

la Cemathèque

un nouvel éclairage
sur la mobilité



La mobilité et l'aménagement du territoire

Aperçu historique de la relation entre
l'urbanisme et la mobilité

Les surcoûts collectifs de la désurbanisation :
quand la mobilité dessine la ville

Les effets de la localisation des activités
économiques d'une commune sur
la mobilité

Liens entre développement territorial
et réseau TC

La mobilité dans les "outils" d'Aménagement
du territoire en Wallonie

La prise en compte de la mobilité dans l'analyse
des demandes de permis

Mobilité lente et Aménagement du territoire

Un grand merci à...





La mobilité et l'aménagement du territoire.

Ce n'est pas un scoop : depuis longtemps notre mobilité est malade. Un nombre effrayant de morts sur nos routes chaque année, une atmosphère de plus en plus chargée de produits toxiques, des secteurs où le bruit atteint des niveaux inacceptables, une dégradation de l'espace public envahi de carrosseries, une perte de temps, donc perte économique, considérable dans les embouteillages journaliers, ..., le tableau est sombre.

Mais des lueurs certaines apparaissent au bout du tunnel depuis quelques années, durant lesquelles un effort remarquable a été fait pour communiquer et agir dans le sens d'une meilleure gestion des déplacements : Charte de la Mobilité, PCM, formation des CeM, observatoire, participation citoyenne, semaine de la Mobilité, en sont des exemples marquants parmi d'autres.

Toutes ces indispensables actions portent par contre sur le court, voire le moyen terme. Or, rechercher une qualité durable de la Mobilité, c'est aussi voir plus loin.

Les outils du long terme sont donc complémentaires aux mesures prises pour le court - moyen terme. Ils portent avant tout sur la planification des espaces et des activités qui s'y déroulent et s'inscrivent dans le domaine essentiel de l'Aménagement du Territoire.

La Mobilité est un droit fondamental et il n'est évidemment pas question de le remettre en cause. Aménager le territoire permettra néanmoins d'agir progressivement et dans la durée, sur la nécessité que beaucoup ont de se déplacer, nécessité souvent créée par un développement peu maîtrisé des pôles d'habitation, d'activité et de loisir.

Les Autorités sont aujourd'hui conscientes des enjeux liés à cette problématique et les CeM aussi, puisque ce sont eux qui ont plébiscité le thème "La Mobilité et l'Aménagement du Territoire", thème qui a fait l'objet de la formation semestrielle N° 2 des 27, 28, 29 et 30 novembre 2001 et qui est aujourd'hui repris dans ce numéro de la CeMathèque.

Les textes proposés dans ce dossier ont été écrits par les spécialistes sollicités pour intervenir dans la formation de novembre.

Qu'ils soient vivement remerciés pour leur participation active à l'enrichissement des CeM et de leur réseau.

La CeMathèque est une collection de dossiers thématiques trimestriels publiés par le réseau des Conseillers en Mobilité.

A raison d'un numéro sur deux, cette publication se fait l'écho de la formation semestrielle, proposée aux CeM ayant suivi le cours de base, afin de conforter les connaissances acquises, de compléter la sensibilisation en matière de déplacements et de renforcer les liens entre les différents acteurs de la Mobilité.

TABLE DES MATIÈRES

LA MOBILITÉ ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

1. APERÇU HISTORIQUE DE LA RELATION ENTRE L'URBANISME ET LA MOBILITÉ	4
CROISSANCE URBAINE DANS L'HISTOIRE	4
L'AVÈNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION	5
LES LIMITES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	6
L'AVENIR DE L'AGGLOMÉRATION	7
LES MODES DE DÉPLACEMENT DANS LEUR ESPACE	7
LE DROIT À LA VILLE ET LE DROIT À LA MOBILITÉ	8
2. LES SURCÔÛTS COLLECTIFS DE LA DÉSURBANISATION : QUAND LA MOBILITÉ DESSINE LA VILLE	8
LA DÉSURBANISATION : CROISSANCE PÉRIURBAINE ET DÉPRISE DES TISSUS URBAINS	8
POURQUOI CETTE DÉSURBANISATION ?	8
LA DÉSURBANISATION : LA LENTE ÉMERGENCE DE LA "VILLE-VOITURE"	9
LA DÉSURBANISATION : UNE ÉVOLUTION DURABLE ?	10
LE FINANCEMENT DES SERVICES COLLECTIFS DANS LA VILLE DÉDENSIFIÉE	10
VERS UNE INVERSION DES FORCES CENTRIFUGES : QUELQUES PISTES DE RÉFLEXIONS	11
3. LES EFFETS DE LA LOCALISATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES D'UNE COMMUNE, SUR LA MOBILITÉ	12
MOBILITÉ ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	12
4. LIENS ENTRE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET RÉSEAU TC	14
EXEMPLE DE LA VILLE ET DE LA RÉGION DE BERNE	14
EXEMPLE DE LA RANDSTAD HOLLAND : APPROCHE GLOBALE DANS UNE GRANDE VILLE (AMSTERDAM)	14
APPROCHE GLOBALE SE RAPPORTANT AU CAS D'UNE PETITE VILLE NÉERLANDAISE : HOUTEN	15
QUELQUES ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSIONS	16
5. LA MOBILITÉ DANS LES "OUTILS" D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN WALLONIE	17
LE SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ESPACE RÉGIONAL (SDER)	17
LES PLANS DE SECTEUR (PS)	17
LES RÈGLEMENTS RÉGIONAUX D'URBANISME (RRU)	18
LE SCHÉMA DE STRUCTURE COMMUNAL (SSC)	18
LE PLAN COMMUNAL D'AMÉNAGEMENT (PCA)	19
LE RÈGLEMENT COMMUNAL D'URBANISME (RCU)	19
6. LA PRISE EN COMPTE DE LA MOBILITÉ DANS L'ANALYSE DES DEMANDES DE PERMIS	19
CRÉATION D'UN QUARTIER	19
ADAPTATION D'OUVRAGES D'ART	21
ACTES ET TRAVAUX NE NÉCESSITANT PAS DE PERMIS	22
7. MOBILITÉ LENTE ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	23
QU'EST-CE QU'UNE "VOIE DOUCE"?	24
L'EXEMPLE ANGLAIS	24
EN WALLONIE: LE RAVEL	25
RÉSEAUX COMMUNAUX	26
8. UN GRAND MERCI À ...	26





1. Aperçu historique de la relation entre l'urbanisme et la mobilité

Frans Uyttebrouck - Cooparch – RU

Selon qu'on se définit comme "progressiste" ou "modérniste", on attribuera le rôle moteur des mutations historiques soit au jeu des forces sociales, soit aux connaissances scientifiques inductrices d'avancées techniques. A l'examen de la préséance des causes, il apparaît cependant que les évolutions techniques et les évolutions sociales sont totalement interdépendantes. De la sorte, la mobilité existe actuellement à la fois comme partage social de l'espace et du déplacement et comme résultante de recherches techniques. L'action dans le domaine de la mobilité remet en cause le partage social mais encore réclame des techniques permettant de le faire.

Croissance urbaine dans l'histoire

Pour ce que nous en savons, les dimensions des villes antérieures à la révolution industrielle ont fortement varié, certaines civilisations urbaines se sont appuyées sur des techniques élaborées, d'autres non. Taillées sur la mobilité du piéton, elles ont souvent comporté des espaces publics vastes dont le rôle était cependant symbolique et protocolaire plus que fonctionnel. L'absence de moyens techniques n'a jamais empêché les voyages et les échanges, mais les déplacements quotidiens restaient forcément limités au rayon de la marche à pied. La constante, c'est la petite taille des logements, le peu de m² disponible par personne en dehors de l'habitat des plus privilégiés. La densité globale de l'espace urbain a pu varier, celle de l'habitat proprement dit semble toujours avoir été très élevée. Avant l'époque industrielle, l'opposition ville/campagne est principalement celle du lieu de la production agricole et de la production des idées. La ville est un centre de reproduction et de construction des savoirs et des techniques tandis que les campagnes sont le lieu de la production des matières premières et de la subsistance. Les deux forment un système d'interdépendances où les échanges sont permanents. La séparation formelle n'est pas totale ni constante dans le temps et l'espace : dès les origines, il existe une banlieue résidentielle aux abords des villes (par exemple les villas pompéiennes) et

les villes sont souvent aussi des agglomérations d'habitat paysan, d'autant qu'à la base la richesse des patriens urbanisés se trouve la production agricole.

L'avènement de l'agglomération

En l'espace d'un siècle, de 1850 à 1950, la révolution industrielle va s'accompagner d'une démultiplication de l'espace de l'habitat et de la mobilité quotidienne. On passe de villes compactes aux contours nets (remparts, boulevards) à des agglomérations vastes aux contours flous. Au delà même de l'agglomération morphologique se forme le bassin urbain d'habitat, dont les limites correspondent à l'aire d'influence des trajets automobiles quotidiens.

Le développement de l'agglomération au 19e et 20e siècles est consubstantiel à la mécanisation des modes de déplacement et de transport. La réflexion sur les déplacements ne peut pas être séparée de la question de l'agglomération et de la densité de l'occupation du sol.

Dans la constitution des agglomérations, on peut distinguer deux phases historiques :

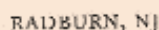
- l'époque des tramways et des premiers réseaux de trains de banlieue ;
- l'époque de l'automobile.

Les tramways autorisent une croissance continue et relativement égale. L'espace urbain reste un espace piéton conçu en rues, places et carrefours. C'est la ville ancienne dilatée et systématisée avec des efforts variables de composition et de rationalisation du tissu urbain.

La généralisation de l'automobile signifie l'éclatement de la dimension piétonne, la personne humaine n'étant plus la référence de la constitution de l'espace urbain (suburbain). L'étalement de l'urbanisation s'accompagne de nouveaux tracés urbains conçus à partir de la hiérarchie des voies de circulation et de la protection des nuisances engendrées par la circulation, dont l'archétype est le fameux tracé de Radburn. La notion d'hiérarchie dans le dimensionnement des voiries est cependant antérieure, elle obéit tant aux nécessités de la gestion des flux (qui ont existé en abondance avant l'automobile) qu'à la composition du tissu urbain en fonction de critères hygiénistes, culturels, immobiliers, etc.



59



N° 4 MAI 2002 • la CeMathèque • 5



La phase la plus récente de l'évolution du couple espace/mobilité consiste dans la « rurbanisation », à savoir la dispersion des urbains dans l'espace agricole et villa-geois, soit dans l'habitat rural ancien, soit dans des extensions sous formes diverses. Une partie de cette rurbanité est d'ailleurs le fait des populations d'origine qui ne s'emploient plus dans l'agriculture. Dans le contexte nord-européen, on peut donc dire que tout le territoire est urbanisé (mode de vie, confort, accès à la modernité). Toutefois, urbain ne veut pas dire ville. En effet, la majeure partie des territoires denses est « métropolisé », à savoir que la plupart des communes se trouvent incluses dans l'aire d'influence quotidienne d'une grande ville.

Le couple ville-campagne étant remplacé par le couple ville – banlieue, où est le rôle de la ville? Il subsiste une distinction ville/banlieue à des degrés divers. Dans le fonctionnement contemporain de l'espace urbanisé, on observe un certain parallélisme avec l'ancienne répartition des tâches : les villes centrales concentrent les individus, les intellectuels et valorisent les échanges. Elles sont par définition mixtes. Les banlieues sont essentiellement mono-fonctionnelles, elles sont le lieu de la production industrielle et de la reproduction familiale.

Les limites de l'aménagement du territoire

A partir des années 50, les utopies ou les recherches en matière d'aménagement urbain vont dans le sens du maintien de la densité et de la permanence d'un espace à l'échelle de la personne humaine privilégiant la dimension piétonne. L'anticipation des effets de l'automobile oriente les aménagements volontaristes vers des modes d'urbanisation permettant de limiter la génération des déplacements par véhicule individuel.

Ainsi, Copenhague se développe le long des axes du chemin de fer de banlieue – le plan en forme de main aux doigts écartés. Stockholm crée les quartiers périphériques ou les villes nouvelles autour des stations de métro ou de train de banlieue.

Ces politiques d'aménagement donnent des résultats localement satisfaisants mais qui ne sont pas interprétables sans les autres mesures (cherté organisée de la voiture, forte offre TC) . De toute façon, Stockholm et

Copenhague s'étendent sur de vastes aires impliquant de longs déplacements. Elles sont équipées d'autoroutes urbaines et connaissent d'importants flux de circulation sur le réseau primaire.

Plus récemment, les Pays-Bas ont développé la théorie « ABC » de l'adéquation entre la localisation des activités et le profil d'accessibilité d'un secteur. (voir aussi l'article de Patrick Frenay).

Cette théorie qui suppose une certaine contrainte à l'égard des candidats investisseurs n'a d'intérêt que si l'on contrôle fortement l'aménagement de tout le territoire où elle peut s'appliquer, sans quoi l'investisseur à qui l'on impose des normes jugées contraignantes, va s'installer dans un site concurrent qui ne lui impose rien. Dans la pratique, même les Pays-Bas ne parviennent pas à éviter la concurrence entre villes ou régions, et la théorie ABC ne s'y applique pas sans difficultés. La densité comme principe d'aménagement refait surface chez les théoriciens du New Urbanism américain, en liaison avec la mobilité en retrouvant sur le mode américain l'esprit de Stockholm. Il y est préconisé un agencement des banlieues en un concept d'entités de petite taille réparties dans un réseau régional de transports publics performant.

Dans la pratique, les espaces contemporains aménagés à l'échelle du piéton sont des enceintes limitées où le piéton ne parvient que par le moyen d'un autre mode : esplanade de musée, centre commercial, rue piétonnière en centre ville. Le ratio m²/utilisateur très élevé des espaces piétons contemporains est compensé par une immense vacuité de surfaces de parking et de voies d'accès périphériques. En ce sens, on démontre par l'absurde que la dimension piétonne et la densité sont à ce point indispensables qu'il faut pour l'obtenir y consacrer des surfaces techniques considérables.

La liaison de la densité urbaine aux moyens de déplacements peut être trompeuse. Le tissu urbain dense et continu se prête à un mode de vie piéton, notamment par la proximité des services et l'emboîtement des échelles de déplacements. La forte densité est évidemment un meilleur terrain pour les transports publics. Mais ceux-ci ont connu leur moment historique de rentabilité et d'efficacité dans la période de 1900 à 1950, avant

l'émergence de l'automobile comme objet de consommation, à une époque où la mobilité individuelle restait limitée. Les réseaux tels qu'ils se sont construits correspondaient à une ville majoritairement piétonne, relativement homogène dans sa mixité et sa densité, où le TC avait un certain monopole des déplacements mécanisés. L'entassement d'activités et de logements dans une forte densité génère aujourd'hui de toute manière de nombreux déplacements motorisés, même lorsque l'offre TC est performante.

Si l'étalement de l'urbanisation est coûteux pour la collectivité et désastreux pour l'espace ouvert, l'entassement n'est pas moins problématique.

L'avenir de l'agglomération

Le coût environnemental et les charges collectives de l'étalement suburbain sont élevés (voir l'article de Jean-Marie Halleux). Même généreusement octroyé dans les plans d'occupation du sol, l'espace urbanisable arrive à saturation, à mode d'occupation égal. Il nous faut poser un constat simple :

1. Nous sommes trop nombreux sur un trop petit territoire pour pratiquer la dispersion de l'habitat et des activités implicite dans la société de l'automobile.
Nous sommes donc condamnés à vivre en ville en grande majorité.
2. La ville dense ne va pas disparaître
3. La ville est fondamentalement historique
4. La ville historique est fondamentalement piétonne.

Les besoins en sol et en logements continuant (jusqu'à présent), à augmenter, même à démographie stabilisée, la reconversion des agglomérations existantes est une façon de conserver ailleurs de l'espace ouvert. Si la ville a un avenir, c'est dans l'agglomération qu'il faut trouver les solutions, pour elle-même. Il ne donc faut plus sacrifier les territoires urbains à la mobilité des suburbains. S'il faut donc penser d'abord les problèmes de la mobilité dans et en rapport avec l'agglomération, on ne peut faire d'urbanisme moderne hors du couple aménagement/mobilité. Il est donc nécessaire d'utiliser des outils adaptés à un projet pour ces agglomérations. On peut y distinguer des territoires emboîtés aux intérêts divergents :

- centre historique, totalement ou partiellement devenu un « hypercentre » ;
- première couronne : la ville d'avant 1940 incluse à l'intérieur du cercle des quartiers périphériques, ou la partie d'une agglomération située à l'intérieur d'un rayon de 1 à 2 km du centre ;
- seconde couronne : l'espace urbanisé de l'après-guerre, en continuité directe de la première couronne, dans un rayon de 3 à 5 km du centre-ville ;
- banlieue : urbanisations suburbaines en continuité ou à proximité de la seconde couronne, autour de villages ou par lotissements créés ex-nihilo.

Dans la fabrication de l'espace, l'accroissement concentrique de la ville n'a été possible qu'au moyen de l'abandon et du saccage des territoires préexistants.

En terme de mobilité, chaque couronne présente également un profil particulier : en liaison avec le centre, comme dans la densité de son maillage, la première couronne est propice à la marche où au cycle. Les transports collectifs conservent une bonne efficacité en terme de distance et de densité en seconde couronne. La banlieue est plus autonome vis à vis du centre et il s'y pose le problème de la couverture par le transport public.

Les modes de déplacement dans leur espace

Les différents modes vont de pair avec une conception et une perception de l'espace tel qu'il est vécu et tel qu'il se structure à plus grande échelle.

La marche :

on marche pour se déplacer, réfléchir, accompagner (socialiser), se re-créer. La marche a, plus que les autres modes, une dimension psychique et sensorielle. De tous temps, il a existé une volonté de composer l'espace en fonction de l'agrément du piéton, de l'antiquité à l'âge baroque en passant par le moyen-âge. L'espace urbain a souvent été l'objet d'arrêtés, travaux et concours visant à l'embellir ou à l'ordonner.

Les transports collectifs, recouvrant trois notions :

- Le transport public, instrument d'accessibilité pour tous, il n'est pas nécessairement « en commun » ;



- Le transport en commun, c'est le regroupement des clients pour une origine et une destination commune, il n'est pas nécessairement public ;
- Le transport de masse est l'instrument de la densification immobilière, notamment en centre-ville. Un réseau de transports collectifs a une valeur de lisibilité et d'identification autant que d'outil de déplacements, par ailleurs structurant.

L'automobile :

sert à se déplacer, affirmer son statut social, préserver un espace-tampon personnel, visiter/ explorer, gérer la cellule familiale

En raison des pré-requis (permis, maîtrise, ...), le mode n'est donc pas accessible à tous, même si le plus grand nombre peut soit conduire, soit être conduit.

L'automobiliste a pris possession de l'espace public et exerce une forte pression sur les autres usagers.

L'automobile a aussi généré des espaces propres, les voies rapides, souvent sous forme d'ouvrages d'art sur-élevés ou souterrains très pauvres en qualité visuelle et sensorielle. Toutefois, les grands axes traités en « park-way » restituent aux trajets automobiles une communauté de perception, à une échelle supérieure, avec les autres modes.

Le droit à la ville et le droit à la mobilité

Les conditions de la vie dans nos rues et sur nos routes atteignent progressivement le niveau de l'insupportable.

La nécessité de prendre en compte la ville en tant que produit historique, pas seulement objet de réflexion théorique devrait nous inciter à reconnaître la valeur et les exigences de cet héritage historique durable. Notre ville a été conçue à l'échelle du piéton, son espace a été conçu de façade à façade, libre d'encombrement excessif. Il n'est cependant pas question de rêver le retour d'un ordre ancien, il est besoin d'un nouveau partage. Il doit donc être possible d'affirmer la validité d'un projet d'avenir pour le logement en ville et son espace adjoint, où l'on ne fasse pas pour autant l'impasse sur la mobilité comme objet de la consommation. Cette proposition implique corollairement d'affirmer le droit à la mobilité comme projet pour les territoires suburbains et ruraux. Agir, même en acteur sectoriel, contribue de toute manière à créer le monde dans lequel nous voulons vivre demain.

2. Les surcoûts collectifs de la désurbanisation : quand la mobilité dessine la ville

Jean-Marie Halleux, Géographie économique, SEGEFA – LEPUR, Université de Liège

La désurbanisation : croissance périurbaine et déprise des tissus urbains

La désurbanisation peut être vue sous deux angles différents. Un premier aspect correspond aux nouvelles urbanisations périphériques. Nous pouvons ainsi relever quelques équipements typiques : pour la fonction résidentielle, la maison unifamiliale isolée et son jardin ; pour les **activités économiques**, le parc d'activité, l'hypermarché ou le centre commercial ; pour la fonction scolaire, le campus universitaire périphérique. Ces nouveaux développements dont le fonctionnement repose quasi exclusivement sur la mobilité voiture concernent des territoires très vastes et impliquent une consommation d'espace extensive. Il s'agit là de la périurbanisation.

La seconde dimension du mouvement structurel de désurbanisation (le revers de la médaille) correspond à la déprise des tissus urbains traditionnels. C'est par exemple à cette composante qu'il faut relier la multiplication des commerces vides dans les pôles commerçants ou encore la dépopulation des quartiers centraux. A ce propos, épinglons, par exemple, l'évolution démographique liégeoise. Pour une région urbaine dont le volume démographique stagne aux alentours des 630 000 habitants, les données indiquent que le territoire de la commune centrale de Liège compte aujourd'hui moins de 185 000 habitants alors qu'ils étaient plus de 250 000 en 1960 !

Pourquoi cette désurbanisation ?

Si les lotissements périurbains ont colonisé de très vastes territoires, si de nombreuses activités économiques se sont dédoublées en frange d'agglomération et si les tissus urbains traditionnels se vident progressivement de leurs populations, c'est tout d'abord en raison du relâchement des freins techniques et financiers à la mobilité.

Pendant longtemps, la densité et la compacité ont, en effet, été nécessaires afin d'assurer le double objectif de la proximité urbaine : maximiser les échanges socio-économiques et minimiser les déplacements.

Aujourd'hui, la banalisation de la mobilité automobile et l'accroissement des vitesses a profondément modifié la notion de proximité. Elle ne se mesure plus en distance, mais en temps.

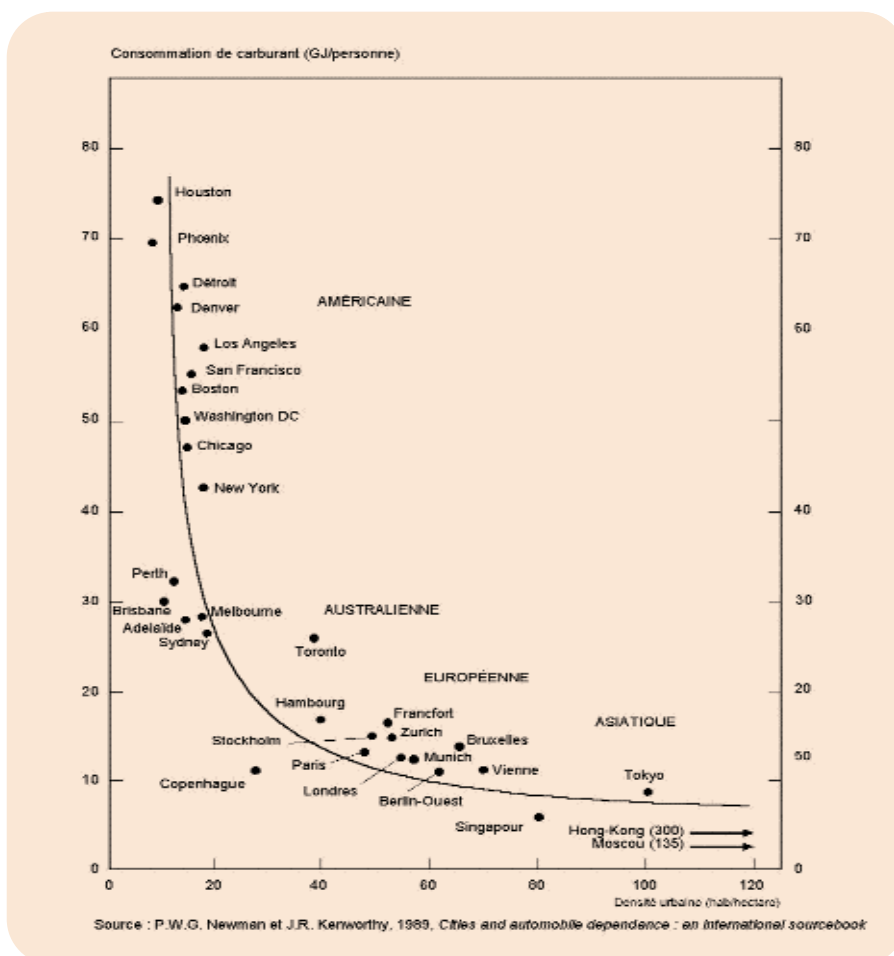
Alors que les villes avaient maintenu pendant longtemps de fortes densités parce que c'était le meilleur moyen de maximiser les interactions, la vitesse croissante des déplacements permet désormais de maintenir la proximité en s'affranchissant de la distance. Les populations pouvant disposer de très vastes territoires pour réaliser leurs activités quotidiennes, elles en profitent, elles maximisent leurs opportunités spatiales et choisissent massivement de s'établir au sein d'espaces dédensifiés afin d'y réaliser le modèle résidentiel de la villa. En

outre, l'étalement urbain continue de s'amplifier car les stratégies résidentielles sont indissociables de la décentralisation économique : tout d'abord parce que différentes activités sont induites par les populations périurbaines (commerces, enseignements,...), ensuite parce que les localisations résidentielles s'adaptent à la localisation des nouveaux emplois périphériques.

La désurbanisation : la lente émergence de la "ville-voiture"

La ville, cette portion de territoire aménagée de manière à faciliter les interactions sociales et économiques, a donc connu de profondes mutations suite au relâchement des contraintes de mobilité. Des préférences qu'expriment les populations et les opérateurs économiques pour la dédensification et l'étalement, il en résulte depuis plusieurs décennies un ample mouvement de désurbanisation qui, recadré dans la temporel-

Consommation de carburant par rapport à la densité de population en 1980





té adéquate, doit être considéré comme une mutation structurelle, comme une évolution de long terme nous conduisant à l'émergence d'une nouvelle forme de ville : la "ville-voiture". Cette mutation structurelle permet notamment la mise en place de quartiers résidentiels dont la faible densité et les attributs ruraux sont recherchés par les ménages. Elle satisfait également les opérateurs économiques pour lesquels les terrains périphériques représentent des opportunités de valorisation. Malheureusement, si cette évolution offre des avantages, elle détermine également de substantiels inconvénients. En fait, les bénéfices de la désurbanisation sont généralement de type privé, alors que les coûts de la désurbanisation sont souvent externalisés et collectivisés. En outre, ces surcoûts collectifs sont décalés dans le temps, ce qui risque de compromettre les possibilités de développement des générations futures.

La désurbanisation : une évolution durable ?

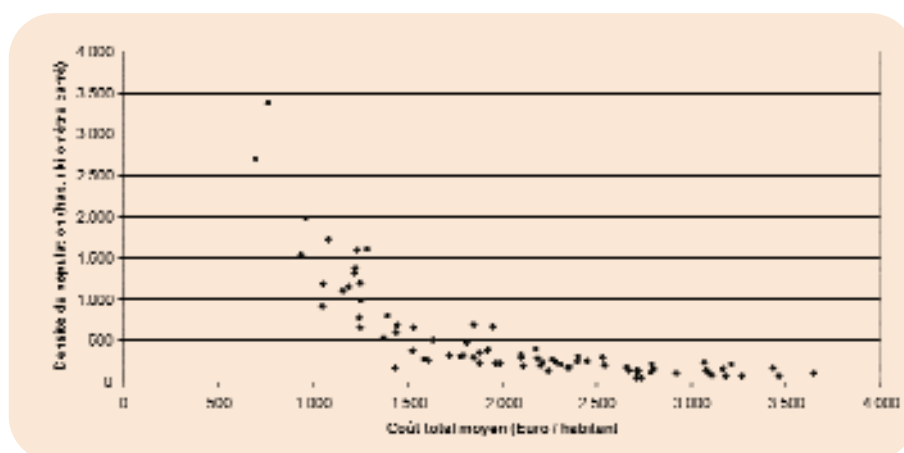
L'émergence de la ville motorisée porte en son sein les germes de sérieuses atteintes à la durabilité. Des études de plus en plus nombreuses concluent, en effet, sur les surcoûts collectifs de long terme qu'entraîne une gestion territoriale inappropriée de la banalisation de la mobilité automobile : consommations importantes d'espaces naturels et agricoles, surcoûts publics en termes d'équipements de terrains et de constructions d'infrastructures, multiplication des friches urbaines, accentuation des ségrégations socio-spatiales et forte croissance des externalités négatives générées par le trafic routier, tant au niveau local qu'à l'échelle globale des

problèmes écologiques de long terme... L'accrochage entre le développement durable et la désurbanisation concerne notamment les grands équilibres écologiques. Depuis maintenant une dizaine d'années, différents travaux ont ainsi confirmé l'hypothèse selon laquelle la dédensification des formes urbaines conduit à accroître la consommation énergétique pour le transport.

Le financement des services collectifs dans la ville dédensifiée

Les services collectifs irriguent les territoires et les populations via différentes modalités techniques. Il existe tout d'abord des infrastructures qui permettent de fournir certains services directement au domicile des particuliers, notamment pour la distribution d'eau, d'électricité ou encore pour l'assainissement des eaux usées (collecte et épuration). Pour d'autres services, une desserte par des agents est nécessaire, par exemple dans les domaines des transports en commun et du ramassage des déchets. Globalement, quel que soit le type de fourniture technique, les études montrent que la productivité des services collectifs décroît avec la densité. Comme l'illustre le graphique sur le coût de l'épuration des eaux, la diffusion périurbaine est donc contre-productive car un même niveau de service implique d'engager des dépenses supplémentaires lorsque les populations se dispersent. En outre, pour de nombreux services, ces surcoûts de la désurbanisation sont collectivisés. En d'autres termes, on assiste au financement collectif du bien-être privé que les ménages périurbains retirent d'un environnement résidentiel de basse densité bénéficiant de caractéristiques rurales.

Coût des investissements pour l'épuration des eaux usées selon la densité de population au sein de 80 communes wallonnes



Vers une inversion des forces centrifuges : quelques pistes de réflexions

Trouver des formes de développements urbains durables en canalisant mieux la désurbanisation appelle à des arbitrages difficiles. S'il convient, certes, de répondre aux attentes individuelles, il faut également s'assurer de limiter les effets secondaires les plus dommageables d'une mobilité accrue. Sur ce plan, inverser le processus en combattant l'individualisme de masse contemporain ne sera pas une chose aisée. C'est donc la nécessité de procéder à de nouveaux choix collectifs qui s'impose, choix collectifs qui, pour porter leurs fruits, devront s'appliquer à une multiplicité de politiques publiques. Devant un tel défi, les multiples solutions à apporter ne sont guère simples et nécessiteraient toutes des approfondissements importants, notamment sur les mesures concrètes à mettre en œuvre. Néanmoins, des pistes – plus ou moins classiques – existent.

Les aspirations des ménages en voie de périurbanisation reposent sur des valeurs culturelles très fortes où l'on retrouve notamment la valorisation du monde rural et la prégnance des valeurs familiales. En conséquence, en dégagant une vision à long terme et à échelle globale, le seul axe d'action possible passe par une conscientisation plus forte aux enjeux collectifs, une modification des habitudes et des valeurs. En terme opérationnel, comment développer cette conscientisation ? Une possibilité correspond à une plus large diffusion des problématiques liées à l'aménagement du territoire, à la mobilité et au développement durable, par exemple dans l'enseignement ou dans les mouvements associatifs.

Bien que très souvent commenté, il convient d'insister sur l'impact des trafics automobiles sur la qualité de la vie en ville. Dans ce domaine, le constat est que ville et voiture ont probablement des intérêts discordants, ce qui indique qu'en favoriser une ne peut se faire qu'au détriment de l'autre. De nouveau, nous voici renvoyés aux valeurs culturelles aujourd'hui dominantes car un développement véritable des modes alternatifs à la voiture impliquerait une évolution des rapports que la population et ses représentants entretiennent avec la

valeur de l'auto-mobilité.

Lorsqu'on s'intéresse aux motivations des migrations résidentielles vers la périphérie, il apparaît que le rôle des enfants est central dans l'explication des mécanismes. L'idée communément admise est, en effet, qu'un milieu « campagnard » est la meilleure – sinon la seule – possibilité pour élever des enfants. En conséquence, ne serait-il pas utile de porter la réflexion sur le thème « les enfants et la ville » afin de déterminer les conditions (d'environnement et d'équipements) nécessaires à l'inversion de cette logique ?

Résider dans une ville pose automatiquement le problème du logement. Sur ce plan, l'objectif doit dès lors être de permettre à l'ensemble des types de ménages de trouver une offre appropriée dans un milieu urbain dense. C'est ici toute la problématique de la politique foncière et de la planification territoriale qui est posée : comment contrôler l'offre foncière et produire, en ville, des logements confortables en quantité suffisante et à un prix raisonnable ? La mise en place d'une politique foncière active apparaît également comme un élément nécessaire afin d'influencer la localisation des fonctions qui génèrent des flux importants. En effet, si l'on tient à localiser ce type d'activités sur des sites accessibles à d'autres modes que la seule voiture, il est sans conteste primordial d'intervenir sur les tissus urbains traditionnels en réorganisant les biens immobiliers, cela afin de faciliter l'auto-régénération par l'accueil de nouvelles activités. D'une manière générale, il faut réorienter les investissements immobiliers vers les tissus traditionnels, en évitant par-là de perpétuellement « consommer » de nouveaux terrains périphériques encore vierges. En bref, il faut reconstruire la ville sur la ville plutôt que de la laisser s'étendre à l'infini.



3. Les effets de la localisation des activités économiques d'une commune, sur la mobilité

Christine BOXHO - Direction Générale de
l'Aménagement du Territoire, du Logement et du
Patrimoine (REGION WALLONNE)

Mobilité et aménagement du territoire

sont deux concepts interdépendants. Ainsi, localiser des activités économiques sans tenir compte des effets induits sur les déplacements risque de déséquilibrer le système de transport et, inversement, de modifier ce dernier sans en évaluer les répercussions spatiales, avec le risque d'entraîner des délocalisations non souhaitées.

Différents facteurs ont ainsi contribué à déstructurer les centres urbains et les noyaux centraux des villages :

- une pratique de la planification spatiale essentiellement basée sur le « zonage » des affectations du sol favorisant l'éloignement des activités les unes par rapport aux autres ;
- une mobilité accrue du fait du recours quasi systématique à la voiture individuelle et au transport routier favorisant la dispersion des activités ;
- un système de transport déséquilibré dans lequel les transports publics et le trafic lent constituent généralement une alternative faible.

Afin de lutter contre cette fâcheuse tendance à la dislocation des fonctions les unes par rapport aux autres, il y a lieu, non seulement de freiner la délocalisation des activités vers la périphérie, mais également de créer les conditions favorables au maintien, voire au développement de ces fonctions au sein même des villes et des villages. Ainsi, afin d'éviter la dispersion des activités et de renforcer les villes et les villages, le SDER, document de conception et d'orientation de l'aménagement du territoire et du développement régional wallon, préconise-t-il d'accroître la densité de l'urbanisation, particulièrement autour des noyaux centraux. Dans les villages par exemple, il convient de privilégier, en lieu et place d'une urbanisation en ruban le long des routes, l'organisation d'ensembles structurés autour du centre ainsi qu'une densification de celui-ci en harmonie avec les caractéristiques locales.

La localisation des activités humaines (habitat, loisirs,

activités économiques, etc.) au sein d'un territoire donné devrait donc se faire de manière à (re)concentrer les zones urbanisées ce qui aurait pour conséquence de minimiser les distances à parcourir. Cette densification urbaine permettrait non seulement d'offrir au public un service de transport en commun plus performant mais également de permettre la marche à pied ainsi que l'utilisation du vélo.

Une politique de mobilité durable a ainsi des exigences non seulement en terme de (re)structuration de l'espace mais également en terme d'efficacité économique des réseaux de transport à développer. Elle doit combiner des actions portant à la fois sur l'aménagement du territoire, la densification et la localisation des activités en fonction de leurs besoins particuliers de déplacement, mais également sur l'optimisation et l'efficacité des réseaux d'infrastructure ainsi que sur la stimulation de la qualité de l'offre de transports publics et privés.

C'est ainsi qu'en matière de localisation de nouvelles activités économiques, la stratégie à adopter devrait comprendre deux volets : l'un consacré à l'étude du type d'activités à localiser (profil de mobilité de l'entreprise) et l'autre aux caractéristiques propres du site envisagé (profil d'accessibilité). La stratégie de localisation devrait ainsi viser au maximum l'adéquation entre le profil de mobilité d'une entreprise, d'un service ou encore d'un parc d'activités économiques, et le profil d'accessibilité d'un lieu, aussi bien en ce qui concerne les personnes que les marchandises.

Toutefois, pour des raisons diverses (données manquantes, site déterminé, etc.), il arrive que l'un des deux profils ne soit pas étudié. Le résultat ainsi obtenu devra dès lors être pris en considération moyennant certaines considérations et/ou restrictions.

La détermination du profil de mobilité de l'activité

doit comprendre l'ensemble des caractéristiques de mobilité générées par les entreprises localisées dans cette zone. Ce critère doit être étudié aussi bien du point de vue des personnes (bassin d'emploi, densité d'emploi à l'hectare, ouvriers, employés, visiteurs) que du point de vue du transport des marchandises pour lequel il convient de distinguer les

« inputs » et les « outputs », leurs caractéristiques pouvant être très différentes.

On peut ainsi déterminer trois profils d'entreprises :

■ **Profil A :**

Entreprises tertiaires ou d'équipement, à forte concentration d'employés, attirant de nombreux visiteurs et dépendant peu de la route pour les déplacements inhérents à leurs activités.

■ **Profil B :**

Entreprises dans lesquelles la concentration d'employés et de visiteurs est modérée, tout comme la dépendance, vis-à-vis de la route, de déplacements inhérents à leurs activités.

■ **Profil C :**

Entreprises à faible concentration d'employés et de visiteurs mais très dépendantes de la route pour les déplacements et les transports inhérents à leurs activités.



Source : 2001 plus... veille internationale – Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris, 1999.

La détermination du profil d'accessibilité d'un

site reprend l'ensemble des caractéristiques d'accessibilité du site par les différents modes de transport non seulement pour le déplacement des personnes (ouvriers, employés, clients) mais aussi pour l'acheminement des marchandises. Un site sera plus ou moins bien accessible que ces différents modes de transport

seront organisés en tant que système répondant de manière adéquate à la demande de déplacement des personnes et des marchandises.

Ci-dessous sont repris certains des critères les plus souvent utilisés en matière d'accessibilité par :

■ **la route pour les personnes et pour les marchandises :**

- la proximité de voies rapides (autoroute, voirie nationale ou régionale)
- le degré de saturation du réseau

En ce qui concerne le transport de marchandises en centre-ville, il y a lieu de se pencher non seulement sur la circulation des camions et camionnettes mais également sur leur stationnement.

■ **le rail pour les personnes et pour les marchandises :**

- la localisation du site par rapport à la gare
- les caractéristiques de la gare (1 ou plusieurs lignes)
- la fréquence de passage aux heures de pointe

■ **les transports en communs pour les personnes :**

- la localisation du site par rapport à l'arrêt de bus le plus proche
- les caractéristiques de l'arrêt de bus (1 ou plusieurs lignes)
- la fréquence de passage aux heures de pointe

■ **la voie d'eau pour les marchandises :**

- la proximité d'une voie d'eau

■ **l'air pour les personnes et pour les marchandises :**

- la proximité d'un aéroport.

Différents profils d'accessibilité sont ainsi déterminés.

Une fois ces profils de mobilité et d'accessibilité déterminés, il y a lieu de les mettre en adéquation les uns avec les autres afin de réserver et de promouvoir l'affectation des sites aux activités dont le profil de mobilité valorise au mieux leurs qualités.

Bibliographie

BEAUCIRE Francis, *Sur la relation transports/urbanisme*, Conférence à l'université de Liège, Fév. 2002
DELOITTE & TOUCHE, *Affectation d'espace à l'activité économique*, Chap. « Evaluation de l'accessibilité pour les personnes et les biens », Mars 2001.
FOUCHIER Vincent, Jaune & Rouge, *La planification urbaine peut-elle conduire à une mobilité durable*, 1997
MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS (MET), *Maîtriser la mobilité*, Cahiers du MET, Collection trafics, nov. 1994.



4. Liens entre développement territorial et réseau TC

Patrick Frenay – AGORA SA

Exemple de la Ville et de la Région de Berne

Une étude comparative a été faite entre 6 villes moyennes, suisses (dont Berne) et françaises, choisies parce qu'elles ont toutes développé des projets volontaristes en faveur du développement des transports publics au cours de la période récente. L'étude a été réalisée auprès d'un échantillon de personnes en situation de réel choix modal (c'est-à-dire disposant d'une voiture et habitant à proximité d'une ligne de transport en commun efficace), permettant de bien poser les grands enjeux, en fonction d'enquêtes approfondies qui ont été réalisées.

Il en ressort tout d'abord une très forte différence d'utilisation respective de la voiture (VP) et des transports en commun (TC), différenciant trois grands groupes que sont :

- Berne, où la part modale des TC est très élevée, supérieure à celle de la VP
- Les villes suisses romandes que sont Lausanne et Genève où l'utilisation des TC est assez forte, mais déjà sensiblement inférieure à la VP
- Les villes françaises de Besançon, Toulouse et Grenoble où l'utilisation des TC est nettement plus faible, surtout en part

Les explications fondamentales permettant d'expliquer ces différences sont de trois ordres :

1. La structure de l'urbanisation, les villes françaises se caractérisant par son très fort étalement urbain au cours des dernières décennies, leur surface ayant doublé en 25 ans à peine alors que leur population stagnait ; au contraire, Berne a procédé, dès le début des années 70, à une politique forte de maîtrise de son développement urbain, à la fois des fonctions économiques qui sont regroupées dans la zone urbaine principale, et des développements résidentiels qui sont assez concentrés et structurés autour des réseaux forts de TC (urbains et suburbains)
2. La politique du stationnement, qui a consisté à réduire fortement l'offre en centre-ville (offre quanti-



tative globale étant passée de 9.000 à 3.800 places en 15 ans), et à la gérer en faveur de la très courte durée et des résidents. S'agissant des normes de parkings dans les nouveaux immeubles, ils sont strictement définis, se rapprochant de 0 dans les immeubles de bureaux du centre-ville et étant modulés ailleurs en fonction de l'offre de transports publics.

3. Le développement du réseau TC dont les caractéristiques sont optimales, partout et tout le temps, en termes de qualité de service aux usagers, alors que les villes françaises, si elles ont beaucoup investi dans l'un ou l'autre « axe fort », délaissent relativement le reste de la desserte et certains aspects qualitatifs vis-à-vis des clients finaux.

Concernant l'ensemble de ces aspects, la Ville et le canton de Berne collaborent étroitement, même s'il y a division des compétences entre eux et s'il n'y a pas à proprement parler de structure institutionnelle commune dans les matières concernées.

Exemple de la Randstad Holland : approche globale dans une grande ville (Amsterdam)

Amsterdam a procédé à la mise en œuvre d'une politique maîtrisée de ses urbanisations nouvelles, sous une forme très planifiée, consistant à développer de nouveaux quartiers, localisés en fonction des réseaux d'accessibilité et structurés en vue d'y promouvoir une vie propre. Le plan directeur de la ville et cohérent avec la

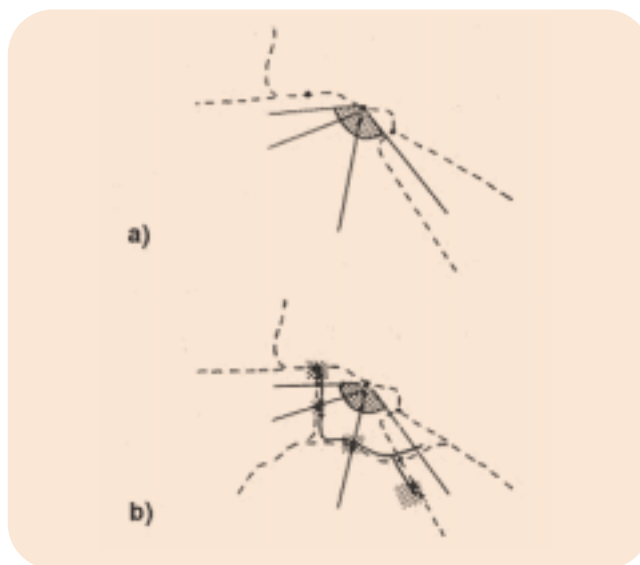
politique dite « ABC », qui consiste à sérier les nouvelles implantations d'activités, imposant leur localisation en fonction de leurs besoins de mobilité, qui sont appréciés en adéquation avec le « profil d'accessibilité » de l'espace (route et transports publics). Cette politique d'implantation des activités « à leur juste place » est complétée, logiquement, par une définition modulée des nouvelles places de parkings autorisés. Dans la Randstad Holland, en fonction de la bonne desserte en transports publics, notamment par chemins de fer, les quotas autorisés dans les nouveaux immeubles de bureaux sont de 1/10 en zones « A », 1/5 en zones « B » et sans limite en zones « C ».

D'une ville « traditionnellement » très centrée / centralisée (centre très fort, correspondant à la ville du 19^e siècle formée d'anneaux successifs correspondants à autant de canaux), la ville a connu depuis les années 70 une décentralisation sous forme de ville « polycentrique », de nouvelles fonctions majeures ayant été « sorties » du centre historique pour s'établir dans de nouveaux centres sis dans la ville du 20^e siècle, autour de nouveaux nœuds forts de transports publics desservis soit par chemin de fer (nouvelle rocade complète autour de la ville), soit par métro (ou équivalent métro léger) (figure page suivante). L'objectif affirmé est à la fois de valoriser les développements urbains nouveaux en fonction de leur excellente accessibilité (plus-values) et de maîtriser le développement de la circulation/du stationnement automobile.

Elle a assez bien réussi dans cette entreprise, puisque le trafic automobile s'est seulement légèrement accru au niveau de l'ensemble de l'agglomération depuis les années 70, connaissant même une légère réduction dans les parties centrales de la ville, une stagnation dans la ville dense du début du 20^e siècle, et seulement une croissance en périphérie en relation avec la mise en service progressive d'un ring à caractéristiques autoroutières.

Le développement de nouveaux quartiers de la ville a aussi souvent été pensé en fonction d'un usage le plus réduit possible de la VP, par différents moyens :

- limitation du nombre de parkings disponibles, sur tout dans les zones les plus denses / mixtes



- structuration des tracés viaires en étoile autour des arrêts de transports publics, dont les tracés forment par ailleurs la « matrice » de composition de ces nouvelles urbanisations, l'accessibilité routière étant relativement secondaire et s'effectuant « par l'arrière » ;
- espaces publics accordant la priorité à la fonction de séjour et aux modes « doux » ;
- mise en place de services de transports publics performants avant la mise en service des nouvelles urbanisations, afin de convaincre les futurs arrivants.

Approche globale se rapportant au cas d'une petite ville néerlandaise : Houten

Dans le cadre de l'expansion économico-démographique de la Randstad Holland, les Néerlandais développent depuis longtemps des villes nouvelles devant compléter l'anneau urbain que forme ce centre métropolitain majeur. Houten est l'une de celles-ci, ayant été planifiée pour 30.000 habitants, à quelques kilomètres au sud de Utrecht, dans les années 80.

Elle a été établie le long d'une ligne de chemin de fer, dont la gare est directement voisine du centre. Celui-ci présente une densité assez forte et une mixité de fonctions : administration, bureaux et services divers, commerces, en plus de logements sous forme essentiellement d'appartements dans des immeubles qui n'excèdent toutefois jamais quelques niveaux. 50% des logements sont ainsi concentrés à moins de 400m de la



gare/de la place centrale. Le reste de la ville offre des densités moyennes, formées de logements essentiellement individuels (avec jardin privatif la plupart du temps), et est constitué de quartiers bien délimités par des coulées vertes / parcs linéaires, lesquels quartiers bénéficient d'équipements locaux (écoles primaires, commerces de quartiers, ...).

Son réseau viaire routier est formé d'une seule voie de transit qui contourne toute la ville, à gabarit réduit, et qui permet de joindre aisément le réseau autoroutier tout proche. Le réseau interne à la ville dessert les différents quartiers, séparément c'est-à-dire sous forme de boucles, et est entièrement sous statut de « zone 30 » (ou à priorité piétonne encore accrue), en vue d'y affirmer le partage de l'espace / des fonctions de l'espace public.

Complémentairement, les voies principales qui relient les différents quartiers entre eux et au centre-ville sont en fait des voies cyclistes / piétons, dont la structure est radio-concentrique (contrairement donc au réseau routier), de manière à en optimiser l'attractivité. Qui plus est, ce réseau majeur parcourt les parcs linéaires qui délimitent les quartiers, de sorte que les déplacements n'en sont pas seulement particulièrement efficaces mais également très agréables. Et quand il y a croisement avec une rue, les automobilistes doivent sans ambiguïté quelconque céder la priorité aux cyclistes. L'on ne s'étonnera pas que, dans ces conditions, pratiquement personne n'utilise sa voiture pour ses déplacements internes à la ville, les distances au centre n'excédant pas 1,5 Km.

Quelques enseignements et conclusions

Jusqu'au milieu du 19ème siècle, la ville était nécessairement dense et mixte, en fonction d'échanges / d'une mobilité exclusivement piétonne ou à cheval. Au cours des 100 années qui ont suivi, nos villes ont vu leur développement essentiellement lié à une accessibilité nouvelle, en transports en commun, permettant une décentralisation relative le long des axes concernés (densité moyenne et mixité variable). Depuis la dernière guerre, l'automobile a engendré de nouvelles formes d'urbani-

sation, caractérisées par l'étalement, la faible densité et la séparation des fonctions.

Les effets de ces « modèles » de villes ont fait l'objet d'analyses comparatives (tableau), mettant en évidence à la fois des aspects urbanistiques et des aspects de mobilité. Denver est représentative de la « ville diffuse », Bonn se rapproche de la « ville moyennement dense » et Berne représente encore la ville assez « dense et mixte » :

- Sur le plan des caractéristiques de l'urbanisation, chaque habitant « consomme » en moyenne près de 4 fois plus d'espace foncier à Denver qu'à Berne (et 3 fois plus qu'à Bonn). Mais l'écart est de 1 à 5 ou 6 en ce qui concerne l'espace dévolu aux voies de communication, alors qu'il n'y a pas de différence absolue en ce qui concerne la surface d'espaces verts publics à disposition des habitants !
- Sur le plan de la mobilité, le taux de motorisation est tout d'abord près du double à Denver qu'à Berne (où il est néanmoins proche de la moyenne européenne). Si chaque habitant effectue autant de déplacements (densité n'égale donc pas mobilité accrue/restreinte), chaque habitant de Denver parcourt plus de 3 fois plus de kilomètres en voiture qu'un Bernois (et plus de 2 fois plus qu'un habitant de Bonn), alors qu'un

Comparaison de différents types de structure urbaine

type urbain	type Berne CH forte	type Bonn D moyenne	type Denver USA faible
compacité, densité			
moyen de transport dominant, ...	tramway + à pied	tramway + voiture	voiture
surface urbanisée: habitation, industrie, commerce etc. m ² par personne	120	150	450
surface de circulation m ² par personne	50	55	300
espaces verts publics et de sport m ² par personne	20	20	20
en tout m ² par personne	190	230	770
dont sans végétation, sol imperméable m ² par personne	110	130	310
parc automobile: voitures par 100 personnes	38 (1994)	49 (1994)	67 (1980)
les déplacements journaliers: nombre par personne	3,0-3,5	3,0-3,5	3,0-3,5
à vélo + à pied %	35	35	10
par transports publics %	35	15	5
en voiture %	30	50	85
les déplacements par transports publics nombre annuel par personne	450	175	50
trafic motorisé individuel (TMI) km journaliers par personne	9	13	80

AP4, 01/01/1999

Bernois se déplace 10 fois plus en TC qu'un habitant de Denver et près de 3 fois plus qu'un habitant de Bonn. La plus grande différence concerne toutefois la part d'usage des différents modes de déplacement puisqu'un Bernois utilise la VP pour 30% de ses déplacements, contre 50% pour un habitant de Bonn (15% pour les TC, contre 35% à Berne), et 85% à Denver.

- La figure ne le montre pas, mais Denver développe de l'ordre de 10 fois plus de longueur moyenne de voirie par habitant et de l'ordre de 2 à 3 fois plus (5 fois plus dans le centre) de places de parkings par nombre d'habitants+emplois, ce qui a aussi un très fort coût économique et financier pour la société urbaine.

Quelques autres villes se sont fort distinguées par leur forte volonté de maîtriser / d'orienter leur développement urbain en fonction d'objectifs de mobilité, aux 4 coins du monde. Citons ainsi :

- Curitiba (Brésil)
- Portland (Etats-Unis)
- Stockholm
- Copenhague
- Melbourne (Australie).

5. La Mobilité dans les "outils" d'Aménagement du territoire en Wallonie

Philippe PIETERS – Conseiller en Aménagement du Territoire, Cellule Cadre de Vie de l'Union des Villes et Communes de Wallonie

En Wallonie, l'aménagement du territoire se conçoit à travers des documents appelés schémas. Ceux-ci traduisent les choix que les autorités posent pour le développement de leur territoire pour les 10 à 20 ans qui suivent. Ces conceptions sont ensuite fixées au travers de plans et, pour certains aspects particuliers, de règlements. La Région dispose de ces trois types d'instruments, et les Communes ont la faculté de préciser les orientations régionales à leur échelle au travers de documents équivalents.

Chacun de ces outils aborde un ou plusieurs aspects de la mobilité.

Le Schéma de développement de l'espace régional (SDER)

Ce document est le fruit d'une réflexion sur *l'avenir de la Wallonie* au sein de l'espace européen. Les grandes options régionales en matière de développement territorial y sont définies, son contenu sert donc de guide à l'élaboration des autres outils.

Le SDER traite de toutes les matières liées à l'aménagement du territoire, il y est donc beaucoup question de mobilité. Les principaux objectifs du SDER en cette matière sont de *structurer l'espace wallon* (en recherchant une localisation optimale des différentes activités et en organisant correctement le système de transport pour permettre des relations efficaces entre elles) et de *maîtriser les déplacements et les transports* (en ralentissant la croissance du trafic routier et en proposant des alternatives attrayantes, moins néfastes à l'environnement).

Pour atteindre ces deux objectifs, le SDER lance des pistes. Il encourage notamment un regroupement des fonctions dans les noyaux d'habitat (en particulier dans les centres urbains) et un rapprochement des activités présentant des caractères complémentaires (tout en veillant à ce que cette mixité ne nuise pas à la qualité du cadre de vie), de manière à modérer l'usage de la voiture et le recours au transport par route. Il prône aussi la mise en place d'un système qui réserve à chaque mode de déplacement un rôle propre, en fonction de ses performances, et qui assure de manière satisfaisante les transferts entre ces modes.

Le SDER énumère toute une série d'actions à mener en faveur des usagers faibles (piétons, deux-roues, personnes à mobilité réduite), des transports publics (trains, trams, bus) et des autres modes de déplacement (voiture, camions).

Les plans de secteur (PS)

Ils déterminent quelle *affectation* on peut donner au *sol*.



La mobilité est complètement intégrée dans la réflexion qui conduit à l'adoption d'un plan secteur. En effet:

- le rôle fondamental de cet outil est de réguler l'installation et le développement des fonctions (agriculture, habitat, activité économique, équipements communautaires, espaces verts, etc.) sur le territoire;
- il sert aussi à fixer le tracé des grandes infrastructures de transport (existantes et projetées).

A l'heure actuelle, on prépare la seconde génération des plans de secteur. Les technologies nouvelles permettent d'envisager, outre une meilleure précision, l'inscription d'un nombre plus important de renseignements. Dans le cas des infrastructures de transport, on pourrait imaginer qu'une "couche" du document soit consacrée aux principaux axes de déplacement pour les usagers lents par exemple (réseau RAVeL).

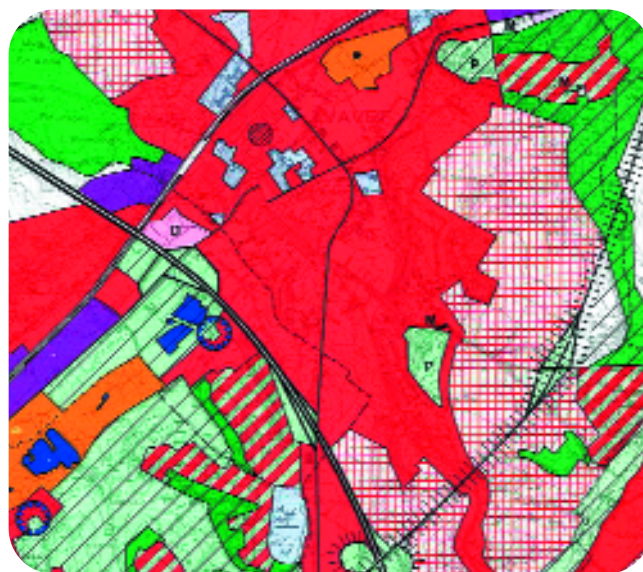
Les règlements régionaux d'urbanisme (RRU)

Le Gouvernement wallon peut promulguer des règlements d'urbanisme dans le but de garantir la qualité du cadre de vie sur le territoire régional.

Il existe actuellement six RRU, dont un seul présente un rapport étroit avec la mobilité: le règlement général sur l'**accessibilité** des espaces et bâtiments ouverts au public par les **personnes à mobilité réduite**.

Ce texte légal prévoit notamment:

- la nécessité d'offrir au moins un emplacement de stationnement d'une largeur supérieure à 330 cm. Cet emplacement doit être correctement signalé et bien localisé par rapport au bâtiment qu'il dessert;
- l'entrée des bâtiments doit être accessible de plain-pied depuis le domaine public et le parking ou, à défaut, par des rampes confortables (faible pente, largeur suffisante pour croiser un fauteuil roulant, double main-courante, rebord du côté du vide, paliers, ...);
- à l'intérieur des bâtiments, les portes, les cages d'escaliers, les ascenseurs, les sanitaires, ... doivent présenter certaines caractéristiques;
- les trottoirs, espaces et mobiliers qui desservent les bâtiments et infrastructures, qu'ils soient publics ou privés, doivent également respecter des normes.



*Les principales infrastructures de transport sont inscrites dans les plans de secteur
Extrait du plan de secteur de Wavre-Jodoigne-Perwez
Source : DGATLP*

Le schéma de structure communal (SSC)

Il est le document d'**orientation** du **développement du territoire communal**. Le schéma de structure peut être considéré comme un "mini-SDER" à l'échelle locale.

Au travers de son SSC, la Commune affine le zonage fonctionnel du plan de secteur et peut ainsi préciser, dans le contexte local, la réflexion sur la localisation des activités.

Tout schéma de structure doit aussi définir, dans un volet spécifique, des options en matière de gestion des flux de circulation. Certaines Communes élaborent leur Plan de Mobilité (PCM) en même temps que leur SSC afin de bénéficier d'un volet "déplacements" plus étoffé.

Différentes problématiques, qui touchent autant à la mobilité qu'à l'aménagement du territoire, peuvent être abordées au travers du SSC. On citera, à titre d'exemples :

- la gestion groupée du stationnement dans les noyaux urbains;
- la maîtrise de la vitesse des véhicules;
- le maintien et l'amélioration de la desserte des anciennes communes par les transports publics;

- la qualité des déplacements pour les usagers lents;
- le stationnement des poids lourds.

La position communale vis à vis de ces problématiques est traduite dans les "options d'aménagement" et doit en principe déboucher sur des mesures concrètes, programmées dans le temps.

Le plan communal d'aménagement (PCA)

Le PCA est l'outil qui permet aux communes d'*étudier de manière détaillée l'aménagement d'une partie de leur territoire* (quartier à restructurer, nouvel espace à urbaniser,...).

Le plan communal tient du compte du facteur "mobilité" à différents niveaux.

Au même titre que d'autres documents cités supra, il s'intéresse à la localisation des activités et donc aux déplacements que les différentes fonctions peuvent provoquer (type, fréquence, intensité). Le PCA peut examiner comment les flux vont évoluer depuis et vers le périmètre étudié en fonction du projet, mais aussi, bien entendu, comment on va gérer les circulations et l'offre en stationnement à l'intérieur du quartier concerné. Grâce à l'échelle à laquelle il est étudié, ce plan permet d'aborder des aspects aussi précis que la sécurité des usagers faibles, le choix du type de stationnement et l'accessibilité des bâtiments.

Le règlement communal d'urbanisme (RCU)

Un RCU définit le cadre dans lequel les projets de construction (ou de transformation) de bâtiments et d'aménagement d'espaces publics doivent être élaborés. Ce règlement sert généralement à préciser les options correspondantes du schéma de structure communal. Le RCU peut contribuer à concrétiser une politique de mobilité au travers de ses prescriptions "voiries et espaces publics" (gestion des modes de stationnement, définition des gabarits et autres caractéristiques des voiries, accessibilité des personnes à mobilité réduite) et de ses prescriptions "bâtiments" (obligation d'accueil des véhicules du personnel et d'une partie de la clientèle sur site

pour entreprises, commerces et services, attitude par rapport aux batteries de garages, ...).

Nous nous sommes volontairement limités à présenter six outils découlant du Code Wallon de l'Aménagement du territoire (CWATUP), auxquels les CeM sont susceptibles d'être confrontés dans leur pratique.

On citera également, pour mémoire, le Schéma de Développement de l'Espace communautaire (SDEC) et les Programmes communaux de Développement rural (PCDR), qui intègrent eux aussi, à leur échelle respective (l'Europe pour le premier, les communes pour les seconds) des aspects de mobilité.

6. La prise en compte de la mobilité dans l'analyse des demandes de permis

Philippe PIETERS – Conseiller en Aménagement du Territoire, Cellule Cadre de Vie de l'Union des Villes et Communes de Wallonie

Le Conseiller en Mobilité est amené à être consulté sur différents types de dossiers parmi lesquels des demandes de permis d'urbanisme et de permis de lotir. Nous avons sélectionné trois cas concrets qui illustrent bien l'importance que peut prendre le facteur "mobilité" dans les pratiques d'aménagement du territoire.

Création d'un quartier

Notre premier exemple est le projet d'aménagement d'un nouveau quartier, sur une surface d'environ 7 hectares, au sein d'une commune rurale qui compte 1200 habitants.

Lors de l'introduction de la demande de permis de lotir pour une des phases importantes de mise en œuvre de ce quartier (ouverture d'une nouvelle voirie pour desservir 20 parcelles de terrain destinées à la construction de maisons unifamiliales), la Commune enregistre une véritable "levée de boucliers" de la part des riverains, qui reprochent au projet:

- de générer un nouveau flux de circulation qui va être reporté exclusivement sur une rue paisible (le promoteur prévoit une voirie à sens unique);



- de nécessiter la réalisation de deux nouveaux carrefours, perçus comme dangereux;
- de prévoir une densité d'habitat trop élevée;
- de ne présenter aucun lien avec le reste du village.

La commune, de son côté, est a priori très favorable au principe de création de ce nouveau quartier, car il est inscrit en zone d'habitat à caractère rural au plan de secteur, il permet de densifier un noyau d'habitat existant (comme le recommandent clairement le SDER et le Schéma de structure communal) et il est situé à proximité de plusieurs équipements publics (point d'arrêt SNCB et TEC à 6-7 minutes à pied, gare SNCB à 10 minutes en voiture, deux écoles maternelles et primaires à moins de 5 minutes à pied).

Ayant bien entendu les craintes des habitants, la Commune décide d'opter pour une démarche participative. Elle réunit les opposants et invite également les autres habitants éventuellement concernés par le projet, ainsi que le promoteur. Cette réunion permet aux riverains de préciser leurs inquiétudes, leurs revendications, et offre à chacun l'occasion de communiquer son point de vue. Au terme de cette rencontre, le Collège échevinal décide de mettre sur pied un "groupe d'experts" qu'il charge de vérifier dans quelle mesure les aspects présentés comme négatifs par les riverains pourraient s'avérer réellement problématiques et, le cas

échéant, de proposer une (ou des) solution(s) constructive(s).

Le groupe sera composé d'un agent du service de l'urbanisme, d'un agent du service des travaux, du CeM (assisté d'un consultant en mobilité) et de l'auteur de projet. L'Echevin de l'Urbanisme, qui a aussi la Mobilité dans ses compétences, se tient informé de l'évolution de leur travail, qui comprend notamment des tests et des évaluations in situ.

Quelques semaines après la première rencontre, la Commune réunit à nouveau les différents acteurs et présente les premières conclusions du groupe de travail. Les riverains disposent alors de quelques jours pour formuler d'éventuelles remarques complémentaires.

La décision finale, favorable au projet, portera sur une version modifiée de celui-ci, qui intègre les quatre améliorations suivantes:

- l'axe principal de desserte du nouveau quartier (B) accueillera la circulation dans les deux sens, à 30 km/h. Son profil en travers sera adapté en conséquence;
- la rue existante, située au nord du quartier, fera l'objet d'aménagements de manière à prendre le statut de voirie de desserte locale (tel que c'était prévu au "plan des déplacements" du Schéma de structure communal). Ces travaux seront pris en charge pour

*Un projet enrichi grâce à la consultation de nouveaux acteurs
Extrait du schéma-directeur
d'Obaix-village*

Source : Commune de
Pont-à-Celles/bureau E.A.U.



partie par le promoteur (carrefour surélevé, en 1) et pour le solde par la Commune (rétrécissements et marquage pour stationnement alterné, en 2). L'autre rue existante, située à l'ouest du quartier, ne fera quant à elle l'objet d'aucune adaptation dans la mesure où elle a un statut de voirie de liaison inter-communes;

- deux cheminements pour usagers lents (A) seront aménagés par le promoteur: un premier selon un axe nord-sud, qui permettra un accès rapide pour les piétons vers le centre du village (école, petits commerces) et facilitera l'accès aux points d'arrêt TEC et SNCB, et un second selon un axe est-ouest, qui reliera également les nouveaux logements au reste du village (autre école, église, chemins de promenade);
- enfin, deux espaces communautaires seront aménagés par le promoteur, au détriment du nombre de lots. L'un de ces espaces servira de terrain de sport (bordé par une zone de parking), l'autre, plus central, aura vocation d'espace vert (square bordé d'arbres, de plantations basses et de bancs).

Adaptation d'ouvrages d'art

La SNCB souhaitait moderniser une de ses lignes importantes de transport de voyageurs. En effet, pour pouvoir accueillir à terme les nouvelles voitures à deux étages,

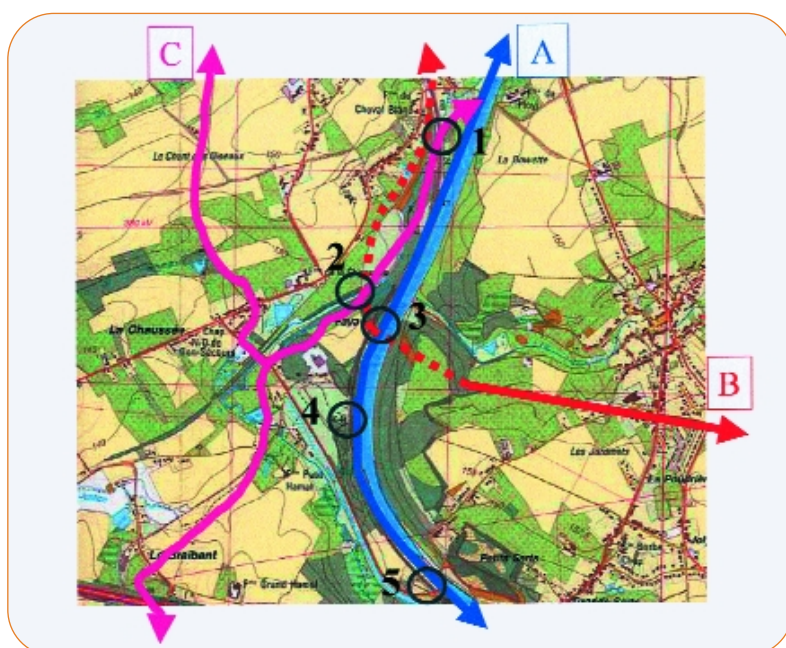


Pont : ancienne ligne 119

Source : SNCB

des adaptations devaient être réalisées (rehaussement général des caténaires, consolidation ponctuelle de l'assise des rails), ce qui imposait la reconstruction partielle et, dans certains cas, la suppression définitive, de cinq ouvrages d'art (trois ponts, une passerelle, un tunnel) situés sur le territoire de la commune concernée.

Ce qui paraissait au départ ne constituer qu'une simple formalité administrative (autorisation de démolir et de reconstruire) pour répondre à des impératifs techniques s'est progressivement transformé en une réflexion de fond.



*La réflexion menée à une autre échelle apporte un éclairage nouveau
Carte topographique : Luttre et Viesville*

Source : IGN



Suite à l'avis partiellement défavorable de la Commune, le fonctionnaire délégué de la Direction générale de l'Aménagement du Territoire (DGATLP) a pris l'initiative de réunir différents acteurs concernés par l'objet du dossier: la SNCB (responsable d'exploitation, ingénieur génie civil, juriste), la Commune (Echevins, CeM, architecte communal), la DGATLP (Direction de l'Urbanisme et de l'Architecture, cellule RAVeL) et le MET (Direction des Voies hydrauliques).

Leur travail a consisté à analyser dans le détail l'intérêt de chacun des cinq ouvrages en termes de patrimoine (témoins de l'architecture et de l'ingénierie industrielle, autre attrait historique éventuel, place dans le paysage, etc.), de mobilité (utilité potentielle du pont ou de la passerelle pour des déplacements) et de fonctionnalité (utilité de l'ouvrage pour désenclaver un espace).

L'arbitrage de leurs échanges a donné le résultat suivant:

- l'ouvrage n° 1 sera adapté pour permettre un passage plus sûr des gens utilisant l'itinéraire de promenade communal (C), connecté au RAVeL (A). Le projet initial prévoyait en effet un tunnel extrêmement étroit, non éclairé, sous la ligne de chemin de fer. Le second projet satisfait la commune (qui veut valoriser ses itinéraires de promenade) et le MET (qui doit passer occasionnellement avec des engins dans le tunnel pour procéder à des opérations d'entretien et de curage);
- l'ouvrage n° 2 présente non seulement un intérêt patrimonial important (trace de l'occupation allemande durant la seconde guerre mondiale), mais aussi un intérêt architectural (tablier inversé) et paysager. Il est par ailleurs un maillon important d'un possible itinéraire (B) pour le trafic lent (ancienne ligne de chemin de fer), qui croise le RAVeL et qui est déjà aménagé de l'autre côté du canal (voir partie en trait continu de l'itinéraire B). Cet ouvrage sera donc finalement conservé;
- l'ouvrage n° 3 sera reconstruit, selon les besoins de la SNCB, pour permettre la concrétisation ultérieure de l'itinéraire B;
- les ouvrages n° 4 et n° 5 seront, quant à eux, démolis.

Actes et travaux ne nécessitant pas de permis

Le rôle du CeM peut souvent consister à aider plusieurs de ses collègues à porter leur attention sur des facteurs qui, pris individuellement, sont sans effet, mais qui, considérés dans leur ensemble, sont nuisibles à une partie des usagers.

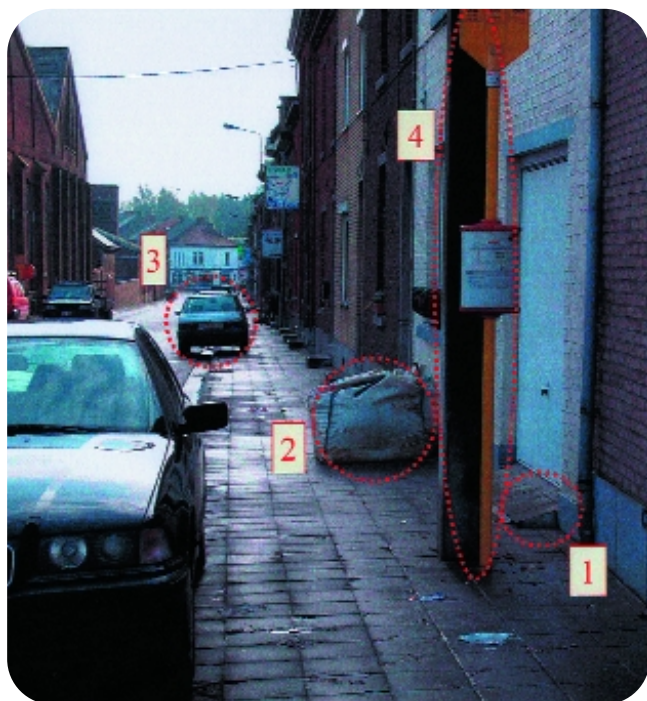
Dans l'exemple que nous avons choisi, une somme d'actes et travaux deviennent autant d'obstacles à l'utilisation normale du trottoir or, aucune personne au sein de l'administration communale n'est compétente pour intervenir sur l'ensemble de ces "événements".

Passons en revue les quatre obstacles relevés dans notre exemple:

- le percement d'une baie de porte de garage dans une façade (1) est soumis à permis d'urbanisme. Sur ce type de dossier, il s'agit d'être attentif à la sécurité des automobilistes (le propriétaire de ce garage, lorsqu'il devra sortir son véhicule, le fera selon toute vraisemblance en marche arrière, ce qui constitue un danger incontestable compte tenu de la vitesse réellement pratiquée sur un axe comme celui-là – théoriquement 50 km/h- et de la mauvaise visibilité due au stationnement quasi continu de véhicules le long du trottoir) ainsi qu'au confort des piétons (l'aménagement d'une rampe d'accès au garage qui empiète sur le domaine public est a priori à proscrire, dans le cas présent, il n'a cependant aucune incidence négative sur la largeur utile du trottoir);
- le stockage de matériaux de construction en voirie (2) peut faire l'objet d'une permission de voirie de la part de la Commune pour une période déterminée. Il convient cependant d'être vigilant au respect de l'échéance et à la correcte application des conditions assorties à l'autorisation (lorsque la largeur utile du trottoir devient trop faible, des mesures de sécurité sont à prendre: déviation sécurisée de l'itinéraire des piétons, signalisation adéquate bien visible, etc.);
- le stationnement de véhicules sur un trottoir (3) est, sauf cas particulier, interdit. Cette infraction est cependant très répandue et ne peut trouver de réponse satisfaisante que par la recherche et la mise en place progressive de solutions globales: offre en

stationnement correctement quantifiée (mais aussi localisée de manière pertinente et faisant l'objet d'une politique tarifaire réaliste), contrôles réguliers, qualification de l'espace public, sensibilisation des commerçants, etc.;

- le placement d'un dispositif d'éclairage public ou d'un poteau signalant l'existence d'un point d'arrêt des transports publics (4) ne nécessite pas de permis d'urbanisme. Ce type d'équipement est régulièrement installé sans contact préalable avec l'Administration communale. Il en résulte parfois des situations très préjudiciables aux personnes à mobilité réduite: un trottoir d'une largeur d'un mètre, encombré à sa mi-largeur par un poteau de 20 centimètres de diamètre, n'offre plus que deux zones peu utiles de 40 centimètres ... si bien qu'à l'apparition du moindre obstacle supplémentaire, il ne remplit plus sa fonction.



Trottoir
Source : UVCW

On aurait pu mettre en exergue des cas bien plus complexes et problématiques que ceux-là.

Le but recherché au travers de notre présentation d'exemples est de montrer que la contribution du CeM en matière d'urbanisme peut être très variée : depuis

des aspects généralement perçus comme anodins (où son rôle sera d'éveiller l'attention des citoyens, des élus et de ses collègues) jusqu'à de gros projets aux enjeux considérables et aux incidences multiples (où sa mission pourra consister à fournir un avis à caractère technique pour éclairer la prise de décision).

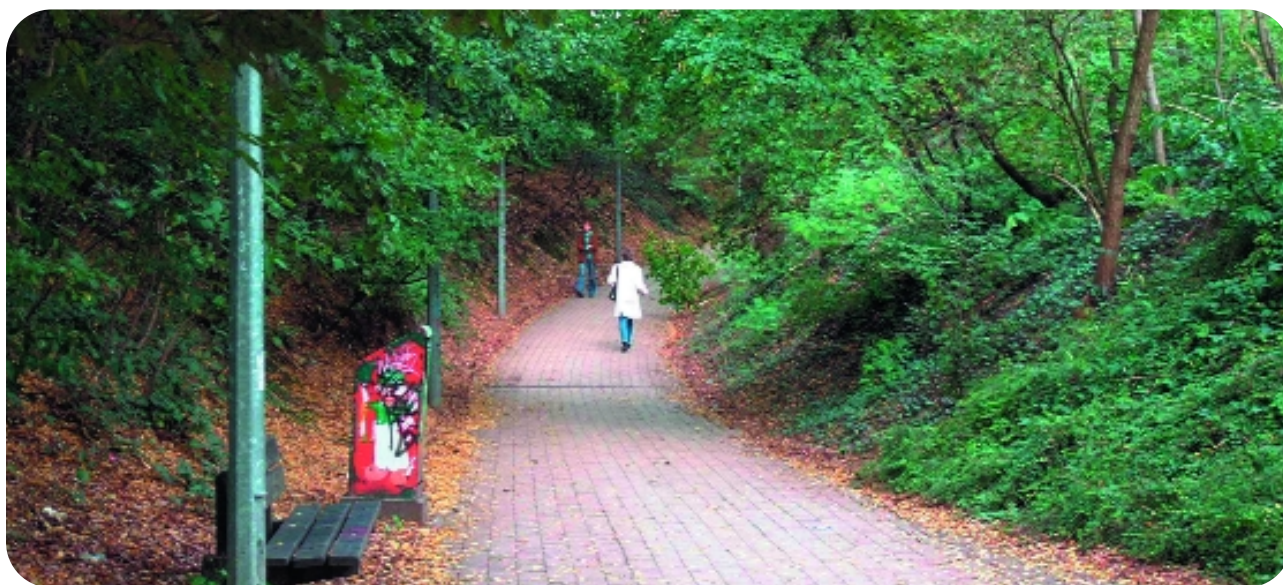
7. Mobilité lente et Aménagement du territoire

Philippe PIETERS – Conseiller en Aménagement du Territoire, Cellule Cadre de Vie de l'Union des Villes et Communes de Wallonie

Les possibilités de transport des personnes ont longtemps été très réduites: on se déplaçait essentiellement à pied pour les distances courtes, à cheval (ou dans un véhicule tracté par des chevaux) pour les trajets plus longs. Quelques routes pavées reliaient les grandes villes entre elles, tous les autres chemins étaient constitués de terre et de cailloux.

A partir du 19^e siècle, une succession de progrès ont été à l'origine de **deux grandes révolutions** dans le domaine des déplacements et du transport: l'apparition du **chemin de fer** dès les années 1830-1850 (suivie de celle des tramways vicinaux, qui vont permettre aux campagnes d'établir un rapport privilégié avec les villes), puis celle de l'**automobile** dans les années 1920-1930 (époque de la Charte d'Athènes, qui prône une séparation nette des fonctions d'habitat, de travail, de service et de loisir, ce qui entraînera des besoins énormes en matière de mobilité individuelle).

Dans les années 1970-1980, on crée les premières rues piétonnières et les premières "zones 30", pour redonner de l'attrait aux centres urbains. Crise pétrolière aidant, quelques pionniers émettent alors des hypothèses d'alternative aux véhicules motorisés pour les déplacements quotidiens. Dans ce contexte, on commence à **s'intéresser à nouveau aux déplacements lents** (marche à pied, vélo) et aux axes qui peuvent servir de support à cette mobilité "douce". C'est ainsi qu'est né presque simultanément dans plusieurs pays d'Europe et d'Amérique du Nord le concept des **réseaux de voies douces**.



Itinéraire lent en milieu urbain : « la Verte voie » à Louvain-la-Neuve - Voie douce

Source : UVCW

Qu'est-ce qu'une "voie douce"?

Une "voie douce" est un chemin destiné spécialement aux usagers lents, elle est autonome par rapport aux routes pour véhicules motorisés (sauf exception). Selon les pays, on parle aussi de voie lente, de voie verte, de sentier polyvalent ou encore de chemin pour véhicules lents.

En termes d'aménagement du territoire et d'urbanisme, le potentiel de création de voies douces est très important: on pense bien entendu aux lignes de chemin de fer (ou de tram) désaffectées et aux chemins de halage, mais on peut aussi y intégrer les pistes cyclables, les sentiers ruraux (y compris en forêt), les chemins de remembrement, les ruelles, certaines voiries surdimensionnées, la plupart des rues à sens unique, les piétonniers, des bords de rivières, des excédents d'emprises divers et des espaces urbanisables mais non encore urbanisés (zones d'aménagement différé des plans de secteur).

Les voies douces présentent de l'intérêt sur le plan écologique (usagers et engins non polluants, pistes peu consommatrices d'espace, "couloirs verts" pour la flore et la faune) comme sur le plan économique (générateur de revenus dans le secteur du tourisme, construction et

entretien moins coûteux que pour une voirie traditionnelle, équipement transformable ultérieurement pour aider au redéveloppement du train ou du tram par exemple), mais aussi sur le plan de la santé publique (les déplacements à pied, à vélo, à cheval, sur "rollers", ..., constituent un exercice physique, une occasion de s'oxygéner).

L'attrait de ce type d'infrastructure est également culturel (élément structurant d'un paysage, aussi bien en milieu urbain qu'en milieu rural, aspect historique et patrimonial) et social (convivialité due aux faibles vitesses pratiquées).

Enfin, les voies douces sont peu propices aux accidents, en particulier lorsqu'elles sont indépendantes des routes.

L'exemple anglais

En matière de mobilité lente, l'expérience britannique est digne d'intérêt. A l'origine du développement des voies douces, on trouve un organisme privé: l'association Sustrans (contraction de "sustainable transport": déplacements durables). Elle s'attache depuis 1977 à acquérir des sentiers, à les aménager en voies douces et à promouvoir leur utilisation auprès d'un public aussi large que possible.



Ecoliers anglais sur une « safe road to school » - Voie douce
Source : SUSTRANS

La méthode de travail est efficace: Sustrans effectue des études de faisabilité, collabore avec les autorités locales pour les acquisitions d'emprises ainsi que pour les contacts avec la population, contrôle attentivement l'exécution et informe ses 40.000 adhérents par le biais d'un magazine. Grâce à cette gestion rigoureuse et à l'aide de différents partenaires (dont la loterie nationale), un grand nombre de chantiers voient le jour: 1.600 km de voies douces ont ainsi été réalisés en 1997 à travers l'ensemble de la Grande-Bretagne.

Sustrans agit en faveur du cyclisme quotidien : en négociant avec les compagnies ferroviaires (dans le but d'atteindre une complémentarité efficace entre les deux modes de déplacements) et surtout en mettant sur pied des programmes de sécurisation des chemins d'accès vers les écoles, les gares et les lieux de travail (programmes intitulés respectivement "safe routes to school", "safe routes to station" et "cycle friendly employers").

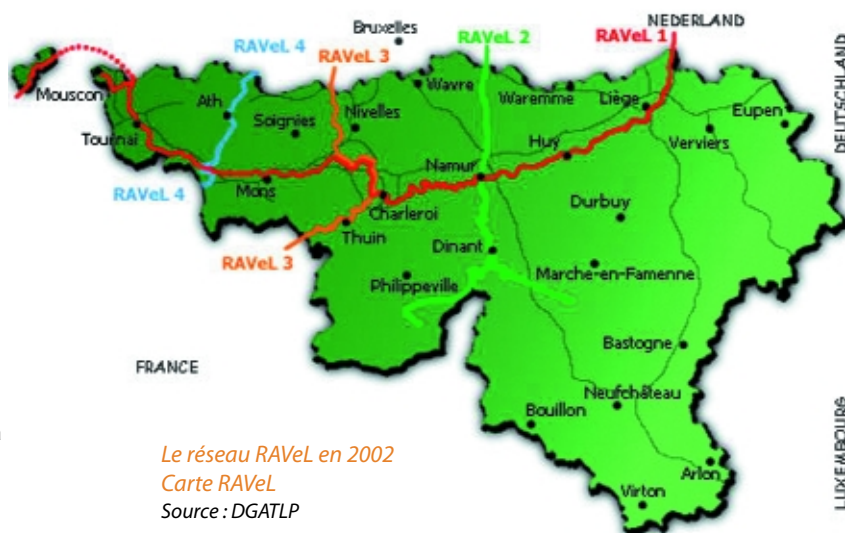
Un développement de l'usage quotidien du vélo invite les pouvoirs publics à concevoir d'autres types d'aménagement, à adapter les équipements, à tenir compte de ce facteur supplémentaire lorsqu'ils réfléchissent à la localisation des bâtiments et services à usage collectif.

En Wallonie : le RAVeL

Les efforts en faveur de la mobilité lente sont plus récents en Wallonie : la population s'est longtemps désintéressée des alternatives à la voiture, même dans le contexte des loisirs. Après plusieurs années de réflexions, d'expériences et de négociations diverses, les voies douces font maintenant partie intégrante de la politique de mobilité durable de la Région wallonne, au travers du projet RAVeL (pour "réseau autonome de voies lentes"), dont le succès auprès du grand public est indéniable.

Le RAVeL compte actuellement quatre itinéraires qui traversent toute la Wallonie et de nombreux itinéraires locaux (dont tous les détails figurent sur <http://ravel.wallonie.be/>) et présente les caractéristiques suivantes:

- il est une initiative gouvernementale;
- il a pour finalité de devenir un réseau régional, au même titre que le RGG (réseau des routes à grand gabarit) et le RESI (réseau des voiries interurbaines);
- ses tronçons sont aménagés dans une logique de priorité basée sur les éléments suivants:
- création d'une "colonne vertébrale" (le "Y" wallon, formé par les cours d'eau: Meuse, Sambre, Escaut, Ourthe, Dendre et trois canaux) ;
- disponibilité foncière immédiate ;
- degré de difficultés techniques à la réalisation (et donc, coût global);
- possibilité de subvention (fonds européens INTER-REG) ;



Le réseau RAVeL en 2002
Carte RAVeL
Source : DGATLP



- qualité d'intégration du tronçon dans une politique globale de mobilité: motivation ;
- des communes traversées, attrait de celles-ci (en matière de tourisme, par exemple);
- il est équipé pour accueillir les cavaliers lorsque le besoin est démontré.

Les tronçons déjà réalisés sont composés de chemin de halage, de voies de chemin de fer désaffectées, de chemins de service le long des barrages et d'anciennes voies de tram. Ils représentent environ 750 km d'itinéraires praticables.

Le RAVeL devrait couvrir, d'ici à une vingtaine d'années, une longueur totale d'environ 2000 km. A l'échelle supra-régionale, il est intégré au projet de réseau européen de voies vertes (REVER).

Réseaux communaux

A l'échelle locale, le RAVeL peut être complété par des réseaux communaux et supra-communaux de sentiers et chemins pour usagers lents. L'atlas des communications vicinales peut constituer une base très intéressante pour la conception d'un tel réseau. On rappellera que chaque commune belge a été dotée, à la fin du 19ème siècle (loi du 10/4/1841), d'un atlas qui a officialisé l'existence des chemins et sentiers utilisés à cette époque. Comme les déplacements lents étaient les seuls possibles, il existait un véritable maillage d'itinéraires, aussi bien dans les agglomérations que dans les zones rurales. Les communes d'aujourd'hui, telles qu'elles résultent de la fusion de 1977, disposent donc de plusieurs atlas.

Un projet de réseau communal pour la "mobilité douce" peut être élaboré dans le cadre de l'adoption d'outils tels que le Schéma de structure communal, le Plan communal de mobilité ou encore le Programme communal de développement rural.

8. Un grand merci à...

Comme mentionné en préambule, ce dossier thématique sur les liens entre l'Aménagement du Territoire et la Mobilité est basé sur les interventions des personnes invitées à la formation semestrielle des 27-28 et 29-30 novembre 2001.

Les prestataires suivants sont donc chaleureusement remerciés :

- Monsieur Philippe PIETERS, Union des Villes et des Communes de Wallonie,
- Monsieur Jean-Marie HALLEUX – Université de Liège,
- Monsieur Franz UYTTEBROUCK – Cooparch – RU,
- Monsieur Patrick FRENAY – Agora.
- Madame Christine BOXHO – DGATLP

Nos remerciements vont également :

- à Monsieur J.-L. ROLAND, Bourgmestre d'Ottignies – Louvain-la-Neuve, pour l'accueil réservé aux CeM du groupe A en visite dans sa commune;
- à Monsieur L. BOULET et Ph. DEGAND de l'Administration des Domaines de l'UCL qui ont assuré la visite des lieux;
- aux Services Techniques de Hasselt pour la visite des CeM de groupe B dans leur ville.



Les CeM en visite à Louvain-la-Neuve - novembre 2001

RÉALISATION

- Dossier préparé par Pierre CHASTELLAIN
chargé des cours de formation des Conseillers en
Mobilité, Transitec Ingénieurs-Conseils



Avenue des Boveresses 17 - CH-1010 LAUSANNE
Tel : 00 41 21 652 55 55 - Fax : 00 41 21 652 32 22
E-mail : pierre.chastellain@transitec.net

- Avec l'aimable contribution du Comité
d'Accompagnement du Réseau des CeM et la
compétence du Comité de Lecture, formé de :
 - Madame Nicole MARTIN – CREAT;
 - Monsieur Benoît DUPRIEZ – Cabinet du Ministre Daras;
 - Monsieur André DELECOUR – DGATLP
 - Monsieur Thierry DE BIE – Maison de l'Urbanisme du
Brabant wallon.

Pour le compte du Ministère de l'Équipement et
des Transports

- **Editeur responsable**

Ir. Jacques Diez,
Ministère wallon de l'Équipement et des Transports
Boulevard du Nord
5000 Namur

- **Impression**

MET - D434
081/72.39.40



Déjà paru dans cette collection

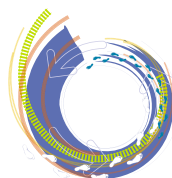
1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils.
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité

Réseau des CeM

Isabelle Dullaert – Gestionnaire
D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tel : 081/77.31.26 Fax : 081/77.38.22
e-mail : reseau-cem@met.wallonie.be
Site : <http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation en mobilité

Delphine Rossomme – Gestionnaire
D311 - Direction des Etudes et de la Programmation
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR
Tel : 081/77.31.25 Fax : 081/77.38.22
e-mail : centre-doc-mobilite@met.wallonie.be



**mobilité
en wallonie**
direction générale
des transports