

**MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE  
CONFÉRENCE PERMANENTE DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL**

**RAPPORT FINAL DE LA SUBVENTION 2003**

**Septembre 2004**

**Thème 1**

**MUTATIONS SPATIALES ET STRUCTURES  
TERRITORIALES**

**Université Libre de  
Bruxelles  
GUIDE**

**Université Catholique  
de Louvain  
CREAT**

# MUTATIONS SPATIALES ET STRUCTURES TERRITORIALES RESUME

## 1. OBSERVATOIRE DES MUTATIONS SPATIALES

Le sous-thème 1.1. "Observatoire des mutations spatiales" a travaillé selon deux axes : la publication d'une plaquette sur l'occupation du sol et la réalisation de diverses études relatives à l'occupation du sol par les activités économiques et à la localisation des entreprises.

### 1.1 PLAQUETTE "L'OCCUPATION DU SOL EN WALLONIE"

#### 1.1.1 Objectifs

Le programme de travail adopté par le CAT du 25/09/03 et confirmé en mars 2004 prévoyait la réalisation d'une brochure sur l'occupation du sol et son évolution en Wallonie.

#### 1.1.2 Résultats

La rédaction de cette brochure est à présent terminée. Elle comporte une bonne quarantaine de cartes et de graphiques. Une fois éditée dans la série "plaquettes", elle comptera environ 120 pages (format A5).

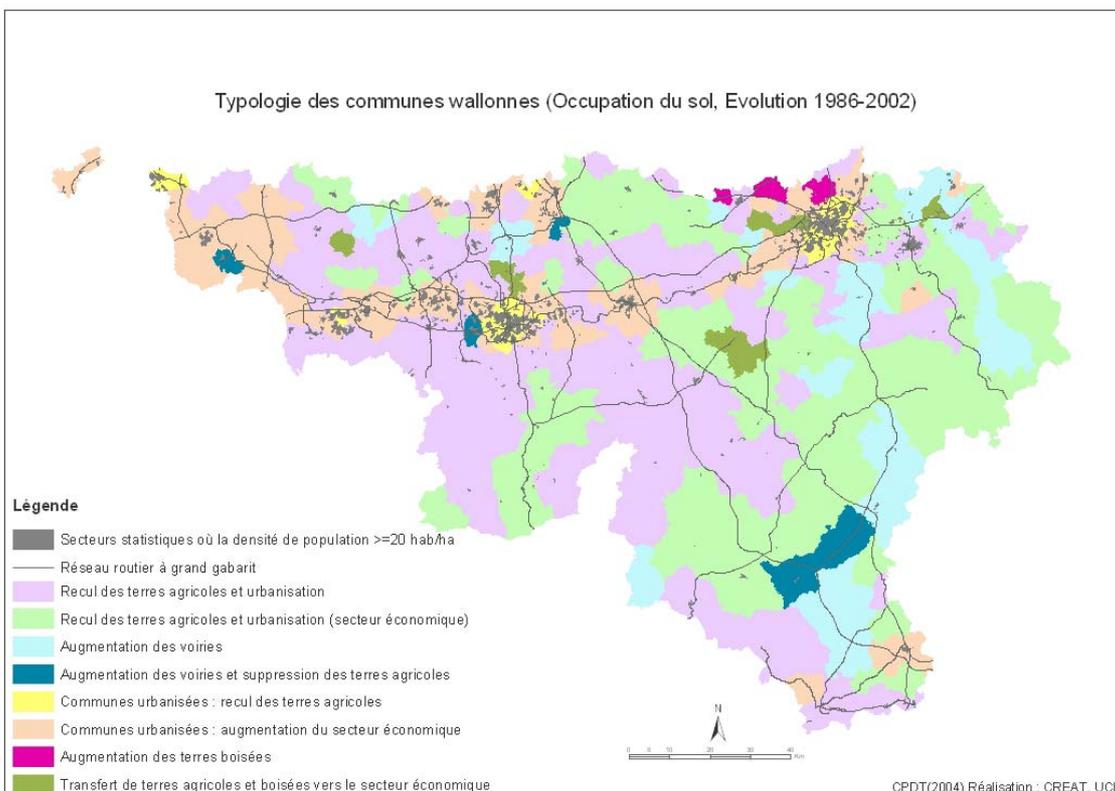
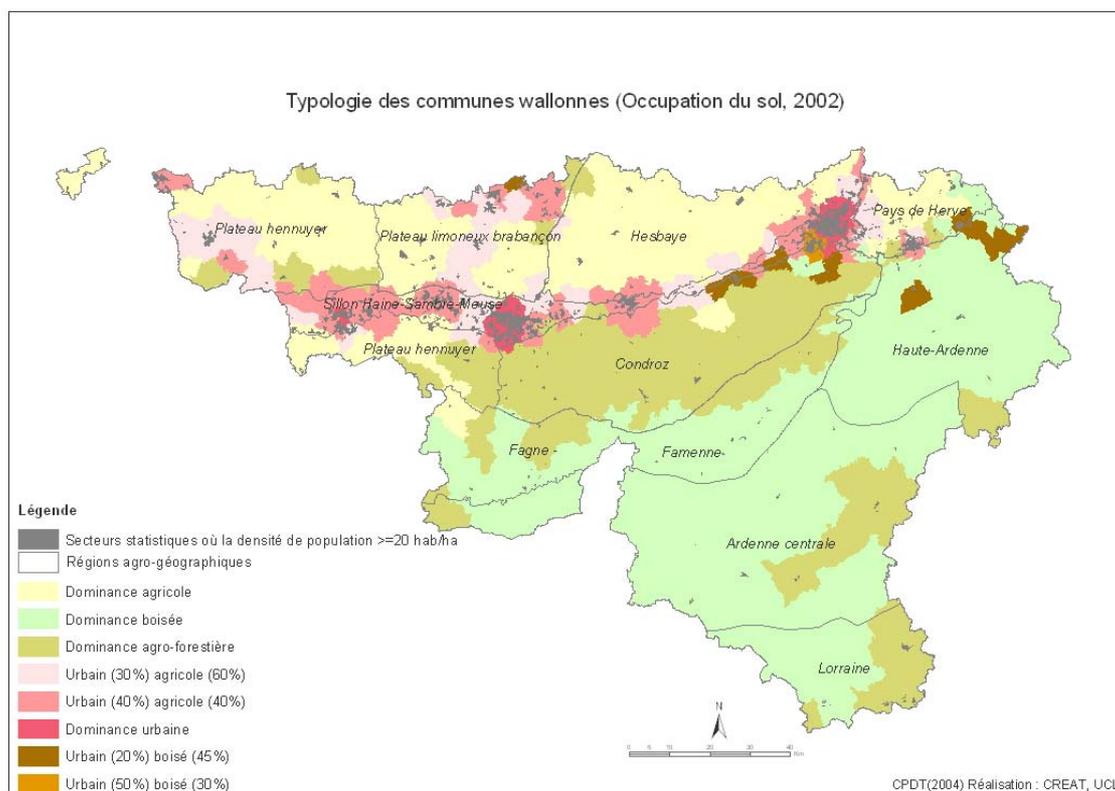
L'introduction expose l'objet de la plaquette et présente rapidement le territoire wallon (régions urbaines et régions agro-géographiques), le plan de secteur et les données utilisées (Cadastre et INS).

Cinq chapitres thématiques sont consacrés respectivement à l'agriculture, à la forêt et la nature, à la résidence, aux activités économiques et de loisirs et enfin aux équipements publics et infrastructures de communication. Pour chacune de ces occupations du sol sont examinées l'occupation en 2002, son évolution depuis 1986, les affectations correspondantes du plan de secteur et différents facteurs d'évolution pouvant expliquer les mutations récentes et/ou indiquer les tendances prévisibles.

La conclusion reprend ces observations en dressant un rapide portrait de chaque type de commune (d'agglomération, de banlieue, rurale, etc.). Deux cartes de synthèse, réalisées d'après une approche statistique de l'occupation du sol, sont ensuite présentées (voir page suivante)

Une annexe évoque enfin de manière plus détaillée les sources d'information disponibles concernant l'occupation du sol.

La plaquette est destinée à toute personne intéressée par une vue d'ensemble du territoire wallon sous l'angle de l'occupation du sol et de son évolution. Elle sera plus particulièrement utile aux professeurs de géographie.



## **1.2 OCCUPATION DU SOL ET LOCALISATION DES ENTREPRISES**

Le second volet de l'Observatoire des mutations spatiales pour l'année 2004-2005 portait d'une part sur la consolidation des données d'occupation du sol et la connaissance de leur mode de production ainsi que sur l'approche de nouveaux phénomènes, et d'autre part sur l'étude des changements de localisation des entreprises.

### **1.2.1 Connaissance des données et nouveaux phénomènes**

#### **1.2.1.1 Objectifs**

Ces différentes études répondaient à la nécessité d'apporter des réponses à des questions ponctuelles apparues lors des travaux des années précédentes. Il s'agissait de :

- cerner correctement la validité et la nature des données du cadastre ;
- examiner les catégories reprises pour chacune des natures du cadastre ;
- examiner la répartition des évolutions à travers l'espace ;
- préciser les facteurs influençant la consommation d'espace par type d'activités économiques ;
- mieux cerner le développement des superficies de bureaux.

#### **1.2.1.2 Résultats**

- Le premier travail a porté sur la clarification des données d'occupation du sol en matière d'activités économiques afin de cerner correctement la validité et la nature des données du cadastre.

De l'examen réalisé, il apparaît que les distinctions entre surfaces de stockages et surfaces industrielles relèvent effectivement deux types d'activités différentes. En effet, après visites de terrain permettant de confronter les natures cadastrales et l'occupation effective au sol, il ressort que les données du cadastre reflètent correctement ces deux activités. Les études de l'évolution de la logistique peuvent donc se baser sur les superficies renseignées par le cadastre.

Un autre examen de validité des données du cadastre portait sur la fiabilité des données vis-à-vis de l'importance des friches industrielles. Il convenait d'apprécier si les superficies d'activités économiques du cadastre comptabilisaient ou non les friches industrielles et les bâtiments industriels inoccupés ou vacants. Pour les bâtiments industriels vides, il fut demandé au cadastre de pouvoir disposer des surfaces bénéficiant d'une exonération fiscale en raison de leur caractère non productif. Cette requête n'a cependant pu être traitée car il ne semble pas exister d'inventaire en la matière.

Par contre un examen des superficies reprises dans l'inventaire des sites d'activités économiques désaffectés établi par les communes avec les superficies du cadastre permet de conclure qu'une très faible proportion des sites désaffectés sont repris au cadastre comme activités économiques. Ainsi pour la province du Hainaut, seules 2 % des superficies d'activités du cadastre sont encore reprises alors qu'elles concernent des friches industrielles. En d'autres mots, les superficies des friches industrielles sont correctement renseignées au cadastre comme terres vaines et vagues ou terrains industriels non bâtis. A contrario, on

peut donc conclure que la donnée de 13.300 ha repris comme activités économiques au cadastre est fiable et ne reprend pratiquement aucune friche industrielle.

- Le second travail a porté sur un examen plus précis des catégories reprises pour chacun des natures du cadastre. Cet examen a été rendu possible par l'accès aux données du cadastre (généralement non publiées) sous forme de 267 natures plutôt que les 26 natures habituellement accessibles. Il ressort de l'examen qu'entre 1980 et 1985 plusieurs modifications ont été apportées sur la détermination des natures cadastrales. Ainsi par exemple les maisons de commerces ont connus une réévaluation au détriment d'autres catégories. Cette modification de l'enregistrement nous incite donc à mener nos analyses fines non plus sur la période 1980-2002 mais uniquement entre 1985 et 2002. Notons cependant que ces corrections n'influencent pas les tendances générales.

- Le troisième travail a visé à établir un examen plus précis de la répartition des évolutions à travers l'espace. Si les évolutions peuvent être reprises par commune, par contre leur analyse sur la base de la structure spatiale de Van der Haegen masquait l'effet de restructuration du territoire autour des petites villes. En effet la typologie des communes de Van der Haegen n'identifie pas les petites villes, ces dernières étant classées comme communes rurales. La typologie d' Eggerickx a donc été préférée car elle reflète mieux la dynamique d'évolution de l'occupation du sol autour des petites villes. Notons que ce choix ne se limite d'ailleurs pas à l'étude des superficies des activités économiques mais à l'ensemble des travaux de l'Observatoire des mutations spatiales.

- Le quatrième travail relatif aux activités économiques a permis de préciser les facteurs influençant la consommation d'espace par type d'activités économiques. Ce travail a été réalisé afin de dégager le poids relatifs à deux facteurs : secteur d'activité et taille de l'entreprise.

Pour chaque secteur une superficie par emploi a été calculée sur la base des données des intercommunales de développement économique. Ainsi par exemple le secteur de l'industrie pharmaceutique nécessite quelque 210 m<sup>2</sup> pour un emploi alors que l'industrie du bois ou de la chimie consomment plus de 1.000 m<sup>2</sup> par emploi.

Cette estimation fut ensuite confrontée à la consommation extrapolée pour l'ensemble des arrondissements. Cette estimation fut alors confrontée aux superficies du cadastre. La diversité ou la spécificité des secteurs d'activités par arrondissement permet ainsi d'expliquer pour partie l'occupation du sol. Ainsi le Brabant wallon possède un haut taux d'emploi à l'hectare car son tissu industriel est fortement caractérisé par l'industrie pharmaceutique. A l'inverse, l'arrondissement de Mons a un taux d'emploi à l'hectare faible car le tissu industriel y est caractérisé par l'importance de l'industrie chimique.

Le second facteur de taille des entreprises permet de mettre en évidence que les petites entreprises ont un taux d'emploi à l'hectare plus faible que les grandes entreprises.

Globalement il apparaît que, si l'on fait abstraction des secteurs d'activités et de la taille des entreprises, les niveaux de consommation d'espace par arrondissement sont sensiblement identiques. Mais les quelques variations qui demeurent – indiquant notamment un taux d'emploi plus faible dans les arrondissements des provinces de Namur, du Luxembourg et d'une partie du Hainaut et a contrario un taux d'emploi plus élevé dans les arrondissements urbains (Charleroi, Liège, Mouscron...) de même que le Brabant wallon ou l'arrondissement d'Arlon et de Verviers – s'expliquent pour l'essentiel par la structure foncière.

- Le cinquième travail visait à mieux cerner le développement des superficies de bureaux. En l'absence de données relatives aux superficies planchers qui aurait permis de mieux refléter l'importance des immeubles à étages multiples, il ressort de l'examen que les quelques 500 ha

de bureaux wallons sont concentrés. En effet, près de la moitié sont situés dans une dizaine de communes. En outre, après une période de périphérisation dans les années quatre-vingts, il semble que les années nonante soient caractérisées par un retour dans les villes.

## **1.2.2 Etude des changements de localisation des entreprises**

### **1.2.2.1 Objectifs**

Cette étude aborde les changements de localisation des entreprises grâce à l'utilisation des adresses de ces entreprises. Le but est de pouvoir observer les logiques de relocalisation sur la base d'un grand nombre de déménagements.

Actuellement l'analyse a été réalisée à l'échelle communale.

Dans une seconde étape, l'analyse à l'échelle des secteurs statistiques permettra une approche plus fine et donc une meilleure compréhension de ces logiques, notamment par la distinction entre centre aggloméré et périphérie à l'intérieur d'une même commune.

### **1.2.2.2 Démarche**

La méthode consiste en un suivi individuel des entreprises et non dans l'analyse de chiffres agrégés.

Les principales variables étudiées sont les types d'espaces de localisation, d'une part celui d'origine de l'entreprise, d'autre part celui d'arrivée. Ces variables peuvent être mises en relation avec le secteur de l'entreprise, sa taille, voire d'autres caractéristiques.

Les données utilisées sont celles de la base de données "Actionnariat des entreprises wallonnes" du CRISP. Cette base comporte en effet notamment des données telles que le nom de l'entreprise, son adresse (rue, numéro, localité et code postal), le nombre d'employés et le code NACE. Les données utilisées ont celles des années 1996 et 2004. Deux mille sept cents entreprises sont présentes à la fois dans la base de données de 1996 et dans celle de 2004. Il s'agit surtout de grandes entreprises wallonnes : au moins 300 d'entre elles comptent plus de 100 employés. Parmi ces 2.700 entreprises, 700 ont déménagé entre les deux années considérées.

### **1.2.2.3 Résultats**

Les premiers résultats portent sur une analyse par commune. Si la majorité des déménagements (68,5 %) ont lieu au sein du même type d'espace, on constate cependant une réduction du nombre d'entreprises présentes dans les communes d'agglomération et une hausse des autres catégories, à l'exception des zones des migrants alternants (ZMA) qui ont connu une légère baisse. Le transfert le plus important a lieu des communes d'agglomération vers les communes de banlieue. On peut également observer que 43 % des déménagements ont lieu au sein de la même commune, ce qui démontre l'utilité d'une étude à une échelle plus fine.

On dispose d'informations complémentaires pour une grande partie des entreprises étudiées (1709 sur 2700). L'analyse de ces données montre une plus grande propension à déménager chez les entreprises de services (services marchands, commerces) et de construction que chez celles des secteurs primaire, secondaire et non-marchand. Quant aux entreprises industrielles, plus elles sont grandes, moins elles ont tendance à déménager – alors que c'est l'inverse pour les entreprises de commerce et de service.

#### **1.2.2.4 Prochaines étapes**

Les étapes suivantes du travail porteront sur une analyse des déménagements par secteur statistique. Cela suppose tout d'abord de réaliser un géocodage des adresses. Si la plus grosse part de cette opération a pu être réalisée de manière automatique, il reste 22% d'adresses qui devront être géocodées à la main. Comme il ne s'agit pas d'un échantillon aléatoire, mais par exemple d'entreprises localisées à l'hôtel de ville ou dans un parc industriel, on ne peut malheureusement les laisser de côté.

Il faudra ensuite affecter un type d'espace à chaque secteur statistique. Deux typologies seront croisées dans ce but : la typologie de Van der Haegen et Eggerickx (agglomération, banlieues, ZMA, petites villes et communes rurales) et une typologie morphologique basée sur le niveau de bâti et construite sur le recensement de 1991. Créée par Jean-Pierre Grimmeau, cette seconde typologie donne neuf types de bâtis que nous avons classés en trois groupes : ville dense, habitat dispersé et rural. Le croisement de ces deux typologies donne 15 types d'espace possibles. Un seizième type d'espace, correspondant aux parcs d'activité, pourrait être ajouté.

## **2. STRATEGIES D'AFFECTATION DU SOL DANS LES QUARTIERS DE GARES EN VUE DE FAVORISER LE REPORT DE MODE**

### **2.1 OBJECTIFS**

L'objectif poursuivi par le second axe de recherche du thème 1 est de concevoir une meilleure complémentarité entre affectation des sols et mobilité autour des gares d'intérêt régional. L'étude se fonde sur le principe suivant : les décisions d'aménagement et de planification du territoire orientent les usages et les modes de vie et contribuent à modeler les pratiques et les aspirations des individus en matière de mobilité. Dans cette optique, il s'agit de faire des gares des points nodaux structurant le territoire ou encore des centralités, et cela tant en termes sociaux et économiques qu'en termes de transport.

Au stade actuel de la recherche, les gares ont fait l'objet de différentes approches analytiques : atlas de 60 gares wallonnes d'intérêt régional, dossiers d'étude de terrain portant sur 10 de ces gares, construction de différentes typologies. Parallèlement a été esquissée une première approche des pistes de solution possibles.

## **2.2 DEMARCHE ET RESULTATS**

### **2.2.1 L'atlas des 60 gares**

*N.B. Pour des raisons pratiques et économiques, cet atlas n'a pas été imprimé. Il se trouve sur le Cd-rom annexé au rapport.*

Sur la base des données disponibles et grâce à la collaboration de la SNCB, du MET, de la DGATLP et de la DGPL, chacune des 60 principales gares wallonnes (gares IC-IR-RER) fait l'objet de trois planches descriptives.

- La première planche développe les mouvements des quelques 80.000 abonnés. Elle permet de situer l'importance des mouvements des voyageurs, mais aussi de définir l'aire de chalandise de la gare sur la base des codes postaux des abonnés. La fiche reprend aussi les principales destinations des voyageurs en distinguant les travailleurs et les scolaires. Une seconde carte fournit les origines des voyageurs descendant à la gare.
- La seconde planche renseigne sur l'accessibilité de la gare. La gare est inscrite par rapport aux réseaux ferroviaire et routier, et l'aire de desserte en bus par les TEC est estimée. En regard de cette accessibilité régionale, une carte indique l'accessibilité locale et les modalités de transfert de mode : aires de stationnement (voitures, vélos), gare des bus, réseau ferroviaire local.
- La troisième planche reprend des cartes à l'échelle du quartier de la gare (800 m autour de celle-ci). Elle précise quelles sont les fonctions existantes et donne l'affectation au plan de secteur. Trois graphiques synthétisent les principales affectations et occupations et indiquent également l'étendue des disponibilités foncières dans le quartier (3.500 ha au total).

### **2.2.2 Les dossiers d'étude de terrain (10 gares)**

Conformément au cahier des charges approuvé par le Comité d'accompagnement, 10 gares ont été sélectionnées pour faire l'objet d'une étude de terrain. Un dossier monographique est consacré à chacune d'entre elles.

Plusieurs types de données ont été récoltées pour alimenter ces analyses : 650 entretiens avec des usagers, des chefs de zone, des agents communaux, des acteurs économiques (entreprises proches des gares), la consultation de documents urbanistiques, de plans communaux de mobilité, de données statistiques (registre national, enquêtes INS) et de comptes officiels (dont ceux de la SNCB).

Les dossiers peuvent être scindés en trois volets complémentaires : le premier aborde la gare comme noeud de transport ou pôle d'échange intermodal, le second l'approche comme lieu de vie en ville et enfin le troisième qualifie le tissu urbain dans lequel la gare s'insère, tant en termes d'affectations qu'en termes d'activités qui y sont implantées ou de population y résidant.

La table des matières de chacun des dossiers est la suivante :

- La gare, noeud de transport
  - Situation et accessibilité de la commune
  - Intégration urbaine de la gare
  - Intermodalité de la gare (accessibilité piétonne, routière, parkings, bus)

- Offre en trains voyageurs (description de l'offre, différentes haltes ferroviaires dans la commune)
- Analyse des principaux flux de voyageurs (destination et provenance des abonnés, modes de transport jusqu'à la gare et depuis la gare)
- La gare, lieu de ville, lieu de vie ?
  - Approche des usages en gare
  - Bref historique ferroviaire et économique
- Usage des abords de la gare
  - Affectation du sol dans un rayon de 800 m
  - Bilan de l'occupation actuelle du sol
  - Pôles économiques et pôles d'emploi
  - Habitat et habitants (caractéristiques démographiques de la population résidante, habitudes modales, habitat, statistiques).

Chaque dossier se termine par un récapitulatif des enjeux et pistes de réflexion que l'analyse du site a suggérés, et ce en regard de la place du site dans la typologie des gares proposée.

### **2.2.3 Les typologies des gares**

Les solutions préconisées pour favoriser le report de mode varieront bien entendu selon le type de gare, et notamment s'il s'agit d'une gare d'origine ou de destination.

#### **2.2.3.1 Typologies "origine – destination – mixte"**

##### *a) sur la base des données INS 1991*

Un premier essai de classement avait été proposé dans le rapport de septembre 2003. Le principal indice utilisé était basé sur le rapport entre le nombre de personnes partant de la gare et le nombre de personnes y arrivant. Les données utilisées étaient celles du recensement de 1991. Ces données comportaient le lieu de résidence et le lieu d'emploi (ou de scolarité) + le mode de transport utilisé, mais ne précisait pas quelle était la gare fréquentée. L'aire d'influence des gares était également inconnue.

Dès lors ont été pris en compte la population active et scolaire se déplaçant en train et résidant dans les secteurs statistiques situés à l'intérieur d'un rayon de 1500m autour des gares et la population active se déplaçant en train et travaillant (ou étant scolarisée) dans le même rayon.

Sur la base de cet indice, trois groupes principaux ont été jugés pertinents : gares d'origine, de destination et mixtes. La typologie fait en outre référence à l'accessibilité selon différents modes.

##### *b) sur la base des abonnements SNCB*

Le même indice a ensuite pu être recalculé sur la base des données abonnements de la SNCB. Ces données présentent le double avantage d'être beaucoup plus récentes (2004) et de lever l'approximation de l'aire d'influence des gares.

L'idée de ventiler les gares selon les caractéristiques "origine", "destination" et "mixte" a été conservée, mais les limites de classes ont été adaptées. Dans l'ensemble, les résultats sont assez semblables à ceux de la première typologie réalisée.

- Gares de destination ; Froyennes, Arlon, Zone Namur, Libramont, Zone Mons, Zone Liège, Tournai, Saint Ghislain, Charleroi, Eupen.
- Gares mixtes : Ath, Marloie, Pepinster, Boussu, Nivelles, Waremme, Dinant, Ciney, Zone Huy, Zone Verviers, Godinne, Milmort, Leuze, Zone La Louvière, Waterloo, Herstal, Soignies, Jemelle, Braine-l'Alleud.
- Gares d'origine : Braine-le-Comte, Tamines, Gembloux, Lustin, Welkenraedt, Liers, Zone Mouscron, Comines, Rhisnes, Ottignies, Genval, Flémalle, Jemappes, Quievrain, Lillois, Profondsart, Andenne, Rixensart, Luttre, Marbehan, Enghien, Ans, Thulin, Quaregnon, Yvoir, Hainin.

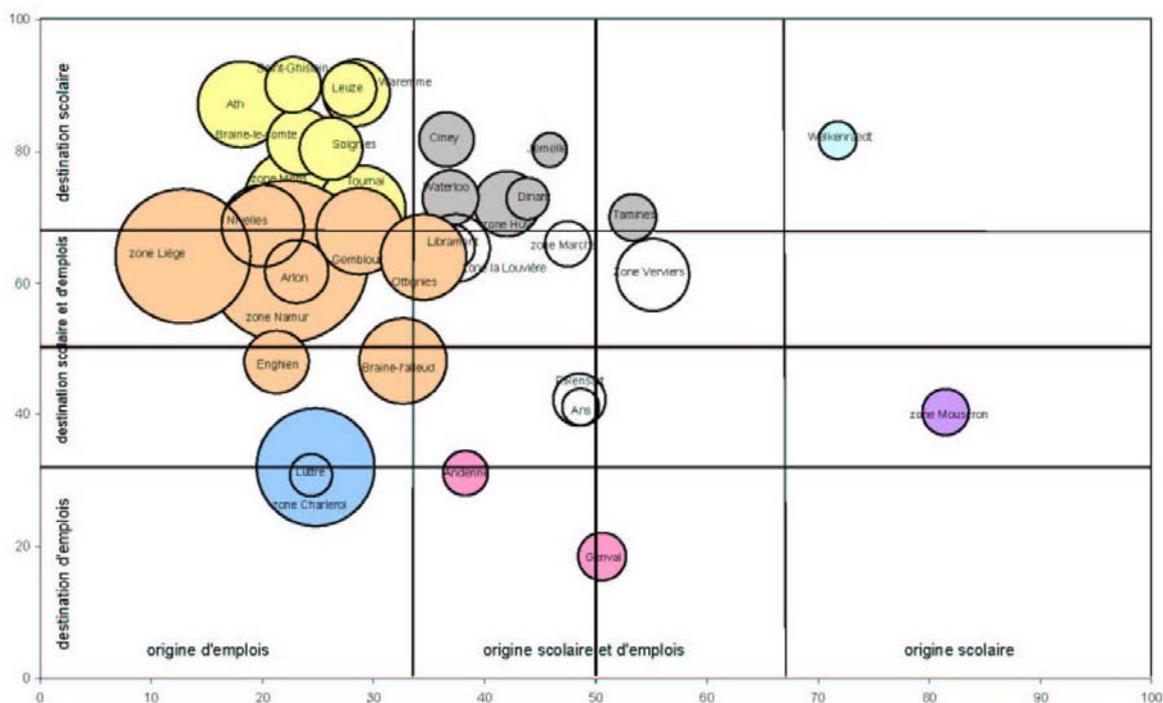
### **2.2.3.2 Typologie selon les flux de voyageurs**

Une autre typologie a été réalisée d'après les flux de voyageurs générés par la gare. Comme la précédente, elle s'appuie sur les données des abonnements SNCB. La distinction entre gares d'origine et gares de destination a été complétée par la prise en compte du taux d'abonnés scolaires. Le nombre total d'abonnés a également été considéré.

Huit "profils" de gare ont ainsi pu être définis.

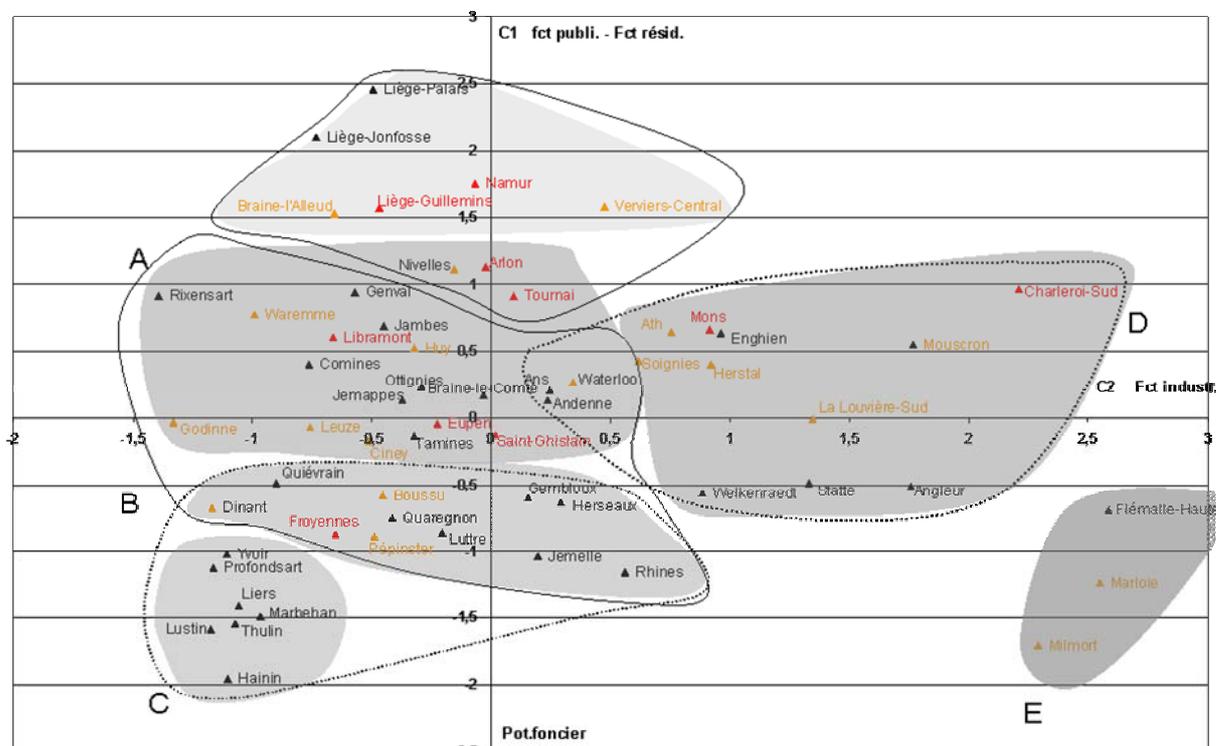
- a) Grandes gares de contraste : attraction forte de la métropole bruxelloise et importante destination scolaire : Mons (zone), Tournai, Gembloux, Ath, Nivelles, Waremme, Braine-le-Comte, Soignies, St-Ghislain et Leuze.
- b) Gares de pôle d'appui à la croisée de tous les flux, mais dominées par les départs : Ottignies, Verviers (zone), La Louvière sud (zone), Rixensart, Libramont, Marloie (zone Marche) et Ans.
- c) Gares de pôle scolaire local subissant l'influence des pôles d'emploi métropolitains et d'enseignement supérieur : Huy (zone), Waterloo, Ciney, Tamines, Dinant, Jemelle.
- d) Grandes gares de destination sous l'influence de l'emploi métropolitain : Namur (zone), Liège (zone), Braine-l'Alleud, Enghien, Arlon.
- e) Petites gares subissant l'influence des pôles d'emploi métropolitains et d'enseignement supérieur : Genval et Andenne.
- f) Gares d'emploi sous influence métropolitaine : Charleroi sud (zone) et Luttre.
- g) Petite gare de relations scolaires transfrontalières et de proximité : Welkenraedt.
- h) Gare de départs scolaires et de faible accueil d'activités (à vocation transfrontalière) : Mouscron (zone).

Dans les gares plus petites, le nombre d'abonnés est inférieur à 500, ce qui ne permet pas un classement pertinent (d'après les typologies présentées plus haut, ce sont pour la plupart des gares d'origine).



### 2.2.3.3 Typologie selon l'occupation du sol

Parallèlement à la typologie des gares, une typologie des quartiers de gare selon l'occupation du sol a été réalisée. Elle aboutit à la définition de 6 groupes.



Cette typologie se base sur l'analyse du Plan de localisation informatique (PLI) et porte sur des quartiers arbitrairement délimités par un rayon de 800 m autour des gares. Les descriptions sont faites sur la base de pourcentages d'occupation du sol.

Une première analyse a porté sur les 10 gares qui constituent l'échantillon destiné aux études de terrain. Les six groupes apparus ont pu être simplifiés en trois groupes :

- quartiers de gare à dominante urbaine, principalement occupés par les fonctions résidentielles, de transport et d'infrastructures publiques ;
- quartiers de gare à dominante périphérie, occupés pour moitié par du bâti et pour l'autre moitié par des terrains non bâtis et des infrastructures de transport ;
- quartiers de gare à dominante périurbaine, marqués par la prédominance des terrains non urbanisés (terres agricoles mais aussi friches et/ou infrastructures de transport).

La seconde analyse a porté sur les 62 gares IC-IR-RER de Wallonie. L'analyse en composante principale et l'analyse par groupements (trois méthodes) aboutissent à un classement en six groupes :

- les quartiers de gare industriels : Flemalle Haute, Milmort et Marloie ;
- les quartiers de gare très peu urbanisés : Yvoir, Profondsart, Liers, Marbehan, Thulin, Lustin et Hainin ;
- les quartiers de gare urbanisés : Liège Palais, Liège Jonfosse, Liège Guillemins, Namur, Verviers central et Braine-l'Alleud, auxquels on peut ajouter (selon la méthode utilisée) Arlon, Nivelles et Tournai ;
- les quartiers de gare de villes industrielles (à la fois urbanisés et industriels) : Charleroi Sud, Mouscron, La Louvière Sud, Mons, Ath, Enghien, Soignies, Herstal, Statte, Welkenraedt et Angleur, auxquels on peut ajouter Andenne, Waterloo et Ans ;
- les quartiers de gare résidentiels à dominante urbaine (une quinzaine de quartiers) : Genval, Rixensart, Waremme, Ciney, Leuze, St-Ghislain, etc. ;
- les quartiers de gare à fort potentiel foncier : Boussu, Quaregnon, Gembloux, Jemelle, Luttre, Pepinster, etc.

#### **2.2.3.4 Premières pistes de recommandations**

Parallèlement à la réalisation de ces typologies, des pistes de recommandations ont été rassemblées sur la base d'un dépouillement de la littérature consacrée aux quartiers de gare (notamment nombreux projets français, suisses et allemands de réaménagement de quartiers de gare).

N'ont été pris en compte que les aspects liés à l'occupation et l'usage du sol, qui constitue le sujet de la présente étude.

Plusieurs volets sont abordés :

- la gare en tant que pôle multimodal : le rôle de "pôle d'échanges voyageurs" de la gare nécessite de bonnes connexions avec les bus et avec les modes doux, mais aussi, bien entendu, avec la voiture, surtout dans les gares d'origine. En termes d'occupation du sol, le principal problème à résoudre est la réalisation de "P+R" qui peuvent être gourmands en espace et avoir un effet déstructurant sur le quartier ;

- l'implantation d'activités (commerces, services, bureaux) doit être abordée sous deux aspects qui peuvent être complémentaires. D'une part, la gare peut offrir aux usagers, mais aussi aux habitants des environs, des services de proximité variés qui assureront l'animation du quartier. Ces commerces et services seront sélectionnés en fonction des caractéristiques des voyageurs (pas de biens lourds, horaires adaptés, etc.). Le quartier peut également accueillir des activités "de destination", c'est-à-dire des lieux de travail, des établissements d'enseignement, des loisirs... Ces activités de destination seront choisies en cohérence avec le célèbre principe "ABC" ;
- faut-il (re)créer du logement près des gares ? Si l'intérêt d'une certaine mixité des fonctions autour des gares est évident, notamment en termes de sécurité, un arbitrage devra dans certains cas être réalisé entre cette fonction et les autres. Il faudra également tenir compte des aspects sociaux et des demandes des habitants, qui ne souhaitent généralement pas de trop fortes densités. Dans la perspective du report de mode, la construction de nouveaux logements loin des gares pourrait être interdite, comme cela se pratique dans certaines régions européennes ;
- la gestion foncière est un aspect essentiel. Même en l'absence de projet, conserver ou acquérir la maîtrise publique du sol à proximité des gares devrait être la règle. Il est important de changer les mentalités et de considérer le quartier de la gare comme un potentiel à valoriser et non comme un quartier dégradé et sans intérêt ;
- en matière d'urbanisme, le problème essentiel est généralement d'assurer une meilleure liaison entre des quartiers "avant" et "arrière" de la gare. Il faut veiller à faire de la gare et du quartier dans lequel elle se situe un ensemble urbain cohérent et bien intégré dans la structure locale. Le PCA est évidemment ici l'outil approprié. Lorsqu'un ou des PCA existant(s) prennent les voies de chemin de fer pour limite, leur périmètre devrait être revu de façon à englober l'espace gare dans une enveloppe plus large ;
- comment choisir parmi les multiples "vocations" possibles d'un quartier de gare ? Les choix se baseront sur des critères d'échelle locale tels que l'accessibilité de la gare, sa situation par rapport au centre ville, son potentiel foncier, etc., et sur des critères d'échelle régionale ou sous-régionale qui viseront à répondre aux besoins tout en évitant les doubles emplois. Il faudra notamment comparer les différentes gares proches (sur une même ligne ou sur des lignes différentes) pour assurer les meilleures complémentarités ;
- différents outils d'aménagement du territoire, de mobilité, de logement, etc. peuvent être mobilisés pour réaliser ces projets. Leur étude fera l'objet des travaux de l'année prochaine. On peut déjà insister sur la nécessité d'assurer un dialogue permanent entre les différentes institutions concernées, en ce compris les diverses composantes futures de l'actuelle SNCF.

## POLITIQUE DE GESTION DANS LES FONDS DE VALLÉES

### 2.3 OBJECTIFS

La présente recherche vise à mener une réflexion méthodologique sur un outil spécifique d'aide à la décision applicable aux fonds de vallées.

Les vallées sont des espaces qu'il semble pertinent d'étudier spécifiquement à plus d'un titre. Il s'agit de territoires qui présentent une cohérence linéaire propre, du fait de l'isolement relatif induit par le relief, des liens privilégiés qui s'y sont établis au cours de l'histoire, d'un sentiment d'appartenance commun et d'une perception globale qui dépasse les limites administratives.

L'aménagement des fonds de vallée est de plus en plus confronté à des exigences croissantes en termes de qualité du cadre de vie et du paysage. Les demandes et les besoins évoluent. La politique touristique recherche davantage une intégration locale ; certaines zones de loisirs sont devenues obsolètes et certaines infrastructures sont inadaptées. Les demandes d'utilisations de la voie d'eau se diversifient et les anciens chemins de halage sont rendus aux « modes lents ». Dans la perspective du développement durable et du délestage du transport routier, un redéploiement du transport fluvial est envisagé. Les terrains disponibles dans la plaine alluviale sont convoités par la résidence ou pour l'installation de stations d'épuration. La gestion des inondations impose par ailleurs le contrôle des nouvelles constructions dans les zones les plus exposées et la réservation de zones d'expansion des crues est mise à l'étude.

Face à ces nouvelles demandes, l'aménagement du territoire se trouve donc confronté à des utilisations multiples et parfois contradictoires qu'il s'agit d'arbitrer.

Ainsi, un « *schéma d'orientation* » des fonds de vallées aurait notamment pour but :

- de guider les pouvoirs publics dans les décisions qu'ils ont à prendre par rapport à des demandes ponctuelles (privées comme publiques) concernant les territoires de fonds de vallée ;
- d'orienter toutes les mesures et les actions menées sur ces espaces par un cadre déterminant la « *vocation* » de la vallée par tronçons ; à ce titre, le schéma pourrait compléter le contrat de rivière ;
- d'aider les pouvoirs publics à réviser les outils de planification et de développement territorial : on pense plus particulièrement à une révision éventuelle des plans de secteur visant spécifiquement certaines vallées.

Il s'agirait d'avoir une vue d'ensemble sur une vallée, d'en comprendre le fonctionnement général pour pouvoir orienter son développement et éviter que des décisions et des actions soient prises au cas par cas.

### 2.4 MÉTHODOLOGIE

Le but de la recherche est de proposer des pistes méthodologiques. La méthode proposée est donc évolutive, elle sera complétée et affinée au fur et à mesure de l'avancement de la réflexion et de la collecte des informations.

La démarche doit s'appuyer sur des cas concrets : dans un premier temps, l'étude s'intéresse plus particulièrement à la vallée de la Haute-Meuse, entre la frontière française et Namur.

Le schéma général présenté ci-après expose la démarche générale correspondant au stade actuel de la réflexion.

De manière générale, l'approche est déclinée en trois temps :

1. un diagnostic de la situation existante et des tendances escomptées,
2. une phase de décision des options fondamentales,
3. des propositions de mesures et d'actions concrètes.

### **2.4.1 Le diagnostic de la situation et les tendances**

L'élaboration d'un schéma d'orientation pour les fonds de vallée commence par une prise de connaissance du territoire concerné et une collecte des données et informations. Il s'agit de comprendre les occupations du territoire et son fonctionnement pour mettre en évidence les problèmes qui se posent, les enjeux pour l'avenir, les potentialités et les faiblesses pour le développement.

#### **2.4.1.1 L'approche thématique**

Le diagnostic thématique passe en revue les différents aspects qui caractérisent la vallée. On y aborde les contraintes à l'occupation du sol, les potentialités d'utilisation des ressources naturelles, les milieux écologiques intéressants. La thématique « habitat » s'interroge sur le fonctionnement des implantations humaines et des activités et équipements, ainsi que sur les réserves foncières disponibles. L'aspect économique se traduit essentiellement en Haute-Meuse par la problématique des carrières. Le tourisme prend en revanche toute son importance dans le cas qui nous occupe. Une réflexion sur l'accessibilité examinera les atouts et faiblesses des réseaux de communications tant pour la route, que le chemin de fer, le transport fluvial ou les circulations des « modes lents ». La problématique des équipements techniques doit aussi être abordée, de même que des préoccupations plus globales comme la qualité paysagère.

Pour chacun de ces aspects, il s'agira de mettre en évidence les localisations significatives à l'échelle de l'étude, les logiques de fonctionnement, les enjeux et les besoins propres à chaque domaine examiné. La vision doit être dynamique, s'appuyant sur les constats du passé pour expliquer l'occupation actuelle et les évolutions. Elle ne doit pas négliger les changements escomptés, les tendances récentes et les projets envisagés par les différents acteurs concernés.

Le travail est à opérer sur le périmètre concerné, mais également à une échelle plus générale, celle du contexte d'inscription de la vallée, où l'on relèvera les éléments qui influencent ou expliquent son fonctionnement. A l'échelle locale, des particularités sont aussi à épingle sans toutefois prétendre à l'exhaustivité.

Notons encore qu'au niveau de la cartographie, le Plan de Localisation Informatique constitue une nouvelle donnée objective intéressante à mobiliser car il fournit une base pour un travail de recherche cartographique informatisé. Le PLI permet un traitement de l'information faisant apparaître par exemple les occupations pertinentes en fonction des objectifs de l'étude, des comparaisons entre différentes portions du territoire, ou encore une analyse de

la densité de l'occupation du sol. Croisé avec le plan de secteur, il met en évidence le potentiel foncier disponible. Des données classiques peuvent également être traitées de façon originale : on pense notamment à l'usage de la photographie, facilitée par le support numérique, comme outil de communication des ambiances et des informations relevées sur le terrain.

#### **2.4.1.2 L'approche globale par tronçons**

Parallèlement, une approche globale ou « spatialisée » aidera à établir progressivement la structure du fonctionnement de la vallée : elle consiste à déterminer des tronçons cohérents d'occupation du sol.

A partir d'un regroupement des données du PLI par catégories, quatre grands types d'occupations principales ont pu être dégagées à savoir la résidence (incluant les équipements qui la desservent), le tourisme (et les loisirs à vocation supra-locale), l'espace patrimonial (d'intérêt écologique, paysager et patrimonial) et l'activité économique (artisanat et industrie).

Certains tronçons n'apparaissent pas clairement car plusieurs occupations s'y rencontrent, tandis qu'ailleurs, les limites entre deux zones ne sont pas toujours bien tranchées. On tentera donc de définir des critères afin de cerner les potentialités optimales d'occupation pour les zones concernées, en qualifiant par exemple la bonne accessibilité, les contraintes physiques à l'occupation du sol, la qualité du cadre de vie, le statut juridique, etc. Cette grille d'analyse des potentialités d'occupation pourra être utilisée tant pour orienter l'utilisation des zones « non définies » que pour valider a posteriori la cohérence d'un tronçon.

Cette deuxième approche spatialisée constitue un travail préparatoire à la définition des tronçons et de leur vocation qui sera développée dans l'étape suivante.

Notons enfin que cette occupation dominante doit aussi être pensée à l'échelle de la vallée tout entière, tout comme elle doit aussi amener à déterminer des « poches homogènes » d'occupation qui ne correspondent pas nécessairement à l'occupation principale du tronçon : ces particularités aideront à déterminer des vocations secondaires à maintenir et à autoriser tout au long de la vallée.

#### **2.4.1.3 Les options fondamentales**

Lorsque les enjeux du territoire sont cernés, il faut poser les grands axes de la politique à suivre pour la requalification des fonds de vallées.

Ces options fondamentales pourront se traduire par les vocations souhaitables à affecter au territoire et ce, pour l'ensemble de la vallée (vocation générale), à l'échelle de chaque tronçon (vocation principale), voire encore au niveau des « poches homogènes » mises en évidence dans chaque tronçon (vocations secondaires ou locales). L'une des spécificités de la méthode proposée est donc d'appréhender le territoire analysé et de le structurer en plusieurs échelles emboîtées telles des « poupées russes ». La définition de la vocation d'un territoire donné détermine les occupations qui y seront encouragées ou tolérées, afin de contribuer à préserver ou à affirmer l'ambiance urbanistique souhaitée. Des principes généraux d'aménagement pourront venir étayer ce schéma général d'orientation.

Il s'agira de proposer un arbitrage sur base des éléments révélés dans la première phase de l'étude, tout en tenant compte des options déjà engagées à différents niveaux de décision. Cette phase doit être un moment privilégié de concertation entre les différents acteurs concernés.

Sur cette base pourra alors s'appuyer le programme des mesures concrètes et d'actions à entreprendre pour préciser et mettre en œuvre le schéma d'orientation.

### **2.4.2 Le programme de requalification**

Le programme de requalification énoncera les mesures et les actions qu'il s'agira de mettre en œuvre pour réaliser le schéma d'orientation. Ces mesures pourront être d'ordre divers.

On pense tout d'abord à l'incidence sur les outils normatifs et opérationnels de l'aménagement du territoire : une réflexion sur les fonds de vallées pourrait notamment aider à préparer une révision spécifique des plans de secteur. On l'a évoqué, des questions de réaffectation de certaines zones se posent, zones de loisirs ou valorisation de terrains en bord de voies d'eau. Outre une simple réorganisation du zonage, un schéma fixant les vocations territoriales pourrait aider à apporter une interprétation qualitative du plan de secteur, en précisant par exemple le type d'ambiance résidentielle plus particulièrement recherché ou la cohabitation possible et souhaitable d'infrastructures touristiques bien intégrées dans des quartiers habités.

L'élaboration des plans de secteur s'est le plus souvent basée sur une analyse quantitative des besoins qu'elle a traduit sous la forme d'un zonage. Celui-ci pourrait être précisé par une vision cohérente et qualitative d'un espace spécifique sur lequel pèse tout particulièrement un enjeu de qualité du paysage, de respect de l'environnement, de qualité du cadre de vie.

Ces principes, développés à un échelon infra-régional, pourraient se répercuter sur les outils locaux, schémas de structure, plans communaux d'aménagement, outils opérationnels..., ainsi que sur les permis de lotir et d'urbanisme.

S'il s'agit d'un outil suffisamment concerté, son champ d'actions pourra être plus large encore et plus opérationnel, en développant diverses mesures et actions susceptibles de traduire les vocations principale et secondaires affectées à chaque tronçon, afin soit :

- de protéger cette vocation,
- de la renforcer et la confirmer, notamment au travers des actions menées par d'autres acteurs,
- ou éventuellement, de la construire et de la composer par des actions de plus grande envergure.

Parallèlement, il faudra aussi proposer des mesures qui permettront de préserver le « fil conducteur » de la vallée, c'est-à-dire d'affirmer une cohérence sur l'ensemble du périmètre.

Le schéma d'orientation pourrait fournir un cadre général aux contrats de rivières, du moins pour les actions qui ont des répercussions sur le plan spatial. Le contrat de rivière est un outil de concertation entre les acteurs concernés par le cours d'eau. Il donne davantage à ceux-ci l'occasion de communiquer et de travailler dans un plus grand souci de synergie. L'articulation entre les deux démarches est également un enjeu pour notre recherche.

## 2.5 RÉSULTATS

La réflexion entreprise sur ce sujet depuis le mois d'avril<sup>1</sup> s'est centrée sur l'étude du cas de la Haute-Meuse, entre la frontière française et le confluent de la Sambre. Conformément aux souhaits du comité d'accompagnement, l'Ourthe et la Dyle seront également analysées par la suite.

Le périmètre d'étude concerne le fond de vallée et les versants, soit la zone comprise de crête à crête. Les relations existantes ou potentielles avec les plateaux proches, les vallées secondaires, les pôles et les infrastructures de communications qui étendent leur sphère d'influence sur la vallée sont également pris en compte.

A ce stade, outre la réflexion sur la méthodologie générale à mettre en œuvre, la recherche s'est d'abord tournée vers la collecte et le traitement d'informations (relevés de terrain, entretien auprès de personnes ressources, utilisations du PLI...). Trois volets thématiques ont été traités plus particulièrement et ont abouti à la présentation de cartes et textes d'analyse (voir annexes au rapport, fournies sur CD-Rom).

Parallèlement, une première approche de découpage en tronçons cohérents sur base du PLI a été réalisée.

Dans les mois qui viennent, la recherche poursuivra et complètera l'analyse des différentes thématiques, en veillant à en présenter en bout de course une vision synthétique. Sur base des éléments tirés de ce diagnostic, une réflexion sera ensuite menée sur la définition de critères pertinents pour mesurer l'aptitude aux quatre principales occupations du sol déterminées, afin de confirmer la cohérence des tronçons et de fixer plus précisément leurs limites.

Par la suite, on abordera la manière de déterminer les vocations de ces tronçons et d'élaborer le « schéma d'orientation » proprement dit en réfléchissant à une démarche de concertation avec les acteurs concernés. Viendra ensuite le volet relatif aux mesures proprement dites et à la concrétisation de ce schéma des vocations.

Notons enfin qu'au niveau de la réflexion méthodologique, le colloque de la CPDT organisé en novembre prochain sur le thème du paysage constituera une opportunité pour organiser, en marge de la journée du vendredi, un séminaire de travail autour des participants de l'atelier 2 plus spécifiquement consacré aux paysages des fonds de vallées. Seront notamment présents des représentants du CEMAGREF de Grenoble spécialisés notamment dans la prise en compte collective de valeurs paysagères dans l'aménagement des rivières-vallées, ainsi qu'un membre d'Espace-Environnement, impliqué dans une opération transnationale de requalification en Haute-Sambre privilégiant également une approche par tronçons du cours d'eau.

---

<sup>1</sup> En effet, durant les six premiers mois du programme 2003-2004, la recherche a essentiellement porté sur des demandes particulières du Comité d'accompagnement (examen du plan PLUIES, de la Directive Cadre Eau) ainsi que sur la rédaction d'un chapitre pour la publication d'« Etudes et Documents » relative au thème 2 (Contribution du développement territorial à la réduction de l'effet de serre).