



BELGIQUE-BELGIE  
P.P  
5000 NAMUR 1  
P 904 156

# La lettre des CCATM

NOUVELLES DE L'URBANISME, DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET DE LA MOBILITE

• n°76

Février - Mars 2014

## La « mobilité de proximité »



### Edito

On entend de plus en plus souvent évoquée la nécessité de penser davantage l'aménagement du territoire en fonction de la mobilité, et inversement. La « *mobilité de proximité* » réussit clairement la conjonction de ces deux enjeux en intégrant qui plus est la dimension « locale », quintessence de la durabilité.

Ce numéro 76 de « La Lettre des CCATM » est entièrement dédié à ce concept de « *mobilité de proximité* ». Pour en comprendre les enjeux et les atouts, identifier les freins potentiels à sa mise en œuvre mais aussi découvrir comment cela se passe là où la théorie a déjà fait place à la pratique.

Bonne lecture!

Les rédacteurs

<b>SOMMAIRE</b>	<b>Brèves</b> .....	2
	<b>Enjeu</b> La mobilité de proximité, un horizon inatteignable?.....	3
	<b>Terrain de réflexion</b> La mobilité de proximité dans une mobilité quotidienne complexifiée.....	7
	<b>Côté Nature</b> Un décret pour valoriser la petite voirie.....	10
	<b>Réflexion de terrain</b> Schéma de maillage de cheminement de proximité ...	11
	<b>La lettre en images</b> .....	12

La « Lettre des CCATM, Nouvelles de l'urbanisme, de l'aménagement du territoire et de la mobilité » est une publication d'Inter-Environnement Wallonie, fédération des associations environnementales actives en Wallonie.

#### Abonnez-vous à La Lettre !

Prix : 10 € l'abonnement annuel = frais d'envoi pour 6 numéros.

À verser au compte d'IEW : 523-0802024-06 avec la référence Lettre CCATM

#### Coordination

Pierre TITEUX

#### Rédaction

Hélène ANCION, Benjamin ASSOUD, Juliette WALCKIERS

#### Secrétaire de rédaction

Alain GEERTS

#### Comité de lecture

Xavier DE BUE, Direction de l'urbanisme et de l'architecture de la DGO4

Charlotte DEMULDER, prospectiviste et aménagiste

Michèle FOURNY, Environnement Dyle

Benoit GERVASONI, juriste (DGO4)

Bertrand IPPERSIEL, Responsable de projet Aménagement du Territoire,

Mobilité et SIG de l'Institut de Conseil et d'Études en Développement durable

Gérard JADOUL, Solon, ancien président d'IEW

Luc MARÉCHAL, ancien inspecteur général de la DGO4 (ex-DGATLP)

Danièle SARLET, Secrétaire générale émérite du Service Public de Wallonie

Pierre VANDERSTRAETEN, sociologue, urbaniste et architecte

Chantal VINCENT, architecte-urbaniste

Mise en page : Isabelle Gillard

La copie est autorisée (et encouragée !) moyennant mention de la source.  
Photocopie sur papier recyclé

Fédération Inter-Environnement Wallonie  
Tel. 081 390 750 Fax. 081 390 751 • www.ieww.be



Avec le soutien de:

Wallonie



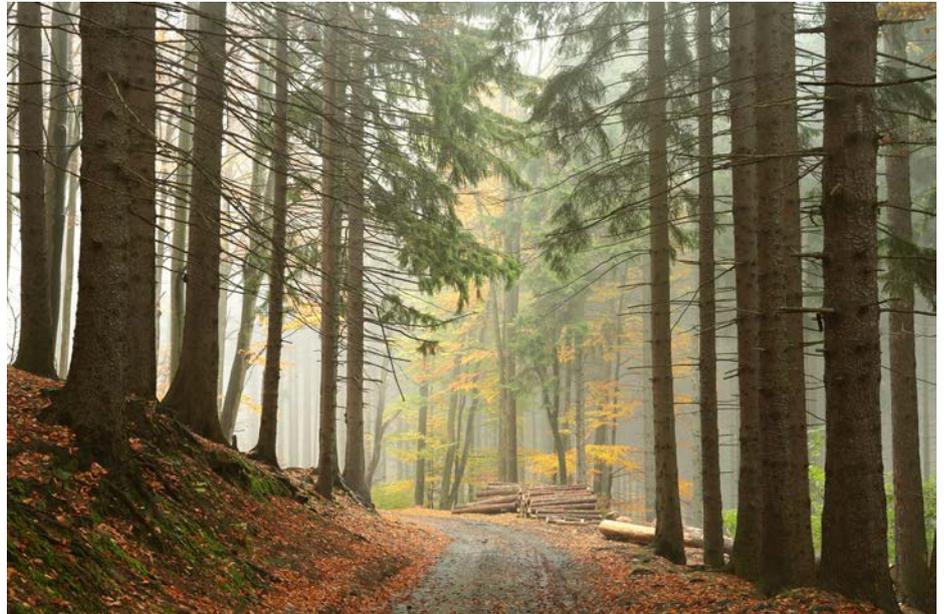
### Chemins et sentiers en débat

Le regain d'intérêt pour les chemins et sentiers publics n'est plus à démontrer. La population wallonne a pris conscience de l'importance de ce patrimoine ancestral et de la nécessité tant de le protéger que de le mettre en valeur.

Les instances politiques et administratives sont elles aussi conscientes des enjeux et potentialités. Pour y répondre, elles souhaitent – notamment – dépoussiérer la législation via un projet de décret sur la voirie communale. Nous sommes ainsi à un tournant majeur de l'histoire de la petite voirie wallonne, rien d'aussi conséquent n'ayant été entrepris à l'échelle de la région depuis la Loi vicinale de 1841 et la conception des atlas vicinaux.

L'actualisation de ces atlas vicinaux va constituer une tâche à la fois colossale et délicate, les intérêts en jeu s'avérant parfois divergents voire carrément opposés. Pour mener à bien ce travail à grande échelle en gardant comme horizon final l'intérêt général et le souci des générations futures, cette actualisation devrait donc pouvoir se baser sur une méthode de travail aussi objective que possible.

Pour l'association sentiers.be, il importe de ne pas aborder le sujet du seul point de vue de la mobilité. Les enjeux apparaissent en effet transversaux et concernent tout à la fois l'aménagement du territoire, les loisirs et le tourisme, la biodiversité, l'agriculture ou encore le patrimoine, qu'il soit paysager, architectural, naturel, historique ou culturel. A l'heure où le processus décisionnel et les réflexions liées aux futurs arrêtés d'application sont en cours, sentiers.be propose donc un moment d'information et d'échange à travers un colloque destiné tant aux autorités politiques et administratives qu'aux associations impliquées dans cette thématique. ■



**Vendredi 4 avril – CAMET, 8 boulevard du Nord, 5000 Namur.**

Participation gratuite mais inscription obligatoire avant le 24 mars :

Gaëlle Cassoth, 081.390.712 / [gaëlle.cassoth@sentiers.be](mailto:gaëlle.cassoth@sentiers.be) / [www.sentiers.be/colloque2014](http://www.sentiers.be/colloque2014)

### Nouveau SDER : bientôt la ligne d'arrivée

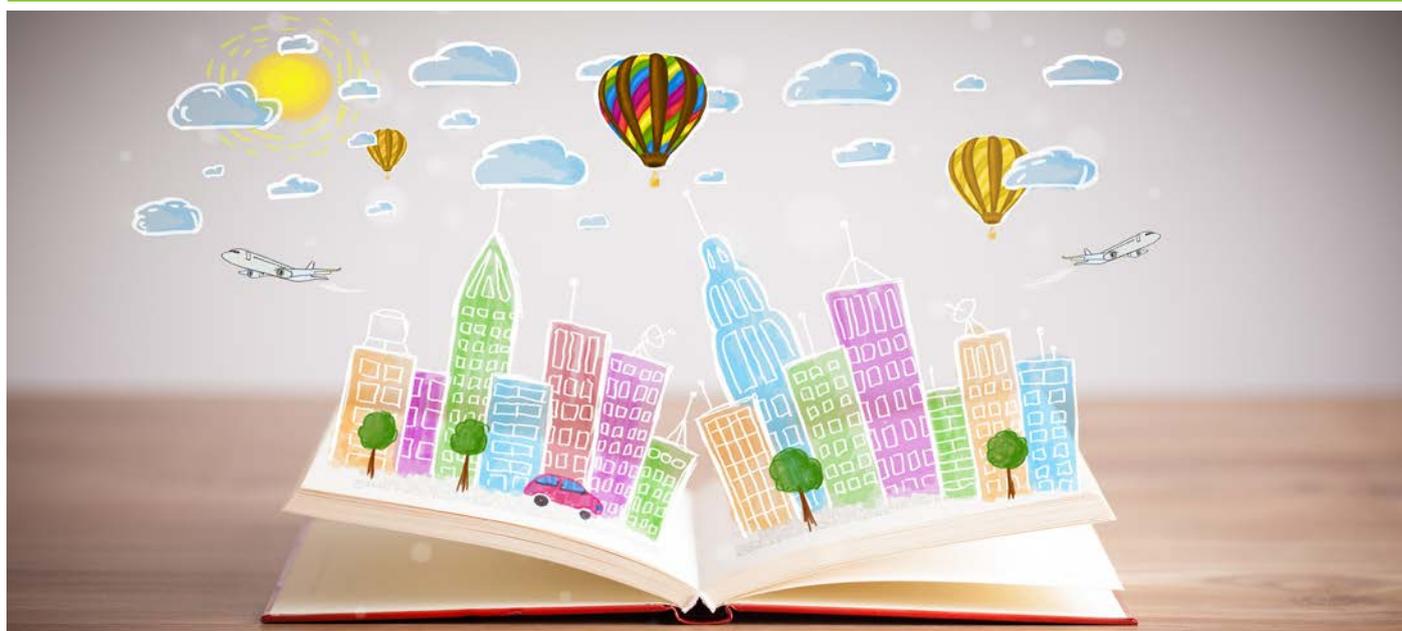
L'enquête publique sur le projet de nouveau Schéma de Développement de l'Espace Régional (SDER) s'est achevée le 13 janvier dernier. Tous les Wallons ont ainsi eu l'opportunité de donner leur avis sur ce document faitier de la planologie wallonne, adopté le 7 novembre 2013 par le Gouvernement. Ce fut ensuite aux commissions consultatives (Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable – CWEDD – et Commission Régionale de l'Aménagement du Territoire – CRAT) et aux communes de remettre leurs avis

pour le 27 février. Ces deux étapes franchies, le texte va pouvoir poursuivre son processus législatif pour une adoption encore espérée avant la fin de la législature.



Ce document structurant apporte des innovations majeures qui devraient permettre des avancées notables, en particulier dans la politique de renforcement des centralités. Il en est ainsi de la structure territoriale proposée à travers notamment le concept de « *territoires centraux* » au sein desquels résidences, équipements et services devront à l'avenir se concentrer. De même, les politiques d'accessibilité de ces territoires centraux par les modes de transport alternatifs à la route et le principe de mobilité maîtrisée tels que proposés dans le projet devraient contribuer à réduire les besoins de mobilité et participer à une diminution de la dépendance automobile.

■ Benjamin Assouad



## La mobilité de proximité, un horizon inatteignable ?

On vit généralement (très) mal les distances au quotidien. Qui n'exècre pas les longues navettes accomplies tous les jours pour rejoindre le travail et les files dans lesquelles on vient s'engluer? Qui ne maudit pas la SNCB pour son respect tout personnel des horaires? Dans la satisfaction retirée de la vie, la question des déplacements dans tout ce qu'ils recourent – confort, rupture de charge, paysage, temps... – occupe dès lors une place centrale.

Pourtant, en Belgique peut-être – sans doute – plus qu'ailleurs, ces déplacements constituent un facteur peu pris en compte lors du choix d'un domicile, d'un travail, d'une école pour les enfants, etc. Le beau paysage que l'on peut admirer depuis la cuisine, un emploi aussi passionnant que bien payé, une école qui assurera à mon enfant un avenir radieux, voilà ce qui prime le plus souvent. De même, au moment de trancher, on occulte souvent les déplacements que la décision impliquera. Notre quotidien en sera pourtant profondément affecté, à la fois en termes de budget, de temps libre, de nervosité et de perte de convivialité.



Paysage à Ouffet dans le Condroz au sud de Liège : pour avoir « une belle vue depuis sa cuisine » on est prêt à déménager de plus en plus loin de son emploi en ville.

Mais comme on est souvent beaucoup moins originaux qu'on ne le pense dans nos choix de vie, on n'est généralement pas seuls à vouloir contempler ce beau paysage depuis la cuisine, décrocher cet emploi passionnant et super bien payé et obtenir une place dans cette école extra pour les enfants. Conclusion, législation urbanistique complaisante aidant, l'habitat s'étale allègrement sur l'ensemble du territoire... et on se déplace tous, beaucoup, tout le temps : pour aller au travail, pour déposer les enfants à l'école, pour faire les courses, pour aller faire du sport, pour aller au théâtre, pour conduire les enfants chez les amis... Bref, on consomme les transports à l'excès ; parfois le bus ou le train, beaucoup plus souvent, par commodité ou par nécessité, la voiture individuelle. La conséquence de ces migrations motorisées permanentes est un environnement qui trinque. Le territoire est mité par les routes et les lotissements, le sol est rendu peu perméable, la surface agricole est grignotée, les biotopes sont dégradés, la pollution de l'air est maximale, les quartiers traversés sont massacrés.

## Des déplacements de plus en plus long

A en croire Jean-Paul Hubert dans « La Mobilité quotidienne des Belges », le temps consacré quotidiennement à la mobilité n'a que peu augmenté ces dernières décennies. Au 19<sup>ème</sup> siècle déjà, on consacrait assez classiquement en Belgique une demi-heure matin et soir pour le déplacement domicile - travail, cela que l'on habite en ville, pour aller à pied d'un quartier à un autre, ou que l'on habite une ferme et que l'on aille travailler à l'usine en ville en empruntant un des tramways vicinaux présents partout.

Ce qui a beaucoup augmenté par contre, c'est le nombre moyen de kilomètres que peut réaliser raisonnablement un individu chaque jour. L'évolution technique des transports, plus qu'elle a permis de diminuer les temps de parcours, a contribué à éloigner encore davantage le domicile du travail et donc d'urbaniser de manière diffuse. La facilité accrue à parcourir de longues distances a profité aux localisations périphériques, avec leurs typologies urbanistiques propres :

lotissements résidentiels périurbains autour des villes et villages, et centres villageois. Ceci avec des incidences fortes sur les quartiers centraux qui continuent de concentrer l'essentiel de l'emploi et attirent donc quotidiennement sur leurs territoires des flots de navetteurs périurbains ou ruraux, qui les traversent via des pénétrantes pour le moins urbicides. Ce qui génère évidemment des nuisances multiples pour ces quartiers.

Ce tableau peu favorable de l'impact de déplacements motorisés de plus en plus longs sur nos modes de vie et notre environnement devrait nous pousser à revoir nos modèles de mobilité. Et la « *mobilité de proximité* », en ce qu'elle intègre le plus harmonieusement possible la mobilité durable et l'aménagement du territoire durable devrait nous inspirer. Penser « *proximité* » dans l'aménagement de nos lieux de vie permet même de s'extraire d'une logique de modes de transport, cette proximité impliquant souvent l'utilisation de ses pieds pour se déplacer, l'adéquation de l'organisation de nos lieux de vie



Une des sorties de l'autoroute E25 dans le quartier du Laveu à Liège : la voiture a transformé l'espace urbain pour le rendre accessible à des navettes de plus en plus longues.

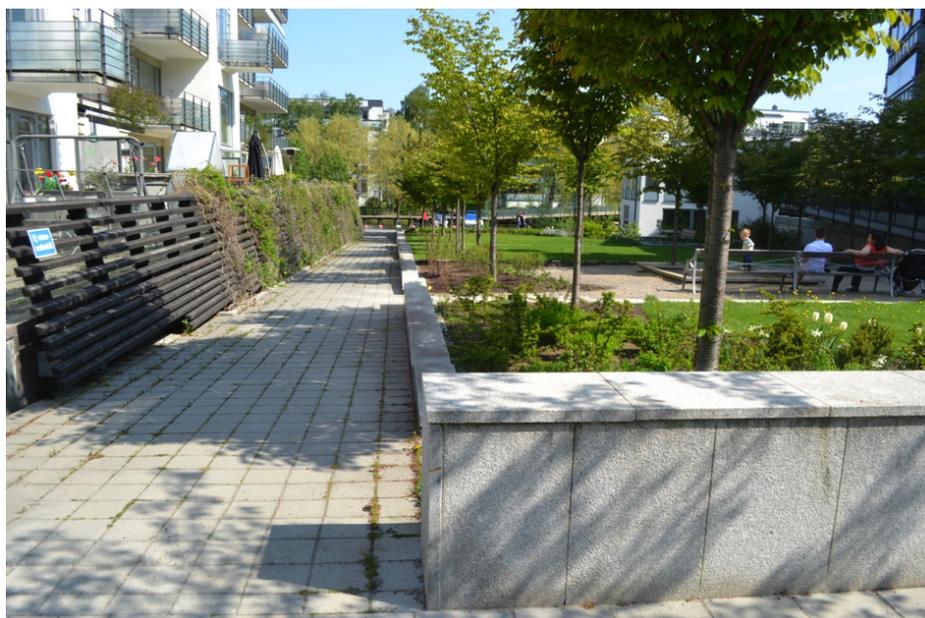
nous permettant de faire l'essentiel de nos activités – travailler, habiter, faire les courses, aller au théâtre, faire du sport, laisser ses enfants aller à l'école ou voir des amis dans un rayon proche – dans ce périmètre de proximité.

## Aménagements adéquats et mixité fonctionnelle: les conditions de la mobilité de proximité

Pour rendre la mobilité de proximité possible, il ne suffit pas de la décréter. Des adaptations structurelles doivent être apportées à nos lieux de vie. Il faut faire en sorte, par des aménagements adéquats et une orientation planologique claire, que ceux-ci puissent fonctionner comme quand la voiture individuelle n'existait pas ou du moins n'était pas généralisée. Faute d'une possibilité pratique d'éclater les moments de sa vie en différents lieux, ces moments devaient forcément se concentrer à proximité immédiate du lieu où on habitait...

Ces adaptations structurelles sont de deux ordres : une orientation planologique claire qui impose au lieu de vie une mixité fonctionnelle réelle et des aménagements adéquats permettant à l'habitant piéton d'accéder à pied, confortablement et efficacement, à l'ensemble des activités regroupées dans son lieu de vie. Développer ces aménagements adéquats, c'est s'assurer que l'habitant se déplacera effectivement à pied et, ce faisant, animera l'espace public et contribuera à sa convivialité. Les champs d'action sont multiples : trottoirs larges et de qualité, mobilier urbain, cheminements efficaces de pôle à pôle, réseaux d'espaces publics bien entretenus, présence d'espaces verts et de plantations, maintien d'ouvertures paysagères, façades soignées, stationnement automobile limité, trafic très diminué, effets de coupures minimisés à *maxima*.

Les effets de coupure peuvent être créés par des contextes divers. Si une rue à grand trafic sans passages piétons constitue un obstacle physique réel pour joindre deux quartiers, la présence de passages piétons n'en



Dans l'éco-quartier de Stockholm, Hammarby Sjöstad, les cheminements piétons et autres aménagements ad hoc pour vivre le lieu de vie à pied sont légions.

fait pas pour autant un axe suturant. Une séquence d'inconfort – bruit, courant d'air, faible contrôle social, trafic... – dans un cheminement piéton constitue souvent une coupure, au moins psychologique, et est donc à proscrire. Sinon, typiquement, les coupures les plus marquantes à absolument éviter sont des corridors souterrains sans passage, des îlots de trop grosse taille donc intraversables, des espaces verts sans contrôle social, des espaces publics trop grands et non investis, un ensemble d'îlots monofonctionnels, une nappe de parkings, une série de sorties de parkings sur un trottoir.

Louvain-la-Neuve, la ville wallonne la plus piétonne (du moins en surface), a poussé très loin cette diminution des coupures. Conçue dans une tentative culturaliste de renouer avec la perfection de la ville médiévale, elle présente une variété et une efficacité des cheminements piétons exceptionnellement forte. Les aménagements nécessaires à l'épanouissement d'une mobilité de proximité peuvent toutefois être moins radicaux mais aussi fonctionnels que l'enterrement louvaniste. Ainsi, la mise en place d'espaces partagés de grande ampleur où l'automobiliste doit adapter sa circulation à tous les autres usages de l'espace public mis sur un pied d'égalité, ou une limitation drastique de la vitesse permettent déjà au piéton de trouver une place centrale dans le fonctionnement d'un lieu de vie et, de ce fait, d'en transformer l'ambiance.

La mixité fonctionnelle, concentration dans un lieu de vie, donc sur un périmètre réduit, d'un grand nombre d'activités nécessaires au fonctionnement d'une vie exige elle la mise en place d'une planologie adaptée. Un vrai mix doit être installé au niveau des affectations. Pour en rester à une nomenclature plan de secteur, on doit pouvoir bloquer la présence obligatoire, au sein du périmètre, de logements, de bureaux, de commerces, d'équipements communautaires, d'espaces verts. Au niveau de la surface bâtie, les prescriptions doivent garantir un niveau assez important de densité, différents services et fonctions ne pouvant exister qu'à partir d'une certaine taille critique de population.

Cette mixité fonctionnelle constitue encore aujourd'hui en Wallonie la caractéristique des centres villes, et dans une moindre mesure, des centres villageois. En effet, la création de la plupart des villes de la région est largement antérieure à l'ère automobile et même à celle du tramway vicinal. Par conséquent, leurs quartiers les plus anciens se sont organisés historiquement de manière à fonctionner sans moyens de transports motorisés. Un habitant pouvait y rencontrer l'essentiel de ses besoins en se déplaçant à pied. Une typologie urbanistique et architecturale particulière alternant des bâtiments typologiquement de

fonctions très distinctes – bâtiments publics, marchés couverts, maisons de logement – avec, au sein même des bâtiments, une grande variété fonctionnelle – rez commerçants et logements aux étages – s’y est développée de ce fait. Et le rouleau-compresseur moderniste des années 1950-80, avec sa tentative de transformer ces centres en quartiers administratifs, n’a pas fondamentalement changé cette réalité. Les centres sont demeurés pour l’essentiel fonctionnellement mixtes, la typologie bâtie le demeurant et la persistance d’une culture urbaine le confirmant.

### **La mobilité de proximité, la formule idéale pour les lieux de vie denses**

Si la mixité fonctionnelle est garantie et que les aménagements adéquats sont mis en œuvre, la mobilité de proximité peut devenir une réalité dans les lieux de vie wallons. Considérant les bénéfices que l’on pourrait retirer d’une telle évolution – qualité

de vie, état de l’environnement – est-il imaginable de généraliser ces aménagements et la mixité à l’ensemble de l’urbanisation? Tous les types d’espaces urbanisés se prêtent-ils à un tel changement? Evidemment, non.

A la faveur de la démocratisation de la voiture individuelle et du frigidaire personnel, l’urbanisation s’est radicalement distendue. Cette grande toile n’est aujourd’hui épaisse et mixte qu’en de rares points, là où l’urbanisation est historique. Ailleurs, l’urbanisation est d’une densité très faible et souvent monofonctionnelle : de grosses boîtes à chaussure posées sur des nappes de parking, des maisons d’un ou deux niveaux posées au milieu de beaucoup de vide, autant de propriétés antinomiques avec la mobilité de proximité. Celle-ci ne peut donc être rendue possible que dans des quartiers déjà relativement denses – centres villes, centres villageois, faubourgs – ou dans des quartiers nouveaux développant ces mêmes caractéristiques urbanistiques et fonctionnelles. « Le mal étant fait » on n’a guère d’autre choix aujourd’hui

que de cibler parmi les quelques centaines de lieux de vie wallons ceux où une mobilité de proximité pourra effectivement être opérationnalisée.

Sans louanger l’ensemble du projet de nouveau SDER, on peut lui reconnaître clairement le mérite de sortir de l’hypocrisie destructrice qui veut accorder la même chose à tout lieu du territoire. Le SDER en devenir reste relativement timoré à beaucoup d’égards mais il institue un réel principe de discrimination entre territoires centraux et territoires non centraux bénéfique tant au niveau de la préservation de l’environnement qu’à celui de la bonne gestion des deniers publics. Les moyens sont limités et l’environnement se dégrade : il faut donc cibler les interventions publiques là où elles sont les plus pertinentes pour la collectivité. La mixité fonctionnelle, c’est dans les territoires centraux qu’il faudra la créer. Et c’est dans leurs quartiers que pourra émerger, à terme, une mobilité de proximité.

■ **Benjamin Assouad**

© Benjamin Assouad



La ville basse de Charleroi rassemble encore, comme beaucoup d’autres centres villes wallons antérieurs à l’ère automobile, une assez grande mixité fonctionnelle.



## La mobilité de proximité dans une mobilité quotidienne complexifiée...

Regard(s) sur la notion de « *mode de vie résidentiel* » afin de mieux cerner les formes de mobilité quotidiennes et percevoir les possibilités de développement d'une mobilité de proximité au-delà des contraintes de temps et d'espaces vécues par les individus.

### Une mobilité qui s'amplifie et se complexifie

Bien que la dernière enquête nationale de mobilité (Beldam, 2010) identifie une légère baisse en nombre de déplacements, nous vivons dans une société qui valorise encore fortement la mobilité au sens large. L'injonction de l'hyper-mobilité reste de rigueur et la question de la nécessité de réduire la demande de mobilité au vu des impacts sociaux, environnementaux et économiques de nos déplacements est encore un tabou. Par ailleurs, la même enquête Beldam révèle une augmentation des distances de déplacements.

**Diversité des rythmes et des horaires.** L'expression « *méto-boulot-dodo* » n'est plus aussi cinglante qu'auparavant pour représenter la réalité quotidienne des travailleurs. Si les pointes de trafic du matin et du soir restent perceptibles, les activités s'étalent de plus en plus dans le temps pour tendre vers le concept de ville 24h/24 – 7j/7. Le travail et l'économie de la nuit se développent. Les changements de rythmes professionnels de plusieurs pans de notre économie ne sont pas toujours suivis dans d'autres secteurs de la société, tels que les services publics (écoles, crèches, services administratifs, transports publics), ce qui créent des tensions fortes dans l'organisation quotidienne des familles. Le week-end, autrefois période creuse, devient un moment de grande activité, en particulier le samedi après-midi. « *Il n'y a plus de pause dans cette course permanente qui grignote peu à peu la sieste, les repas, le dimanche ou la nuit. [...]. On a de plus en plus de trafic tous azimuts, toutes directions, tous motifs et toute la journée* » (Gwiazdzinski, 2007).

**Eclatement des lieux d'activité.** Malgré des discours de plus en plus volontaristes en termes de densification et de mixité fonctionnelle des espaces, les amorces visibles d'un changement de paradigme dans l'aménagement de notre territoire sont encore rares. Les effets des récentes décisions politiques en la matière (SDER et CoDT) ne seront pas immédiats et tant l'étalement urbain que la spécialisation des quartiers restent des réalités auxquelles participent les Wallons. Au-delà des règles de planification, il est donc essentiel de comprendre les choix résidentiels des ménages.

### Des chaînes de déplacements complexes.

Les déplacements réalisés sont rarement le fait d'un seul motif mais d'une succession de ceux-ci créant des chaînes de déplacements plus ou moins complexes. Au retour du travail, on s'arrête en chemin pour faire une course avant de faire le petit



détour pour récupérer les enfants à la crèche ou à l'école. « *Selon le type de chaîne de déplacements effectués, les structures spatio-temporelle et modale peuvent également différer. En d'autres mots, le type de chaîne de déplacements peut influencer la distance moyenne entre les activités et le domicile (plus courtes pour les chaînes simples) [...] et également avoir un impact sur le choix du mode de transport* ». (Valiquette, 2010).

### Une mobilité de proximité est-elle possible ou recherchée ?

Il paraît évident qu'une concentration géographique des lieux d'activité (domicile, emploi, école, loisirs) favorise des déplacements plus courts, des chaînes moins complexes et une mobilité moins automobile. Mais cette réalité est-elle recherchée par les ménages ?

#### Rapide regard sur les décennies précédentes.

Il n'est pas inutile de jeter un coup d'œil sur ce qui a caractérisé les décennies précédentes pour mieux comprendre la morphologie actuelle de notre urbanisation et l'évolution dans le choix résidentiel des ménages.

Dans « La Lettre des CCATM » n°70, nous vous avons explicité la conjecture de Zahavi. Bref rappel : la vitesse permise par la voiture a élargi le champ des possibles en termes de localisation de l'habitat. Grâce au gain de vitesse autorisé par la voiture, on peut aller plus loin pour un même budget-temps de déplacement. Cependant, des analyses fines montrent que, *in fine*, ce budget-temps a tendance à croître progressivement : le temps gagné dans certains déplacements est réinvesti dans d'autres, augmentant la congestion automobile et finalement le budget-temps. En quelque sorte, la machine s'emballe. Mais si la voiture a donc rendu possible l'étalement urbain, ce n'est pas elle qui l'a motivé.

#### Un choix résidentiel à la rationalité économique limitée.

Bien entendu les prix du marché immobilier ont une influence importante dans les phénomènes de périurbanisation ou d'exurbanisation.

C'est parce que l'offre accessible financièrement est de plus en plus éloignée du centre-ville que l'étalement urbain s'accroît bien au-delà de la périphérie proche ou des banlieues périurbaines.

« [En Belgique], cet étalement de pression foncière, qui générera des déplacements inutilement allongés, n'est pas dû à une absence d'offre physiquement accessible, ni même à une absence d'offre disponible sur le marché, mais bien aux prix pratiqués. » (Halleux, 2005)

Une régulation publique du marché immobilier devrait être envisagée. Le coût croissant de l'énergie et des déplacements individuels motorisés pourraient à terme contrebalancer le prix de l'immobilier mais lors du choix résidentiel, le calcul des dépenses quotidiennes générées par la localisation choisie (déplacement, chauffage) est encore souvent limité.

Alors, qu'est-ce qui motive ce choix résidentiel, en particulier celui de quitter le centre-ville ? La sociologie peut nous apporter quelques éléments de réponse : attachement aux lieux, liens familiaux mais aussi et surtout élargissement de la famille.

Une analyse statistique longitudinale des flux migratoires (exurbanisation et intra-urbanisation) réalisée par le géo-

graphe Jean-Marie Halleux montre que ce sont les ménages dont la vie familiale nécessite de l'espace qui ont initié cette transition urbaine, il y a de cela quatre décennies. « *C'est en effet à partir des années 1960 que les familles en formation se sont massivement dirigées vers les franges périurbaines. Alors que les contraintes de la mobilité quotidienne les avaient jusqu'alors maintenues en ville centrale ou en première couronne, la banalisation de la conduite automobile les a alors délivrées de la concurrence pour l'espace urbain, en élargissant considérablement la zone potentielle d'installation de la 'maisonnée'* » (Halleux, 2005).

Pour les tranches d'âges plus avancées, la disparition de la contrainte d'accessibilité à l'emploi favorise un mouvement de départ de la ville tantôt vers un cadre de vie plus attractif tantôt pour se rapprocher du lieu d'origine ou des (petits-)enfants. Le seul mouvement de retour en ville (intra-urbanisation) constaté statistiquement est celui des jeunes adultes dont l'instabilité professionnelle et familiale favorise une localisation urbaine qui offre flexibilité et facilités diverses.



Le rêve — souvent concrétisé — de la quatre façades posée au milieu de nulle part a des impacts majeurs en matière de besoins de mobilité.



Ainsi, en prenant en compte les cycles de vie, il apparaît que le rôle des enfants est central dans l'exode urbain. En Belgique, il est communément admis qu'un milieu plus « campagne » est le mieux pour élever des enfants. Limiter l'exurbanisation des familles et soutenir la mixité générationnelle en milieu urbain nécessite donc certainement d'agir sur la qualité des espaces publics et progressivement faire évoluer la pensée collective encore très fortement ancrée chez nous qui considère la campagne comme la localisation résidentielle idéale.

### Plus qu'un choix, un mode de vie résidentiel.

Des sociologues (Thomas, Pattaroni, Kaufmann, 2013) ont cherché à ajouter aux variables sociodémographiques classiques des variables relatives aux modes de vie pour expliquer la localisation résidentielle des familles. Ils développent ainsi le concept de « mode de vie résidentiel » et en distinguent sept différents, sur base d'une étude de cas sur deux agglomérations suisses (Berne et Lausanne) :

- *les citadins engagés* (13%) sont des familles clairement attirées par les environnements urbains. La valorisation des mobilités alternatives à la voiture, l'ancrage de proximité de leur activité et leur goût pour la diversité sociale les amènent à s'installer dans un environnement construit dense, bien desservi et aux aménités diversifiées. Ils forment par ailleurs le groupe le plus exigeant à l'égard des qualités de son habitat ;

- *les communautaristes* (17%) sont aussi très exigeants envers les qualités sensibles, sociales et fonctionnelles de leur cadre de vie. Ces familles marquent une nette préférence pour la convivialité de voisinage et la présence à proximité de la famille et des amis. Il est important pour elles de pouvoir combiner mobilité douce, transports publics et usage de la voiture ;

- *les bourgeois* (21%) constituent un troisième groupe avec des familles plutôt individualistes et conservatrices. Elles fréquentent peu leur quartier et ne cherchent pas spécialement à habiter près de leurs famille ou

amis. Elles recherchent un logement de qualité dans un quartier sécurisé et ont tendance à éviter les villes pour s'installer dans un endroit calme et au vert. Elles combinent l'usage de la voiture et des transports publics ;

- *les citadins individualistes* (15%), sans avoir un ancrage social fort là où ils vivent, ils fréquentent au quotidien leur quartier pour leurs achats et aiment sortir le soir. Ces familles aspirent à vivre dans un lieu pratique et bien connecté par les transports publics ;

- *les indifférents* (13%) ont un rapport plutôt passif à leur choix résidentiel et expriment aussi une moindre satisfaction quant à leur logement et localisation. Leur choix semble transitoire ;

- *les champêtres ancrés* (11%) désignent des familles qui ont à la fois un mode de vie plus rural, où l'usage de la voiture est centrale et un ancrage social important. Elles possèdent souvent deux voitures afin de pouvoir poursuivre leurs différentes activités quotidiennes éparpillées sur le territoire ;

- enfin, *les paisibles* (10%) cherchent avant tout un logement calme et confortable. Ce sont des familles aux réseaux sociaux dispersés et qui ont peu d'ancrage social là où elles vivent. Elles déplacent essentiellement en voiture.

On voit que toutes les familles n'ont pas la même manière « d'utiliser » le territoire. Les *citadins engagés* et les *citadins individualistes* préfèrent organiser leurs activités à une échelle piétonne plutôt que les éparpiller sur le territoire. Naturellement, dans leur choix, la proximité de la gare et des transports publics ainsi que les aménités de proximité comptent beaucoup. Le nombre de kilomètres automobiles consommés est jusqu'à trois fois moindre pour ces familles que pour les autres alors que les familles interrogées dans cette étude de cas sont motorisées à plus de 90% et qu'elles habitent les mêmes régions urbaines. On constate également qu'à Berne, 80% des ménages – contre 60% à Lausanne<sup>1</sup> – déclarent préférer « vivre dans un lieu où la majorité des activités peuvent se faire à pied » plutôt « que d'éparpiller leurs activités quitte à utiliser la voiture »,.. Ainsi, « les politiques

de transports urbains et d'urbanisme influencent la distribution spatiale des modes de vie et leur prégnance respective au sein de la population des familles » (Thomas, Pattaroni, Kaufmann, 2013).

### En conclusion.

Mieux comprendre la diversité des modes de vie résidentiels est essentiel pour mettre en place les conditions d'un choix résidentiel favorable à une mobilité de proximité. Il est temps de donner envie aux ménages wallons, y compris aux familles, d'habiter en zone dense et mixte. Transformer nos villes en un cadre de vie qualitatif permettra de voir se développer les modes de vie résidentiels citadins engagés, communautaristes ou citadins individualistes et supplanter les autres modes de vie résidentiels liés à une mobilité non soutenable. Reste le cas des champêtres ancrés qui amènent peut-être à cette question : « A termes, pourra-t-on encore vivre à la campagne si on ne vit pas, au moins en partie, de celle-ci... ? »

 Juliette Walckiers

### Bibliographie :

- Beldam, 2010 : *Enquête nationale mobilité des ménages*, GRT, Université de Namur

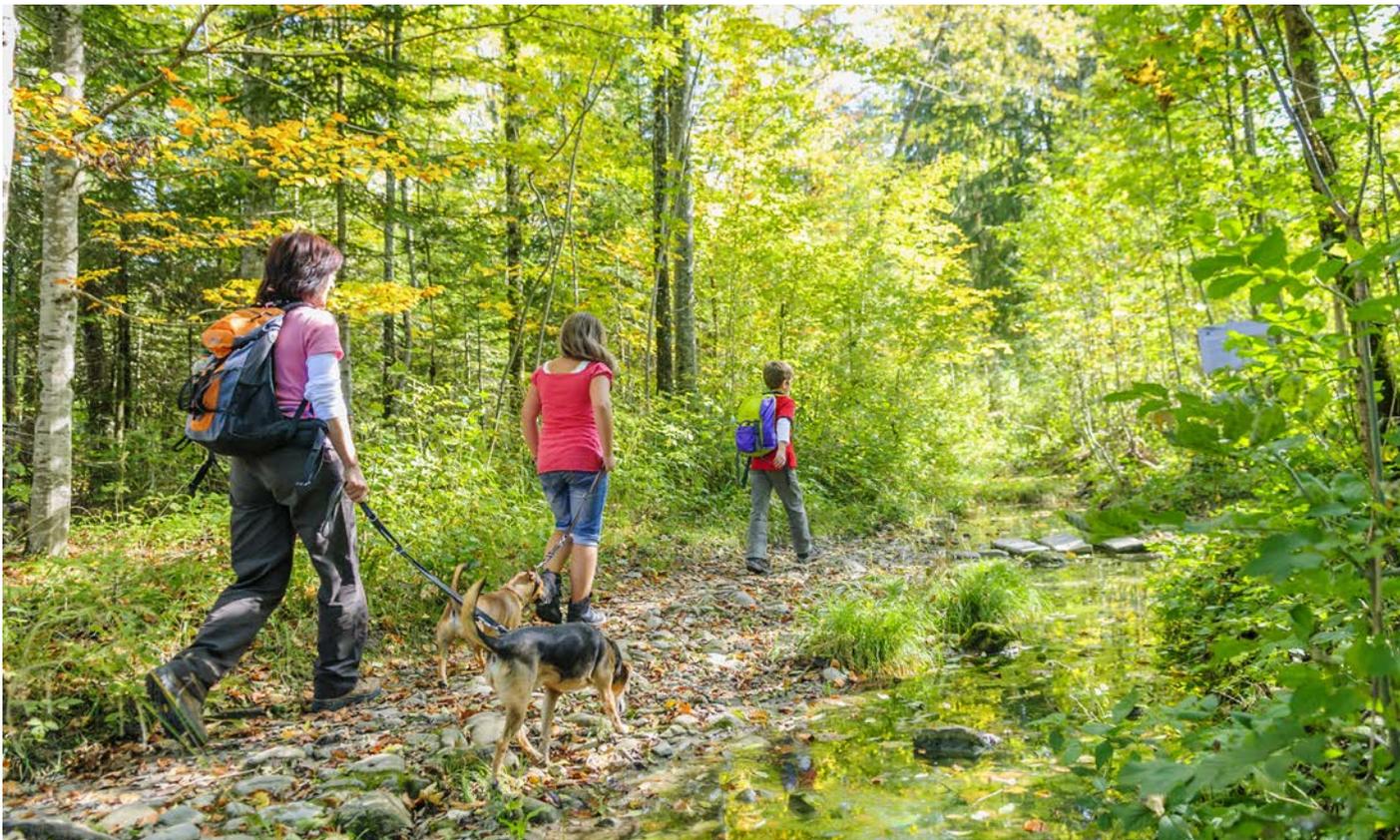
- Gwiazdzinski, 2005, « Si la ville m'était contée... », ed. Eyrolles

- Halleux, 2005, « Mobilité résidentielle, mobilité voiture et logiques familiales en Belgique: entre étalement de la périurbanisation et intra-urbanisation » in NETCOM (Networks and Communication Studies), vol 19, n°3-4, 2005, p.157-177

- Thomas, Pattaroni, Kaufmann, 2013, « Modes de vie, mobilité et organisation quotidienne des familles : quelles relations avec les choix résidentiels ? » in *Mobilités et modes de vie*, sous la direction de P Gerber et S Carpentier, ed. PUR

- Valiquette, 2010, « Typologie des chaînes de déplacements et modélisation descriptive des systèmes d'activités des personnes », (mémoire), Ecole polytechnique de Montréal

1. Berne est une agglomération compacte dont la tache urbaine est très bien amarrée aux infrastructures ferroviaires. A contrario, Lausanne est beaucoup plus diffuse et présente des accessibilités essentiellement structurées par les réseaux autoroutiers et routiers.



## Un décret pour valoriser la petite voirie

Certains d'entre vous ont probablement déjà entendu parler de la « Loi vicinale de 1841 » et de l'« Atlas communal des chemins et sentiers vicinaux » issu de cette même époque. Et peut-être, malheureusement, cette évocation se fit-elle à l'occasion d'un conflit à régler entre riverains et utilisateurs à propos du statut incertain d'une petite voirie... Grâce au décret tout récemment adopté par le Parlement wallon, ces situations aussi difficiles que fréquentes devraient progressivement disparaître. La loi de 1841 était obsolète à maints égards et sa réforme représente une bonne nouvelle pour tous les amateurs du côté nature qu'offrent bon nombre de petites voiries mais aussi pour les défenseurs des modes actifs dans les déplacements quotidiens !

Le tout frais décret relatif à la voirie communale est issu d'un important travail de concertation organisé par le Ministre de la ruralité et des travaux publics avec de nombreux acteurs institutionnels<sup>1</sup> et associatifs<sup>2</sup>. Avec lui, les chemins et sentiers vici-

naux ainsi que les voiries innommées reçoivent tous un statut juridique unique de « voirie communale ». Les procédures d'ouverture, de fermeture et de modification de ces voiries communales sont clarifiées et peuvent désormais être lancées à l'initiative de tout citoyen.

L'objectif poursuivi par le décret est de préserver l'intégrité, la viabilité et l'accessibilité de ces voiries et d'améliorer leur maillage. Les modalités prévues d'ouverture d'une voirie par l'usage du public favorisent le maintien de la dynamique naturelle d'évolution du réseau et devraient pouvoir répondre aux besoins futurs de mobilité. Les procédures de concertation envisagées comme les mesures de publicité prévues devraient quant à elles aider à mettre fin aux situations conflictuelles entre propriétaires, riverains et utilisateurs. Enfin, la possibilité d'une mise en réserve viaire de voiries non utilisées à l'heure actuelle permettra aux communes de préserver leur patrimoine sans alourdir leurs charges d'entretien.

Ce décret constitue une première étape indispensable pour permettre d'organiser l'actualisation des atlas communaux. Il devra absolument être complété par des arrêtés d'exécution précisant la méthodologie et les modalités de cette mise à jour. C'est un gros chantier à venir dans chacune des communes wallonnes. Le décret prévoit déjà que des comités locaux, représentatifs des acteurs concernés, devront être établis pour aider à ce travail. Il est fort probable que les comités consultatifs d'aménagement du territoire et de la mobilité soient sollicités. Pour en savoir plus, nous vous donnons rendez-vous le 4 avril au colloque organisé sur le sujet (voir « Brèves »).

■ Juliette Walckiers

1. DG01, DG03, DG04, DG05, DG06, SPW département géomatique, AGDP, Communauté germanophone

2. APW, UVCW, FRW, OBGE, FWA, NTF, Les Scouts, GRACQ, Réseau de la Forêt, FFE, Les Sentiers de Grandes Randonnées, Itinéraires Wallonie, Sentiers.be et IEW



sécurité routière, plus de convivialité); les commerçants qui seront rapidement rassurés de voir leur clientèle croître contrairement à leurs craintes; les autorités locales qui verront à termes le coût d'entretien des routes se réduire (besoin progressivement de moins de kilomètres de route, et puis plus un véhicule est lourd, plus il endommage la chaussée... Donc, entre un vélo et une voiture, y'a pas photo !); les utilisateurs de l'espace public (les écoliers, les travailleurs, les clients...) qui vont retrouver le goût de l'indépendance à la voiture, coûteuse et encombrante.

Qu'en est-il à Herstal ? Beaucoup de changements sont en cours et divers aménagements s'avèrent déjà positifs. La place Jean Jaures est devenue majoritairement piétonne et son pourtour a été classé en zone résidentielle (20km/h). Les ronds-points aménagés aux entrées de la Grand Rue ont apaisé le trafic sur celle-ci. Le système de régulation des parkings vient quant à lui de débiter, en février.

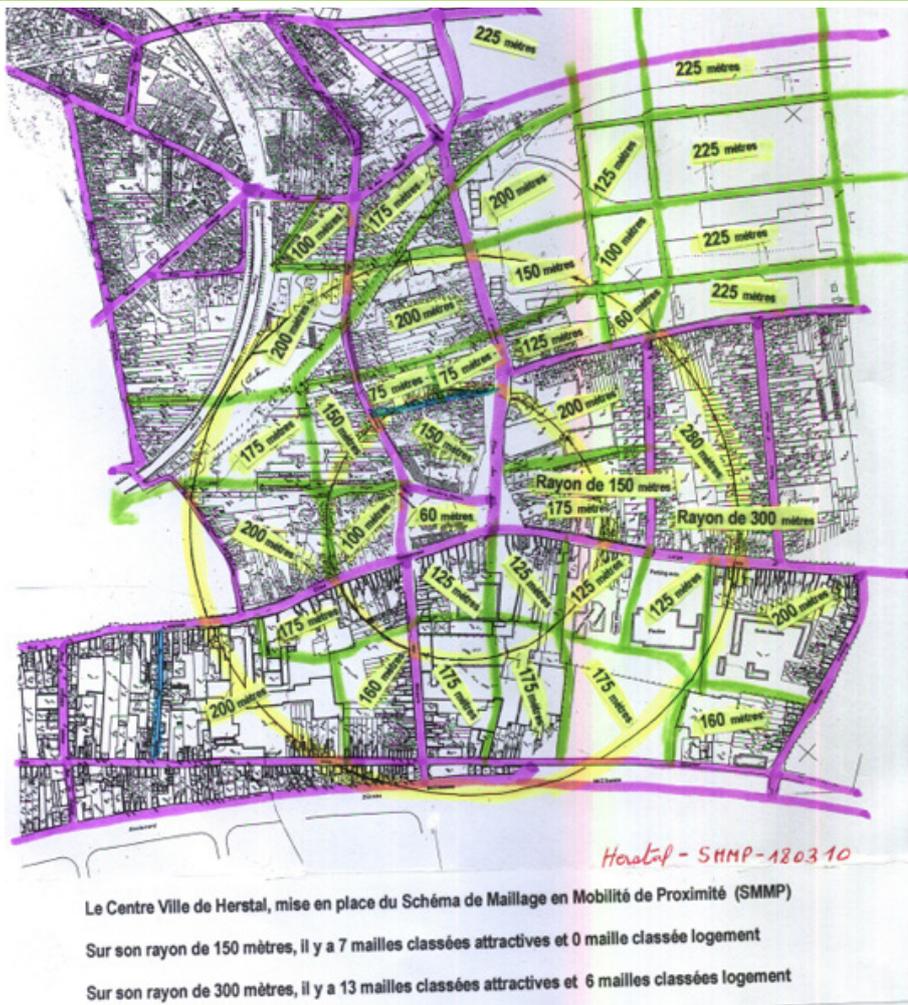
Réduire la vitesse et rationaliser le stationnement sont de bons leviers pour réduire la pression automobile. Reste maintenant à mettre véritablement en œuvre le « Schéma de maillage de cheminements de proximité », élaboré par Michel Murzeau et représenté ci-contre.

La question est de savoir comment généraliser ce concept...

Pour Michel Murzeau, il aurait dû trouver sa place dans un outil comme le SDER en tant que condition à toute nouvelle urbanisation. Cela permettrait de rendre à nos quartiers « une qualité de vie citadine villageoise de proximité qui nous manque ». Bien d'accord avec toi, Michel !

Mais gardons espoir, les principes d'un SMCP peuvent trouver vie et force dans d'autres outils législatifs wallons que le SDER. La législation en matière de charges d'urbanisme offre déjà pas mal de possibilités. Et puis le tout nouveau décret relatif à la voirie communale permet aux communes d'identifier et de valoriser leur patrimoine en matière de petite voirie. Alors souhaitons un bel avenir aux « Schémas de maillage de proximité » en Wallonie !

■ Juliette Walckiers



## Schéma de maillage de cheminements de proximité

Il y a quelques années, nous avons eu un échange intéressant avec un grand défenseur de la mobilité douce, actif sur le terrain liégeois. Michel Murzeau nous avait alors expliqué son souhait de voir se réaliser un « Schéma de Maillage de Mobilité de Proximité », SMMP, sur sa localité d'Herstal. Depuis, le contexte herstalien a évolué mais l'intérêt d'un tel schéma reste d'actualité.

Retour sur un concept remis au goût du jour : le « Schéma de Maillage de Cheminements de Proximité cyclo-pédestre », le SMCP.

Le principe est le suivant : favoriser les mobilités de proximité en réalisant des itinéraires cyclo-pédestres autour de pôles d'activités générateurs de déplacements. L'idée n'est pas neuve et a déjà porté ses fruits dans d'autres pays. Dans des villes espagnoles comme Malaga ou Séville ou encore à Maastricht et Tilburg, aux Pays-Bas.

Concrètement, un SMCP est déterminé par la grandeur maximale de sa maille (diagonale entre deux rues ou voiries cyclo-pédestres), laquelle varie en fonction du type d'urbanisation. Dans un site dit « attractif commercial et de service », cette diagonale maximale ne doit pas excéder les 150 mètres. Elle est portée à 250 m pour la « zone d'habitat » et à 400 m dans une « zone d'activité économique » par exemple. L'objectif est de réduire les distances à parcourir en modes actifs (marche, vélo, roller...) entre les différents lieux d'activités. Autrement dit, organiser des raccourcis entre les voiries automobiles et rendre les déplacements sans voiture plus attractifs !

Qui peut gagner à la mise en œuvre d'un tel schéma ? Beaucoup de monde... Les riverains, en premier lieu, qui bénéficient d'un trafic routier apaisé (moins de bruit, moins de pollution, moins d'in-



Un itinéraire piéton sur la Dyle, en plein centre de Malines. Une concrétisation positive des préceptes de la mobilité de proximité.



La rue de Marcinelle, une rue historique et anciennement très commerçante de la ville basse de Charleroi. Elle s'asphyxie progressivement depuis que la Région Wallonne a eu l'idée de construire un bâtiment administratif à son extrémité. Avant, elle rejoignait les boulevards et était très empruntée. Aujourd'hui, c'est une sorte de cul-de-sac déserté...

 Photos : Benjamin Assouad

# Formations en aménagement du territoire



## Les mardis tabous du territoire

Cinq rendez-vous en novembre et décembre pour questionner les tabous en matière de mobilité et d'aménagement du territoire.

Le temps d'un midi, une conférence suivie d'un échange de points de vue avec des spécialistes du thème abordé permettront d'ouvrir les idées, d'imaginer d'autres possibles, de réfléchir à l'avenir du territoire wallon.

### 4 novembre

*Intérêt, indifférence ou rejet : quelle participation de la population à l'effort de densification ?*

### 25 novembre

*Un territoire aménagé pour la voiture : quelles réorientations pour diminuer la dépendance automobile ?*

### 2 décembre

*L'eau dans la ville : quelles opportunités pour le développement urbanistique ?*

### 16 décembre

*Quels projets d'avenir pour les territoires non centraux ?*

### 9 décembre

*Eco-quartiers : avec la ville ou contre la ville ?*

## En pratique :

**Les mardis du territoire :** les mardis de 12 à 14 heures. Mundo-N • Rue Nanon 98 - 5000 Namur. Participation gratuite mais inscription préalable obligatoire.

**Les décodage de l'aménagement :** les mercredis de 10 à 13 heures. Le Chat à Sept Pattes • Rue Saint Donat 40 - 5002 Namur. PAF : 10 euros, payables uniquement sur place. Inscription préalable indispensable.

**Inscriptions :** par mail : [j.debruyne@iew.be](mailto:j.debruyne@iew.be) • par téléphone : 081.390.750 • par fax : 081.390.751

Le Conseil fédéral des géomètres-experts ([www.economie.fgov.be](http://www.economie.fgov.be)) reconnaît IEW en tant qu'organisme accréditeur de formations continuées. Dès lors, les heures de formation suivies par des géomètres-experts peuvent faire l'objet d'une attestation. Un document permettant de solliciter cette attestation sera à disposition lors des formations.

## Les décodage de l'aménagement

L'aménagement du territoire est un domaine très complexe. L'esprit des lois nous échappe parfois... Pour mieux connaître cette réglementation que nul n'est censé ignorer, IEW vous propose trois matinées d'étude. Les orateurs sont des spécialistes extérieurs à la Fédération. Exposé technique et séquence de questions-réponses se succèdent pour mettre à la portée de tous la matière du jour. Ces formations de trois heures cherchent à répondre à la demande des citoyens avides de discernement et de méthodologie.

### 30 avril

*Bon aménagement des lieux: doit-on habiter un endroit sympathique ?*

### 3 septembre

*Permis socio-économique : faire commerce, en ville et ailleurs*

### 26 novembre

*S.A.R. : construire avec les traces du passé industriel*



Un dossier d'Inter-Environnement Wallonie qui analyse en profondeur la problématique des centres commerciaux en périphérie mais aussi en centre-ville. Les auteurs, spécialistes de l'aménagement du territoire chez IEW, se penchent sur l'histoire de ces infrastructures commerciales, leurs raisons d'être, leurs caractéristiques, les nuisances qu'elles engendrent, etc. Ils émettent également des recommandations argumentées et concrètes pour réussir au mieux l'implantation d'un centre commercial dans le respect de son environnement tout à la fois naturel, humain, économique et social.

Ce dossier peut être commandé dans sa version papier au prix promotionnel de **7 euros** (frais d'envoi inclus). **Par téléphone : 081.390.750 ; par mail : info@iew.be**

Une version électronique téléchargeable gratuitement sera disponible avant fin mars sur le site [www.iew.be](http://www.iew.be) (onglets « Opinions » - « Dossiers »)