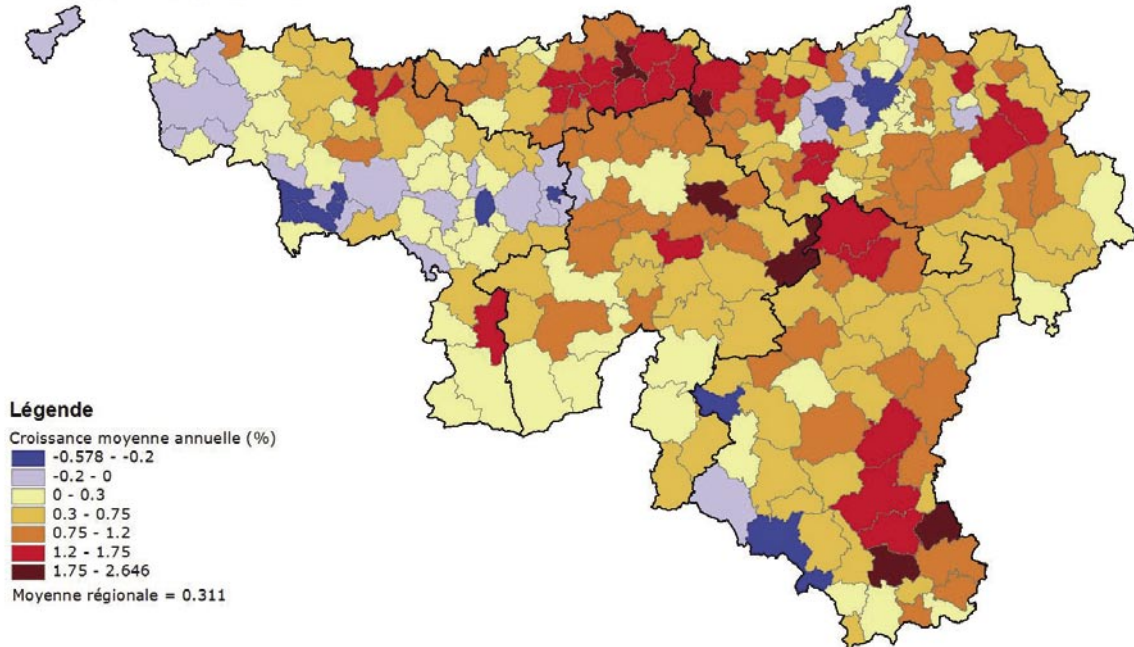
0 10 50 Km

— Limite provinciale
— Limite communale

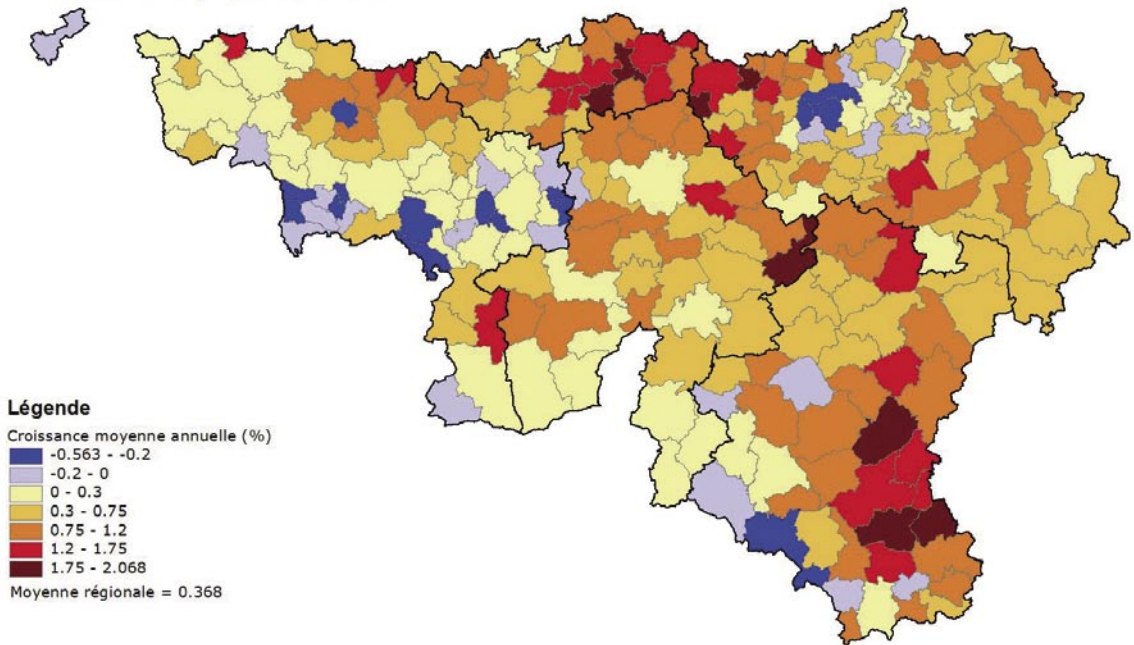


Réalisation : Pablo Medina Lockhart - IGEAT/ULB

Evolution de la population 1991-2006



Evolution de la population 2000-2006



Sources des données : INS



— Limite provinciale
— Limite communale



Réalisation : Pablo Medina Lockhart - IGEAT/ULB

L'Agenda 21 local en Wallonie : principaux résultats d'une enquête au niveau communal

Local Agenda 21 in Wallonia: state of the question and prospects for its adoption by the municipalities

H. Barthe Batsalle, P. Fontaine¹

L'article évoque brièvement les principaux résultats d'une enquête menée en 2004 par nos soins auprès des communes wallonnes. Laquelle ne constitue qu'une petite partie de la recherche CPDT consacrée, entre 2002 et 2005, aux moyens de favoriser l'émergence des agendas 21 locaux en Wallonie et, plus largement, de concrétiser les objectifs du développement soutenable au niveau local.

The article goes briefly over the main results of a survey conducted among Walloon municipalities in 2004. This survey is only a part of the CPDT research study devoted, between 2002 and 2005, to the means and resources for promoting Local Agenda 21 programmes in Wallonia, and more broadly, giving concrete shape to sustainable development objectives at local level.

Mots-Clés : Agenda 21 local, développement durable, communes, Région wallonne, enquête, stratégie, plan

Keywords: Local Agenda 21, sustainable development, labelling, municipality, Walloon Region, survey, strategy, plan

Quinze années ont passé depuis Rio. Il est donc légitime de s'interroger sur l'implication de la Wallonie et plus particulièrement des communes dans un développement territorial plus durable, et de faire des propositions pour une réelle avancée en la matière. Dans le cadre de la recherche CPDT consacrée à ces questions entre 2002 et 2005, nous avons mené en 2004 une vaste enquête auprès des communes wallonnes afin d'analyser leurs réactions face aux défis et engagements exprimés à Rio et, plus tard, à Kyoto et Johannesburg.

Notre exploration² des perceptions et pratiques communales wallonnes nous a permis de répondre aux questions suivantes, parmi d'autres développées dans nos rapports d'activités : quelle est la situation

dans les communes wallonnes ? Quel est le niveau de connaissance du concept d'A21L et de manière plus générale du concept de développement durable ? Quelle interprétation les communes en font-elles ? Comment le mettent-elles en pratique ? Quels sont les acteurs concernés ? Quels sont les outils développés par les communes ? Quelles sont les formes de participation pratiquées ? Quels sont les obstacles rencontrés et les facteurs favorisant une démarche « développement durable » au sein des communes ?

Nous livrons ici les principaux enseignements de l'enquête par questionnaire et renvoyons pour l'ensemble des résultats aux trois rapports de recherche publiés entre 2003 et 2005.

¹ *Politologue, Helen Barthe Batsalle est chercheuse CPDT auprès du Centre d'études en aménagement du territoire (CREAT), Université catholique de Louvain (UCL), Place du Levant, 1 - B - 1348 Louvain-la-Neuve. Elle rédige une thèse sur la supracommunalité. Pierre Fontaine est historien et titulaire d'un master en gestion. Il est chercheur CPDT auprès de l'Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire, Université libre de Bruxelles (ULB), Rue de Villers, 227, B - 6010 Charleroi. Tous deux se sont spécialisés en développement local.*

² *L'article évoque la recherche qui a associé, sous la direction de Dominique-Paule Decoster (ULB-IGEAT), outre les deux auteurs, les chercheuses suivantes : Raphaëlle Harou, Joëlle Piraux, Zofia Rosinski et Frédérique Vissers. Pour les résultats complets de la recherche, nous renvoyons aux différents rapports d'activités disponibles sur <http://cpdt.wallonie.be>.*

Un Agenda 21 local est un processus qui vise à engager une collectivité locale, sur le long terme, dans la voie du développement durable de son territoire. Cela se traduit dans les faits par la rédaction, en collaboration avec la population et les acteurs locaux, d'un plan d'actions concrètes présentant des actions à mettre en place à court, moyen et long terme.

Pratique du développement durable dans les communes wallonnes

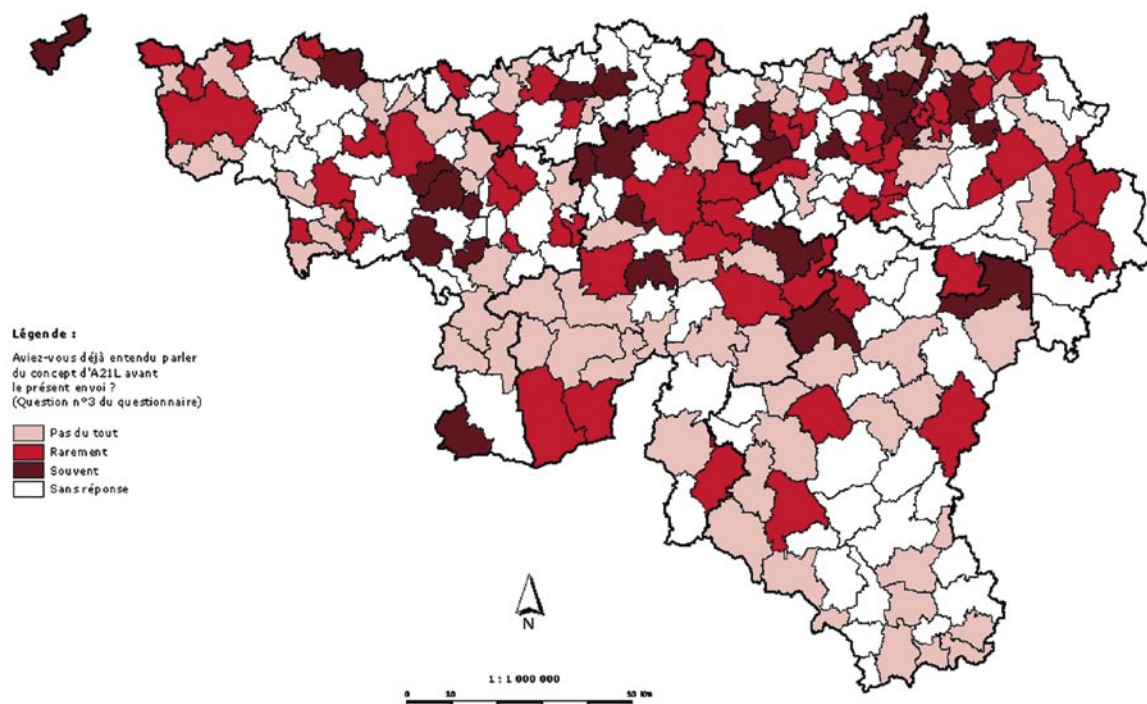
Début 2002, une publication de l'*International Council for Environmental Initiatives* recensait pour la Belgique cent six A21L³. A l'époque, ce chiffre nous a interpellés et, rapidement, nous nous sommes aperçus que cette

enquête avait pour défaut d'assimiler, pour la partie wallonne, les « Plans communaux de Développement de la Nature » à des A21L, ce qui avait pour effet de « gonfler » les résultats. Ce constat nous a fait prendre conscience du flou qui entoure les A21L.

Nous avons alors jugé utile de réaliser une nouvelle enquête sur le développement durable au niveau communal wallon, en procédant par envoi de questionnaires mais aussi, dans la foulée, par interviews auprès d'une vingtaine de municipalités représentant la diversité des situations rencontrées à travers le questionnaire.

Menée en 2004, notre enquête par questionnaire⁴ permet de disposer d'un aperçu général de la mise en œuvre (ou de l'intention de mise en œuvre) de l'A21L (ou de démarches de même type) en Wallonie. Elle permet également d'évaluer l'implication des communes dans la réalisation

Connaissance du concept Agenda 21 local



Sources des données :
IGN - Limites communales des cartes 1:10000
CPDT 3.2 : Enquête A21L et développement durable auprès des communes wallonnes (160 réponses)

Réalisation : Helen Barthe Butselle - CRBAT/UCL - CPDT/MW

³ ICLEI (Mai 2002). Réponse des gouvernements locaux à Action 21 : rapport sommaire de l'enquête à portée régionale sur les programmes Action 21 locaux, Canada.

⁴ MRW-CPDT (2004). Thème 3.2., Mise en œuvre opérationnelle de l'A21L, Rapport final de la subvention 2003-2004, GUIDE/CREAT, 226 p. et, pour l'enquête, les pages 15-72.

d'actions diverses en faveur du développement durable. La participation a été importante puisque 160 communes sur 262 ont répondu à nos questions. La diversité des municipalités participantes a été estimée très satisfaisante, notamment en termes de représentativité de l'échantillon selon diverses typologies. Si, entre 2004 et 2006, nous avons pris acte de l'échec de quelques processus A21L en cours au moment de l'enquête, nous estimons cependant que les résultats qui vous sont présentés ici sont toujours globalement valables. Cependant, compte tenu de l'entrée en fonction de nouvelles équipes communales en décembre 2006, de l'inquiétude croissante face aux changements climatiques et de la parution, en Wallonie, de quelques ouvrages ou brochures sur la question (voir infra, bibliographie), il sera opportun d'actualiser l'enquête courant 2008. Les communes wallonnes sont en 2004 peu informées du concept « A21L » : 43 % n'en avaient jamais entendu parler avant l'enquête et 39 % n'en avaient entendu parler que rarement. L'information est cependant plus répandue là où les élus sont plus diplômés, dans les communes disposant de « nouveaux professionnels » tels que les éco-conseillers et les conseillers en mobilité, dans les communes de 15 à 20.000 et de 25 à 30 .000 habitants, dans le sillon Sambre et Meuse et sur l'axe Namur-Luxembourg.

Engagement des communes wallonnes dans une démarche de développement durable et d'A21L

Si les communes wallonnes sont peu informées du concept, il n'est pas étonnant qu'elles soient aussi très rarement engagées dans une telle démarche.

Tableau 1 : Engagement des communes wallonnes dans une démarche de développement durable

<i>Le conseil communal s'est-il lancé dans l'élaboration d'un programme d'actions spécifique (A21L ou de type A21L) ?</i>		
<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Sans réponse</i>
9	150	1

Neuf communes sur cent soixante disent s'être lancées dans l'élaboration d'un programme spécifique d'actions « développement durable ». Trois d'entre elles seulement intègrent le développement durable dans l'intitulé de leur démarche : plan communal de développement

durable à Ottignies-Louvain-la-Neuve, stratégie vers le développement durable à Namur et plan communal d'environnement et de développement durable à Chaumont-Gistoux. On trouve l'appellation A21L à Braives seulement. Les autres communes assimilent à un A21L soit leur programme de développement rural (Orp-Jauche), soit leur projet de ville (La Louvière, Colfontaine, Saint-Ghislain), soit le plan initié par l'agence de développement local (Gedinne). Nous pouvons ajouter les initiatives de Visé et de Fontaine-L'Evêque, communes qui n'ont pas répondu au questionnaire mais qui ont mené une démarche A21L.

Tableau 2 : Intention de se lancer dans une démarche « A21L »

<i>La commune a-t-elle l'intention de se lancer dans une démarche de type « A21L » ?</i>				
<i>Oui</i>	<i>Non</i>	<i>Déjà en cours</i>	<i>Je ne sais pas</i>	<i>Sans réponse</i>
16	50	6	82	2
10 %	31 %	4 %	51 %	4 %
<i>Si oui, dans quel délai ?</i>				
<i>1 an</i>	<i>2 ans</i>	<i>3 ans</i>	<i>Autre</i>	<i>Total</i>
2	4	6	4	16

En 2004, seize communes sur cent soixante avaient l'intention de se lancer dans une démarche d'A21L, la plupart projetant cela pour dans deux ans ou plus, c'est-à-dire pour la législature débutant en décembre 2006.

L'enquête montre que l'initiative revient au bourgmestre dans un tiers des cas, au secrétaire communal dans un quart des cas, à un échevin dans un cinquième des cas et à un éco-conseiller dans un cinquième des cas également.

Quel est le profil de ces initiateurs ?

Les personnes à l'origine du projet sont le plus souvent diplômées de l'enseignement supérieur : on l'observe dans onze cas sur seize, les cinq communes restantes n'ayant pas répondu à la question.

Par ailleurs, l'intention de se lancer dans un A21L n'est pas le privilège des jeunes : les initiateurs sont dans la trentaine dans un quart des situations ; les autres sont pour moitié d'âge inconnu, et pour moitié âgés entre quarante-sept et soixante-deux ans.

Rares sont les personnes extérieures à la commune qui ont stimulé celle-ci à la démarche : la Région wallonne

est citée trois fois ; une association, un bureau d'études ainsi que le questionnaire de l'enquête (!) sont mentionnés chacun une fois comme ayant eu un impact sur la décision. Pour le reste, ce souci semble essentiellement interne à la commune. Les motivations sont peu détaillées.

Temporalité

L'enquête révèle que les démarches (9/160) sont le plus souvent en cours d'élaboration et que la durée de vie prévue pour le programme est généralement de cinq à dix ans ou de quinze à vingt ans. On peut parler d'horizon à moyen et long terme.

Thématiques abordées

Les thématiques abordées par les communes engagées dans un programme d'actions spécifique au développement durable sont très nombreuses. Parmi les items proposés dans l'enquête, la santé, la lutte contre

l'insécurité, la gestion de l'eau, la gestion des déplacements et la politique foncière sont cités minoritairement (cinq ou six cas sur neuf). L'environnement, le paysage, la nature, les déchets apparaissent quasi toujours ; le tourisme, la culture, l'éducation, les nouvelles technologies de la communication également, ce qui était un peu moins prévisible vu le constat fait par ailleurs d'une tendance à la focalisation sur l'environnement.

Partenariat et participation des habitants

Le processus d'élaboration de l'A21L est partenarial à l'exception de deux communes qui mènent la démarche d'une manière purement interne à l'administration⁵. Ce partenariat est avant tout local : les services communaux sont toujours associés et les associations, les entreprises et la population le sont presque toujours. La Région wallonne, les intercommunales sont partenaires dans la moitié des cas, ainsi que les écoles⁶. L'association d'autres partenaires est plus rare.

Dans la majorité des cas (8/9), une structure formelle de partenariat est mise sur pied.

Les modalités d'association de la population au projet comportent toujours une information et une sensibilisation des citoyens, ce qui peut être considéré comme une forme de communication descendante. Pour ce qui est des aspects ascendants, l'appel à projets pour soutenir des initiatives citoyennes est également très fréquent ; des démarches de consultation des citoyens se rencontrent dans la moitié des cas, et une coproduction en groupes de travail dans un tiers des cas.

La participation est estimée quantitativement peu importante dans un tiers des cas, et moyennement importante dans la moitié des cas. Elle n'est jamais considérée comme très importante.



La recherche de la mixité sociale et intergénérationnelle dans les logements sociaux, dont la création sera assurée par un partenariat public-privé : c'est l'une des actions thématiques du Plan communal de développement durable (PCDD) de la Ville d'Ottignies-Louvain-la-Neuve ■

⁵ Aix-la Chapelle a poussé « l'expérience » jusqu'à ne faire appel à la participation que pour la mise en œuvre des actions.

⁶ En France, les « agendas 21 scolaires » font l'objet d'une campagne de promotion et de soutien. Voir par exemple l'ouvrage Delhaye C., Lemaire A., Sacquet A.-M. (2006), *De l'école au campus, agir ensemble pour le développement durable. Guide méthodologique de l'agenda 21 scolaire*, Comité 21, 104 p. En Région wallonne, le Ministre de l'Environnement a récemment lancé un projet pilote avec cinq écoles.

Obstacles et facteurs favorables à une démarche de développement durable au sein des communes

Les petites communes (moins de 10.000 habitants) sont généralement moins motivées à se lancer dans un A21L ; celles de plus de 20.000 habitants le sont davantage.

Les facteurs favorables à la mise en œuvre d'un plan d'actions de développement durable sont l'engagement du bourgmestre et des élus, la présence d'un porteur de projet (élu ou autre personne) dans la commune, la bonne communication et la formation des acteurs communaux. Les principaux obstacles mis en évidence par l'ensemble des répondants sont l'information insuffisante sur le concept et sur sa mise en œuvre, le

manque de moyens financiers, le manque d'intérêt des élus, du personnel et de la population, une expertise insuffisante.

L'enquête met également en évidence l'influence positive des « nouveaux professionnels » sur la mise en œuvre d'une démarche de développement durable : agent de développement local, éco-conseiller, conseiller en urbanisme, conseiller en mobilité.

Actions menées par les communes en faveur du développement durable

Au-delà des démarches de planification et d'élaboration de stratégies, les communes mènent-elles des actions qui vont dans le sens du développement durable ?



*Favoriser l'utilisation de modes de transport alternatifs, une mission à la portée des communes.
La Maison des cyclistes à Namur.*

Actions dans le domaine environnemental

Les actions les plus fréquemment citées ont trait à l'environnement ; toutefois, un quart de l'échantillon n'en cite aucune. Dans ces actions, les plus plébiscitées concernent, par ordre décroissant : l'énergie⁷ (49 %), l'écogestion des ressources naturelles et de la biodiversité (49 %), les déchets⁸ (47.5 %), l'eau⁹ (41 %), le soutien et l'incitation des agriculteurs à la mise en œuvre d'une gestion environnementale de leurs activités (40 %). Les pratiques de gestion des paysages sont moins répandues (23 %), ainsi que le soutien et l'incitation des entreprises à la mise en œuvre d'une gestion environnementale de leurs activités (20 %). Toutefois, ces activités ne peuvent être considérées comme négligeables, puisqu'elles sont mises en œuvre par un cinquième des communes.



Le compostage individuel, une action simple à intégrer dans le volet environnemental d'Agenda 21 local. ■

Actions en matière d'aménagement du territoire

Dans le domaine de l'aménagement du territoire, les actions les plus citées sont celles en faveur de la densification des zones déjà équipées plutôt que l'éparpillement du bâti (39 %) et le montage de projets immobiliers en partenariat public-privé (34 %). La promotion de l'urbanisation autour des points de forte accessibilité par les transports en commun et la promotion d'une mixité raisonnée sont moins fréquentes (15 %).

Actions en matière de mobilité

Les mesures de développement des transports en commun et de réduction de l'usage de l'automobile sont citées par 20 % des communes environ (27 % si l'on additionne les communes concernées par ces deux mesures), ce qui n'est pas énorme quand on songe à l'importance que revêt cet enjeu en termes de développement durable.

L'interaction entre les mesures en matière de mobilité et la présence d'un conseiller en mobilité dans les communes est très forte : 48 % des communes disposant d'un conseiller citent des actions dans le domaine de la mobilité, contre 6 % des communes n'en disposant pas.

Diverses entités ont mis en place des transports alternatifs, parfois à la demande : minibus pour la desserte de zones reculées, financement de circuits de bus « intra-muros », navettes urbaines pour desservir certains quartiers certains jours, par exemple lors du marché... Quelques-uns de ces projets vont de pair avec la mise sur pied d'une centrale de mobilité.

D'autres communes parlent d'entretien, de réouverture et de promotion des sentiers, d'aménagement de pistes cyclables et de zones piétonnes ou semi-piétonnes, de ramassage scolaire à vélo. Quelques initiatives de car-sharing et une rubrique co-voiturage sur le site internet communal sont citées également. On mentionne aussi la réouverture d'une gare, l'aménagement d'un parking de gare et de son accès (également le cas d'un parking de gare gratuit pour les navetteurs), l'aménagement de parkings de dissuasion ou d'un parking pour favoriser le commerce piéton. Les plans communaux de mobilité sont également cités plusieurs fois, ainsi que les enquêtes auxquelles ils donnent lieu dans la population.

Actions en matière sociale ou socio-économique

Nous visions dans l'enquête des actions sociales en tant que telles, mais aussi des mesures de « socialisation » de l'économie.

Nous pouvons remarquer que près de la moitié des communes ne mentionnent aucune action en ce domaine, ce qui est sans doute partiellement lié à la fonction du répondant.

⁷ Mesures en faveur de la réduction de la consommation énergétique, promotion d'énergies propres et renouvelables...

⁸ Valorisation des déchets par la réutilisation ou par des procédés permettant d'obtenir des matériaux ou de l'énergie...

⁹ Assainissement, lagunage, recyclage des eaux usées...

¹⁰ Les actions prises en compte dans cette classification sont les suivantes : promotion des échanges interculturels et entre milieux sociaux différents, actions de prévention et de promotion de la santé, soutien de projets d'économie sociale, recours de la commune à des financements alternatifs, promotion du commerce équitable et d'une consommation responsable.

Ce sont les agents de développement local et ensuite les échevins qui mentionnent le plus ce type de projets, mais ils sont très peu représentés parmi les répondants. Les bourgmestres, secrétaires communaux et services de l'urbanisme y font rarement allusion, les écoconseillers assez peu également. On ne trouve quasi aucun répondant « principal » spécialisé en ces matières, ce qui laisse supposer une sous-représentation du volet social par rapport à la réalité dans les résultats du questionnaire¹¹.

La promotion d'un tourisme intégré est une action citée par 40 % des communes. Plus du tiers d'entre elles se sont lancées dans des actions de prévention et de promotion de la santé. Ensuite viennent le soutien et l'incitation au développement de projets d'économie sociale (25 %), la promotion du commerce équitable et d'une consommation responsable (21 %). La promotion des échanges interculturels et entre milieux sociaux différents rassemble encore 15 % de mentions. Le recours à des financements alternatifs et/ou placements éthiques ainsi que le soutien au développement de projets d'épargne solidaire ne sont que très peu cités par les communes.

Tableau 3 : Actions des communes dans le domaine socio-économique

Nombre d'actions socio-économiques citées ¹⁰	Communes concernées	
0	71	44 %
1	46	29 %
2	21	13 %
3	13	8 %
4	8	5 %
5		
1	0,5 %	

Inscription dans une politique de développement durable...

Près de la moitié des communes estiment s'inscrire un peu dans une politique de développement durable; un quart d'entre elles assez bien... 15 % d'entre elles ne se prononcent pas.

Si l'on se réfère aux types d'actions menées par les communes, nous remarquons que ce sentiment est d'autant plus prononcé que les actions sont nombreuses, que ce soit dans les matières environnementale, sociale ou de gestion des processus.

Par ailleurs, rappelons que les réponses varient en fonction du type de communes concerné : le sentiment de s'inscrire dans une politique de développement durable est moins répandu dans les petites communes rurales agricoles et plus répandu dans les villes de diverses importances. Toutefois, ce sont les communes de 10 à 15.000 habitants qui se distinguent par un fréquent sentiment de mener une politique de développement durable : la moitié d'entre elles se sentent concernées. Le sentiment est plus répandu là où il y a un conseiller en urbanisme, un agent de développement local, un conseiller en mobilité, un éco-conseiller, là où la proportion d'élus diplômés de l'enseignement supérieur est plus élevée, là où il y a un échevin ou un service de la participation, là où le personnel est formé à la participation... et bien sûr là où il y a une déclaration d'engagement ou une démarche de type A21L.

A21L et les outils de développement stratégiques existants ...

Une partie non négligeable des communes wallonnes sont dotées d'outils de développement territorial et ont élaboré une stratégie globale ou sectorielle... mais rarement en se référant explicitement à la notion de développement durable dans sa globalité. Toutefois, 30 % des communes ont plutôt le sentiment de disposer d'une stratégie de développement durable avec les outils dont elles se sont dotées, et dans ce cas elles sont généralement pourvues de nombreux outils stratégiques¹². Les autres communes n'estiment pas disposer d'une réelle stratégie pour leur territoire (malgré les outils dont elles disposent), soit doutent de son caractère global, ou encore de sa mise en pratique.

11 D'autant que, par ailleurs, aucun item n'était proposé en termes de politique sociale du logement.

12 Cinq outils ou plus.

Gestion du déroulement des actions communales et modes d'intervention

L'A21L a notamment pour caractéristiques d'être de nature transversale et de faire appel à la gouvernance pour sa réalisation. Dès lors, nous nous sommes intéressés aux pratiques de gestion communale afin de voir dans quelle mesure elles allaient dans le sens de la création d'une institution communale apprenante (formation, évaluation, échange d'expériences...), soucieuse de coordination interne et de cohérence dans ses actions, tout en associant les autres acteurs locaux. Le bilan est relativement faible pour une majorité des communes, ce qui ne doit cependant pas faire oublier nombre d'actions positives. L'évaluation est mentionnée par 15 % des communes seulement, ce chiffre montant à 20 % lorsqu'il s'agit d'actions environnementales. Les échanges d'expériences (aux niveaux régional ou international) sont cités par 15 à 20 % des communes. Les questions sur la formation du personnel et des élus montrent que ces derniers recourent nettement moins à des formations liées au développement durable dans le cadre de leurs fonctions que les membres du personnel et que, pour les uns comme pour les autres, les formations en environnement sont les plus courues. Les résultats relatifs aux actions pour une meilleure coordination des pratiques au sein de l'institution communale indiquent notamment qu'un quart des communes mettent en œuvre des projets intégrant simultanément les dimensions sociales, environnementales et économiques et qu'un cinquième s'engagent dans des politiques et projets menés par les différents échevinats et services communaux. Les actions de sensibilisation et de formation associant les autres acteurs du territoire communal donnent les résultats suivants :

Enfin, les pratiques participatives qui vont au-delà du minimum du prescrit légal sont citées par une commune sur trois, mais concernent apparemment davantage une politique de dialogue et de proximité avec le citoyen qu'un véritable partenariat.

Vision des communes sur la promotion du développement durable par la Région wallonne ...

Les communes considèrent-elles que la Région wallonne soutient les démarches communales en faveur du développement durable ?

Le soutien de la Région wallonne à la promotion du développement durable est ressenti comme faible par 40 % des communes, et comme assez bon par une proportion semblable d'entre elles. Les réponses extrêmes (pas du tout ou tout à fait) sont rares.

Les communes plutôt négatives à ce sujet mettent en évidence le manque de moyens humains et financiers (pour les études, la logistique...) et le fait que les critères de développement durable ne soient pas utilisés comme critères de sélection privilégiés pour l'octroi des aides régionales. On relève également la difficulté pour les petites communes de se lancer, en réponse aux propositions de la Région, dans des projets demandant une gestion lourde, dans des délais parfois courts.

Les communes plutôt positives font référence au soutien financier de la Région à différents outils stratégiques et actions, tout en déplorant parfois la limitation dans le temps de ce soutien ou son insuffisance pour satisfaire toutes les demandes.

Tableau 4 : Actions de sensibilisation et de formation des acteurs du territoire communal

Actions – sensibilisation, formation	Oui	
<i>Actions de prévention et de promotion de la santé (campagnes d'informations...)</i>	57	36 %
<i>Campagnes de sensibilisation au développement durable (population, public scolaire...)</i>	45	28 %
<i>Soutien et incitation des agriculteurs à la mise en œuvre d'une gestion environnementale de leurs activités</i>	64	40 %
<i>Soutien et incitation des entreprises à la mise en œuvre d'une gestion environnementale de leurs activités (maîtrise énergétique, réduction des pollutions, plans de déplacement du personnel...)</i>	32	20 %
<i>Organisation de formations au développement durable à destination du public</i>	18	11 %

Tableau 5 : Vision des communes sur la promotion du développement durable par la Région wallonne

Considérez-vous que la Région wallonne soutient les démarches communales en faveur du développement durable ?					
<i>Pas du tout</i>	<i>Un peu</i>	<i>Assez bien</i>	<i>Tout à fait</i>	<i>Ne sais pas</i>	<i>Sans réponse</i>
10	57	64	8	20	1
6 %	36 %	40 %	5 %	12,5 %	0,5 %

Dans la vision des communes, les services de la Région agissent-ils entre eux de façon cohérente pour promouvoir le développement durable ?

Les réponses à ce sujet sont un peu plus tranchées : 16 % des communes trouvent qu'il n'y a pas du tout de cohérence entre les services et près de la moitié d'entre elles jugent assez négativement la Région à ce sujet, tandis qu'un tiers ne peuvent pas se prononcer. Si l'on ne considère que les communes qui se prononcent, la perception négative s'accroît encore puisqu'elles sont 70 % à doter la Région d'un faible score (pas du tout ou un peu).

La Région aurait donc encore des progrès à faire dans la cohérence de son action pour pouvoir montrer l'exemple.

Les communes étaient invitées à fournir davantage d'explications. Elles relèvent des cloisonnements entre

différents services de la Région wallonne, notamment perceptibles dans le cadre de dossiers relevant de plusieurs compétences ainsi qu'un cloisonnement entre les politiques fédérale et régionale en matière de développement durable. Certaines déplorent un foisonnement d'initiatives d'origines diverses, ce qui nuit à l'image de cohérence ; une commune suggère la création d'une cellule de coordination interdépartementale.

Les communes plus positives remarquent des progrès dans la concertation entre les services. De bons exemples existent en ce qui concerne les projets européens, les permis uniques, les permis d'environnement, les plans d'assainissement par sous-bassin hydrographique. Une commune mentionne qu'une cohérence est observable au sein d'une même direction administrative, mais que la collaboration doit s'améliorer entre directions.

Type d'appui souhaité par les communes wallonnes



La formation du personnel communal, un enjeu essentiel pour la création d'une institution communale apprenante et capable de répondre aux défis d'un développement plus soutenable. Ici, la formation CPDT des conseillers en aménagement du territoire et urbanisme.

Une aide de la Région est demandée en termes de moyens financiers et humains par une majorité de communes ayant répondu (68 communes au total, soit 66 %).

Vingt-sept communes estiment manquer d'information. Rappelons en effet que 43 % d'entre elles disent n'avoir pas du tout entendu parler antérieurement de la notion d'A21L.

L'information demandée vise la compréhension du concept et de ses enjeux ; une information plus pratique (exemples, expériences) est également souhaitée, y compris sur les moyens financiers potentiels.

Sensibiliser, stimuler les mandataires politiques communaux semble également un élément important pour plusieurs communes.¹³

Vingt-quatre communes, soit un quart d'entre elles, souhaitent un soutien méthodologique de la part de la Région wallonne : aide, appui méthodologique, soutien logistique et technique à l'élaboration des différentes étapes.

Conclusion

En synthèse, il peut être dit que notre enquête a mis en évidence que les communes wallonnes, lorsqu'il s'agit de développement durable, sont insuffisamment informées et que l'absence de cadre de référence et de stratégie au niveau supérieur les handicapent dans leur action. L'existence de nombreux outils thématiques communaux réglementaires dans la plupart des domai-



La sensibilisation au développement durable dès le plus jeune âge, gage d'un avenir plus soutenable. Etendre les bonnes pratiques dans les écoles, développer des initiatives associant les enfants au sein des communes, des exemples d'actions d'un Agenda 21 local. ■

¹³ Le Ministre de l'Environnement finance en 2007, comme ce fut le cas en 2003, une formation de trois jours destinée aux personnes impliquées dans l'institution communale. De son côté, InterEnvironnement Wallonie a organisé en janvier une soirée d'information sur le sujet à destination des élus et fonctionnaires.

nes de la vie locale explique également pourquoi les plans de développement local durable (A21L) – peu promus et non officialisés - sont aujourd'hui quasi inexistantes en Wallonie. Notre enquête de 2004 a aussi révélé qu'une part importante des municipalités porte un jugement sévère à l'égard de la Région parce qu'elle ne donnerait pas suffisamment l'exemple. Ce qui révèle, à tout le moins, un manque de communication entre les parties.

Quinze ans après le Sommet de Rio, alors que les inquiétudes face aux changements climatiques augmentent sans cesse, le bilan de l'enquête étonne et peut décevoir. Cependant, en analysant les données des questionnaires et des entretiens menés en 2004 et 2005, un constat moins pessimiste peut être dressé. Notamment parce qu'il existe une forte attente en matière d'information sur le développement durable et sur les moyens de le concrétiser.

La demande est donc là. Pour y répondre et atteindre l'objectif de voir se concrétiser des A21L en Wallonie, nous avons mis en évidence différentes mesures impliquant tout autant les niveaux régional et local.

Pour ce qui est de la responsabilité régionale, nous avons souligné l'importance de l'existence d'une **stratégie de développement durable** et d'un **plan régional** ambitieux assimilés à l'A21 régional, qui serviraient de références principales au niveau local. Dans ce plan seraient prévues des actions visant spécifiquement l'action au niveau communal.¹⁴ Ensuite, pour guider la démarche, nous avons expliqué les raisons qui nous poussent à suggérer aux différents ministères et administrations régionaux d'adopter des **définitions secto-**

rielles du développement durable qui permettent de cadrer le sujet et les ambitions dans les différentes thématiques. Cadrage qui peut ensuite être adopté par le niveau communal. Enfin, **l'amélioration progressive des outils normatifs communaux existants** instaurerait des pratiques à long terme et permettrait des économies de moyens. Cette évolution passerait principalement par la prise en compte pragmatique et systématique des critères du développement durable dans les diagnostics et la sélection des projets (programmes communaux de développement rural, schéma de structure communal, plan triennal des travaux, plan communal du logement, plan communal de mobilité, plan prévention proximité...).¹⁵

Au niveau communal, outre les éléments ci-dessus, un changement important serait l'acceptation, par les communes, d'une **nouvelle mission** les amenant à désormais intégrer pleinement la nécessité de prise en compte de la dimension internationale des actes qu'elles posent (agir local, penser global). En d'autres mots, de faire le constat que, quotidiennement, elles prennent des décisions qui peuvent avoir à court, moyen ou long terme, des répercussions sur l'équilibre de la planète et le bien-être d'individus parfois très éloignés d'elles. La généralisation de cette approche constituerait une révolution dans le rôle jusqu'à présent tenu par les communes depuis la création de l'Etat belge¹⁶. Elle se traduirait dans l'action publique locale en premier lieu au travers de la « déclaration de politique communale » puis à travers l'élaboration d'un « agenda 21 local », sous une forme classique ou via un processus de labellisation que nous avons décrit dans notre dernier rapport de recherche.

14 La Belgique s'était engagée à avoir, fin 2005, une stratégie nationale, ce qui n'est pas encore le cas. Celle-ci, pour exister, nécessite l'adoption par chacune des entités fédérées d'une stratégie et d'un plan d'actions concrètes. La Région wallonne n'a pas encore franchi ce pas mais y travaille. Dans un avis du 9 novembre 2006 (« Convention d'étude relative à la réalisation d'une stratégie régionale de développement durable. Phase 1 : inventaire et choix des thèmes »), le CWEDD émet ses inquiétudes sur le résultat à en attendre.

15 Dans le même mouvement que l'initiative fédérale « évaluation de l'incidence des décisions sur le développement durable - encore appelé « test de durabilité » - qui sera d'application dès la fin du mois de février 2007 pour toutes les décisions soumises au Conseil des Ministres.

16 L'Union des Villes et des Communes Wallonnes définit le développement durable ainsi : « Qui dit stratégie de développement durable dit options stratégiques déclinées dans le cadre des trois piliers du développement durable, que sont le pilier environnemental, le pilier économique et le pilier social. Partant de là, nous pouvons conclure que la stratégie d'une commune en matière de développement durable n'est rien moins que sa vision stratégique politique tout court, en ce qu'elle transcende et englobe tous les secteurs dont la gestion est assurée à l'échelon local. » L'auteur ajoute plus loin : « L'agenda local 21 doit, comme son nom l'indique, être une projection dans le temps des actions qu'une commune peut mener pour la gestion durable de son cadre de vie. » Nous jugeons cette définition insuffisante car elle ne met pas en avant la nécessité de « penser global ». Cf. A. Maître (2005), Les stratégies locales et de développement durable : agenda 21 local et contrat d'avenir local, dans Mouvement communal, juin 2005.

Bibliographie

Nous renvoyons essentiellement aux rapports de recherche que nous avons publiés, où des références bibliographiques sont fournies :

CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL CPDT (2003), *Mise en œuvre opérationnelle de l'A21L. Rapport final de la subvention 2002-2003*, GUIDE/CREAT, 160 p. (étude bibliographique, analyse de la situation internationale, analyse comparative des politiques nationales, études de cas d'A21L étrangers)

CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL CPDT (2004), *Mise en œuvre opérationnelle de l'A21L. Rapport final de la subvention 2003-2004*, GUIDE/CREAT, 226 p. (enquête régionale, étude de cas wallons, analyse comparative entre l'A21L et différents outils communaux actuels)

CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL CPDT (2005), *Mise en œuvre opérationnelle de l'A21L. Rapport final de la subvention 2004-2005*, GUIDE/CREAT, 317 p. (recommandations, guide méthodologique et thématique à l'usage des communes, proposition d'une technique de labellisation « commune en développement durable »)

Voir aussi les récentes publications suivantes en rapport avec le territoire wallon :

FONTAINE P. (2005), *La Région wallonne à l'heure du bilan*, dans *La Revue Durable*, n° 15, avril/mai/juin, p.54-56.

POROT V. (2005), *Agenda 21 local. Mettre en œuvre un A21L dans sa commune. Guide de bonnes pratiques, inspiré d'expériences en Belgique et en Tunisie*, Namur, Institut Eco-Conseil, 90 p.

LAMBERT L. (2005), *Agenda 21 local : un engagement communal sur la voie du développement durable*, Namur, Etopia, 72 p.

MAITRE A. (2005), *Les stratégies locales et de développement durable : agenda local 21 et contrat d'avenir local*, in *Mouvement communal*, juin 2005, p. 307-310

VERMEYLEN P. (2006), *Aménagement et urbanisme. L'Agenda 21 des communes durables*, DGATLP, 97 p. (publiée en 2006, elle date de 2003 et se base sur la pratique de communes pour la plupart non engagées, mais intéressées par la démarche A21L)

IEW-UVCW (2006), *Synthèse des freins aux Agendas 21 locaux en Wallonie et propositions pour y remédier*, IEW, 22 p. (publication très largement inspirée des rapports CPDT)

IEW-UVCW (2006), *Ma planète, ma commune du développement durable à l'agenda 21 local. Mandature 2006-2012 : le temps de l'action*, IEW-UVCW, 16 p

THIBAUT A. (2006), *La commune et le développement durable : un mariage idéal*, dans *Imagine*, n° 58, novembre-décembre, p. 22-23

Territoire(s) wallon(s) nourrit une double ambition :

- diffuser la recherche wallonne en développement territorial par une communication de qualité scientifique,
- fournir une tribune aux acteurs du développement territorial et du développement régional.

Territoire(s) wallon(s) a pour ambition d'ouvrir un débat scientifique et documenté, et d'alimenter un espace public de réflexion sur le développement territorial wallon.

Les articles seront de trois types : communications scientifiques, articles (ou notes) d'information, débats et propositions d'action. Ils sont soumis à un comité de lecture.

Les consignes aux auteurs sont téléchargeables sur le site <http://cpdt.wallonie.be> (dans le menu « publications »).
Les manuscrits peuvent être adressés au secrétariat de rédaction : costermans@urba.ucl.ac.be

Crédits photographiques

Toutes les photos sont de Dominique Costermans sauf :

P. 39 : Yves Aucquier

p. 42 : ULB-GUIDE

p. 44-47-49-50-51-52-53-62-70 : UCL-CREAT

p. 8-10-12-14-92-93-94-95 : Jean-Louis Carpentier (MRW-Dircom)