

# INTRODUCTION À LA SESSION 5

## MIXITÉ DES FONCTIONS

**Colloque CPDT : Attractivité et projets de  
développement territorial**

**Mons, le 11 décembre 2017**

***Jean-Marc Lambotte – Université de Liège  
Coordinateur du Lepur***

# 1. *Le fonctionnalisme*



Avant la possession de l'automobile par une large part des ménages, la mixité des fonctions était la règle.

La promiscuité entre industrie et habitat engendrait de tels nuisances qu'a émergé l'idée de séparer les fonctions.

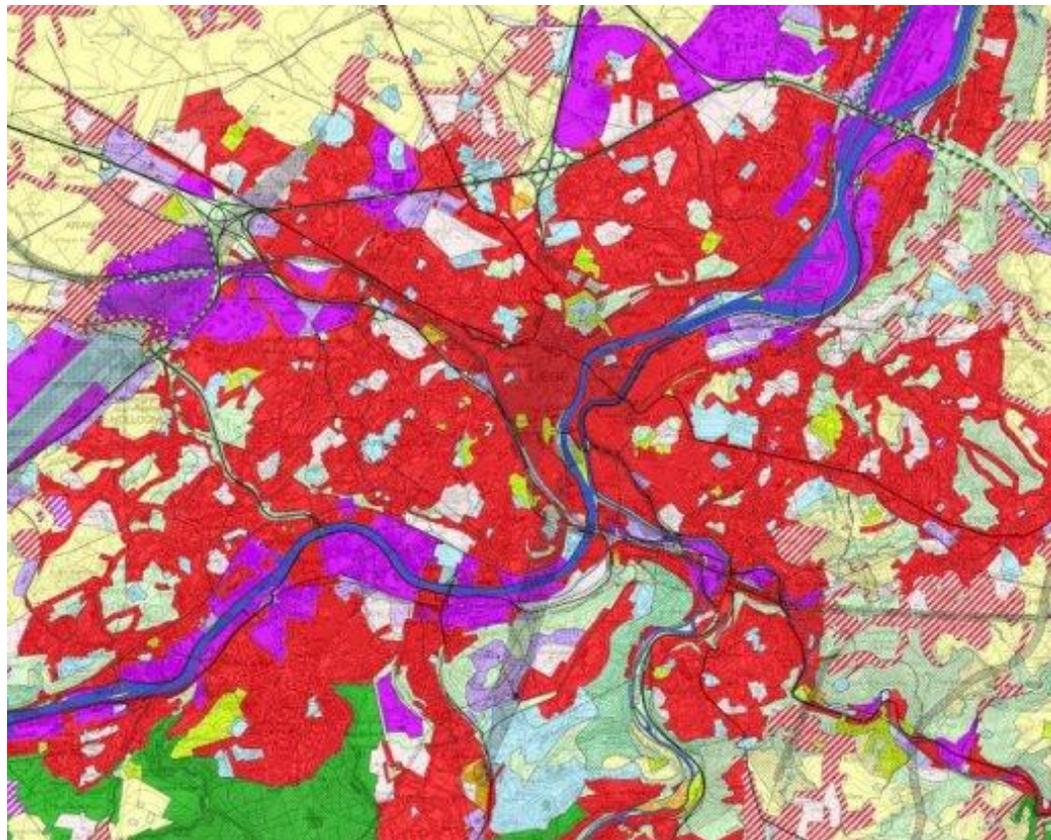
L'automobile a permis la mise en place du fonctionnalisme.

## **La Charte d'Athènes**

- Adopté lors du IV<sup>e</sup> Congrès international d'architecture moderne (CIAM) tenu en 1933 sous l'égide de Le Corbusier
- Préconise le concept de « ville fonctionnelle »
- Son principe n°1 = concept de zonage qui répartit les espaces urbains selon 4 fonctions :  
habiter / travailler / récréer / circuler

# 1. Le fonctionnalisme

Le plan de secteur = traduction en Wallonie des préceptes du fonctionnalisme



MINISTÈRE DE LA RÉGION WALLONNE  
Le Ministre-Président de l'Exécutif Régional Wallon,  
chargé des Technologies Nouvelles  
Le Ministre de la Région Wallonne, chargé de  
l'Aménagement du Territoire, de la Vie Rurale et de l'Eau

## Plan de secteur de NAMUR

Arrêté de l'Exécutif  
du 14 mai 1986

### LÉGENDE

- |  |  |   |
|--|--|---|
| 1.0.  Zones d'habitat  | 6.4.5.  Zones d'extension de loisirs                 | 10.0.  Champs d'aviation                              |
| 1.1.  Zones d'extension d'habitat  | 6.4.6.  Zones d'extension d'artisanat                | 10.1.  Champs d'aviation existants                    |
| 1.2.  Indications supplémentaires  | 7.0.  Indications supplémentaires en surimpression   | 10.2.  Champs d'aviation à créer                      |
| 1.2.1.1.  Zones à forte densité  | 7.1.  Extensions de zones d'extraction               | 11.0.  Voies navigables et plans d'eau                |
| 1.2.1.2.  Zones à moyenne densité  | 7.2.  Points de captage                              | 11.1.  Voies navigables existantes                    |
| 1.2.1.3.  Zones à faible densité   | 7.3.  Zones de servitude et de réservation           | 11.2.  Voies navigables à créer                       |
| 1.2.1.4.  Parcs résidentiels   | 7.4.  Zones à rénovier                               | 12.0.  Canalisations principales                      |
| 1.2.2.  Zones d'habitat à caractère rural  | 7.5.  Zones inondables                               | 12.1.  Canalisations isolées existantes               |
| 1.2.3.  Zones d'habitat d'intérêt culturel, historique et/ou esthétique                              | 7.6.  Autres zones                                   | 12.2.  Canalisations isolées à créer                  |
| 1.2.3.1.  Sites classés  | 7.6.2.  Sites classés                                | 12.3.  Boulevards de canalisations existantes         |
| 1.2.3.2.  Sites archéologiques   | 7.6.3.  Sites archéologiques                         | 12.4.  Boulevards de canalisations à créer            |
| 2.1.  Zones d'industries polluantes  | 7.6.4.  Servitudes aériennes                         | 13.0.  Lignes électriques à haute tension             |
| 2.2.  Zones d'industries de nature à perturber le milieu de vie                                      | 8.0.  Réseaux des principales voies de communication | 13.1.  Lignes électriques à haute tension existantes  |
| 2.3.  Zones artisanales ou zones de moyennes et petites entreprises                                  | 8.1.  Autoroutes                                     | 13.2.  Lignes électriques à haute tension à créer     |
| 3.0.  Zones de services  | 8.1.1.  Autoroutes existantes                        | 0.0.  Généralités                                     |
| 3.1.  Zones destinées principalement à l'implantation d'entreprises commerciales de grande dimension | 8.1.2.  Autoroutes en projet                         | 0.1.  Fond de carte I.G.N. 1/10 000 ou orthophotoplan |
| 4.0.  Zones rurales  | 8.2.  Routes express                                 | 0.2.  Limites administratives                         |
| 4.1.  Zones agricoles  | 8.2.1.  Routes express existantes                    | 0.2.1.  Etat  |
| 4.2.  Zones forestières  | 8.2.2.  Routes express en projet                     | 0.2.2.  Province                                      |
| 4.3.  Zones d'espaces verts  | 8.3.  Routes de grande circulation                   | 0.2.3.  Commune                                       |
| 4.3.1.  Zones naturelles   | 8.3.1.  Routes de grande circulation existantes      | 0.3.  Autres limites                                  |
| 4.3.2.  Zones naturelles d'intérêt scientifique ou réserves naturelles                               | 8.3.2.  Routes de grande circulation en projet       | 0.3.1.  Limite du plan                                |
| 4.4.  Zones de parc  | 9.0.  Chemins de fer                                 | 0.3.2.  Limite de zone                                |
| 4.5.  Zones d'isolement  | 9.1.  Lignes existantes                              |   |
| 4.6.  Indications supplémentaires  | 9.2.  Lignes à créer                                 |   |
| 4.6.1.  Zones rurales d'intérêt paysager   |  |   |
| 5.0.  Zones de loisirs   |  |   |
| 5.1.  Zones de récréation  |  |   |
| 5.2.  Zones de récréation et de séjour   |  |   |
| 5.3.  Autres zones d'occupation du territoire  |  |   |
| 6.1.  Domaines militaires  |  |   |
| 6.2.  Zones d'équipements communautaires et de services publics                                      |  |   |
| 6.3.  Zones d'extraction   |  |   |
| 6.4.  Autres zones   |  |   |
| 6.4.1.  Zones d'extension d'habitat à caractère rural  |  |   |
| 6.4.2.  Zones d'extension d'industrie  |  |   |
| 6.4.3.  Zones d'extension de récréation et de séjour   |  |   |
| 6.4.4.  Zones d'extension de récréation  |  |   |



Droits réservés.  
Reproduction du fond de carte I.G.N. : autorisation n° A 203

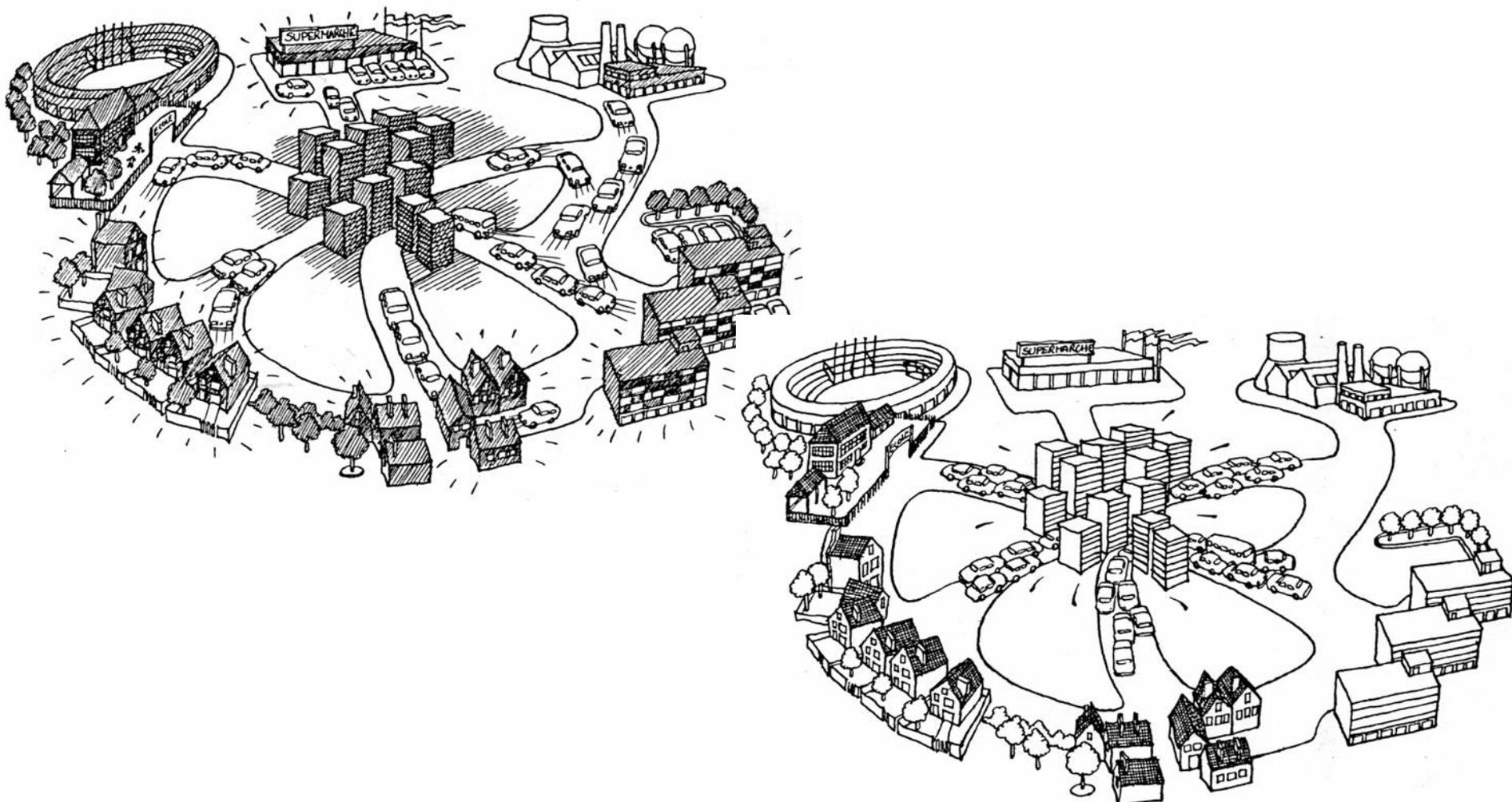
Inspection générale de l'Aménagement du Territoire  
Région Léopold II, 6, 2000 Namur

# 1. Le fonctionnalisme



# 1. Le fonctionnalisme

LA VILLE APPARAÎT DONC AUJOURD'HUI COMME LA JUXTAPOSITION DE ZONES MONOFONCTIONNELLES ENTRE LES QUELLES ON CIRCULE DE PLUS EN PLUS.



# 2. Impact sur la mobilité

## Accessibilité par les modes alternatifs à la voiture dans la région liégeoise

Part modale attendue  
au lieu de travail (en %)



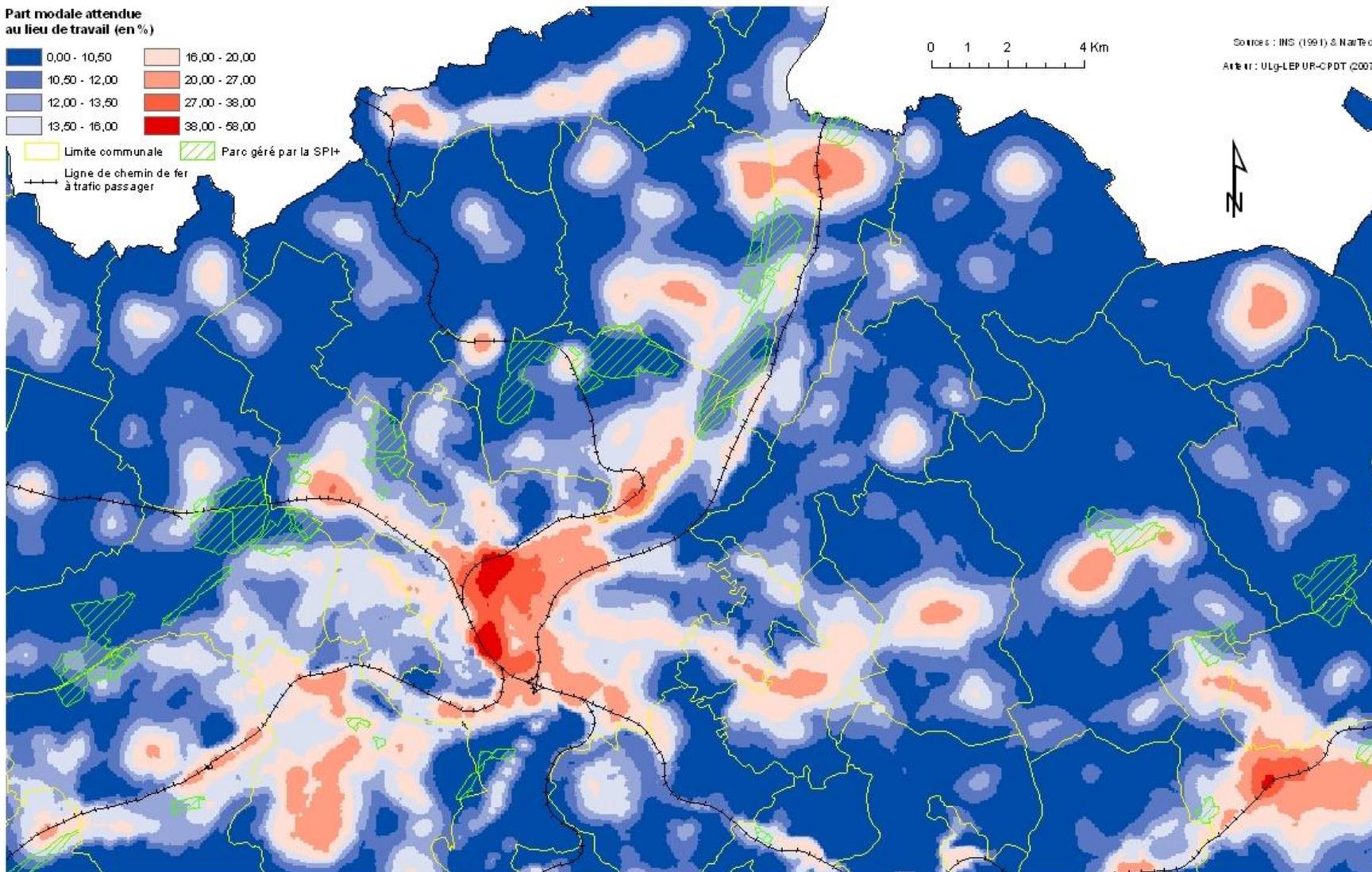
Limite communale Parc géré par la SPI+

Ligne de chemin de fer à trafic passager

0 1 2 4 Km

Source : IMS (1991) & Nat'Vec

Auteur : ULg-LEP UR-CPDT (2007)



# 2. Impact sur la mobilité

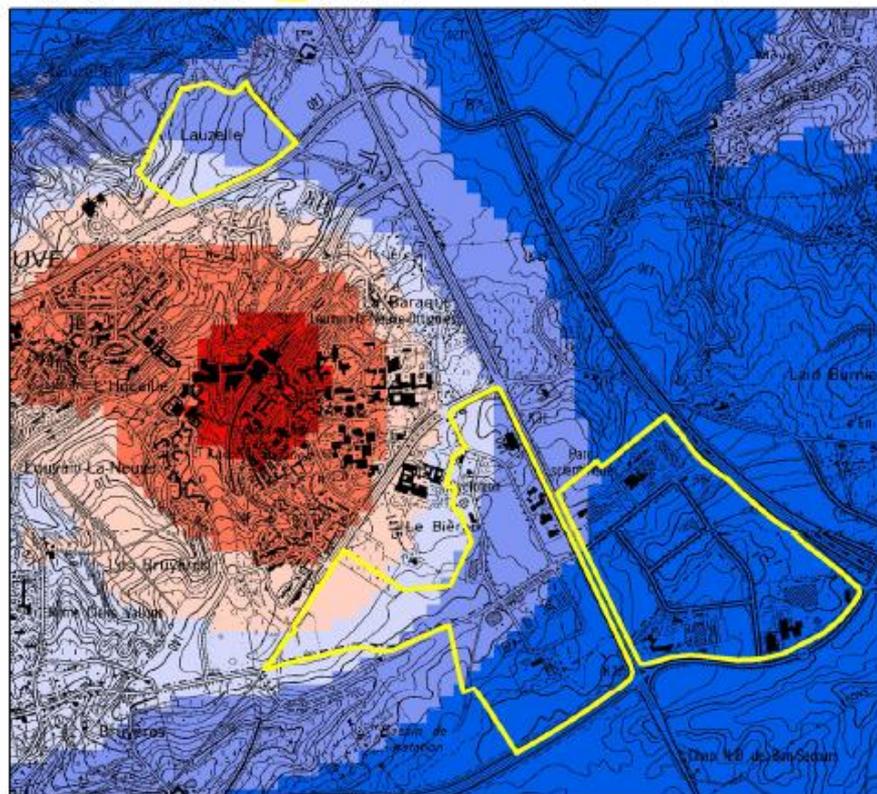
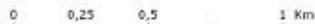
**Carte 3**

**Part modale associée aux alternatives à la voiture pour les parcs scientifiques de Louvain-la-Neuve**

Part modale attendue au lieu de travail (en %)



■ Périmètre des PAE



Auteur : ULg-LEPUR-CPDT (03-2000)  
Sources : IGH (Top 10s) - INS (1991)

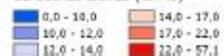
**Pour plus d'informations :**

<http://cpdt.wallonie.be/ressources/les-cartes-daccessibilite>

**Cartes 4 et 5**

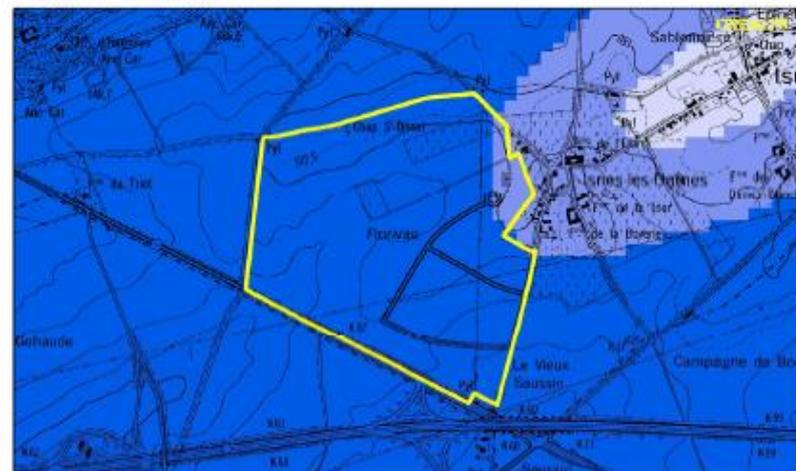
**Part modale associée aux alternatives à la voiture pour le parc scientifique CREALYS et celui de LIEGE SCIENCE PARK**

Part modale attendue au lieu de travail (en %)



■ Extension du parc (Révision du P. de S. du 24/04/04)

■ Périmètre des PAE



Auteur : ULg-LEPUR-CPDT (03-2000)  
Sources : IGH (Top 10s) - INS (1991)

## 2. Impact sur la mobilité

### Comparaison des choix modaux associés aux déplacements liés au motif achats en Europe

Mode principal	Wallonie	Flandre	Bruxelles	Total Belgique	France	Pays-Bas	Allemagne	Suisse	Grande-Bretagne	Danemark	Suède
Voiture conducteur	54,7%	48,4%	24,7%	47,9%	56,4%	36,9%	43,5%	39,6%	44,7%	50,4%	46,4%
Voiture passager	18,7%	16,3%	9,7%	16,4%	11,2%	12,4%	11,1%	9,4%	19,9%	11,3%	13,7%
Moto	0,3%	0,7%	0,3%	0,5%	0,9%	0,6%	0,6%	1,1%	0,2%	0,8%	0,4%
<b>Sous-Total motorisé individuel</b>	<b>73,8%</b>	<b>65,4%</b>	<b>34,8%</b>	<b>64,8%</b>	<b>68,5%</b>	<b>49,9%</b>	<b>55,2%</b>	<b>50,1%</b>	<b>64,8%</b>	<b>62,5%</b>	<b>60,5%</b>
A pied	21,0%	18,4%	42,7%	21,5%	24,6%	16,7%	26,0%	34,0%	23,9%	18,5%	27,4%
Vélo	0,9%	12,9%	3,8%	8,6%	2,2%	30,1%	11,2%	5,5%	1,0%	14,6%	6,0%
<b>Sous-total Modes doux</b>	<b>21,9%</b>	<b>31,3%</b>	<b>46,4%</b>	<b>30,1%</b>	<b>26,8%</b>	<b>46,8%</b>	<b>37,3%</b>	<b>39,6%</b>	<b>24,9%</b>	<b>33,1%</b>	<b>33,5%</b>
Train	0,7%	0,2%	0,7%	0,4%							
Bus + tram + métro	3,6%	3,1%	18,1%	4,7%							
<b>Sous-total TC</b>	<b>4,4%</b>	<b>3,4%</b>	<b>18,8%</b>	<b>5,2%</b>	<b>4,5%</b>	<b>2,2%</b>	<b>7,4%</b>	<b>9,9%</b>	<b>9,7%</b>	<b>4,0%</b>	<b>5,4%</b>
Autre	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,0%	0,1%	0,4%	0,6%	0,4%	0,6%
<b>Total</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

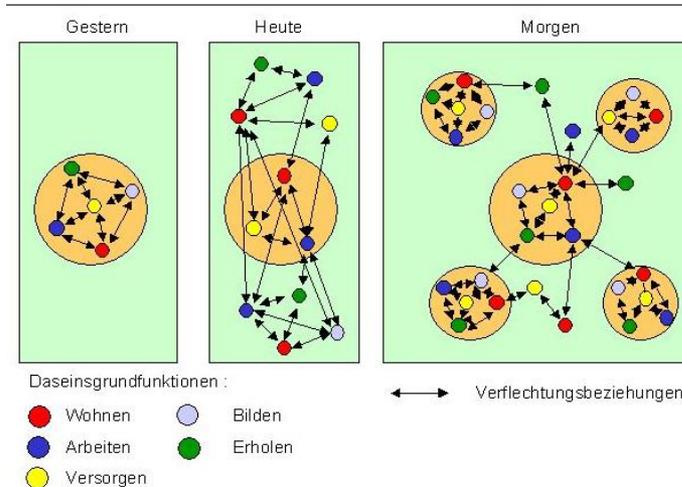
Sources : Belgique : Beldam, 2010 (traitements : M. Cools, Lepur-ULiège, 2016). Etranger : Cost Action TU0804: Survey Harmonisation with New Technologies Improvement (SHANTI) : FR - ENTD 2007-08 ; NL - Mobiliteitsonderzoek Nederland. 2006-09 aggregated ; DE - MOP 2006-2010 aggregated ; CH - Mikrozensus 2010 ; GB - NTS 2008-10 aggregated ; DK - TU 2006-2010 aggregated ; SE - RES 2005-06.

# 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

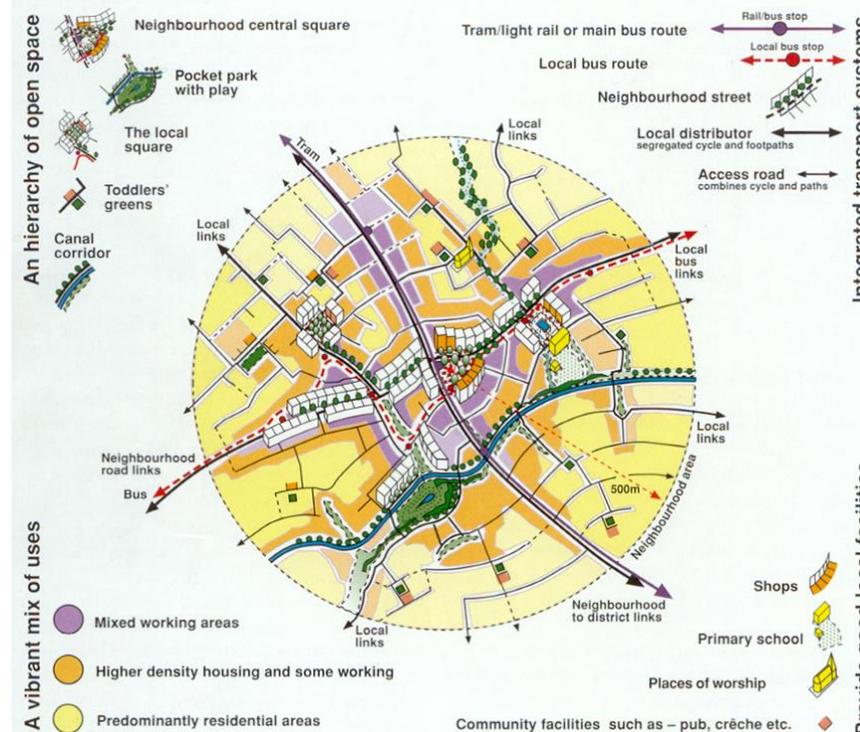
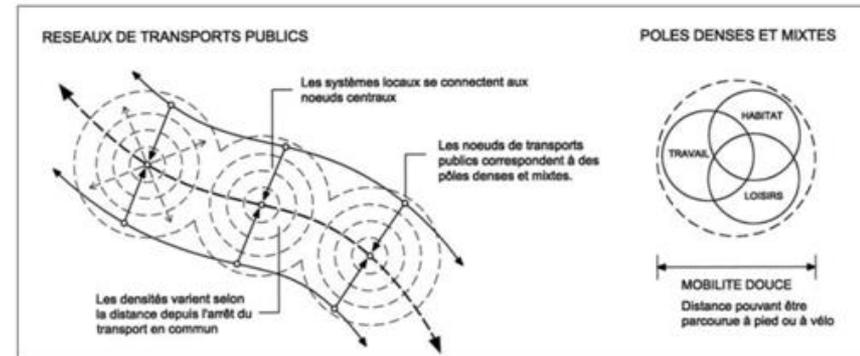
**Mixité des fonctions = objectif récurrent des politiques d'AT dans les pays voisins**

Von der Stadt zur Region der kurzen Wege

Cf. concept de la ville des courtes distances



Des concepts théorisés, prônés dans les documents de planification stratégique aux différentes échelles et appliqués à l'échelle du quartier (donc celle de la métrique piétonne)



### **3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires**

#### **Le concept du zonage environnemental néerlandais**

**Objectif** : classer les activités selon leur compatibilité avec l'habitat en séparant les fonctions selon l'ampleur des nuisances engendrées (odeurs – bruits - poussières - risques - nuisances visuelles – trafic)

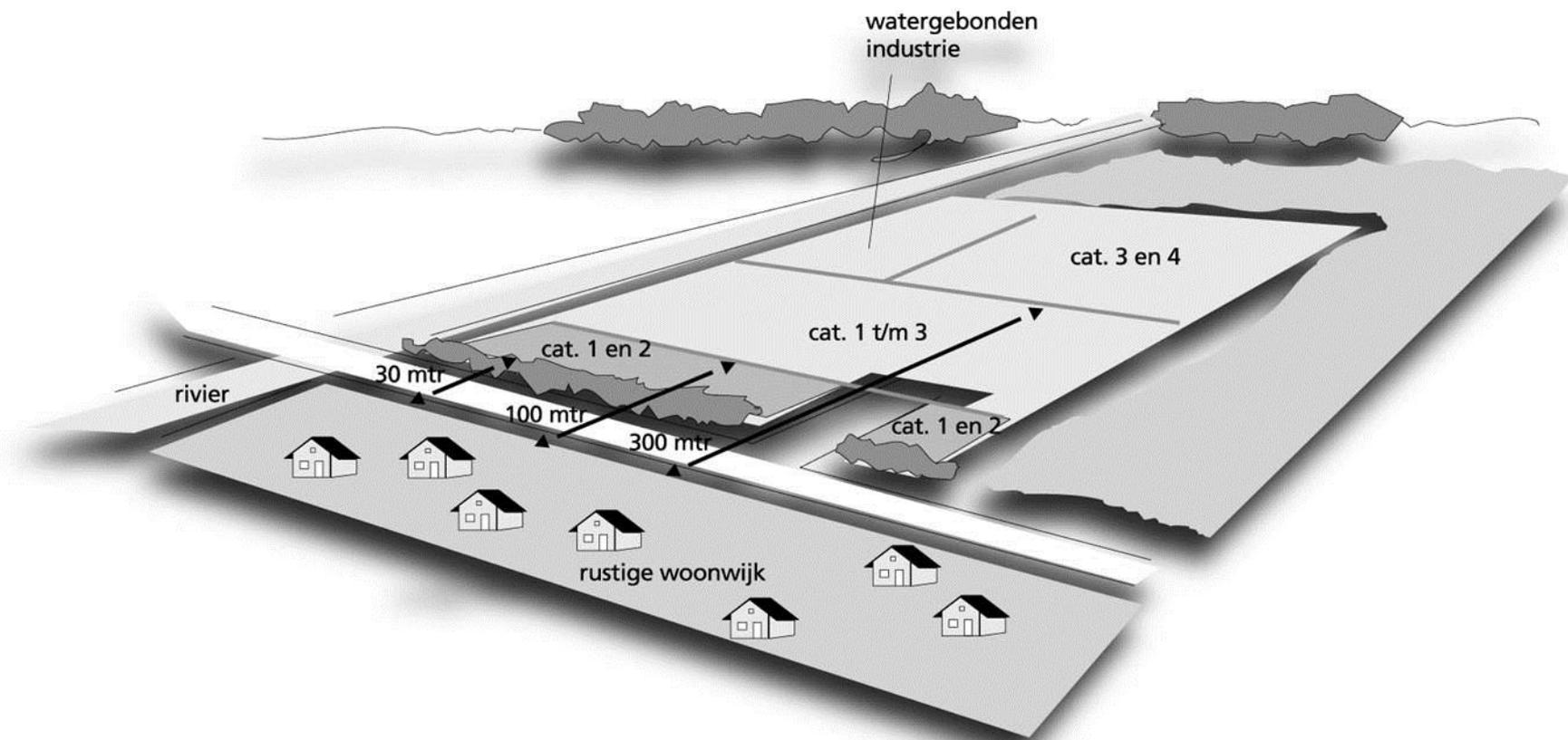
**Modalités de fonctionnement** : définition de distances minimum entre les activités et l'habitat selon les classes d'activités

**4 classes d'activités** :

tout à fait compatibles - plutôt compatibles - plutôt incompatibles - tout à fait incompatibles

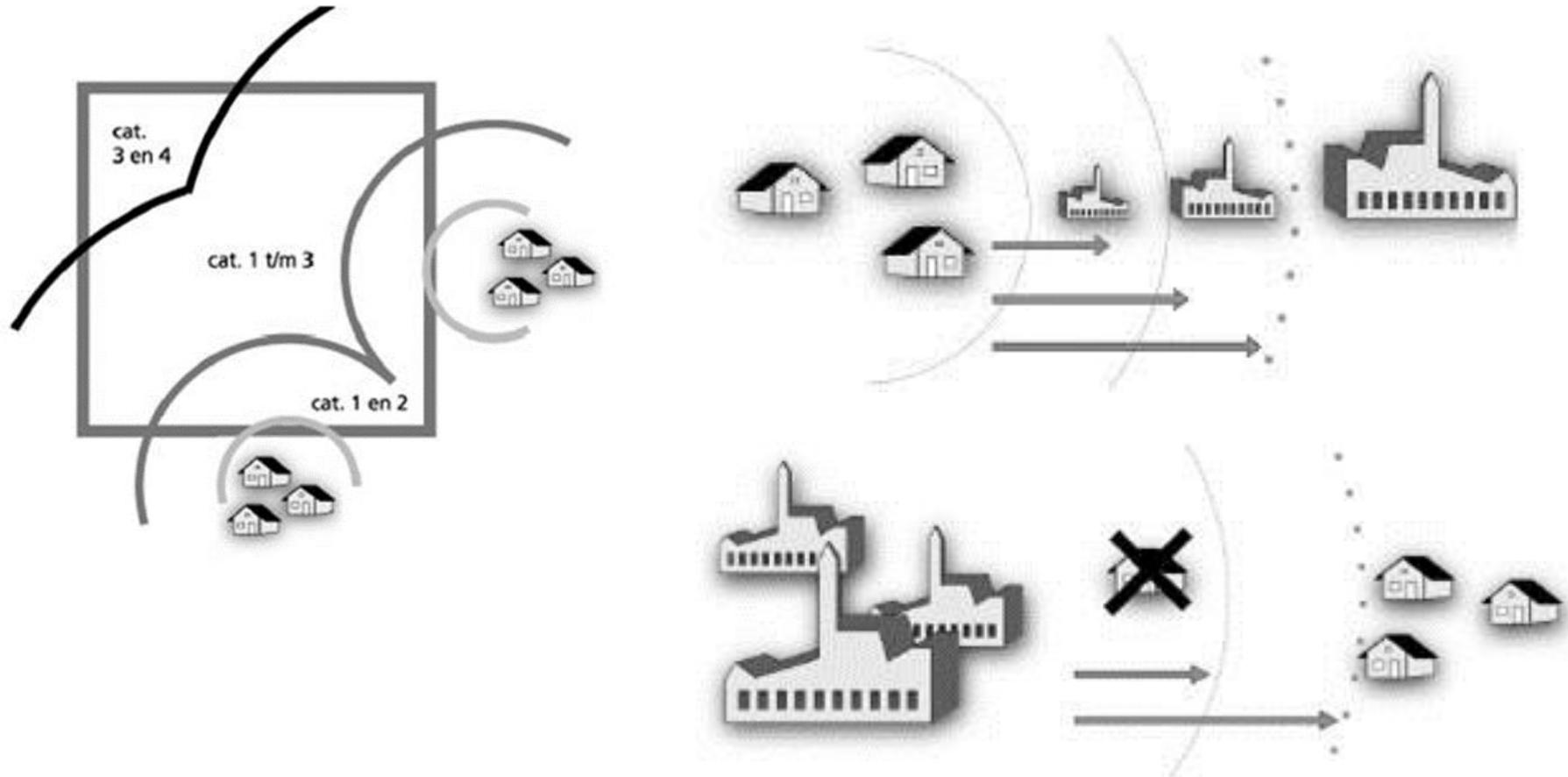
### 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

#### Le concept du zonage environnemental néerlandais



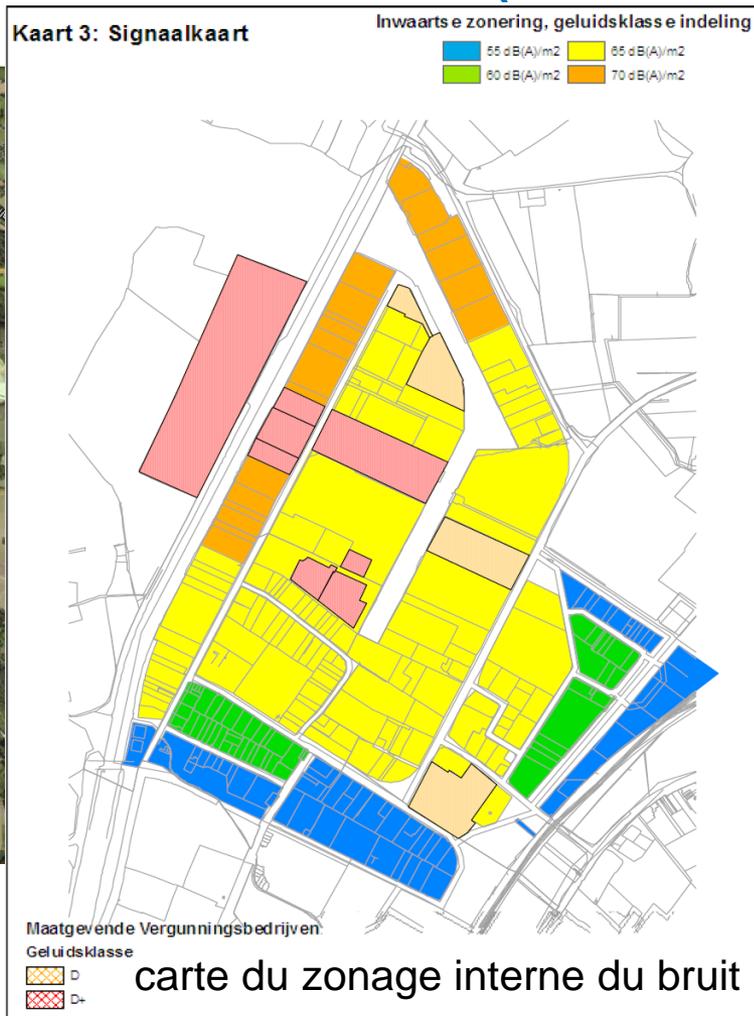
### 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

#### Le concept du zonage environnemental néerlandais



# 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

## Le zonage environnemental néerlandais : cas du Batrixhaven (Maastricht)



200 ha – 7.500 emplois – 37,5 emplois/ha

### 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

#### Logique des courtes distances et des places centrales appliquées au commerce

Le cas de la Province du Limbourg NL et de la ville de Maastricht

Intentions dans le Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 relatives au commerce :

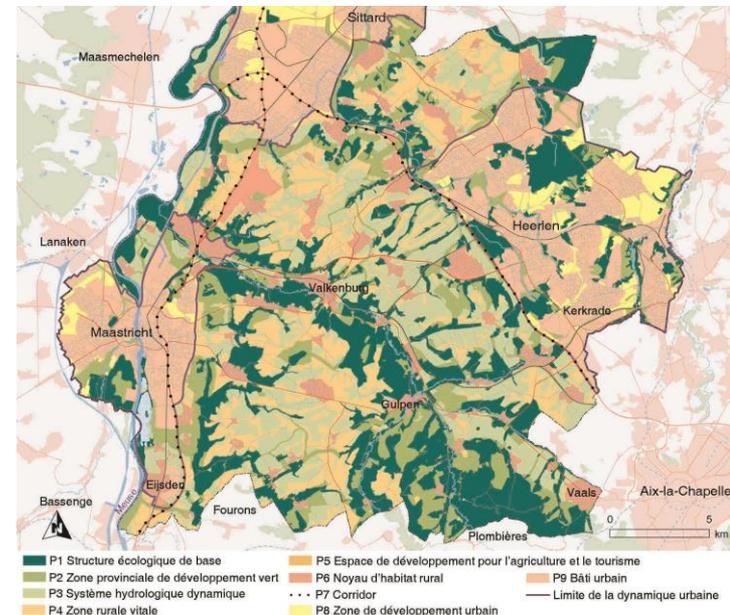
8 principaux pôles urbains :

- Assurer présence commerces achats courants dans les quartiers
- Concentrer commerces achats semi-courants peu pondéreux dans les centres-villes + centres commerçants secondaires accessibles en TC
- Périphérie réservée aux commerces achats semi-courants pondéreux

Petits centres urbains (cf. Valkenburg, Gulpen) :

OK pour offre de rayonnement supralocal (sans menace pour les villes)

Milieu rural : Ok pour offre de rayonnement local (orientée achats courants)

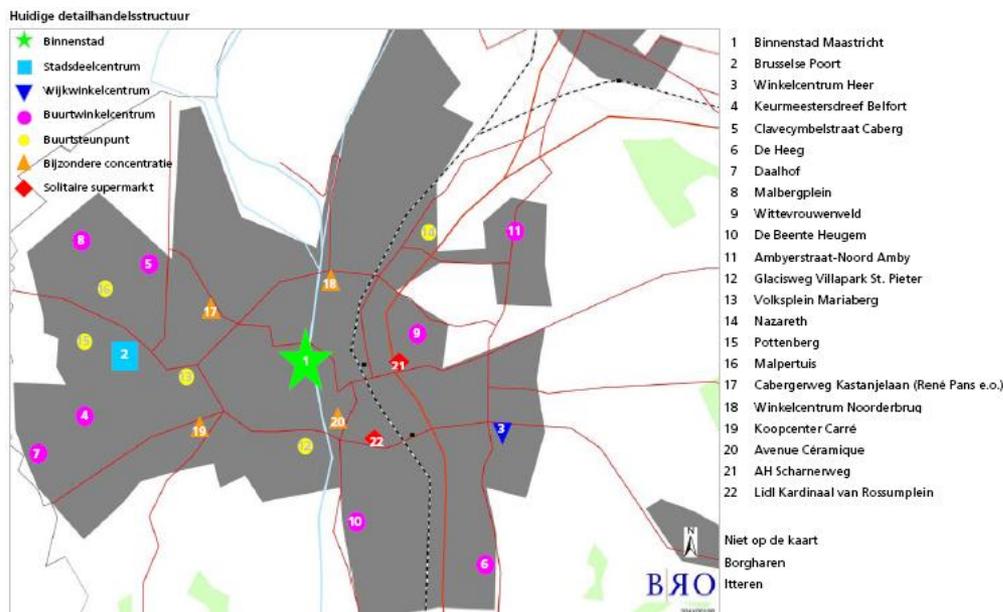


### 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

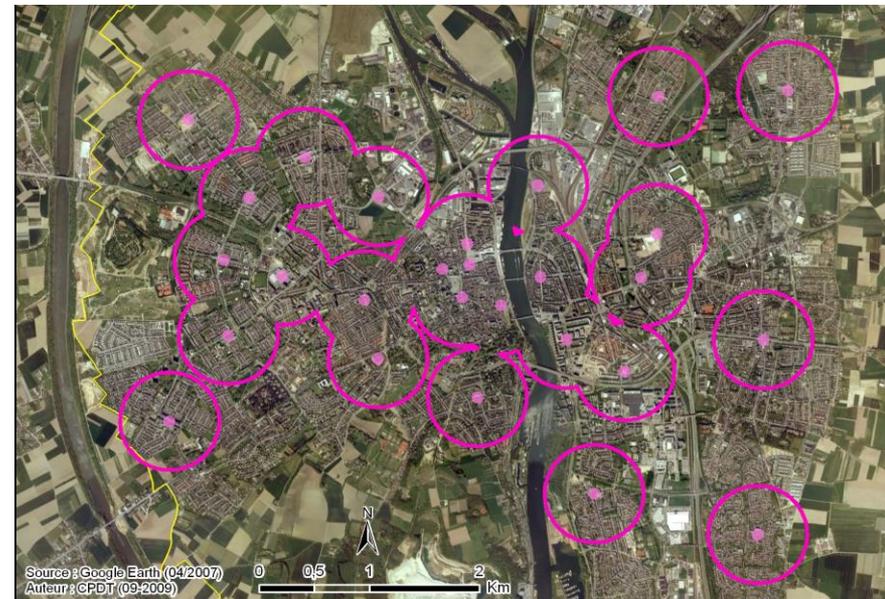
#### La Note commerce de la Ville de Maastricht

- Préserver la structure hiérarchisée (Centre-ville + 2 pôles secondaires bien desservis en TC pour les achats semi-courants + offre de proximité dans les quartiers pour les achats courants)
- Privilégier le centre-ville via des projets mixtes via PPP

#### Structure du commerce de détail à Maastricht



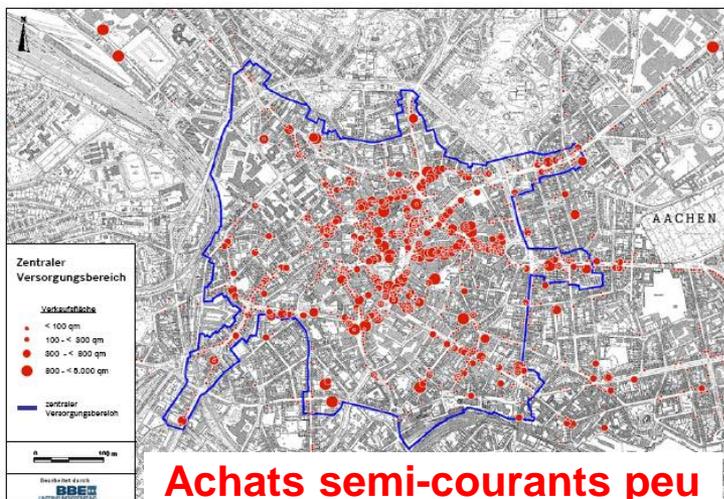
#### Zone d'influence de 400m autour des noyaux commerciaux



# 3. Mixité raisonnées des fonctions : Des politiques étrangères exemplaires

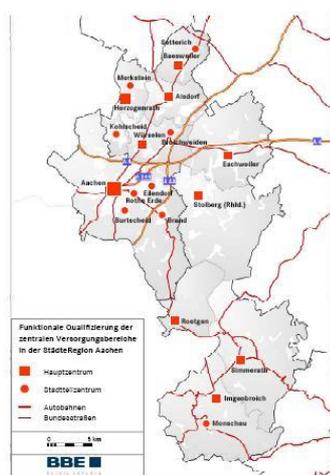
## Logique des courtes distances et des places centrales appliquées au commerce

Concept d'approvisionnement central et de proximité de la région d'Aachen

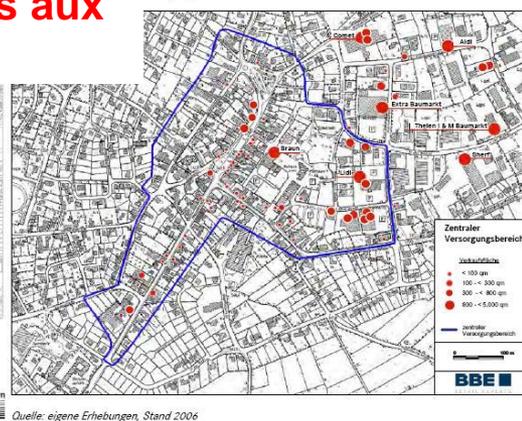
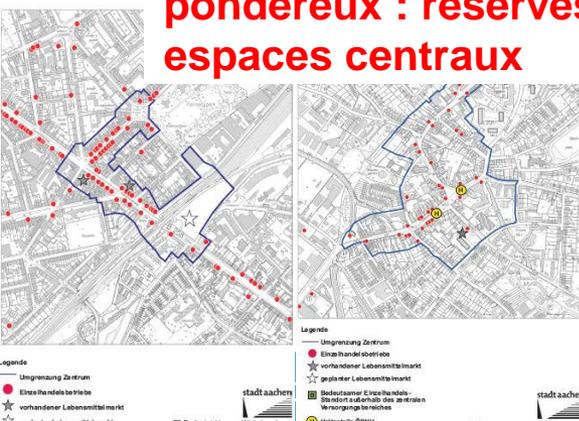
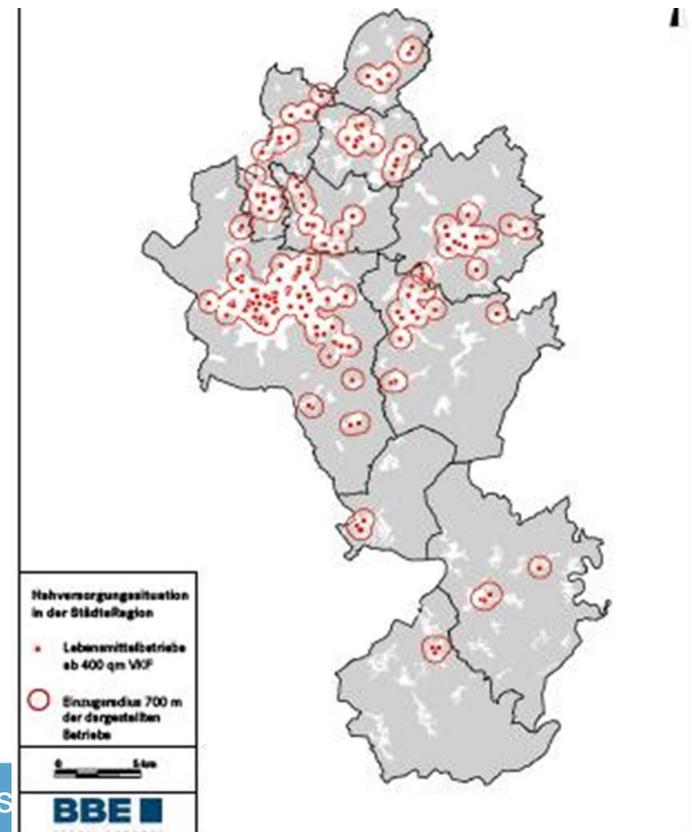


**Achats semi-courants peu  
pondéreux : réservés aux  
espaces centraux**

Karte 40: Funktionale Qualifizierung der Haupt- und Stadtteilzentren in der Städteregion

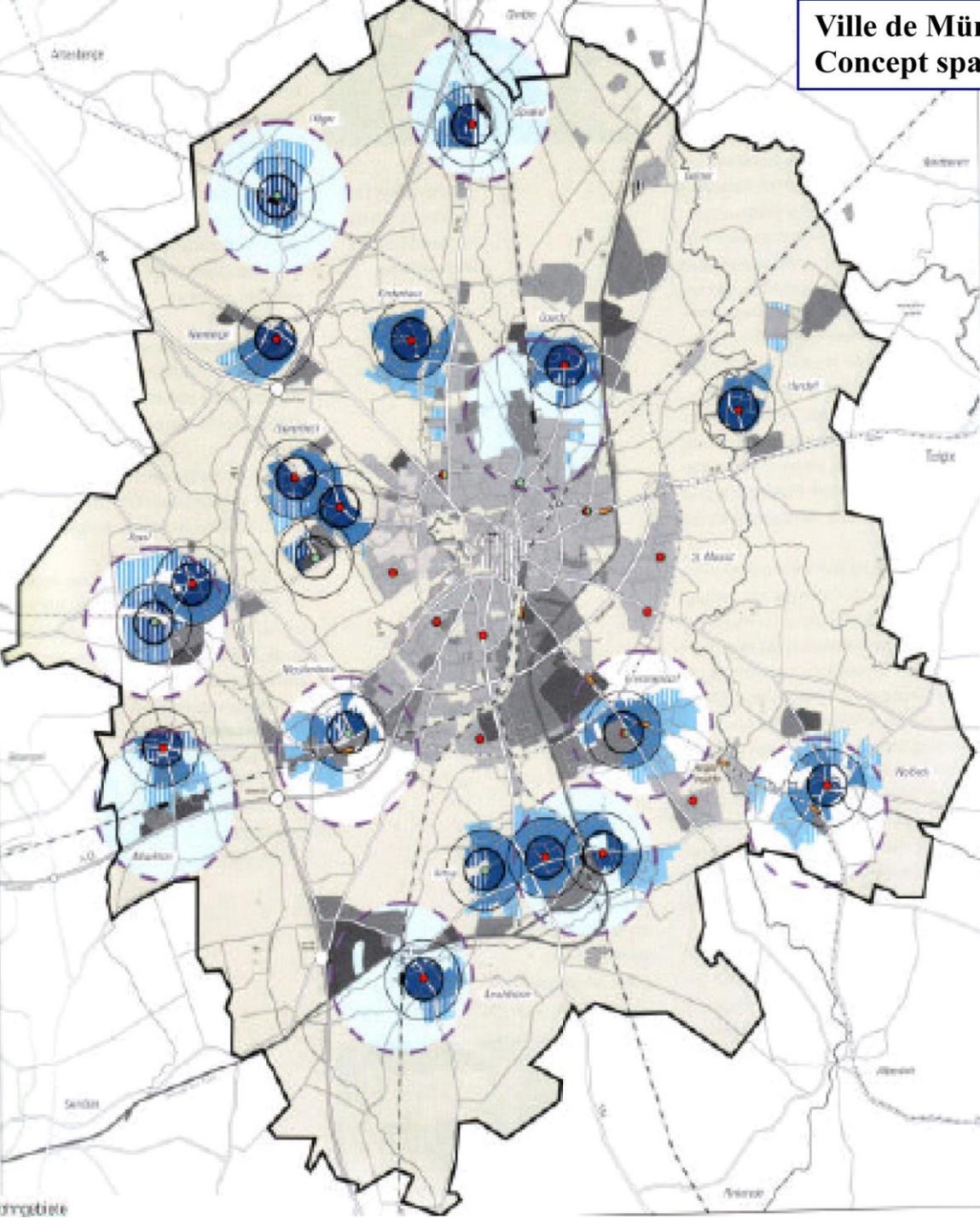


**Achats courants : desserte fine  
des principaux quartiers / villages**



Quelle: eigene Erhebungen, Stand 2006

# Ville de Münster (D – Rhénanie du Nord – Westphalie) Concept spatial fonctionnel de la Ville des courtes distances



## Zones d'habitat

### Actuel. Planifiées

 Zones situées à moins de 6 minutes d'un centre commerçant

 Zones situées à entre 6 et 12 minutes d'un centre commerçant

 Zones situées à plus de 12 minutes d'un centre commerçant

 Autres zones d'habitat

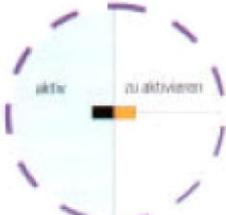
 Centre-ville

 Centre commerçant et de service  
 Centre commerçant et de service planifié

 Gare existante  
 Gare planifiée

 Périmètre de 400 m autour d'un centre commerçant

 Zone comprise entre 400 et 800 m d'un centre

 Périmètre de 1500 m  
 Autour d'une gare du RER

**Pour diffuser la pratique de la mixité des fonctions, il faut créer les conditions pour que ce type d'aménagement soit jugé désirable.**

**Les 3 orateurs vont donner leur point de vue sur ces conditions permettant à un projet local mixte d'être attractif.**

**Merci** pour votre attention...