



RÉGION WALLONNE

*Conférence Permanente du
Développement Territorial*

2018

RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2018

Recherche R2 : Quartiers Nouveaux



Université Catholique de
Louvain - CREAT

Responsable scientifique

Pour le CREAT-UCL : Yves HANIN

Chercheurs

Pour le CREAT-UCL : Delphine DESTAIN
Raphaëlle HAROU

TABLE DES MATIERES

RAPPORT FINAL – DECEMBRE 2018	1
RECHERCHE R2 : QUARTIERS NOUVEAUX	1
1. INTRODUCTION	4
2. SEMINAIRE « MOBILITES ALTERNATIVES »	5
2.1 SEMINAIRE	5
Photographies	6
Synthèse des présentations	12
Atelier 22	
Résultats de l'évaluation	24
2.2 FICHES	31
2.2.1 FICHE INTRODUCTIVE.....	31
2.2.2 MOBILITE DOUCE	35
2.2.3 LES TRANSPORTS EN COMMUN.....	43
Source et guides à l'attention des concepteurs des Quartiers Nouveaux	49
2.2.4 L'AUTOMOBILE, ENTRE NOUVEAUX USAGES ET NOUVELLES TECHNOLOGIES	51
2.2.5 DE LA CONCENTRATION DES MODES DE TRANSPORT EN UN LIEU A LA GESTION COMBINEE DES SERVICES DE MOBILITE.....	57
2.2.6 LOGISTIQUE URBAINE	61
3. SEMINAIRE « L'INSERTION D'ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES DANS LES QUARTIERS NOUVEAUX »	68
3.1 SEMINAIRE	68
Synthèse des présentations	68
Résultats de l'évaluation du séminaire	93
3.2 FICHES	94
Fiche 1 Insérer des activités économiques dans les quartiers nouveaux	94
Fiche 2 : la mise en place d'espaces de coworking	102
Fiche 3 : Des synergies avec le secteur de l'économie sociale	110
Fiche 4 L'accueil d'activités temporaires	118
4. FICHE COMPLEMENTAIRE AGRICULTURE URBAINE	125
4.1 PEAS AND LOVE	126
4.2 LA FERME BIGH	131
4.3 LES « PETITS » AGRICULTEURS ET PRODUCTEURS DU PERI-URBAIN	138
4.4 FOCUS SUR UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT : LES ESPACES TESTS AGRICOLES	140
4.5 FOCUS SUR UN MODELE ECONOMIQUE : LE SPIN FARMING	140
4.6 RECOMMANDATIONS GENERALES	140
5. CONSULTATION DES MEMBRES DU CLUSTER	142
6. SITE INTERNET	143
6.1 NOUVELLE STRUCTURE DU SITE INTERNET	143
6.2 REPARTITION DES TACHES	145
7. CONCLUSIONS	147
7.1 CONCRETISER LA MIXITE FONCTIONNELLE DANS LES QUARTIERS NOUVEAUX : UN TRAVAIL EN PARTENARIAT	147
7.2 AMENAGEMENT ET INFRASTRUCTURES POUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE MOBILITE ALTERNATIVE DANS ET DEPUIS LES QUARTIERS NOUVEAUX	149
7.3 PROMOUVOIR L'AGRICULTURE URBAINE ET PERI URBAINE	150

1. INTRODUCTION

La recherche CPDT R2 « Quartiers Nouveaux » a pour objectif d'alimenter les réflexions du cluster des Quartiers Nouveaux. Au moyen de différents supports, la CPDT a croisé les approches et développé un réseau de savoirs et d'acteurs pour aider à la concrétisation des projets de quartiers et mettre à disposition des acteurs impliqués dans leur conception la documentation nécessaire. Ce rapport constitue un état des lieux des supports et apports développés cette année.

La mission confiée à la CPDT sur le thème des quartiers nouveaux a débuté en 2014-2015. La CPDT procède alors à une démarche prospective de quantification et de spatialisation des besoins en logements et services. Elle tire également des enseignements des expériences de création de quartiers innovants dans d'autres régions. Dans la foulée, le Gouvernement wallon définit un référentiel d'aide à la conception pour des Quartiers Nouveaux. Il lance un appel à projets à l'attention des communes souhaitant développer un projet de quartier d'ampleur et innovant en matière de durabilité. Dix projets sont sélectionnés en 2016 ; il s'agit des sites localisés dans les communes d'Andenne, Arlon, Bastogne, Binche, Charleroi, Leuze, Liège, Marche-en-Famenne, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Tubize. Les porteurs de ces différents projets sont intégrés dans le Cluster Quartiers Nouveaux. Ils sont rejoints en 2018 par les communes d'Hensies, Seraing et Mons. Le Cluster compte ainsi 13 communes pour 14 projets de Quartiers Nouveaux (2 à Charleroi)

En 2017, la CPDT pose les jalons du réseau « Quartiers Nouveaux » en partenariat avec la DGO4 en commençant à organiser des séminaires thématiques et à fournir un apport documentaire sur les sujets traités. Cette mission se prolonge en 2018 afin de capitaliser et mettre à disposition des méthodes et savoirs opérationnels sur un nombre croissant de thèmes utiles aux acteurs de terrain, y compris par l'apport de contenus pour le site internet « quartiers nouveaux » géré par la DGO4. Une démarche de récolte des besoins des opérateurs et de collecte des données utiles pour y répondre sera également mise en œuvre. Pour rappel, les thèmes traités en 2017 au travers de séminaires et de fiches thématiques étaient l'agriculture urbaine et la participation citoyenne. La thématique de l'agriculture urbaine est prolongée en 2018 par le biais d'un approfondissement de la dimension « montage de projet » et financement.

En 2018, la CPDT se consacre à trois thématiques :

- Le développement des **mobilités alternatives**
- La **mixité fonctionnelle** des quartiers et le processus de **partenariat** dans le montage de projet, fusionnée en une seule thématique et un seul séminaire qui portera sur l'insertion d'activités socio-économiques dans les quartiers nouveaux ».

Ces différentes thématiques feront l'objet d'une analyse synthétique et de recommandations sur base de démarches des types suivants : analyse documentaire, état de la littérature et apport de « bonnes pratiques ».

Le présent rapport fait état des activités développées en 2018 : l'organisation des deux séminaires « Mobilités alternatives » et « l'insertion d'activités socio-économiques dans les quartiers nouveaux », la production de fiches sur ces mêmes thématiques, et l'alimentation mensuelle du site internet.

2. SEMINAIRE « MOBILITES ALTERNATIVES »

2.1 SEMINAIRE

Avec pour objectif de fournir une information structurée sur l'éventail de dispositifs et technologies, permettant de concrétiser une mobilité alternative dans les quartiers nouveaux, Le séminaire « Mobilités alternatives » s'est tenu le 17 avril 2018 aux Moulins de Beez à Namur. Une farde a été distribuée aux participants : elle contenait d'une part le programme de la journée, une fiche de présentation du séminaire et un questionnaire d'évaluation (documents figurant en annexe du présent rapport), et d'autre part les fiches produites en suite des séminaires de 2017 sur l'agriculture urbaine et la participation citoyenne, afin d'assurer leur diffusion à tous et de permettre une mise au courant des acteurs ayant intégré nouvellement le cluster.

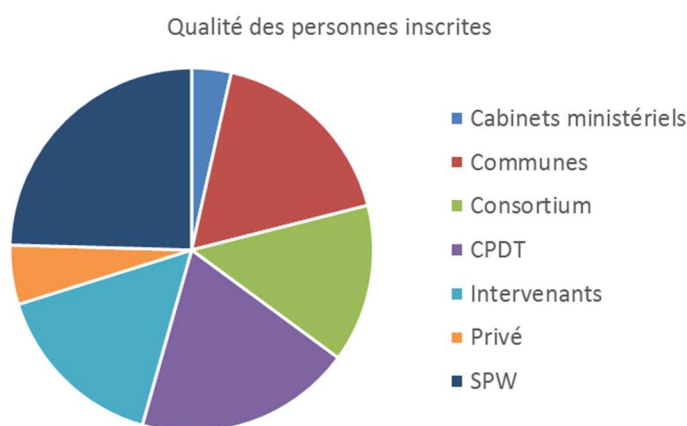
- Participants

57 personnes se sont inscrites au séminaire. La liste est renseignée en annexe 4. Lors de l'accueil le jour du séminaire par la cellule Events de la DGO4, il a été constaté que quelques personnes inscrites (5-6) ne se sont finalement pas présentées. Cependant, d'autres qui ne s'étaient pas inscrites se sont rajoutées le jour-même. On peut donc estimer le nombre de participants effectifs à 60 personnes, ce qui correspond aux prévisions émises lors du 1^{er} CA.

Parmi les nouvelles communes ayant rejoint le cluster, Mons, Seraing et Hensies étaient représentées. Etaient également présentes Tubize, Andenne, Charleroi, Liège, Bastogne, Leuze en Hainaut, Marche-en-Famenne. L'administration régionale était bien représentée.

En ce qui concerne le secteur privé et le consortium, on constate un décalage entre le nombre d'inscrits et le nombre de personnes présentes. Plusieurs inscrits, notamment du secteur privé, ne sont apparemment pas venus. Certains représentants communaux nous ont informé oralement regretter l'absence du secteur privé. Ceux-ci semblent témoigner de la nécessité de convaincre ces partenaires du bien-fondé des initiatives en faveur des mobilités alternatives développées durant le séminaire. Il est donc important que ces partenaires privés soient impliqués dans les échanges d'information et de bonnes pratiques si l'on veut promouvoir des projets innovants au sein des Quartiers Nouveaux. Ces personnes sont effectivement essentielles au réseau des Quartiers Nouveaux. Il convient de s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre pour s'assurer d'une meilleure participation de ces personnes. Nous y reviendrons ultérieurement.

A noter que les chercheurs de la CPDT étaient bien représentés au séminaire, d'une part pour croiser les informations avec les recherches R6 « Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs » et R8 « Urbanisation des nœuds et mixité des fonctions », d'autre part pour pallier l'indisponibilité de la cellule transversale du SPW et s'assurer ainsi de pouvoir filmer et photographier les interventions et autres moments de la journée.



2.1.1 Photographies



DSC04857.JPG



DSC04859.JPG



DSC04860.JPG



DSC04861.JPG



DSC04862.JPG



DSC04863.JPG



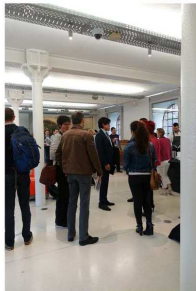
DSC04864.JPG



DSC04865.JPG



DSC04866.JPG



DSC04867.JPG



DSC04885.JPG



DSC04886.JPG



DSC04888.JPG



DSC04889.JPG



DSC04891.JPG



DSC04893.JPG



DSC04894.JPG



DSC04896.JPG



DSC04897.JPG



DSC04899.JPG



DSC04900.JPG



DSC04902.JPG



DSC04903.JPG



DSC04904.JPG



DSC04905.JPG



DSC04906.JPG



DSC04907.JPG



DSC04909.JPG



DSC04912.JPG



DSC04913.JPG



DSC04914.JPG



DSC04916.JPG



DSC04921.JPG



DSC04923.JPG



DSC04925.JPG



DSC04927.JPG



DSC04928.JPG



DSC04931.JPG



DSC04932.JPG



DSC04933.JPG



DSC04936.JPG



DSC04938.JPG



DSC04940.JPG



DSC04941.JPG



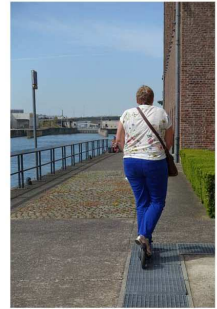
DSC04942.JPG



DSC04943.JPG



DSC04944.JPG



DSC04945.JPG



DSC04946.JPG



DSC04947.JPG



DSC04948.JPG



DSC04949.JPG



DSC04950.JPG



DSC04953.JPG



DSC04954.JPG



DSC04955.JPG



DSC04957.JPG



DSC04962.JPG



DSC04963.JPG



DSC04965.JPG



DSC04967.JPG



DSC04968.JPG



DSC04969.JPG



DSC04970.JPG



DSC04971.JPG



DSC04973.JPG



DSC04974.JPG



DSC04978.JPG



DSC04982.JPG



DSC04983.JPG



DSC04985.JPG



DSC04986.JPG



DSC04989.JPG



DSC04990.JPG



DSC04992.JPG



DSC04994.JPG



DSC04995.JPG



DSC04996.JPG



DSC04998.JPG



DSC04999.JPG



DSC05000.JPG



DSC05001.JPG



DSC05002.JPG



DSC05003.JPG



DSC05005.JPG



DSC05008.JPG



DSC05009.JPG



DSC05010.JPG



DSC05011.JPG



DSC05012.JPG



DSC05014.JPG



DSC05016.JPG



DSC05017.JPG



DSC05022.JPG



DSC05023.JPG



DSC05024.JPG



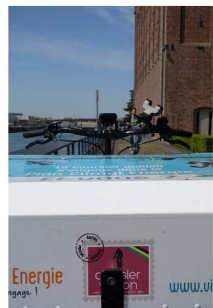
DSC05025.JPG



DSC05026.JPG



DSC05029.JPG



DSC05030.JPG

2.1.2 Synthèse des présentations

2.1.2.1 *Introduction, par Yves Hanin*

Partons d'un triangle conceptuel pour exprimer les différents éléments qui interagissent avec la mobilité. Ce « triangle magique » relie la mobilité avec l'urbanisme et les modes et réseaux.

- La mobilité : Vincent Kauffmann explique que la mobilité est tout d'abord une question de motivation, de volonté des personnes de se déplacer. Ensuite sa concrétisation dépend des capacités physiques et techniques de ces personnes.
- L'urbanisme : l'urbanisme, avec ses aspects de localisation, de mixité fonctionnelle et de densité, induit et module les nécessités de déplacements.
- Les modes et réseaux : l'augmentation de la densité permet le développement des transports en commun car il faut une certaine masse critique de personnes à déplacer et de trajets à effectuer pour rentabiliser ces transports en commun et donc arriver à desservir le territoire.

Le triangle magique évoqué ci-dessus se décline à différentes échelles, celle du quartier comme celle de la ville et des territoires métropolitains ou plus vastes.

Et comment tout cela s'est-il décliné à travers le temps ?

Dans les temps anciens, les modes de déplacements utilisés sont la voie d'eau, la marche à pied, le cheval. Ainsi l'exemple de Court St Etienne au 17^e siècle. On y voit l'organisation de réseaux de chemins et sentiers sur le territoire. L'urbanisation est compacte et dense, les chemins sont en pavé, sinueux.

Ensuite voici Tournai avec des fortifications édifiées par Vauban. Un nouveau mode de transport se développe, le rail, qui va transformer le transport. Celui-ci devient de plus en plus confortable parce que lisse. Les fortifications sautent pour accueillir les trains et de nouveaux quartiers en patte d'oie seront construits pour permettre les entrées dans la ville. Ce sont des rues rectilignes et suffisamment larges pour relier les quartiers à la ville médiévale, qui est restée sinueuse. Les réseaux de tram et de chemin de fer chez nous ont été parmi les plus denses du monde, permettant le maintien dans les campagnes des populations qui venaient travailler dans les villes, et finalement l'étalement de l'urbanisation. Jusqu'en 1950, la mobilité est fortement régie par le chemin de fer.

Dans une troisième étape, vient le temps de l'automobile. Ce sont de nouveaux réseaux, de nouvelles énergies (on passe de la vapeur au pétrole) et des stations d'approvisionnement en carburant doivent s'installer dans les nœuds de communication. On repense l'ensemble de la ville, les relations centre-périphérie. On organise l'habitat dans des lieux accessibles à l'automobile, avec garage, comme les cités. Les centres-villes doivent s'adapter aux percées autoroutières. La nouvelle organisation qui émerge est basée sur la voiture, elle donne sa pleine expression au début des années 2000, alors que le réseau de chemin de fer se réduit.

Enfin, la quatrième étape est le temps de la métropolisation. De nouvelles technologies, de nouveaux besoins de transport se développent. A quel territoire et à quelle conception de la ville cela va-t-il donner lieu ? Quelle forme urbaine faudra-t-il pour accompagner le développement de la petite roue (la trottinette, le trotteur, etc...) ? Quelle densité si on veut passer et glisser d'un mode à l'autre ? Il faudra revoir les pavés, le rail, ... Et vers quoi nous mène demain ? Avec le développement des technologies, du smartphone, qui nous permettent de réserver et de planifier en temps réel le passage d'un mode à l'autre, avec le développement de la voiture autonome, ... irons-nous vers toujours plus d'indépendance dans nos déplacements ?

2.1.2.2 **Agir en faveur de la mobilité piétonne dans les Quartiers Nouveaux**

Rémy Huon est géographe urbaniste et chargé de mission chez Sentiers.be en Mobilité et Cartographie. « Sentiers.be » est une association de promotion et de défense de la petite voirie vicinale, qui mène différentes actions en ce sens : « chemins naturels » (promotion de la biodiversité sur les sentiers), « chemin des écoliers » (encouragent à aller à l'école à pied), labellisation « commune pédestre »,...

Face à une mobilité croissante avant tout axée sur la voiture, les modes de déplacements actifs tels que la marche, complémentaires aux autres modes, comportent de nombreux avantages sociaux (santé, lien social) et environnementaux (non consommation d'énergie).

Trois échelles d'intervention se déclinent en faveur de la mobilité piétonne :

- l'échelle de la commune : il s'agit de considérer l'existant et d'intégrer le quartier dans son environnement
- l'échelle du quartier : assurer le maillage du réseau et permettre l'intermodalité
- l'échelle de la voirie : l'aménager pour mieux accueillir les piétons

A l'échelle communale, le réseau est pensé pour les déplacements utilitaires (écoles, commerces et services ...), les déplacements de loisirs mais également pour développer l'offre touristique.

Les étapes de développement du réseau passent par la cartographie de la situation juridique (basée sur l'atlas des communications vicinales, petit à petit numérisé par provinces), l'inventaire de terrain, qui met souvent en lumière un déficit par rapport à la situation juridique (des bénévoles sont invités à analyser la qualité du réseau existant sur base d'une grille), la définition et la hiérarchisation des pôles principaux et secondaires à relier, la définition du réseau (itinéraires existants et à créer) et la réalisation d'un plan de balisage.

A l'échelle du quartier, le maillage vise à favoriser les raccourcis piétons, à briser les coupures, à favoriser l'intermodalité.

A l'échelle de la voirie, il s'agit de gérer la cohabitation des modes, avec des zones de rencontre et de circulation apaisée où les piétons ont priorité absolue, des installations pour freiner la vitesse des véhicules (coussins berlinois, chicanes, sens alternés,...). Il s'agit également de donner de l'espace aux piétons (trottoirs suffisamment larges et pas trop encombrés), de rendre agréables les déplacements grâce à la verdurisation, la présence de lieux de détente, voire de coworking, un éclairage approprié,... Enfin, on sécurisera les zones de rencontre avec le réseau routier par un marquage et une signalisation adéquate, mais aussi le cas échéant par des avancées du trottoir vers la chaussée au-delà de la zone des stationnement des voitures, l'aménagement de trottoirs traversants surélevés inversant des habitudes qui donnent priorité aux voitures,...

Le tout doit être pensé dans le cadre d'un système intermodal de mobilité prévoyant une complémentarité des modes où la mobilité piétonne trouve sa place la plus adéquate.

2.1.2.3 **Permettre le développement du vélo dans les Quartiers Nouveaux**

Emilie Humbert est coordinatrice Recherche & Développement chez Pro Vélo. Depuis 1992, l'association Provélo soutient le développement de la mobilité cyclable à travers différents services, l'éducation au vélo, des études et conseils, et l'organisation d'événements. Elle dispose de 5 implantations en Wallonie (Namur, Liège, Mons, Ottignies et Gembloux).

Le vélo répond à plusieurs ambitions développées par le référentiel des quartiers nouveaux : assurer la qualité de l'environnement, encourager les mobilités alternatives, réaliser un quartier accessible, optimiser la logistique, développer les filières locales, les circuits courts et le savoir-faire wallon, assurer les soins de santé de proximité et promouvoir les conditions de développement du bien-être. Il s'agit de concevoir une politique cyclable globale, axée sur le développement de l'infrastructure et du stationnement mais aussi sur l'encouragement de ce mode de transport et un ancrage politique fort.

La présentation est centrée sur les espaces urbains. Un principe de base défendu dans ce type de territoire est celui de l'apaisement de la circulation, avec des mesures telles que les zones 30, zones résidentielles et de rencontre, rues cyclables, rues scolaires, sens uniques limités, et des aménagements favorables à la circulation et la sécurité des vélos... Les pistes cyclables séparées ne sont pas recommandées dans ce contexte car elles supposent des intersections difficiles à franchir (tourne à gauche, ronds-points...), des dépassements problématiques, ainsi que des coûts de mise en place et d'entretien importants. De plus, la voirie est alors de facto dédiée aux automobilistes. Les pistes cyclables sont à réserver aux voiries où la vitesse des véhicules est supérieure à 50 km/h (ou supérieure à 30 km/h avec plus de 4000 EVP par jour).

Tout comme la marche à pied, la mobilité cyclable doit être pensée en termes d'itinéraires reliant des pôles de départ et de destination (logements, emplois, équipements, loisirs ...). Ces itinéraires sillonneront le quartier et l'intégreront également dans le territoire qui l'entoure. Idéalement, le quartier sera relié au centre urbain, tout comme au Ravel et aux sites touristiques. Il faudra tenir compte du relief et contourner les côtes les plus importantes, prévoir des dispositifs de stationnement de courte et de longue durée, les plus sécurisés possibles. La simplicité est de mise à cet égard et l'arceau en U, moins coûteux, convient pour tous types de vélo. Les vélos en libre-service sont une facilité pour les usagers potentiels et participent à l'image de promotion du vélo mais ils ont également des inconvénients : coût de la redistribution de station à station, dégradations ... Des vélos-cargo électriques peuvent également être mis à disposition pour des usages occasionnels. Ils nécessitent un stationnement spécifique. Plus on rentre à l'intérieur de l'agglomération, plus le vélo a sa place comme outil logistique, à penser dans une approche globale des chaînes de livraison et de la ville.

Les impacts positifs de l'accroissement de la part modale du vélo sont nombreux sur la santé, l'emploi des moins qualifiés, la diminution de la congestion ...

Le développement de l'usage du vélo, qui ne peut couvrir l'ensemble des besoins de mobilité, est également lié au développement de transports en commun permettant d'embarquer les vélos et bien connectés avec les dispositifs de mobilité cyclable.

2.1.2.4 ***Wibee, la voiture des voisins, par***

Pierre Oldenhove est cofondateur de Wibee, une entreprise spécialisée dans le partage de l'automobile. En ville, le véhicule sert plus aux trajets vers l'extérieur qu'aux déplacements intérieurs. Il devient moins important aujourd'hui de posséder un véhicule que d'en utiliser un.

A côté du carsharing classique qui met à disposition d'abonnés une flotte de voitures réparties dans des territoires urbains bénéficiant d'une densité suffisante pour rentabiliser le service, le système proposé ici est un réseau de car-sharing « peer to peer » (« pair à pair »). Il s'agit d'un modèle de réseau informatique où chaque client est aussi un serveur : un échange direct de données est possible entre ordinateurs reliés à Internet, sans passer par un serveur central. Contrairement au précédent, ce modèle appliqué au car-sharing est adapté à l'urbanisation diffuse. Il peut être mis en œuvre dans n'importe quel territoire, périurbain ou rural : il suffit de deux utilisateurs pour que la voiture soit partagée.

Les membres du réseau Wibee peuvent accéder aux voitures disponibles autour d'eux via leur téléphone ou mettre leur voiture dans le réseau (ce qui permet d'économiser plus de 2.000 € / an en moyenne). Une application téléchargeable permet de réserver, démarrer et restituer le véhicule. Des « coopérateurs » financent les voitures et en deviennent propriétaires ; ils jouissent de réductions importantes sur leur utilisation des voitures ; des « ambassadeurs », avec un contrat de location de 48 mois, partagent les voitures avec les utilisateurs qui sont soit ponctuels (« wibers »), avec un tarif au km plus élevé, en l'occurrence ici 22 cents, soit abonnés (« consuls »), ce qui permet de diminuer le tarif au km à 10 cents, pour un abonnement à partir de 49 euros/mois. Wibee propose un pack "tout compris" incluant les assurances (RC, omnium, assistance en cas de panne...), l'entretien du véhicule et une carte carburant.

Dans le cas de la création d'un nouveau quartier, un promoteur peut sponsoriser des véhicules ou vélos partagés, et faire ainsi des économies de places de parking. Un habitant ou une entreprise peut devenir ambassadeur ou coordinateur local, et informer les riverains de cette offre existante. Le carsharing devient un service à la carte, à intégrer dans l'offre de logement ou d'habitat. On crée ainsi de la valeur pour les acheteurs et des externalités positives pour le quartier.

2.1.2.5 **Taxistop et la mobilité partagée**

Sandrine Vokaer est porte-parole de l'ASBL TaxiStop. Plus de mobilité avec moins de voitures et moins de déplacements, telle est la vision promue par Taxistop. Dans le domaine de la mobilité, cette asbl fondée en 1975 a peu à peu développé diverses activités : covoiturage (Carpool) et covoiturage école (Schoolpool), transport social (Centrale des moins mobiles), autopartage (Cambio et Cozycar). La communauté de covoiturage **Carpool** rassemble plus de 130.000 membres et plus de 3500 annonces quotidiennes. Elle prévoit aussi des portails personnalisés par entreprise. **Cozycar** aide les particuliers à partager leur véhicule entre voisins (convention, calcul du coût au km,...), en petits groupes fermés où chacun se connaît, ce qui renforce le sentiment de sécurité et diminue les accidents. L'ASBL accompagne également les communes pour faire la promotion de l'autopartage et mettre en place des véhicules communaux. La **Centrale des moins mobiles** offre un réseau de chauffeurs bénévoles au service des personnes à revenus limités, âgées, handicapées ou ne disposant tout simplement pas du permis. 32 communes de Wallonie gèrent aujourd'hui une telle centrale, et 35.000 personnes par an bénéficient de ce service grâce à l'aide de 3000 bénévoles. Les assurances sont souscrites par Taxistop au nom de la CMM.

Le point Mob (Mobipunt) permet de faciliter la multimodalité à l'échelle du quartier. Il s'agit d'un noyau articulant différentes solutions de mobilité. Autour d'une station de carsharing et/ou de transport en commun, on trouvera des arceaux pour accueillir les vélos, mais aussi le cas échéant une borne de rechargement pour voitures électriques, une station « uber express pool » rassemblant les utilisateurs en un point central, un casier partagé pour les colis, par exemple. Les premiers exemples connus de cette pratique sont situés à Bergen en Norvège, et à Bremen en Allemagne. Le système, incluant une labellisation et une signalisation harmonisée a également été mis en place en Flandre avec un financement Interreg. Les points Mob peuvent prendre place dans des quartiers résidentiels, des zones d'entreprises ou de commerces, des stations de carsharing, au cœur du développement urbain mais aussi dans des territoires plus périphériques. Ainsi à Alost, par exemple, il en existe à la gare, dans des quartiers résidentiels, près de l'hôpital et d'entreprises, ainsi que dans des zones plus rurales. Le tout est de ne pas utiliser ce prétexte pour accroître l'urbanisation périphérique. En Flandre, la vision de l'accessibilité est composée de réseaux en couches : réseau ferroviaire(1), réseau central(2), réseau complémentaire(3) et transport à la demande(4). Le Point Mob est le lien entre les niveaux de réseaux 2,3 et 4. La vision FAST (Fluidité, Accessibilité, Santé/Sécurité et Transfert modal) développée par la Wallonie veut réduire l'encombrement et les déplacements en voiture en combinant, pour chaque mode de déplacement, différents modes selon leur plus grande efficacité. Les Points Mob peuvent jouer un rôle important dans cette stratégie. Le développement du concept à Bruxelles et en Wallonie est en phase d'analyse.

Dans le cas de quartiers nouveaux la mise à disposition de voitures partagées commence à se mettre en place : à Nivelles, une station Cambio a été ouverte sur un terrain en copropriété pour desservir un nouveau développement de 40 logements, avec au maximum un parking en sous-sol par logement. Cette station est également ouverte à tous les utilisateurs Cambio. La rentabilité doit être assurée, ce qui suppose que la voiture rapporte 700 euros par mois. Le promoteur, Thomas et Piron dans ce cas, garantit à la société Cambio le versement de la différence en cas d'utilisation insuffisante de la voiture. Le système permet un gain en places de parking, à la fois intéressant sur les plans économique, écologique tout en étant socialement utile.

2.1.2.6 **Voitures autonomes, partagées, électriques : quel impact sur les quartiers nouveaux ?**

Xavier Georges fait partie de la DGO2.

Les enjeux de la mobilité partagée : La tendance actuelle est à une augmentation sans fin du trafic et de la congestion. L'évolution prévisible d'ici à 2040 est une évolution de la congestion sur la dorsale wallonne semblable à ce qui se passe aujourd'hui à l'entrée de Bruxelles. Parallèlement à cela, le taux d'occupation des voitures diminue de plus en plus. Avec 32 milliards de voiture-km/an en Wallonie, soit 87 millions de voiture-km/jour, aujourd'hui chaque jour 725 voitures sont « consommées » en Wallonie (une voiture fait en moyenne 120.000 km). Pour 100 déplacements domicile-travail, 80 se font en voiture, avec 200 places vides. Il suffirait de mobiliser 15 places pour du covoiturage pour supprimer la congestion. Il ne s'agit pas ici de remettre en question la voiture, mais bien la manière de l'utiliser. Actuellement en moyenne, les voitures sont utilisées 5 % du temps, avec un taux de remplissage moyen de 1/3.

Les freins au partage de véhicules sont la pression du secteur automobile, très fort en communication, la complication du système (qui suppose de s'organiser à l'avance, avec une certaine perte d'autonomie, de confort et de flexibilité), la possession de sa propre voiture ou d'une voiture de société, l'éparpillement de la demande et la difficulté d'atteindre une masse critique.

L'avenir des voitures autonomes et partagées A l'échelle des quartiers nouveaux, il y a quelque-chose à faire pour accueillir le meilleur de ce que peuvent nous offrir les nouvelles formes de mobilité, tout en évitant le pire. Pour ce qui est du taux de motorisation, le scénario du pire serait que chaque famille dispose d'un véhicule pour chacun de ses membres. Le meilleur serait que les services de véhicules autonomes deviennent la norme : grâce à un abonnement donnant accès à ces services qui circuleraient 50 % du temps, il y aurait entre deux et six fois moins de véhicules en circulation. En termes de taux d'occupation, le pire serait que ces véhicules autonomes où l'on peut faire tout ce que l'on veut comme chez soi incitent à une utilisation comme prolongement du domicile, en solo. Pour éviter cette tendance, on pourrait moduler les tarifs en fonction de l'heure et de l'acceptation d'autres passagers. Comme la demande est très importante, il est facile de « matcher » les trajets similaires. Sur le plan de la congestion, on pourrait imaginer qu'avec les voitures autonomes, la perte de temps dans les embouteillages ne serait plus un problème étant donné qu'on pourrait s'occuper à d'autres tâches dans le véhicule. Perdant son rôle « autolimitant », la congestion perdurerait. Au contraire, dans le meilleur des cas, les voitures autonomes pourraient contribuer à faire disparaître les embouteillages. Rappelons qu'un taux de remplissage de deux personnes par véhicule suffirait à supprimer la congestion en Wallonie. Un autre problème en termes de qualité de l'espace public serait que, le parking continuant à manquer dans les centres, les voitures circulent sans interruption, même à vide, sans se garer, en attendant de récupérer leurs passagers. Mais le système pourrait tout aussi bien permettre de récupérer un espace considérable au profit des piétons et cyclistes en interdisant le parking dans les centres, les voitures se garant seules dans des parkings souterrains par exemple. L'attractivité des villes et des villages en serait augmentée. Enfin, en termes d'urbanisation, on pourrait imaginer que le temps, la distance et le coût n'étant plus un problème, il devienne très facile de s'installer n'importe où sur le territoire. Un scénario plus positif serait que les centralités retrouvent une réelle attractivité et une convivialité accrue grâce à une réduction très importante de la place laissée aux véhicules. Les ingénieurs céderaient ainsi la place aux paysagistes...

En conclusion, il faut poursuivre l'inversion des parts modales des différents modes, avec une priorité aux piétons, aux cyclistes, et ensuite aux transports en commun (qui incluraient les voitures autonomes partagées), les voitures personnelles se retrouvant à la dernière place. Rappelons cependant que l'automatisation ne pourra jamais remplacer toute présence humaine, celle-ci restant par exemple indispensable en appui à la mobilité des personnes vieillissantes ou handicapées.

2.1.2.7 ***Le coursier wallon, pionnier de la logistique urbaine durable***

Jérôme Robert est Le coursier wallon et propose différents services de livraison : courrier, recommandés, plis d'huissier, horeca, services traiteur, colis, ...

Le potentiel du transport par cycle

25 % des livraisons professionnelles dans une ville peuvent être réalisées par cycle, 50 % des trajets professionnels (nettoyage de rue, plombier, etc) et 77 % des achats de particuliers pourraient également être faits à vélo. A Namur et Mons, villes de 100.000 habitants, sur 2 millions de (dé)chargements par an, 500.000 pourraient en réalité être transférables au vélo. 2000 livraisons par jour représenteraient 40 ETP par ville. A Charleroi, ville de 200.000 habitants, ces chiffres seraient doublés.

Freins et incitants

Des freins à la livraison à vélo existent cependant : actuellement le coût par stop est plus élevé pour le transport par cycle, la logistique traditionnelle étant très performante pour minimiser les déplacements. On trouve dans le secteur du transport par cycle des TPE sous-capitalisées, des économies d'échelle plus faibles et un jeune secteur encore peu professionnalisé (source : étude de Jochen Maes, Universiteit van Antwerpen, 2017). Si on prenait en compte les coûts externes, les coûts totaux seraient réduits de 25 %. Pour la mise en place d'incitants, l'étude recommande l'élaboration d'une planification urbaine et de recommandations, des incitants fiscaux, l'implication et la mobilisation des acteurs.

Logistique urbaine vs échelle du quartier

- La livraison à domicile nécessite souvent la mise en place de boîtes aux lettres pour la réception des marchandises car la rencontre entre le livreur et le client est très coûteuse.
- Le paradoxe des circuits courts : ils augmentent le nombre de lieux fréquentés par les clients qui vont eux-mêmes chercher la marchandise.
- La mobilité des personnes est également un secteur potentiel de travail pour le transport par cycle. Un projet anglais de transport de personnes par triporteur est évoqué par exemple. Des vélos de transport partagés commencent à se développer également.

2.1.2.8 **Gestion du stationnement et des mobilités alternatives dans un éco-quartier français, le cas du quartier du Danube à Strasbourg**

Eric Fullenwarth est directeur général de la SERS. La SERS met en œuvre et accompagne des projets d'urbanisme et de construction élaborés par les instances publiques locales. Elle opère sous le statut d'Entreprise Publique Locale (EPL). Les EPL fonctionnent comme les entreprises commerciales classiques notamment en termes de gestion des risques et de compétitivité. Elles sont contrôlées par des collectivités locales et œuvrent au service des territoires et de leurs habitants. La SERS est donc une société d'économie mixte, dotée d'un actionnariat à majorité public. Elle est responsable de la mise en œuvre du quartier du Danube.

L'Eurométropole de Strasbourg et la mobilité alternative

Quelques statistiques démontrent l'importance de *la culture du vélo* dans la ville de Strasbourg : avec 310.000 vélos chez les particuliers (soit 1 à 2 vélos par ménage en moyenne), 600 km de pistes cyclables et 19.000 arceaux à vélo dans la ville, 17 % des déplacements se font à vélo. Le POS/PLU prévoit 3 % de surface-plancher pour des locaux destinés à abriter les vélos. Un système de vélos en libre-service dénommé Velhop existe également depuis 2010, mettant à disposition 6.000 vélos, 250 vélos à assistance électrique, et 10 tandems. La coexistence avec les vélos est parfois source de conflits entre les piétons (personnes âgées, groupes) et les cyclistes pressés par exemple.

Le tram de Strasbourg est un exemple internationalement connu et très utilisé par les habitants. Son emploi est facilité par un plancher plat facilitant les entrées et sorties, un peu comme un tapis roulant. On le prend facilement, même pour une ou deux stations seulement, y compris les personnes moins valides ou en fauteuil roulant. Son réseau de 45 km comporte six lignes. Il est maillé plutôt que centralisé. Le tram est transfrontalier depuis 2017. Un système de carte intégré incluant bus, tram, train, autopartage et velhop facilite également l'accès aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

Le quartier du Danube

Le quartier du Danube est un des premiers écoquartiers issus du Grenelle de l'environnement. Ses ambitions sont de promouvoir la mixité et la qualité de vie, une consommation économe en ressource, de favoriser la biodiversité et de réduire l'impact de la voiture, le tout dans le cadre d'une approche participative. Il s'agit également de relier le quartier à la ville qui l'entoure, par un lien entre les équipements, entre les berges et les ponts, en instaurant également une continuité avec la trame du quartier voisin, le Neudorf. Le quartier du Danube est également ancré dans l'histoire du lieu, avec une importante présence de l'eau au cœur du quartier.

Le quartier comporte 76.000 m² de surfaces construites (un tiers du quartier est déjà construit, un tiers est en construction et le dernier tiers reste à construire), dont 3% de locaux vélo, soit 2200 m². La moyenne est de 2 vélos par ménage : 719 logements, 1800 habitants et 1500 vélos dans le quartier.

L'idée est de proposer un parcours résidentiel qui permette aux habitants de rester toute leur vie dans le quartier, passant par exemple du logement étudiant au logement social puis au logement privé. On trouve dans le quartier 9 classes de maternelle, 84 lits pour personnes âgées en EHPAD et 11.000 m² de bureaux et commerces (ce qui signifie un grand nombre de voitures à gérer).

La mobilité et le stationnement dans le quartier du Danube

Le taux de motorisation visé pour le quartier est de 0.5 %, ce qui correspond au taux dans l'ellipse insulaire. Ce taux, comme dans les quartiers voisins, est aujourd'hui compris entre 0.7 et 0.8 %.

Le stationnement prévu est de 0.5 places de parking par logement en moyenne, aucune place n'étant privative. On aboutira à un chiffre total de 466 places mutualisées (visiteurs, bureaux, habitants) dans deux parkings : un parking souterrain de 128 places, ouvert depuis le 1^e février 2017, et un parking en silo de 338 places, qui ouvrira en 2019. Les tarifs sont de 60 euros par mois pour un résident, 110 euros par mois pour un professionnel et pour les visiteurs, de 1 à 1.5 euros l'heure, après une première heure gratuite. Le parking est géré par une association (un syndicat libre) rassemblant tous les propriétaires qui gèrent ainsi tous les espaces publics. Ce sont les copropriétaires qui définissent le prix de location. La collectivité locale, voulant garder la main et n'a pas accepté d'emblée ce système.

Le nombre de places de parking prévues étant assez restreint, il faut faire passer le message aux promoteurs et aux futurs propriétaires... inciter à l'autopartage (le pass mobilité est une carte unique qui, rappelons-le, combine autopartage, tram, bus et velhop) et à la suppression de la deuxième voiture, encourager les déplacements à vélo, et l'utilisation du parking-relais pour la voiture. Il faudra donc marcher pour se rendre au parking avant de monter en voiture. Les gens ne sont pas tout-à-fait prêts à cela. Mais il faut comprendre par ailleurs que la diminution des places de stationnement (dont le coût est de 15.000 à 20.000 euros par place), permet de diminuer les prix de vente des logements. Par ailleurs le quartier est bien desservi en transports en commun, avec deux lignes de tram et le bus qui le traversent. Une station de voitures partagées sera également prévue. Mentionnons aussi que le promoteur du quartier voisin a prévu de lui-même de mettre deux voitures électriques à disposition des résidents.

La restriction des places de parking n'est-elle pas un frein à l'acquisition ? Actuellement, on trouve très vite des acquéreurs, qu'on pourrait qualifier de « bobos ». Le problème se manifestera peut-être lors de reventes. Trouvera-t-on des acquéreurs qui restent dans le même esprit ?

Par ailleurs, pour les bureaux, le ratio de stationnement est différent, mais également restreint. Cela pourrait être un problème pour attirer de l'activité, ou du moins certains types d'activités qui sont demandeuses de beaucoup de stationnement.

En termes de transport de marchandises, un centre commercial de 90 boutiques et un supermarché Leclecq sont situés à proximité du quartier. Ils essaient de développer un système de livraison par vélo-cargo, qui se heurte actuellement à deux problèmes : un problème de pente dans l'accès souterrain aux marchandises, et le coût de la rupture de charge.

2.1.2.9 **Conclusions**

Yves Hanin conclut la matinée en mettant en évidence plusieurs éléments importants influant sur le développement des mobilités alternatives :

- La question du politique et de sa capacité de maîtrise
- L'ouverture culturelle/la résistance au changement
- La nécessité d'une diversification de la mobilité en lien avec la diversification des situations de vie
- Le rôle de frein de la masse critique nécessaire pour mettre en place certaines formes de mobilité alternative
- La nécessité de complémentarité des réseaux et de plateformes multimodales qui permettent les connections entre réseaux
- Le développement de la mutualisation et du partage des véhicules, des réseaux et du stationnement, facilités par les technologies actuelles qui permettent l'information en temps réel sur tout ce qui est disponible. Il s'agit donc de revoir les frontières.
- L'importance du contact social au cœur de la mobilité

2.1.3 Atelier

Conformément à ce qui était prévu au cahier des charges, un atelier d'échange a été pensé afin de permettre aux participants de mettre en perspective les informations tirées des interventions. Cet atelier n'a pas pu avoir lieu pour des questions de temps. L'organisation lors de la pause de midi d'un test de nouveaux moyens de déplacement (vélos électriques, trottinettes électriques, ...) a permis de compenser tant que faire se peut l'annulation de l'atelier. Nous y reviendrons plus longuement dans l'évaluation. Il est fait état de l'organisation pensée pour cet atelier qui pourrait servir pour la suite.

Organisation et objectifs de l'atelier

8 groupes de travail sont constitués. Chaque groupe travaille sur un quartier nouveau et se voit attribué un personnage (profil d'utilisateur). Le groupe doit répondre aux attentes du personnage en matière d'accessibilité et de déplacement, et ce en deux temps. Dans un premier temps, le groupe voit si le quartier nouveau tel qu'il est conçu actuellement permet de répondre aux attentes du personnage. Dans un second temps, si les infrastructures du Quartier Nouveau ne répondent pas ou si elles peuvent être améliorées, le groupe propose des solutions ou des améliorations.

Les participants sont d'office répartis dans les groupes ; il y a un représentant du CREAT dans chaque groupe qui fait office de rapporteur et de gardien du temps. Les résultats des discussions seront idéalement transmis ultérieurement aux participants.

Déroulement de l'atelier

Etape 1 (10 minutes) : Les groupes prennent en connaissance du profil d'un usager préalablement définis. Ils identifient les destinations et attentes en matière d'accessibilité et de déplacement sans prendre en considération le quartier nouveau.

Sur des post it, le groupe détermine 4 à 6 destinations régulières du personnage (travail, hobby, ...), le mode de déplacement et le temps (une durée maximale raisonnable pour le personnage qui leur a été attribué). Exemple : Emma est une ado qui pratique le tennis. Destination = club de tennis. Moyen de déplacement : le vélo. Temps de trajets maximum acceptable : 15/20 minutes.

Les profils des usagers sont proposés pour chaque commun. Ils peuvent être étoffés.

Profil des usagers	
Bastogne	Loïc est un artisan en menuiserie. Il travaille pour des particuliers et est également associé à des architectes et spécialistes de l'ameublement. Il a besoin de pouvoir se faire livrer la matière première et livrer les produits finis chez ses clients. Il doit également travailler sur des chantiers. Le temps, c'est de l'argent ! Il est important pour Loïc de ne pas perdre du temps dans les trajets et de combiner un maximum les motifs de ces déplacements.
Leuze en Hainaut	Elodie est maraîchère. Elle doit chaque vendredi assurer la livraison de ces récoltes. Elle est régulièrement aidée par des bénévoles (étudiants et stagiaires) généralement non motorisés ; elle n'a pas nécessairement le temps de les chercher à la gare. Elle s'est également associée à un chercheur agro de Gembloux pour tester de nouvelles variétés de pommes de terre. Celui-ci devra régulièrement se rendre sur le terrain d'Elodie.

Mons	Xavier est un étudiant résident à Mons. Il a fait le choix d'un habitat kangourou. Il habite chez Edith, une vieille dame dont il partage le quotidien. En échange d'un loyer modeste, il l'aide dans quelques tâches quotidiennes comme les courses Il fréquente la faculté d'architecture et rentre quelques week-end chez ses parents à Dour. Xavier est un grand sportif ; il tient à se maintenir en forme et pratique la musculation et la natation. Il n'a pas les moyens de s'acheter une auto et préfère se déplacer à pied ou en vélo.
Tubize	Emma et Kader sont bruxellois. Ils ont quitté Bruxelles pour venir s'installer à Tubize dans la maison de leur rêve, une grande maison avec un jardin, pour élever leurs deux jeunes enfants, 12 et 14 ans, Leila et Nabil. Ils travaillent tous les 2 à Bruxelles et souhaitent que leurs enfants poursuivent l'enseignement en néerlandais. Ils voudraient envoyer leurs enfants dans une école de Hal.
Charleroi (Les hiercheuses)	Rodrigo est un jeune espagnol de 25 ans en erasmus en Belgique. Il est arrivé récemment et ne parle pas encore très bien français. Il profite de ces week-end pour visiter la Belgique. Il décide de se rendre à Charleroi. Son programme idéal ; le centre-ville, la galerie souterraine construite sous la période hollandaise, le musée de la photographie, le terril des Hiercheuses avec son parc d'accrobranche et son expo itinérante sur la BD, ... Doctorant en ingénierie, il s'intéresse au système énergétique développé au site des Hiercheuses. Il débutera sa journée par la visite du Quartier Nouveau.
Marche en Famenne	Mirka a 11 ans. Elle termine sa dernière année de primaire. Elle aimerait pouvoir rejoindre ses copines sur le chemin de l'école Saint François située dans le Quartier Nouveau. Ses parents ne sont pas très enthousiastes à l'idée de la laisser seule aller à l'école. Comment les convaincre ?
Andenne	Caroline a 40 ans ; elle vit seule avec son fils de 9 ans, Michaël. Elle est infirmière et travaille à l'hôpital de Liège en horaire décalé.
Seraing	Aline est une dame de 80 ans. Elle a quitté la maison qu'elle a occupé pendant 50 ans pour un appartement qui répond mieux à ses besoins et capacités. Ses enfants ne voulaient plus la laisser seule dans une grande maison. Elle est très proche de ses 8 petits-enfants qui lui rendaient régulièrement visite Aline ne connaît personne dans son quartier ; elle voudrait pouvoir retourner dans son quartier papoter avec ses voisins et les inviter à venir chez elle.

Etape 2 (15 minutes) : chaque représentant de la commune présente le projet dans son ensemble et explique si le Quartier Nouveau répond aux attentes du personnage. Des cartes et plans sont fournis pour aider au repérage des lieux.

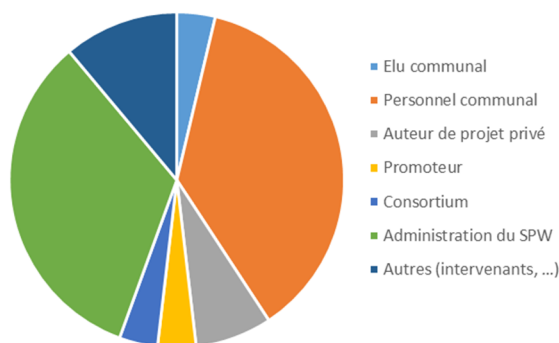
Etape 3 (20 minutes) : le groupe élabore les pistes de solution et d'amélioration et conclut le séminaire en sélectionnant un projet/une initiative qui lui semble essentiel en matière de mobilité pour la conception de son quartier nouveau.

2.1.4 Résultats de l'évaluation

Qui a répondu ? Selon les questions, entre 20 et 27 personnes des 60 présentes ont répondu au questionnaire de satisfaction. Les administrations régionale et communale sont les mieux représentées parmi les répondants.

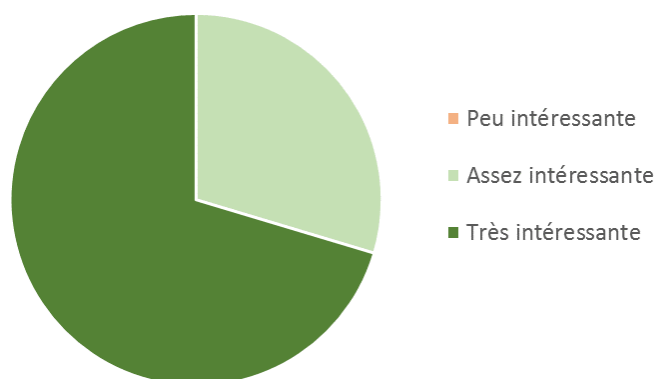
Le questionnaire d'évaluation nous a permis de mesurer le degré de satisfaction des participants par rapport au séminaire sur différents aspects relatifs au contenu et à l'organisation. Le détail est réponse est fourni en annexe 5.

Qualité des répondants



La **thématique** du séminaire, « Mobilités alternatives, a été largement plébiscitée. Elle a en effet été jugée très **intéressante pour la moitié des répondants** par rapport au travail mené par les participants dans le cadre des Quartiers Nouveaux. Il appert qu'elle constitue une préoccupation pour l'ensemble des répondants.

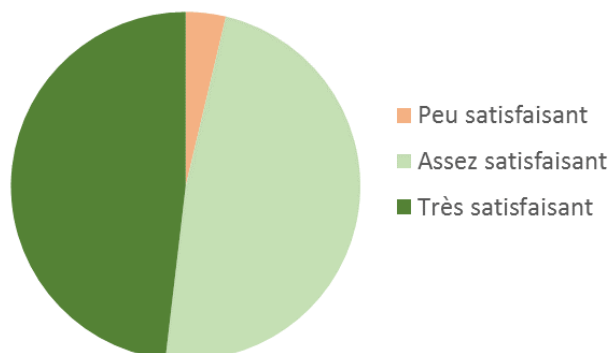
"Mobilités alternatives", une thématique intéressante ?



Des commentaires écrits par les participants, il ressort que la mobilité alternative est de manière générale « un enjeu indéniable pour le futur de nos villes et de nos quartier », « un challenge d'avenir », « un sujet éminemment d'actualité et en constante évolution » et une « thématique incontournable dans les nouveaux développements urbains ». Plus spécifiquement aux quartiers nouveaux, il est question de « mobilité maîtrisée », d'un enjeu qui « joue énormément sur l'urbanisme et l'aménagement des espaces publics » et d'un « point d'attention à intégrer en amont du schéma d'urbanisation d'un quartier nouveau (...) ».

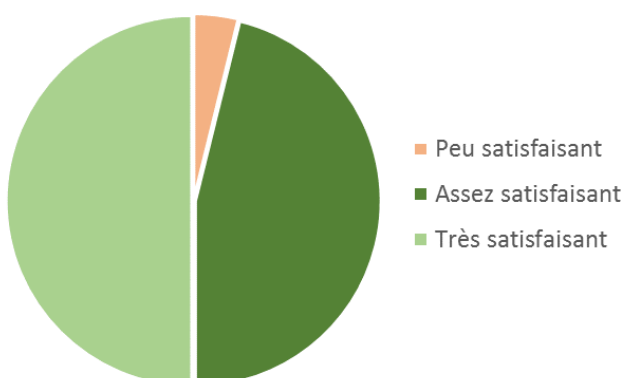
Sur le fond et la forme, les participants sont **globalement assez satisfaits** du déroulement de la demi-journée.

Degré de satisfaction par rapport à la matinée dans son ensemble

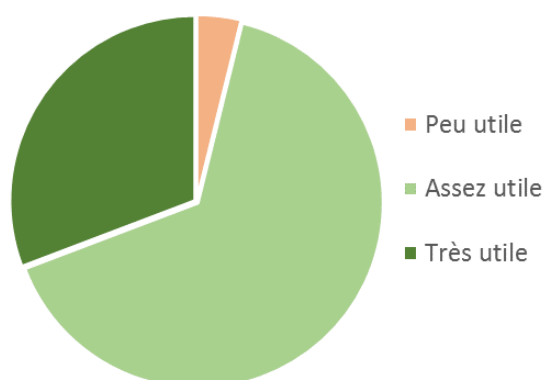


Sur le fond, le **contenu général** du séminaire a été jugé **constructif** pour la grande majorité des participants. La matinée s'est révélée utile pour la grande majorité des répondants. Cette information est confirmée par le degré de satisfaction des participants par rapport aux exposés. Une personne a cependant estimé que la matinée s'était révélée peu utile car elle était déjà au fait des activités des intervenants et de la plupart des projets présentés. Cela pose la question de la « mise à un même niveau » des participants du cluster venant de différents horizons ; il est important de prendre en considération cet aspect des choses dans le traitement des thématiques et la nécessité de peut-être revenir sur des aspects déjà traités.

Degré de satisfaction par rapport aux exposés



La matinée était elle utile pour soutenir le travail relatif aux Quartiers Nouveaux ?



On constate un différentiel entre l'utilité et la satisfaction tirée des exposés, en défaveur de la notion d'utilité ; il est possible que certains participants éprouvent des difficultés à valoriser les enseignements du séminaire dans le cadre concret du Quartier Nouveau dans lequel ils sont impliqués. En effet, certains ont mentionné un « besoin d'exemples concrets ». Ce constat est renforcé par les réponses données à la question « Quelle intervention vous a le plus intéressé et pourquoi ? ».

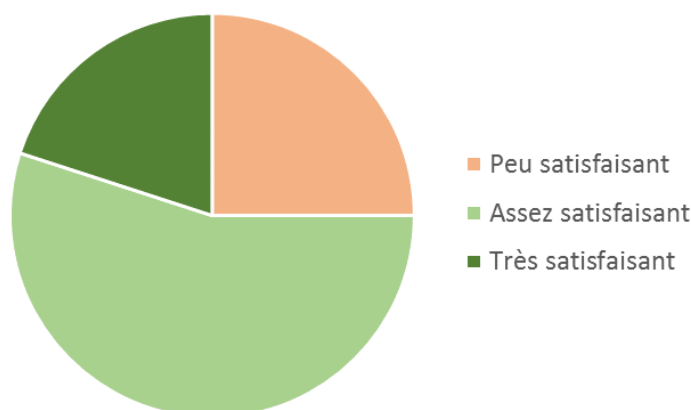
- En premier position, l'intervention d'Eric Fullenwarth sur le Quartier Danube à Strasbourg a particulièrement intéressé 10 répondants, et ce car l'intervention était faite « avec réalisme » et portait sur « un cas concret » comportant « une analyse d'échecs ». Il a été également mentionné par deux répondants que le cas du Quartier Danube faisait écho pour aux projets de Quartiers Nouveaux dont ils ont la charge, probablement dans des contextes urbains. En effet, se pose la question pour les « petites » et « moyennes » communes de l'applicabilité des dispositifs présentés dans un contexte rural.
- En seconde position, l'intervention de Sandrine Vokaer sur les voitures partagées et MobiPunt, également pour les aspects concrets et les applications potentielles aux Quartiers Nouveaux.

Les débats ont été jugés peu satisfaisants par un quart des répondants. C'est important considérant les ratios précédents. Ceci s'explique par :

- le temps de question/réponse qui était, à la base, limité et qui a été en plus fortement diminué du fait d'un programme assez chargé.
- l'atelier qui a dû être supprimé du fait d'un timing assez serré et des retards pris au début et au fur et à mesure du séminaire.

Les temps laissés à la discussion ont donc été fortement réduits. Ce constat nécessiterait de procéder à des adaptations de la formule « séminaire » telle qu'elle a été actuellement mise en œuvre. Cela permettrait également d'améliorer l'inclusion des représentants des Nouveaux Quartiers nouvellement intégré dans le cluster : ainsi, un représentant communal, nouvellement engagé pour s'occuper spécifiquement du projet de Quartier Nouveau de sa commune, confiait oralement souhaiter des moments d'échanges propices aux échanges et à la discussion.

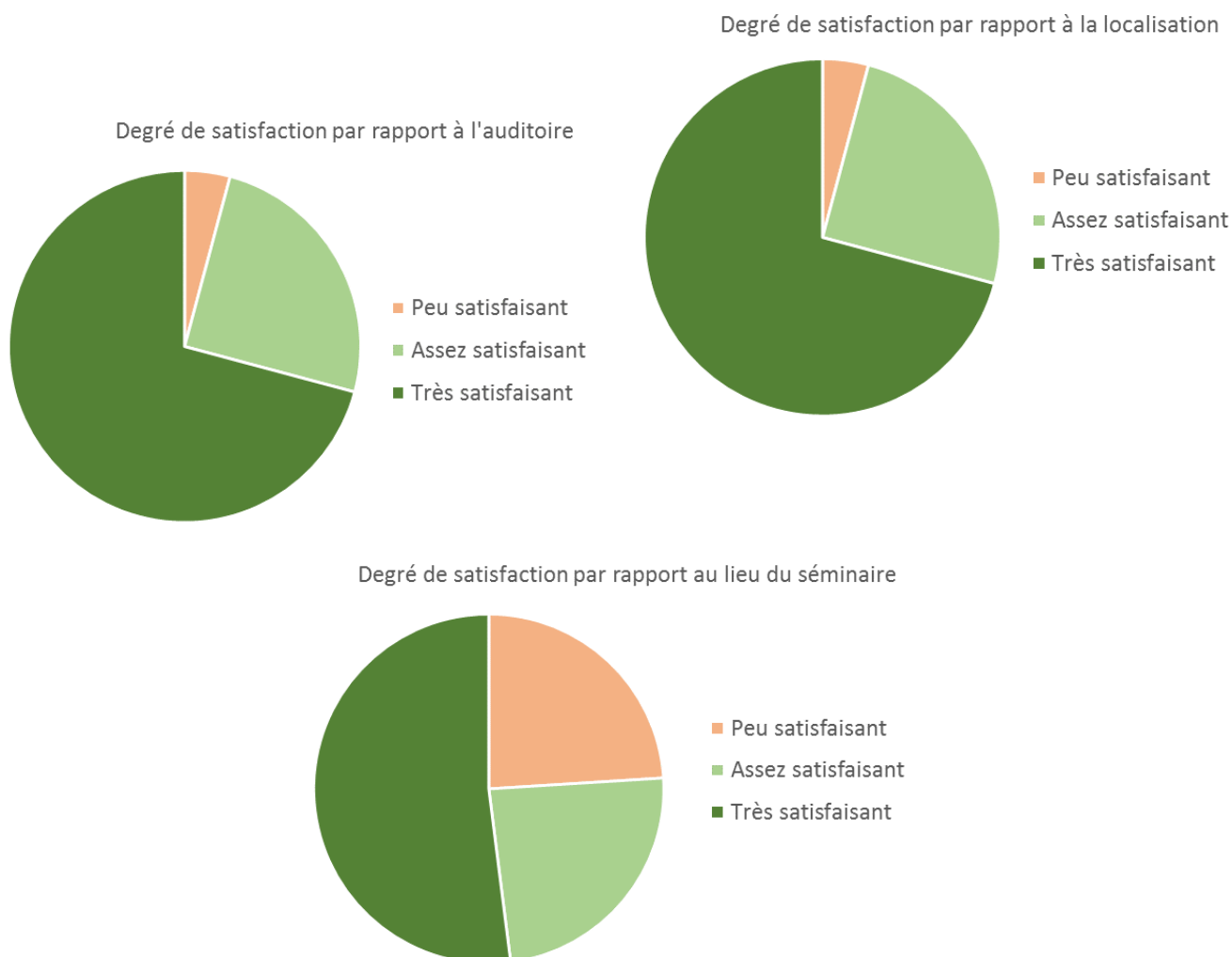
Degré de satisfaction par rapport aux débats



Sur la forme, les aspects organisationnels, différents éléments ont été évalués.

En ce qui concerne **le lieu**, en dépit d'une satisfaction majoritaire, différents enseignements peuvent être tirés des remarques émises par les insatisfaits (essentiellement les communes) :

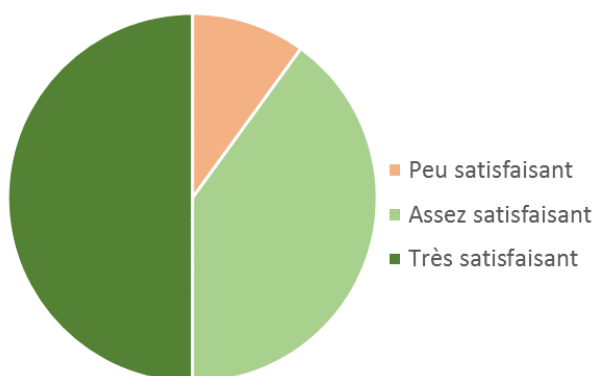
- sur la localisation communale, certains participants suggéraient d'organiser le séminaire ailleurs qu'à Namur. Le Hainaut a été suggéré, au moins « de temps en temps ».
- sur la localisation du bâtiment, le choix était peu judicieux pour les usagers des transports en commun. Deux lignes de bus permettent de relier la gare aux Moulins de Beez mais à de faibles fréquences et avec un temps d'attente important par rapport à l'heure d'arrivée des trains. Certains automobilistes ont relevé que le timing était problématique vu la congestion à Namur et que les Moulins de Beez étaient généralement difficilement accessibles durant les heures de pointe.
- sur l'auditoire, les participants sont globalement assez satisfaits, voire très satisfaits de la salle en elle-même.



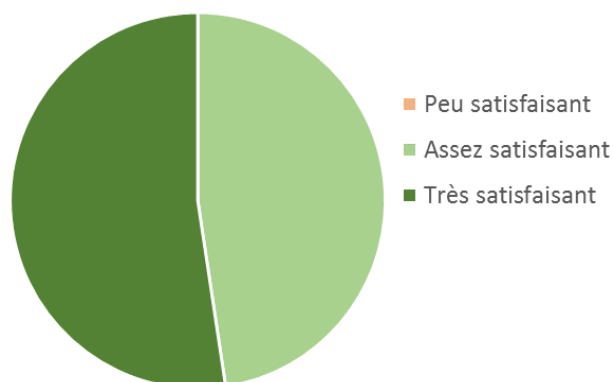
En ce qui concerne le **timing**, quatre éléments ont été évalués :

- la fréquence du séminaire satisfait la majorité des répondants. Il est néanmoins à relever que deux participants ont marqué leur intérêt à organiser trois, voire quatre séminaires par an et ce car « la Wallonie est en retard de développement » et qu'il y a un « besoin d'accélérer le changement » (un représentant communal). Un représentant du SPW était également demandeur de « **formations** ».
- le jour choisi, à savoir le mardi, ne satisfaisait pas une personne. Pour le prochain séminaire, quelques participants ont demandé à ne pas organiser de séminaire le lundi ou le vendredi.
- la durée du séminaire satisfait l'ensemble des participants. Quelques-uns suggèrent de prendre une journée, notamment pour pouvoir organiser un atelier.
- l'heure de début du séminaire (09h00) s'est révélée fort matinale pour certains participants venant de certaines communes fort éloignées. Le fait d'avoir avancé le séminaire d'une demi-heure a gêné certains participants.
- l'heure de fin du séminaire est globalement satisfaisante.

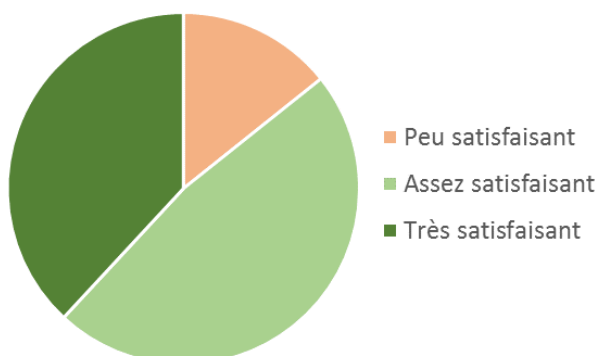
Degré de satisfaction quant à la fréquence des séminaires



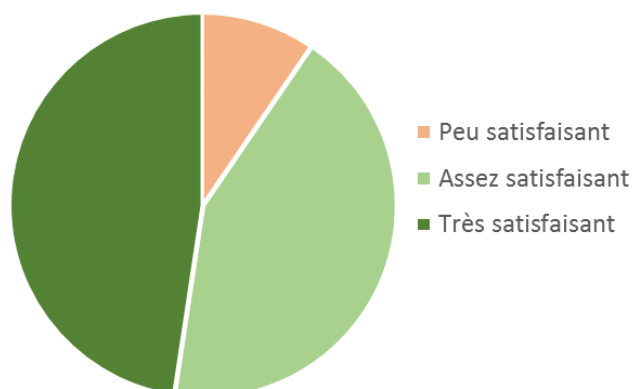
Degré de satisfaction quant à la durée du séminaire



Degré de satisfaction quant à l'heure de début du séminaire

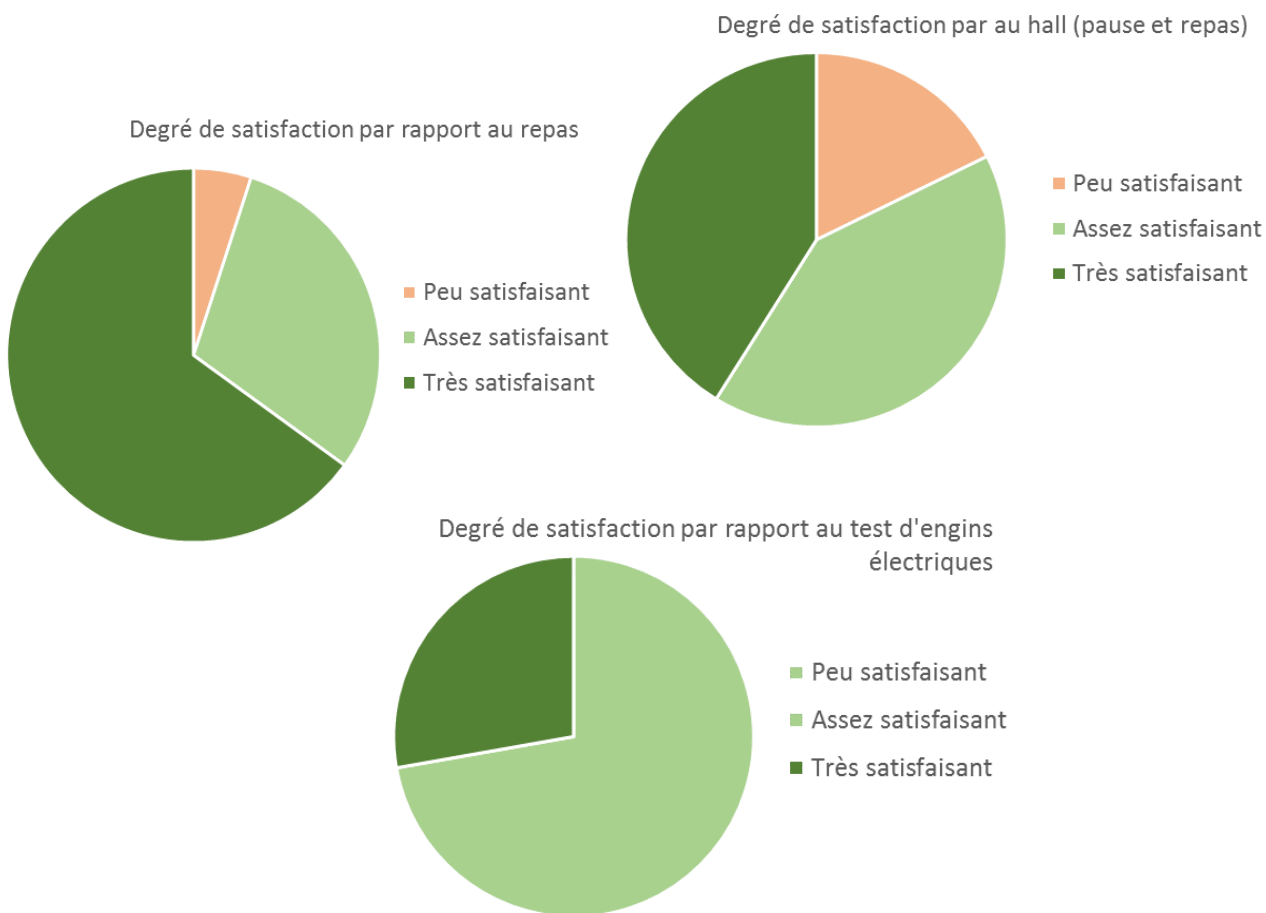


Degré de satisfaction quant à l'heure de fin



Les temps de pause ont été évalués sur trois aspects :

- le lieu (hall) où ont eu lieu la pause de 11h00 et le repas de midi a fait l'objet de quelques reproches à propos du caractère bruyant.
- le repas a été majoritairement bien évalué.
- la séance de test des vélos électriques, hoverboard ... a plu à l'ensemble des répondants.



Quels enseignements retirer de l'évaluation ?

Afin d'améliorer l'organisation du prochain séminaire qui se tiendra au mois de novembre, différents points d'attention peuvent être mis en évidence.

1. Un besoin de discussion et d'échanges de bonnes pratiques ; le séminaire n'est pas seulement un moment d'information. Il est une opportunité de développer/renforcer le réseau professionnel des Quartiers Nouveaux et d'échanger dans le cadre d'un **atelier** sur les pratiques mises en place par les autres communes ou acteurs privés dans le processus de conception des Quartiers Nouveaux. Cet aspect a manqué lors de ce premier séminaire 2018 et fera l'objet d'une attention particulière pour le suivant.

2. La composition du public est déséquilibrée. On constate que le secteur privé et le consortium sont peu représentés. Comment les intégrer dans la démarche ? A priori, cela passe par une sensibilisation lors des rencontres avec l'administration régionale, la CPDT n'ayant pas de contact direct avec ces acteurs.

3. Sur les aspects pratiques, il apparaît que la localisation du séminaire n'est pas optimale en termes d'accessibilité et de développement durable. Il est important de choisir, pour autant que les délais le permettent, le prochain lieu du séminaire en adéquation avec les ambitions portées par le référentiel des Quartiers Nouveaux en matière de mobilité durable. Par ailleurs, se pose la question de la commune où le séminaire pourrait avoir lieu ; à titre d'exemple, le choix pourrait se porter sur une des communes représentées dans les quartiers nouveaux, suffisamment centrale, ou plus largement à un lieu à l'échelle de la province.

Le choix pourra s'accompagner également de mesures complémentaires visant à faciliter l'accès telles que

- Renseigner sur la page d'inscription au séminaire, les différentes possibilités d'accès : outre la voiture, les transports en commun (gare SNCB et arrêt TEC), itinéraires vélo et/ou marche à pied.
- Idéalement, ouvrir une plate-forme de covoiturage réservée aux personnes invitées, voire proposer un itinéraire vélo pour les personnes se déplaçant régulièrement avec ce moyen de déplacement.

Un répondant suggérerait également d'utiliser du matériel recyclable en ce qui concerne le repas.

2.2 FICHES

2.2.1 Fiche introductive

Concepts et enjeux

Les mobilités alternatives désignent l'ensemble des modes de déplacement permettant de se passer de l'automobile et de restreindre le phénomène de l'autosolisme, soit le fait de circuler seul dans son véhicule. Dans le jargon, il est également question d'écomobilité ou de mobilité durable. Ces concepts permettent de situer les mobilités alternatives comme réponse à des enjeux globaux aux conséquences locales, à savoir la congestion automobile et ses nuisances environnementales (pollution de l'air, bruit, insécurité routière ...), l'encombrement de l'espace public et la perte d'accessibilité à certains lieux ainsi que la problématique des ressources énergétiques. L'écomobilité ou la mobilité durable vise à répondre aux défis de l'accessibilité et du développement économique sans mettre à mal les ambitions écologiques. Elle concerne aussi bien le transport des personnes que des marchandises.

La **clef de voûte** des mobilités durables comme alternatives à la voiture est l'**intermodalité**. Celle-ci « vise à offrir à l'utilisateur, qui a recours à différents modes de transport dans une chaîne de déplacement, un trajet sans rupture »¹. Elle consiste à « chaîner plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement »². En bref, c'est la possibilité de passer d'un moyen de transport à un autre au cours d'un même déplacement dans le temps et dans l'espace en limitant les ruptures et en facilitant les conditions du changement. Les mobilités alternatives peuvent concurrencer l'usage de la voiture dès lors qu'elles sont combinées.

L'intermodalité pose un défi : celui de la continuité et de la fluidité du changement des moyens de transport. **La rupture de charge** est intrinsèque au concept d'intermodalité. Cette rupture désigne le moment critique où l'utilisateur intermodal doit passer d'un moyen de transport à un autre. La littérature scientifique fait état d'une situation vécue comme une contrainte (temps de correspondance, praticabilité des liaisons ...), la personne qui se déplace privilégiant généralement un déplacement continu. Il est dès lors essentiel d'organiser et d'aménager l'espace afin de rendre ce changement le plus confortable possible. Hiérarchiser les modes de transport permet de faciliter le changement intermodal. **Le principe STOP** propose une telle hiérarchisation. Ce principe est d'application en Région flamande ; il consiste à prendre successivement en compte dans les aménagements des espaces publics les piétons (Stappen), les cyclistes (Trappen), les transports en commun (openbaar vervoer) et les voitures (privé vervoer). La marche à pied est ainsi à la base de l'intermodalité comme mode chaînant, rouage indispensable au fonctionnement de celle-ci.

Ambitions : Dans le cadre du référentiel des Quartiers Nouveaux, l'accessibilité et la mobilité des personnes et des biens constituent un double défi dans le développement d'un projet de quartier écomobile que celui-ci soit urbain ou rural, et ce tout en tenant compte de la diversification des motifs de déplacement et de transport dans l'espace et dans le temps.

Ce défi est décliné en trois ambitions dont découlent des objectifs bien définis repris dans les fiches thématiques :

- Encourager les mobilités alternatives
 - o Privilégier les modes doux et les courtes distances
 - o Développer de nouveaux usages automobiles et des solutions décarbonées
- Développer les transports collectifs

¹ « L'intermodalité dans le transport des personnes », Cémathèque n°15, SPW Editions, décembre 2005.

² « Vers une marche plaisir en ville », sous la coordination de LAVADINHO S., WINKIN Y., Collection Dossiers, Editions CERTU, Lyon, 2012, page 12.

- Optimiser la desserte en transports collectifs
- Renforcer les services à la mobilité et à l'intermodalité
- Faire un quartier accessible
 - Assurer une bonne connexion dans le quartier et avec son territoire élargi
 - Garantir l'accessibilité pour tous
- Optimiser la logistique
 - Optimiser la distribution et la livraison des marchandises

Ces ambitions peuvent être complétées par celles développées dans le cadre la vision FAST portée par le Gouvernement de la Région wallonne : celui-ci s'est effectivement engagé à réduire l'encombrement sur les routes wallonnes au travers d'une politique à l'horizon 2030 visant à renforcer la Fluidité, l'Accessibilité, la Santé/Sécurité et le Transfert Modal. Ces ambitions sont chiffrées.

Mode de transport	2017	2018
Marche	3%	5%
Vélo	1%	5%
Bus	4%	10%
Train	9%	15%
Voiture	83%	60%
Charge moyenne par voiture	1,3 personne par voiture	1,8 personne par voiture

Cette vision s'intègre dans un Plan wallon d'investissement³ (2019-2024) dont l'objectif est de réduire l'utilisation de la voiture individuelle en favorisant le covoiturage, les infrastructures cyclo-piétonnes, les transports en commun, le vélo, les voitures partagées mais également les plateformes multimodales pour un coût estimé à 1.130 millions €. Ce plan est prévu pour une période de 5 ans (2019 à 2024) et mettra en œuvre des partenariats publics-privés pour compléter l'engagement direct de la Wallonie à 1,30 milliards d'€.

La vision FAST fait l'objet de mesures d'accompagnement, à savoir :

- Un programme de subvention d'un montant de 5.456.600€ à destination de 62 villes et communes dont Arlon, Leuze-en-Hainaut, Liège, Bastogne, Charleroi, Liège, Marche-en-Famenne, Ottignies-Louvain-la-Neuve et Mons. Ce programme a pour objectif de développer l'usage du vélo et d'améliorer la sécurité des déplacements cyclables et cyclo-piétons
- Une Stratégie régionale de Mobilité déclinant les options de cette vision.

Structure des fiches

³ Source : Portail de la wallonie – Actualité – Un plan d'investissement de 5 milliards d'€ pour la Wallonie.
Site internet : <http://www.wallonie.be/fr/actualites/un-plan-dinvestissement-de-5-milliards-eu-pour-la-wallonie>

Les fiches sont présentées successivement selon le principe STOP. Une première fiche est ainsi dédiée aux modes doux, à savoir la marche à pied et le vélo. Il sera fait état des moyens de déplacement innovants d'un point de vue technologique, assimilés par le Code de la route aux modes doux. La seconde sera dédiée aux transports en commun. Celle-ci sera publiée fin 2018. Elle aura pour objet de faire le point sur les opérateurs des transports en commun présents en Région wallonne, à savoir le chemin de fer et les bus (métro/tram dans une moindre mesure) ainsi que sur l'intégration des nouvelles technologies dans le parc de véhicules (bus électrique, autonome, ...). La troisième fiche porte sur la voiture et ses évolutions. Une quatrième fiche sera dédiée à la « Mobility as a service ». Enfin, une dernière fiche sera consacrée au transport des marchandises.

Ces fiches comportent :

- Des concepts, des enjeux et ambitions
- Des recommandations pour les Quartiers Nouveaux
- Un état des lieux des opérateurs et experts/conseillers dans la thématique visée
- Un état des lieux des guides pratiques : la mobilité est un secteur regroupant de multiples acteurs. Bon nombre de guides et de référentiels ont été édités à l'initiative de ces derniers. Les fiches renvoient vers un échantillon de guides permettant à tout un chacun d'approfondir le contenu des fiches.

Recommandations générales

1. Identifier les acteurs indispensables pour concevoir un quartier crédible sur le plan de la mobilité durable et les intégrer en amont de la réflexion. Ceci passe par la représentation de différentes dimensions de la mobilité à savoir le piéton, le cycliste, les transports en commun ... Les fiches ont pour objectif d'identifier ces acteurs pour faciliter la prise de contact.

2. Intégrer les citoyens dans la réflexion, de préférence en amont du projet. La mobilité est un sujet assez sensible : un projet immobilier quel que soit sa taille et son emplacement est parfois, voire souvent, perçu par les riverains comme source de nuisances en terme de congestion automobile et impacts environnementaux afférents. En effet, la mobilité d'un quartier ne se résume pas à ses frontières : elle impacte la circulation et le stationnement sur les espaces publics environnants et plus largement le cadre de vie des riverains. Cet impact peut néanmoins être objectivé par des études de mobilité. Il est nécessaire de communiquer sur ces bases objectivées avec les riverains et autres usagers (commerçants, travailleurs, écoles ...) pour une intégration apaisée du quartier nouveau. La commune gagne à organiser une information préalable avant l'enquête publique. Pour plus d'informations, consultez la fiche Participation citoyenne n°2 intitulée « Concevoir une offre participative tout au long du projet ».

3. Assurer une approche globale eu égard aux pôles générateurs de mobilité et identifier les complémentarités avec l'offre existante à renforcer. Si le quartier nouveau a pour ambition de développer une mobilité durable, celle-ci se conçoit en interaction avec le contexte territorial dans lequel il s'intègre. En d'autres termes, les comportements de mobilité sont intrinsèquement liés aux fonctions économiques, sociales, ... et à leur localisation. La mobilité durable de ces quartiers nouveaux doit être réfléchie par rapport aux centralités et pôles d'activités implantés en dehors des quartiers nouveaux (écoles, gares, centres commerces, hôpitaux ...).

Sources :

- Cyprien Richer, Joël Meissonnier, Mathieu Rabaud. Quelle(s) intermodalité(s) dans les mobilités quotidiennes ?. ISTE Editions. Transports et intermodalité, ISTE Editions, pp.261-288, 2016, Collection Sciences, société et nouvelles technologies
- de GUILLEBON B., NOLLET P., « En route vers l'éco-économie », Editions Armand Collin, 2013.
- « L'intermodalité dans le transport des personnes », Cémathèque n°15, SPW Editions, décembre 2005.

- « Vers une marche plaisir en ville », sous la coordination de LAVADINHO S., WINKIN Y., Collection Dossiers, Editions CERTU, Lyon, 2012, page 12.
- Ecoquartier : faut-il labelliser ? Les Cahiers nouveaux N°78 60 Août 2011

2.2.2 Mobilité douce

Concepts et enjeux

Les **modes de déplacement doux** désignent usuellement la marche à pied et le vélo. La notion de « mode doux » est définie par la littérature comme un moyen de déplacement nécessitant d'utiliser ses propres ressources et énergie; cette définition englobe également des moyens de déplacement non motorisés tels que le skateboard et la trottinette. Outre les arguments positifs en matière de durabilité, ces modes de déplacement sont également positifs pour la santé publique.

La **marche à pied** est le point de départ de la mobilité durable et de l'intermodalité. Elle est le chaînon indispensable à la continuité des déplacements et à la complémentarité des autres moyens de transport. L'utilisateur multimodal est avant tout un **piéton**. Celui-ci se déplace au plus court et au plus rapide, d'où l'intérêt de mailler le quartier nouveau par un réseau de cheminement et d'assurer la continuité du réseau au sein du tissu urbanisé.

Exemple : Nivelles, Campagne Petit Baulers (lotissement récent), maillage piéton au sein du quartier.



Toutefois, considérer le piéton demande de distinguer les personnes à Mobilité Réduite (PMR). En effet, plus de 35% de la population peut être qualifiée de PMR. Outre les personnes avec un handicap physique et/ou moteur (personnes aveugles, malvoyantes, en fauteuil roulant ...), on compte également les enfants, les personnes âgées ainsi que les personnes dont la mobilité est réduite de façon temporaire (béquilles ...) ou selon leur situation (poussette, courses ...). La diversité des besoins de ces différentes catégories de personnes constitue un défi dans l'aménagement des espaces publics. Une personne aveugle ou malvoyante aura besoin de repères alors qu'une personne en chaise roulante appréciera un espace sans contrainte. D'où la nécessité d'intégrer dans la conception des espaces publics des experts et conseillers en la matière et aboutir à des solutions négociées.

Des usagers tels qu'une personne âgée et un enfant mettent en exergue de par leurs profils de mobilité respectifs le besoin de développer une fonction complémentaire à celle du déplacement, le séjour. Cette fonction se concrétise essentiellement par l'installation de bancs et autres types de lieu de repos. Elle suppose également d'apaiser la circulation afin d'assurer au piéton la priorité et la liberté de se déplacer selon ses capacités et son rythme. A noter que la fonction de séjour peut être une fonction dominante d'un espace public. On en vient ainsi à développer des usages autres de l'espace public dont ce n'est pas ici le propos.

Chiffres clés :

- Vitesse de déplacement
 - o d'une personne âgée et d'un enfant : 1 à 3 km/h
 - o d'un adulte : 3 à 6 km/h
- Distance raisonnable : 1 à 2 km selon la vitesse de déplacement
- Espace de repos – Bancs
 - o Tous les 100 à 200 mètres selon la DGO2 Mobilité (Cemathèque)
 - o Tous les 100 mètres à tous les 50 mètres pour les chemins en pente (Référence Suisse « Mobilité pour tous »)

Le vélo

Le vélo retrouve depuis quelques années son statut de « petite reine », et ce à tout le moins dans les grandes villes. Une politique cycliste volontaire requière de prendre en considération les cinq points d'attention suivants selon Pro vélo:

- Des infrastructures adaptées
- Du stationnement
- Une promotion/sensibilisation
- Un ancrage politique fort
- Une politique d'évaluation

Chiffres clés :

- Vitesse de déplacement
 - o En situation de « croisière » : Entre de 15 et 20 km/h pour les utilisateurs occasionnels à entre 25 et 30 km/h pour les utilisateurs quotidiens et les plus endurants.
 - o En « ville » : selon la configuration des lieux, entre 14 et 20km/h, les infrastructures types feux rouges, entre 12 et 14km/h, la congestion et la largeur de la voirie, entre 8 et 10 km/h.
- Stationnement
 - o Pro vélo recommande les arceaux en U pour le stationnement vélo sur l'espace public.
 - o En ce qui concerne le stationnement sécurisé, à Strasbourg, l'éco quartier Danube comporte 1 places / par logement : *entre 1700 et 1800 places de stationnement ont été créées, accessible de plain-pied.*

Le vélo intégré dans l'économie de services

Le vélo en libre-service (VLS) suscite l'engouement dans de nombreuses grandes villes telles que Bruxelles, Paris, Lyon, Strasbourg et d'autres villes moyennes. Ce type de services sur l'espace public participe à l'image d'une ville innovante et volontariste en matière d'offres de moyens de transport alternatif.

Le VLS présente de nombreux avantages pour l'utilisateur :

- Généralement un système « One way », soit la possibilité de prendre un vélo en un point A et de le déposer en un point B. Le vélo est soit déposé à une station (type *Velib*) soit peut-être laissé en voirie (free-floating, pas de station fixe).
- Un coût moindre par rapport à l'achat d'une bicyclette
- La tranquillité d'esprit : pas d'entretien à prendre en charge, pas de préoccupation concernant le vol, ni concernant un emplacement de stationnement ad hoc
- Une disponibilité 24h/24

Exemples : Bruxelles. 5000 VLS ont été déployés sur le territoire et participent à l'engouement pour la pratique du vélo : en 2014, on constate que la pratique du vélo croît de 10 à 15% par an⁴. (Photos)

Exemple : Namur. *La société Li Bia Vélo a réparti 240 vélos sur 26 stations, à Namur et dans sa proche périphérie.* (Photos)

La réussite du projet est liée à la densité de population et aux sources de financement. Un vélo en libre-service de type JC Decaux coûte environ 2.500€ et nécessite un investissement public, la publicité ne permettant d'absorber les coûts (réparation, redistribution de station en station, ...). En fonction de la densité de sa population et de l'investissement nécessaire, une autorité locale aura peut-être plutôt intérêt à se tourner vers d'autres systèmes de promotion du vélo. Certaines villes telles que Bordeaux se sont tournées vers un système de location de vélos en longue durée. L'entretien et le stationnement sont alors à la charge de l'usager. Dans le même ordre d'idée, la Province de Namur a lancé un achat groupé de vélos afin de réaliser une économie d'échelle et d'aider des particuliers à l'acquisition d'un vélo.

Ambitions

Les Quartiers Nouveaux ont pour ambition de privilégier les modes doux et les courtes distance au moyen de formes bâties et d'aménagements visant une mobilité intégrée et l'organisation des mobilités de courte distance avec une priorité claire aux liaisons douces.

Principes généraux d'aménagements des voiries

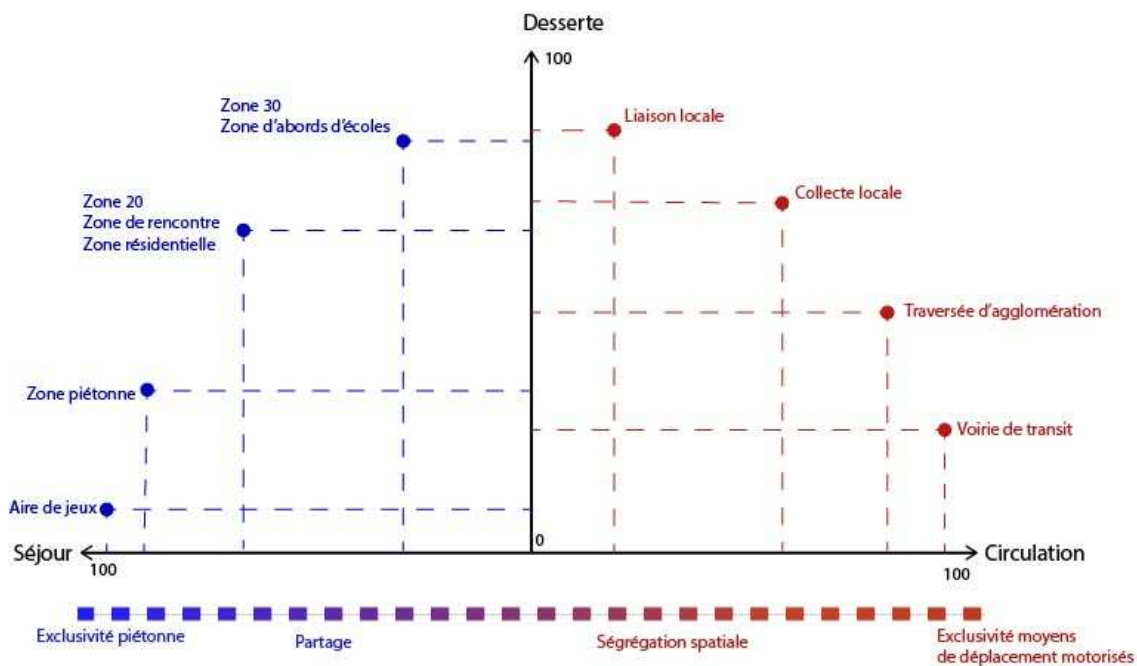
La nécessité de fluidifier le déplacement du piéton et du cycliste doit être équilibrée en fonction des impératifs de sécurité routière et de la cohabitation des différents modes de déplacement. Ceci pose la question du **partage** de l'espace selon le type de voirie et les moyens de déplacement prioritaires. Ainsi, Pro Vélo recommande la création de pistes cyclables séparées lorsque la vitesse des automobilistes dépasse les 50km/h et dans les voiries limitées à 30km/h mais où circulent en moyenne 4.000 EVP/jour (équivalent véhicule particulier).

Partant des ambitions portées par le gouvernement et des besoins des usagers, trois fonctions peuvent être prises en considération dans l'aménagement des voiries :

- Le déplacement, soit le mouvement opéré par quelque usager que ce soit
- L'accessibilité – ou desserte-, soit la capacité à atteindre des lieux présentant un certain degré d'attractivité
- Le séjour, soit l'occupation de l'espace pour se reposer, jouer, se rencontrer ...

La prise en compte combinée de ces fonctions permet une démarche de catégorisation de la voirie : elle consiste à moduler chacune des fonctions selon les usages potentiels des espaces publics du quartier nouveau et en considérant le contexte dans lequel ils s'insèrent. Les usages sont en effet modulés selon l'intensité des activités riveraines. Cette démarche est complémentaire à celle de hiérarchisation qui appréhende la voirie sur base de la vitesse de circulation, le nombre d'EVP

⁴ Source : Héran, F., *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014.



Légende : Fonctions des espaces publics et principes d'aménagements

Sources : CPDT R6 « Des espaces publics de qualité, conviviaux et sûrs », 2018 ; sur base du schéma « Croisement des fonctions d'accessibilité et de transport », le CeMatelier n°3/2015, SPW Editions Mobilités.

Exemples



La Hulpe : Zone résidentielle / Espace jeu



Nivelles – Zone 30

Les modes de déplacement assimilés aux modes doux

La notion de « modes doux » a été quelque peu dévoyée au fur et à mesure des innovations technologiques et de la promotion de l'assistance électrique, voire de la motorisation électrique pour les petits engins de déplacement. L'assimilation aux modes doux relève dans un premier temps d'un objectif économique et écologique. Ces modes de déplacements sont associés à une mobilité dite « verte » de laquelle se distingue à présent la marche à pied et le vélo, qualifiés de modes actifs.

Cette assimilation est également juridique et réglementaire. En effet, le code de la route prévoit en son article 7bis l'assimilation des « engins de déplacement » aux piétons et cyclistes selon leur vitesse de circulation : « les utilisateurs d'engins de déplacement suivent les règles applicables aux piétons lorsqu'ils ne dépassent pas l'allure du pas et les règles applicables aux cyclistes lorsqu'ils dépassent l'allure du pas ». Ces modes de déplacement sont soumis aux mêmes règles que celles des piétons et cyclistes. Selon les espaces de déplacement qu'ils empruntent, ces moyens de déplacement devront adapter leur vitesse.

Ces moyens de déplacement relèvent de deux catégories :

- **Les nouvelles générations de vélos**, à savoir le vélo électrique disposant d'une assistance au pédalage et ne nécessitant pas de certificat de conformité.
 - Le vélo électrique dispose d'une assistance électrique au pédalage. Le vélo électrique est un argument de poids face à la problématique du relief. 45% des ventes de vélos en 2017 concernaient un vélo électrique.
 - Le vélo motorisé est toujours assimilé à un vélo malgré son moteur fonctionnant de manière autonome mais il nécessite un certificat de conformité. Il permet d'atteindre la vitesse de 25 km/h grâce à un moteur capable de fonctionner de manière autonome.
 - Le *speedpedelec* est un vélo électrique rapide permettant de dépasser la vitesse de 25km/h et d'atteindre les 45km/h. Ce vélo est assimilé à un cyclomoteur et doit donc être immatriculé. L'utilisateur est dans l'obligation de porter un casque et de contracter une assurance.

- Ce type de vélo rencontre un succès important en Flandre où les infrastructures vélos (autoroutes vélos ...) permettent l'utilisation à plein régime de ce type de vélos. Entre juin 2017 et juin 2018, 9.521 speedpedelecs ont été immatriculés dont 95.5% en Flandre. A pleine vitesse, sa place serait plutôt dans la circulation, les bandes cyclables n'étant pas conçues pour permettre le dépassement.
- **Les nouveaux moyens de mobilité**
 - Le *gyropode*, également qualifié de « *segway* » selon le nom de la marque la plus connue, est utilisé en mobilisant son équilibre pour avancer ou reculer. La vitesse peut atteindre 20 km/h. En France, le législateur n'a pas intégré de principe d'assimilation de ces nouveaux moyens de déplacement ; il a été néanmoins admis que le *gyropode* peut utiliser les trottoirs et zones piétonnes pour autant que sa vitesse ne dépasse pas les 6 km/h.
 - Le *monocycle* est un engin électrique. Il est composé d'une seule roue et de deux plateformes rétractables de part et d'autre de la roue pour poser ses pieds. Il peut atteindre une vitesse de 30 km/h. A pleine vitesse, le monocycle devrait donc emprunter une bande cyclable ou une bande de circulation.
 - Le skate électrique ou *hoverboard* est un skateboard qui s'utilise dans le sens de la largeur et permet d'atteindre une vitesse de 10 à 15 km/h.
 - La trottinette électrique, soit une trottinette à moteur pouvant atteindre selon les modèles une vitesse de 40 km/h.

Recommandations :

1. Simplicité et accessibilité constituent une combinaison heureuse dans l'aménagement des voiries. Si dans les grandes villes, la création de trottoirs surélevés est nécessaire, ce n'est pas le cas dans les quartiers résidentiels, pour autant que la circulation y soit apaisée,
2. Multifonctionnalité : les rues des quartiers sont susceptibles de servir à d'autres usages que celui de marcher, circuler ... D'autant plus lorsque les piétons sont au centre de l'aménagement. Ainsi, les piétons peuvent jouer dans l'espace public, participer à des festivités tels que des concerts et autres festivals. Certains aménagements et infrastructures permettent d'anticiper cette multifonctionnalité (armoires électriques, voirie de plein pied, ...)
3. Signalisation : pour promouvoir la marche à pied, il est important de soigner la signalisation adaptée aux piétons en indiquant, outre la destination, le temps de parcours. Le kilométrage est une donnée difficile à contextualiser. Bruxelles Mobilité a élaboré sa carte « tap tap » reprenant les itinéraires piétons avec des temps de parcours basé sur une vitesse de déplacement de 4,5 km/h.
4. Assortir les infrastructures de mesures d'accompagnement. Certains éléments de signalisation, aménagements et infrastructures ne sont pas nécessairement indispensables à la compréhension de l'espace public. Le personnel policier ou communal peut également sensibiliser aux règles de mobilité d'un espace.
5. Renforcer le maillage des quartiers et assurer une perméabilité maximale pour les piétons et cyclistes.

Guides pratiques (disponibles online)

- Pour le mode piéton
 - *Mobilité douce et déplacements quotidiens*, Cemathèque n°22, septembre 2007
 - *La marche au cœur de la mobilité*, Cemathèque n°39, juillet 2014
 - *Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous* (Manuel du MET nr 10 – Wallonie)

- *Les zones résidentielles et de rencontre*, IBSR, Bruxelles, 2013.
- *Une circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*, Cémathèque, n°42, juin 2016.
- Pour le mode cycliste
 - Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques, Cémathèque n°46, février 2018.
 - Elaborer un Plan Commune cycable : comment ?, Cémathèque, n°37, août 2013.

Acteurs

Nom	Domaine d'intervention	Missions
Sentiers.be	Marche à pied	Protection des chemins et sentiers, suivi et lobbying juridique, sensibilisation et information, conception d'itinéraires et de réseaux.
ATINGO (ex-Gamah)	PMR	Consultance, formation, production de guides pratiques pour l'accessibilité PMR dans l'espace public
Plain-Pied	PMR	bureau d'études qui a pour but d'optimiser l'autonomie des personnes à mobilité réduite
GRACQ	Vélo	Association de bénévoles promouvant et sensibilisant à la pratique du vélo ainsi qu'à sa prise en compte défendant la prise en compte dans les projets de voiries, ...
Pro Vélo	Vélo	
SPW DGO1 - Direction des déplacements doux et des partenariats communaux	Mobilité douce	Conseils et expertises Appels à projets liés à l'espace public Ravel
Passe Muraille	PMR	organisme de formation et un bureau d'études développant la méthodologie du Global Access pour une mise en application des droits fondamentaux des personnes handicapées
Chemins du rail	Cheminement	association qui encourage les aménagements d'anciennes lignes de chemin de fer pour les transformer en <u>voies vertes</u> .

Sources ;

- « Vers une marche plaisir en ville », sous la coordination de LAVADINHO S., WINKIN Y., Collection Dossiers, Editions CERTU, Lyon, 2012
- Guides techniques/pratiques
- Héran, F., *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 2014.
- RAZEMON, O., *Le pouvoir de la pédale*, Rue Echiquier, Les petits ruis, 2014
- Législation
 - Code de la route

- Code de la rue
- Sites internet
 - DGO1
 - Notes stratégiques
 - Mobilitéepourtous.ch :
 - Les bancs (guides techniques) http://www.mobilitepourtous.ch/pdf/fiche_8.pdf
 -

2.2.3 Les transports en commun

Titre : Transports en commun

Chapeau : Organiser l'accessibilité des Quartiers Nouveaux en transport en commun ?

Contenu

Le référentiel des Quartiers Nouveaux identifie comme ambition de développer les transports collectifs. Cette ambition se décline en deux objectifs. Le référentiel vise tout d'abord l'optimisation de la desserte des Quartiers Nouveaux en transports en commun et recommande de privilégier les développements immobiliers dans un rayon de 700 mètres d'une desserte en transport en commun ou à 1km d'une gare ou d'un point d'arrêt. Ensuite, le référentiel préconise de renforcer les services à la mobilité et à l'intermodalité. Le transport en commun seul ne permettra pas de satisfaire aux demandes de mobilité des futurs habitants des Quartiers Nouveaux ainsi que des riverains. L'offre de transports en commun doit donc être combinée avec d'autres modes de déplacement (voir fiches n°5).

Complétés par une offre diversifiée de services de transport, les arrêts de transport sont susceptibles de constituer une centralité (pôle multimodaux) et de créer de l'attractivité. Ainsi, les gares ferroviaires et/ou bus ne sont pas seulement des lieux de passage. Elles peuvent être assorties d'une offre commerciale, de services tels qu'une pharmacie... C'est en imbriquant la structure du réseau de transports en commun et le développement immobilier que les Quartiers Nouveaux sont susceptibles de développer une mobilité durable.

En Région wallonne, on distingue deux grands réseaux de transport en commun ; le réseau de transport ferroviaire et le réseau de transport de bus (tram/métro pour Charleroi et Liège). L'objectif de la fiche est d'en présenter les acteurs, les moyens d'action et de solutions innovantes pour promouvoir la mobilité durable dans les Quartiers Nouveaux. Comme relevé dans la fiche introductive, les aménagements, services et infrastructures pour une mobilité durable ne peuvent se limiter aux limites du périmètre du Quartier Nouveau. En effet, il est nécessaire de penser la mobilité des futurs habitants depuis et vers le Quartier Nouveau.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le transport ferroviaire est une compétence fédérale impliquant différents acteurs qu'il convient de bien distinguer pour identifier les interlocuteurs pertinents à impliquer dans la mise en œuvre d'une mobilité durable depuis et vers les Quartiers Nouveaux.

LES ACTEURS

- Le Ministre fédéral de la Mobilité, responsable de la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)
- L'administration fédérale, soit le SPF Mobilité et Transports, compétent en matière de circulation routière, de navigation, de transport ferroviaire et de multimodalité.
- Le Groupe SNCB composé de deux entités⁵ dont les missions et les objectifs sont cadrés pour chacune par un contrat de gestion concerté avec l'Etat belge et l'administration fédérale
 - o La SNCB, responsable de l'organisation et de la commercialisation de l'offre de train. Elle gère tout ce qui concerne le transport des voyageurs.

⁵ Trois en considérant HR Rail chargée du recrutement et de la gestion des ressources humaines.

La SNCB est épaulée par différentes filiales dont **B Parking**, opérationnelle dans la gestion et l'exploitation des parkings (automobiles et vélos). La filiale prend également en charge la réalisation d'études et de recommandations en matière de tarification et de produits marketing.

- **INFRAABEL**, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant des chemins de fer.

La société est entre autre chargée de

- l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure (fermeture des passages à niveau)
- la fourniture aux entreprises ferroviaires des services tels que définis par la Loi sur l'infrastructure
- la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles

Infrabel est secondé dans ces missions par **TUCRAIL**, un bureau d'études chargé de la conception de projets d'infrastructure des études de faisabilité, des plans techniques et de l'exécution des travaux.

La Région wallonne a doté son administration d'une **cellule ferroviaire** au sein du Département de la Stratégie de la mobilité - Direction générale opérationnelle en charge des infrastructures routières et de la mobilité (DGO1 et DGO2 sont en cours de fusion). Cette cellule permet de faire le lien entre les réalités locales et les plans d'investissement stratégiques mis au point par la SNCB. Elle est notamment associée à la définition de la politique ferroviaire. Elle remet des avis sur les différents plans d'action de la SNCB et s'est notamment engagée dans la revitalisation des lignes à faible densité de population. Cette cellule ferroviaire peut donc relayer auprès des opérateurs ferroviaires les enjeux et ambitions en matière de mobilité durable propre aux Quartiers Nouveaux.

LE TRANSPORT EN COMMUN WALLON

Le second réseau de transport rassemble essentiellement les bus (les trams et métros pour certaines villes).

ACTEURS

La **Société Régionale wallonne du Transport** (SRWT) et les **TEC** constituent l'opérateur de transport en commun. Ils en ont la charge de l'exploitation depuis 1991. La régionalisation de la compétence a en effet entraîné la création de 5 sociétés d'exploitations autonomes ainsi que de la SRWT. La SRWT rassemble les 5 TEC et en assure la coordination. Le Groupe TEC est lié par un contrat de gestion. La SRWT sous-traite une partie des lignes à des opérateurs privés (Keolis...). Ces opérateurs sont en charge de 450 véhicules et de 40% des kilomètres parcourus.

En 2018, le Gouvernement wallon décide de faire évoluer la structure du groupe et le mode de gestion. Cette transformation a pour objectif d'offrir de meilleurs services et d'augmenter le nombre de ses usagers, comme visé par le gouvernement wallon dans le cadre du plan FAST. Les 5 TEC et la SRWT sont intégrés dans une seule et même structure juridique : **l'Opérateur de Transport de Wallonie**. Afin de tenir compte des réalités locales, cinq bassins de mobilité sont créés sur base du périmètre d'intervention des 5 anciennes sociétés d'exploitation. Pour chaque bassin de mobilité, un organe de consultation est créé et composé :

- d'un membre du collège des bourgmestres et échevins de chaque commune du bassin,
- d'un représentant de la Direction Générale des infrastructures routières,
- d'un représentant de l'AOT (Autorité organisatrice du Transport), chargée du secrétariat,
- d'un représentant de l'OTW membre du personnel,

- d'un représentant du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Ces organes se réuniront deux fois par an à titre gratuit et seront chargés d'émettre des recommandations concernant l'offre de transports en commun compte tenu du contexte de l'offre, des besoins et du budget, et concernant tous autres modes de transport, à cet égard, les aspects liés à l'intermodalité seront prioritairement étudiés.

La réforme a également abouti à la création d'une **Autorité Organisatrice du Transport** au sein de l'administration régionale. Elle est notamment chargée de traduire en objectifs opérationnels la politique d'accessibilité au territoire.

BOITE A OUTILS

Check list des points d'attention pour la mise en œuvre d'une ligne de transport en commun

Sur la conception de la ligne de bus :

- Le facteur temps
 - Le cadencement (organisation répétitive de la circulation des trains d'une journée à l'autre en semaine⁶) et la fréquence des transports (nombre de train par heure⁷)
 - la régularité, l'assurance d'avoir un horaire respecté sans modifications successives.
 - l'amplitude horaire (plage horaire durant lequel le service est effectif)
 - les temps de correspondance si une ligne permet de rabattre les habitants du Quartier Nouveau vers une ligne structurante
- La vitesse commerciale, qui dépend notamment de l'infrastructure utilisée par les bus, de même que la régularité et la ponctualité. L'efficacité d'un BHNS dépend de sites propres et d'aménagements prioritaires aux croisements.
- L'efficacité du transport en commun par rapport à une automobile
- La capacité du véhicule et le débit, en tenant compte du nombre de kilomètres roulés à vide selon l'heure de pointe et le sens de circulation.

Sur la communication, informer les futurs habitants des Quartiers Nouveaux sur les transports en commun accessibles depuis leur quartier, sur les complémentarités avec les autres moyens de transport, la politique tarifaire...

Guide de bonnes pratiques : Les systèmes de transport collectif structurants, La Cémathèque n°26, décembre 2008, SPW EDITIONS

Guides pour l'aménagement des voies de circulation et des arrêts de transport en commun

- Guide de bonnes pratiques. Principes d'aménagements des infrastructures routières en faveur des transports en commun
Disponible en ligne :
https://www.infotec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf
 - Arrêts de bus et kiosque – coût d'un modèle type fourni par la SRWT : entre 1.100 et 1.500€. La SRWT prend en charge la gestion technique et administrative de ces infrastructures.

⁶ Exemple : En gare d'Etterbeek, les usagers ont la possibilité de prendre toutes les heures 46 chaque jour de la semaine un train – omnibus jusqu'à Louvain-la-Neuve qui réalise systématiquement les mêmes arrêts.

⁷ Exemple : La fréquence des trains en gare d'Etterbeek vers Louvain-la-Neuve est de 2 à 3 trains par heure.

- Points d'arrêt de bus et de cars accessibles à tous : de la norme au confort, Collection Référence, Cerema ; 2018.

Administration responsable des audits de sécurité des aménagements de voirie (esquisse, d'avant-projet et de projet) : Direction de la Sécurité des infrastructures routières

QUELS TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES QUARTIERS NOUVEAUX ?

Deux éléments permettent de définir et de moduler le type de services de transports en commun à intégrer dans un Quartier Nouveau selon la demande.

Le premier élément est la fonction principale du transport en commun. Il existe deux fonctions pour structurer le réseau des lignes de transport en commun.

- Tout d'abord, la fonction de transport/transit, soit une ligne de transport structurante permettant de relier des pôles (nœuds d'articulation en zone dense, fonctions type hôpital ...). Le BHNS (bus à haut niveau de service) en est un exemple. Ce type de services permet de réaliser des déplacements interurbains et de compenser l'absence de liaison ferroviaire entre des pôles (sites universitaires, hôpitaux, administration, Park and Ride...). Il est notamment mis en œuvre pour relier Louvain-la-Neuve à Nivelles et Bruxelles (Conforto et Rapido bus). La capacité d'un bus peut varier de 70 à 150 places assises et debouts selon sa longueur.
- Ensuite, la fonction d'accessibilité, soit une ligne de transport permettant de desservir des fonctions (écoles, hôpitaux...) et des quartiers, de rabattre des usagers vers des lignes structurantes. A titre d'exemple, le Proxibus est un service proposé dans quelques communes rurales wallonnes pour répondre à la demande de citoyens d'un service de proximité permettant d'accéder à des commerces, services ou un nœud de transports structurants. Sa capacité est de 28 places.

Ces deux fonctions doivent être bien distinguées l'une de l'autre. La fonction d'accessibilité nécessite des arrêts fréquents sur un parcours tandis que la fonction de circulation nécessite une vitesse commerciale élevée pour rejoindre des pôles entre eux. Elles sont complémentaires en ce qu'une ligne de bus peut rabattre les habitants d'un quartier vers une ligne structurante.

Le deuxième élément à prendre en considération est le débit du système de transport. Cet indicateur est déterminé sur base de la capacité du moyen de transport (nombre de places assises et debout), de la fréquence de passage (de 2 à 20 minutes pour un BHNS), de la vitesse commerciale (de 15km/h à 70/80 km/h selon la fonction et le nombre d'arrêts) et de l'amplitude horaire (la journée complète, une demi-journée, uniquement des plages horaires). Un système de transport collectif structurant dont la fonction principale est le transit / le transport entre deux pôles peut atteindre un débit de 1.500 passagers / heure / sens, voire plus dans le cas d'un bus articulé.

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les bus hybrides

En continuité des engagements pris par l'Etat Fédéral en 2015 lors de la COP21, le Gouvernement de la Région wallonne a transposé les objectifs de réduction des émissions de CO2 dans le contrat de gestion du Groupe TEC. Pour atteindre une diminution du CO2 de 35% d'ici 2030, la SRWT procède au renouvellement de son parc de véhicules au fur et à mesure de leur cycle de vie. Au bout de 16 ans, les véhicules à moteurs diesels sont remplacés par des véhicules plus propres.

Les véhicules hybrides rechargeables fonctionnent au diesel et à l'électricité. Ils permettent de réduire la pollution sonore et environnementale, les émissions de gaz à effet de serre de 70% par rapport à un véhicule traditionnel... Un GPS intégré permet de signaler au véhicule que l'on se trouve en centre-ville et donc de passer automatiquement en mode électrique. Les batteries sont rechargées par la récupération de l'énergie de ralentissement du véhicule et par la recharge via pantographes. Le pantographe est un dispositif de recharge dont l'installation nécessite une superficie de 20m² (cabine électrique comprise). En ce qui concerne l'achat du matériel, un bus électrique coûte dans les 350.000€ et un pantographe 300.000€⁸.

Dans le cadre d'un Quartier Nouveau, la mise en œuvre d'une ligne de transport avec bus hybride nécessite de positionner des pantographes de telle manière que les véhicules soient chargés pour traverser le Quartier Nouveau en mode électrique.

Les navettes autonomes

Les services de mobilité autonome séduisent. Ils sont testés en Région wallonne par l'Institut VIAS (anciennement IBSR) en partenariat avec le Ministre fédéral de la Mobilité et le SPF Mobilité. Le code de la route a fait l'objet de modification pour permettre la circulation de ce type de véhicules à titre exceptionnel pour des tests en situation réelle (arrêté royal du 18/03/2018).

L'Institut VIAS a impliqué différents acteurs dans les tests menés en Région wallonne:

- Les communes sur le territoire desquelles ont eu lieu les tests.
- La société KEOLIS, un opérateur privé en transport de passagers
- La société BALOISE, une compagnie d'assurance
- La société MARSH, une société de conseils en assurance et gestion des risques
- La société NAVYA, une entreprise spécialisée dans la construction de véhicules autonomes, sans conducteur et électrique.

Trois expériences ont été réalisées :

- Dans un premier temps, une navette autonome a été testée sur un circuit, en dehors de la circulation. Cette navette pouvait transporter une dizaine de personnes à une vitesse de 11km/h (20km/h maximum)
- La mise en circulation d'un véhicule autonome a ensuite été testé à Han-sur-Lesse pour relier sur un trajet de 500 mètres le parking des bus à la billetterie du domaine des Grottes de Han puis jusqu'à l'entrée des Grottes. Le parcours était entièrement balisé et configuré à l'avance. La navette se déplace sur base du signal GPS.
- Un dernier test a été réalisé sur la commune de Braine-l'Alleud pour relier le Lion de Waterloo à la ferme de Hougoumont sur un trajet de 2,4km. L'itinéraire présente

⁸ Ce coût est comparable à celui d'un bus traditionnel fonctionnant au diesel, en tenant compte des impacts négatifs en terme de pollution.

quelques défis techniques en raison des virages et du passage d'usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, tracteurs). Sur ce test, le signal GPS et les capteurs Lidar ont été mobilisés et permettent à la navette de repérer les obstacles. Elle circule à une vitesse de 15km/h en moyenne, jusqu'à 18km/h. Un accompagnateur a dû reprendre le contrôle du véhicule à quelques reprises en raison de certains obstacles tels que des voitures mal garées.

Pour l'Institut Vias, l'utilité et l'efficacité de la navette autonome est avéré pour des trajets relativement courts et bien balisés :

- Pour permettre à des automobilistes d'accéder à un centre-ville ou certaines infrastructures depuis un parking excentré pour éviter l'agglutinement de véhicules aux entrées et accès (hôpitaux, campus universitaire...)
- Pour favoriser la mobilité des personnes âgées et des personnes à mobilité réduite.

Un transport en commun autonome présente des avantages et des inconvénients.

- + D'une part, la sécurité routière. Des technologies telles que le GPS, le radar et le lidar permettent au véhicule de s'orienter, d'éviter les obstacles (piétons, cyclistes...) et de respecter les règles de circulation renseignées par les panneaux de signalisation. D'autre part, l'absence de personnel à bord. A noter également qu'une navette est idéalement programmée pour une conduite écologique.
- La technologie présente des maladies de jeunesse. Actuellement, le véhicule autonome est programmé pour un itinéraire prédéfini. Il n'y a pas encore la flexibilité que peut fournir un chauffeur capable d'adapter son itinéraire aux contraintes rencontrées (congestion automobile, obstacles...). Il n'est pas possible pour un piéton de savoir si le véhicule autonome a bien détecté sa présence comme il pourrait s'en assurer en ayant un contact visuel avec un automobiliste.

Le recours à une navette autonome nécessite des investissements importants quant à la création et à l'entretien des infrastructures routières. En outre, il doit être tenu compte du coût d'achat du véhicule (250.000€) et de sa maintenance. Dans le cas de la conception d'un Quartier Nouveau, la technologie peut être mobilisée pour la mise en service d'une navette locale, pour permettre l'accessibilité aux différentes fonctions implantées dans le quartier et la mobilité des PMR.

Guide technique pour le test de véhicules autonomes, publié par le SPF Mobilité. Disponible en ligne : https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/code_of_practice_fr_2016_09.pdf

Tout test doit recevoir l'aval du SPF Mobilité et Transports

SPF Mobilité et Transports

DG Transport routier et Sécurité routière

Cellule technique

Rue du Progrès 56

1210 Bruxelles

Mail : vehicule@mobilit.fgov.be

RECOMMANDATION

Avant de concevoir l'offre de transports en commun du Quartier Nouveau, il est nécessaire de prendre en considération la structure du réseau dans lequel ce quartier va s'intégrer et les pôles auxquels il doit être raccordé. La conception d'un Quartier Nouveau est une opportunité de réfléchir à la hiérarchisation des réseaux de transport en commun qui ne sont plus nécessairement en phase avec les réalités des bassins de mobilité. En outre, la prise en contexte environnant et de la demande de services en mobilité peut permettre d'atteindre une masse critique et basculer vers un système de transport plus performant à l'échelle communale, voire supra-communale.

La proximité d'une gare est un atout certain pour le développement d'un Quartier Nouveau. Selon la distance avec le Quartier Nouveau, il est nécessaire d'organiser le rabattement des habitants par des aménagements favorables aux piétons, aux cyclistes ou aux bus jusqu'à la gare en question, voire également des services (autopartage...). Outre les aménagements et services, des équipements sont également à envisager tels que des parkings vélos.

Le rabattement des navetteurs par le biais des bus doit être organisé de telle manière que la rupture de charge impacte le moins possible la continuité du déplacement. Pour ce faire, une attention doit être portée

- Aux aménagements des cheminements (notamment pour les personnes à mobilité réduite) depuis l'arrêt de bus (le plus près de la gare) jusqu'aux quais.
- A la complémentarité des horaires des deux réseaux de transport afin de réduire au maximum le temps d'attente pour la correspondance quel que soit le sens du déplacement.
- A la fréquence et au cadencement.

La mobilité durable d'un Quartier Nouveau passe par l'amélioration et le renforcement des services de mobilité en dehors de ce quartier. Ceci implique une concertation avec les acteurs compétents au niveau régional et fédéral. Pour exemple, la commune de Seraing a obtenu auprès de la SNCB la réouverture de la ligne de train 125A. Cette ligne de train a été arrêtée il y a 40 ans pour le transport des personnes. Elle n'était plus utilisée que pour le transport des marchandises. Une dizaine d'années de négociation ont été nécessaires à sa réouverture. ERIGES, la structure en charge des grands projets de redynamisation du centre de Seraing, a coordonné les études de mobilité pour justifier la réouverture de cette ligne mi 2018. Cette réouverture de la ligne a été accompagnée par la création de deux arrêts pour faciliter l'accessibilité aux Ateliers Centraux et au centre-ville de Seraing. Un troisième arrêt sera créé pour permettre aux usagers de rejoindre le Val Saint Lambert ou sera construit un espace de loisir et un centre commercial. Cette ligne profite aux activités économiques implantées à Seraing. La fiche développera également le projet RER dans le cadre des Quartiers Nouveaux.

Source et guides à l'attention des concepteurs des Quartiers Nouveaux

- Le transport en commun, La Cémathèque n°17, avril 2006, SPW EDITIONS
- Collaboration TEC – gestionnaires de voiries, La Cémathèque n°33, octobre 2011, SPW EDITIONS.
- Hiérarchiser son réseau de bus pour optimiser l'offre de transports, Mobilités et transports, Le point sur, Fiche n°34, Collection Références, octobre 2016.
- Les ambitions pour le développement du transport ferroviaire : Le transport ferroviaire : un atout structurant pour la Wallonie. Projet de Plan de développement de la desserte ferroviaire en Wallonie pour la période 2013 à 2025. Disponible en ligne : http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/politique%20ferroviaire/Plan_desserte_definitif.pdf

Sources

- Sur l'opérateur du transport en commun : Décret du 21 DECEMBRE 1989. - Décret relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.
- Sur les véhicules autonomes
 - o Institut VIAS
 - <https://www.vias.be/fr/newsroom/eerste-test-in-belgie-van-een-auto-nome-shuttle-zonder-bestuurder/>
 - <https://www.vias.be/fr/newsroom/un-minibus-sans-chauffeur-parcourt-un-trajet-de-plus-de-2-km-aux-abords-du-lion-de-waterloo/>
 - <https://www.vias.be/fr/newsroom/pour-la-premiere-fois-une-navette-autonome-a-circule-sur-la-voie-publique-en-belgique/>

2.2.4 L'automobile, entre nouveaux usages et nouvelles technologies

Concepts, enjeux et ambitions

L'ambition du référentiel des quartiers nouveaux d'encourager les mobilités alternatives se traduit entre autres par l'objectif de « développer de nouveaux usages automobiles et des solutions décarbonées ». Ces ambitions passent notamment par l'évolution des usages automobiles et le développement de nouvelles technologies.

Les polluants émis par les véhicules à combustion sont nuisibles, tant pour la santé publique que pour le climat. Le transport est le secteur où les émissions de CO₂ croissent le plus. Il constitue donc un levier très important de réduction des émissions, et ce à travers le recours à la mobilité douce (y compris les vélos électriques)- qui a fait l'objet de la fiche n°2- , mais aussi par la réduction de l'usage des véhicules et les véhicules dits *propres*.⁹

Des nouvelles technologies : les motorisations alternatives

Dans le secteur automobile, les motorisations alternatives aux moteurs thermiques (essence et diesel) sont en plein développement : véhicules électriques, au gaz naturel, hybrides ou autres. Le recours aux moteurs électriques est notamment de plus en plus plébiscité car il n'entraîne pas la diffusion de particules fines. Néanmoins, il convient de prendre en considération l'ensemble du processus de construction de l'automobile et les caractéristiques du « carburants » pour déterminer le bilan carbone de cette nouvelle technologie.

a. Les véhicules électriques

Même s'ils n'occupent encore qu'une faible part de marché, les véhicules électriques se développent depuis longtemps déjà. Ils n'émettent aucun gaz à l'utilisation et leur bilan CO₂ sur la durée de vie est favorable, même s'il est perfectible. Ces véhicules sont silencieux, ce qui est propice à la qualité de vie dans les espaces traversés. Toutefois des freins à l'utilisation subsistent encore aujourd'hui :

- le prix d'achat, plus élevé qu'une voiture de même type à moteur thermique, même si à l'usage le coût est moindre ;
- le manque d'autonomie et le poids de la batterie. la disponibilité encore limitée de points de charge sur les routes : les communes de Wallonie disposant de stations d'approvisionnement pour véhicules électriques sont actuellement au nombre de 19, majoritairement situées en Hainaut) ;
- le temps de chargement (à domicile : 5 heures pour 100 km, sur borne rapide typique (50 kw/h) : 30 minutes pour 100 km).

Ces différents points faibles sont en train de s'améliorer. En Wallonie, plusieurs réseaux de chargement ont été créés par des intercommunales. Ores a installé une vingtaine de bornes pour lesquelles le coût de chargement est d'un euro par demi-heure¹⁰. Des équipements plus coûteux permettent un chargement plus rapide ; la Tesla peut ainsi être chargée en une demi-heure pour une autonomie de 240 km. Le recours aux piles à hydrogène pour les véhicules électriques, très rare aujourd'hui, est une technique en développement qui permettrait d'améliorer l'autonomie, la vitesse d'approvisionnement et le poids des batteries.

Les véhicules électriques sont indiqués à l'heure actuelle en zone urbaine pour des déplacements courts, y compris pour les transports en commun et véhicules en libre-service : voitures électriques partagées comme la zen-car à Bruxelles. Dans les zones rurales, elles pourraient être utilisées comme voitures de rabattement vers des pôles de transport en commun.

⁹Les émissions doivent être envisagées aux différentes étapes : utilisation, production et recyclage.

¹⁰ Sources : www.ze-mo.be/ze-mo/la-carte

b. Les véhicules au gaz naturel

Ces véhicules ont une autonomie de 400 à 500 km pour le CNG, et de 800 à 1000 km pour le GNL. La combustion du gaz naturel est plus propre que celle des carburants classiques, mais c'est le biométhane qui est le plus performant quant à l'impact climatique. En raison du nombre limité de stations d'approvisionnement, c'est principalement pour des « flottes captives » (bus, véhicules utilitaires) organisant leur propre approvisionnement que ce carburant peut convenir.

c. Les véhicules hybrides

Ces véhicules possèdent deux moteurs (thermique et électrique) combinés de différentes manières. Le « full hybride » permet de rouler en mode électrique seul (démarrage et vitesse réduite). « L'hybride à Plug-in » permet la recharge de la batterie à l'extérieur, ce qui permet une autonomie plus importante. Les réductions d'émissions de ces moteurs varient en fonction de différents paramètres et sont par conséquent difficiles à déterminer. Certains estiment ces émissions potentiellement trop élevées pour considérer les véhicules hybrides comme de véritables alternatives.¹¹

Quelles ambitions ?

A l'échelon européen, des directives encouragent le recours aux motorisations alternatives¹². D'ici fin 2020 les Etats membres devraient avoir installé un nombre minimal de points de ravitaillement public pour véhicules électriques, mais aussi, dans les agglomérations, pour des véhicules au CNG (Gaz Naturel Comprimé). Ils doivent se doter d'objectifs chiffrés en la matière, respectant les consignes européennes. Pour fin 2025, les Etats membres qui incluent des points de ravitaillement en hydrogène dans leur plan d'action devront également veiller à en avoir un nombre suffisant. Une directive européenne en cours d'approbation prévoit, pour les immeubles résidentiels comportant plus de 10 places de parking, que celles-ci soient équipées d'un pré-cablage permettant l'installation d'une borne de recharge. Les bâtiments non résidentiels avec plus de dix places devront être équipés d'au moins une borne de charge, et de 20 % des places pré-cablées. L'Europe demande également aux Etats-membres de simplifier les procédures de demande pour le placement d'une borne dans les co-propriétés.

A l'échelle de la Wallonie, la vision FAST de la mobilité wallonne à 2030 mentionne que la Région « se lancera dans une politique ambitieuse d'utilisation des **carburants alternatifs** (CNG, électricité, hydrogène,...) et tendra pour les véhicules particuliers vers une Wallonie sans diesel en 2030. » « L'autorité fera évoluer le cadre (notamment législatif) permettant l'émergence des solutions de **mobilité autonome** ». « Le développement des systèmes de **transport intelligents** sera soutenu, de même que le covoiturage (réseau express de covoiturage avec développement de parkings spécifique et bandes dédiées), le télétravail et les zones de coworking situées à des endroits centraux et facilement accessibles »¹³.

Des nouvelles technologies : la voiture autonome

Les véhicules autonomes, très majoritairement électriques, s'annoncent comme les concrétisations imminentes des développements technologiques en matière de mobilité.

En Europe, le degré d'autonomie des véhicules est classé en 5 niveaux :

niveau 0 : le conducteur a un contrôle total et à tout instant des fonctions principales du véhicule (moteur, accélérateur, direction, freins).

¹¹ Claessens Bruno, Le véhicule hybride : vraie solution ou véritable tromperie ? <https://www.amperes.be/2018/04/14/vehicule-hybride-vraie-solution-veritable-tromperie/>

¹² la directive 2014/94 du parlement européen et du conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

¹³ Déclaration de politique régionale

niveau 1 : conduite assistée de la vitesse OU de la direction (ABS, ESP).

niveau 2 : conduite assistée de la vitesse ET de la direction = automatisation partielle (ex: régulateur de vitesse + centrage sur la voie).

niveau 3 : automatisation conditionnée où le conducteur délègue totalement la conduite un court instant au robot dans certaines conditions de trafic qui s'y prêtent (autoroute). Il doit néanmoins pouvoir reprendre la main à tout instant. Plusieurs véhicules de ce type sont déjà disponibles sur le marché.

niveau 4 : plus de conducteur du tout dans certaines situations qui s'y prêtent comme par exemple la voiture qui se gare toute seule dans le garage alors que le conducteur est déjà à l'extérieur.

niveau 5 : conduite complètement autonome où le véhicule assure toutes les fonctions de conduite et de sécurité dans toutes les conditions. Cette étape, selon les estimations, n'aurait pas lieu sur nos routes avant 2025 puisque le cadre législatif n'est pas encore établi. Cette technologie n'est encore commercialisée sur aucun véhicule chez nous.

Nous évoluons, pas à pas, vers la voiture qui roulera toute seule sur les routes belges. Pionnière en Europe, la Belgique a décidé en 2016 d'adapter sa législation à l'arrivée des voitures autonomes. En septembre 2016, le ministère belge de la mobilité a rendu public un « *code de bonnes pratiques d'expérimentations* » prévoyant des règles et des recommandations à respecter par les industriels lors de la conception et des tests des voitures autonomes dans les lieux publics. Le code de la route a également été modernisé afin d'encourager les constructeurs à tester les voitures autonomes sur les routes belges. Enfin, un centre de connaissance et d'expertise interfédéral, chargé d'élaborer un plan d'action ITS (Intelligence Transport Systems) pour la mobilité du futur, a aussi été créé.

Des nouveaux usages : l'automobile intégrée dans l'économie de service

Les systèmes de partage de véhicules, se développent partout aujourd'hui, même s'ils restent encore le fait d'une minorité chez nous¹⁴. Le partage est facilité par les progrès technologiques qui permettent de s'informer sur la présence d'un véhicule ou d'un espace disponible et sa localisation, de réserver et payer en ligne via un smartphone, de gérer le (dé)verrouillage du véhicule... Permettant de réduire le nombre de véhicules en circulation et les besoins en stationnement tout en améliorant l'intermodalité, le développement des voitures partagées est fréquemment soutenu par les autorités urbaines. Les initiatives et les opérateurs se diversifient,

On peut distinguer deux catégories principales de partage de véhicules : le partage public, et le partage entre particuliers.

L'autopartage public est le système le plus classique : une voiture est mise à disposition de particuliers par une société d'autopartage. Les voitures sont disponibles dans des stations déterminées, prioritairement à proximité de gares et de pôles d'habitat denses car la rentabilité du système dépend d'une masse critique d'utilisateurs. Le fonctionnement le plus répandu, dit système « fermé » ou « en boucle », implique que le véhicule soit restitué là où il a été emprunté. C'est le cas par exemple pour les voitures Cambio et Wibee. Le système est dit « ouvert » ou « one way » lorsque le véhicule peut être restitué dans une autre station. Enfin, le « free-floating » ou fonctionnement « en libre-service » ne nécessite pas de réservation ; le client peut utiliser n'importe quel véhicule à sa portée et le laisser où il veut dans un périmètre défini. C'est le cas à Bruxelles, avec les opérateurs Zip Car et Drive Now.

¹⁴ 0.02 % de la flotte belge de voitures est en autopartage (source : Taxistop, 2016).

Dans le cadre du **partage entre particuliers**, plusieurs personnes se partagent un(de) même(s) véhicule(s) (appartenant à l'un d'entre eux ou acheté en copropriété ou en coopérative), au sein d'un groupe d'utilisateurs (qui peut être un groupe fermé de personnes qui se connaissent ou une communauté d'utilisateurs plus ouverte). Contrairement au premier, ce modèle s'adapte davantage à l'urbanisation diffuse et aux territoires périurbains ou ruraux.

La mise à disposition de véhicules partagés par des promoteurs peut se concrétiser dans le cadre de projets immobiliers et constitue une piste intéressante dans le cas des quartiers nouveaux, à la fois pour améliorer l'offre locale de mobilité et pour faire des économies de places de parking. Le produit immobilier s'élargit ainsi à une offre d'habiter plus globale incluant la mobilité.

Dans le cadre de l'octroi d'un permis d'urbanisme pour la construction d'une résidence de 40 habitations, l'autorité communale a imposé comme charge d'urbanisme la création d'une station Cambio composée de deux voitures partagées. L'usage de ces voitures est ouvert aux habitants du lotissement ainsi qu'à l'ensemble des clients CAMBIO. Le projet profite ainsi aux riverains. Le promoteur immobilier assure la rentabilité à hauteur de 700€/mois par voiture: en d'autres termes, si l'utilisation de la voiture ne permet pas d'atteindre le seuil de rentabilité, mais imaginons juste 300€, le promoteur compense les 400€ restant.

Dans ce contexte, la station de voitures partagées satisfait tout le monde :

- La ville qui réduit le parc automobile et l'espace public dédié aux emplacements de stationnement.
- Le promoteur immobilier qui économise sur la création d'emplacements de stationnement
- La société Cambio, qui étoffe son réseau et dispose d'emplacements de stationnement gratuit pour ses voitures partagées.
- L'habitant et le riverain, qui pourrait idéalement se passer d'une voiture et de son investissement.

La convention vaut pour une durée de deux ans ; c'est le temps d'impulsion du projet. Un point d'attention important est de pouvoir assurer la pérennité du système.

La voiture en auto-partage est une opportunité de promouvoir une mobilité raisonnée : la voiture n'étant plus une possession personnelle, la dépendance automobile s'en trouve réduite. La voiture en auto-partage peut être électrique, autonome, ... Ces nouveaux usages sont compatibles avec les nouvelles technologies. Ils permettent de réduire **l'usage des véhicules individuels et donc les besoins en places de stationnement** dans les quartiers. Le développement des nouvelles technologies seules ne permettent pas d'agir sur la densité de trafic.

Acteurs (liste non exhaustive)

Nom	Type d'acteurs	Missions, ...
Cambio (Taxis-top)	Opérateur	carsharing
Wibee	Opérateur	Carsharing + voiture des voisins

Caramigo (Touring)	Opérateur	Location de véhicules entre particuliers
Cozycar (Taxi-top)	Opérateur	Location de véhicules entre particuliers

L'impact des évolutions en cours sur la conception des nouveaux quartiers

Quels sont les changements attendus dans l'organisation et la vie des futurs quartiers suite aux évolutions en matière de motorisation et de développement de l'autonomie ?

Un certain nombre de pistes sont à épingle pour tenir compte/profiter de ces évolutions :

- **Prévoir des points de recharge pour véhicules électriques dans les parkings d'immeubles, auprès de certains équipements-clé**
Actuellement, le coût d'une installation murale de 22kw serait de plus ou moins 4000 euros, et celui d'une station fixe bi-prise de 10.000 euros environ, alors que le raccordement « fast charge » peut coûter jusqu'à 40.000 euros (Source : Ademecité in Cémathèque n°45)
- **Prévoir la mise à disposition dans les quartiers de véhicules électriques partagés, et des espaces dédiés à cette fonction.** Ces véhicules peuvent, selon les contextes, être gérés par une copropriété ou par une coopérative citoyenne.

Acteurs-clé /Opérateurs (liste non exhaustive)

L'association Amperes (Association pour la mobilité propre, électrique, responsable), oeuvrant pour une mobilité électrique responsable, dispense des avis, conseils et consultations en ce domaine (par exemple pour le placement de bornes), des formations et séances d'information. Elle diffuse des cahiers des charges-type.

www.amperes.be

L'institut Vias (ex IBSR) *vient de tester une navette de bus sans chauffeur. Capable d'embarquer et de débarquer des passagers, de s'arrêter en cas d'obstacle sur la chaussée et d'interagir avec des piétons et des cyclistes, ces navettes sont appelées à se multiplier dans un futur proche.* <https://www.vias.be/fr/newsroom/eerste-test-in-belgie-van-een-autonome-shuttle-zonder-bestuurder/>

Guides pratiques et publications :

Quelles motorisations demain ? , La Cémathèque n°45, septembre 2017, SPW Editions

La voiture en partage, La Cémathèque n°44, avril 2017, SPW Editions

Sources :

Centre Jean Gol, En route pour la smart mobility, Les études du centre Jean Gol, www.cjg.be

Inria, Les véhicules autonomes et connectés, défis actuels et voies de recherche, Livre blanc n°2, 2018 https://www.inria.fr/content/download/110728/1845171/version/2/file/Inria-Livre+blanc_VAC.pdf

La voiture en partage, La Cémathèque n°44, avril 2017, SPW Editions

PWC France, Véhicules autonomes. Technologique, culturel ou moral, quel est le vrai défi ? <https://www.pwc.fr/fr/decryptages/mobilite/vehicules-autonomes-technologique-culturel-moral-quel-est-vrai-defi.html>

Quelles motorisations demain ? , La Cémathèque n°45, septembre 2017, SPW Editions

République française, Développement des véhicules autonomes, orientations stratégiques pour l'action publique, document de synthèse, mai 2018

www.voiture-autonome.net

Amperes, colloque sur la mobilité électrique du 19 avril 2018 <https://www.amperes.be/2018/04/27/colloque-sur-la-mobilite-electrique-des-intervenants-de-qualite/>

2.2.5 De la concentration des modes de transport en un lieu à la gestion combinée des services de mobilité

On distingue différents niveaux d'aboutissement de l'intermodalité.

1. L'intermodalité est rendue possible par l'articulation de différents modes de transport. Ce n'est donc pas un phénomène récent. Dans de nombreuses communes wallonnes, il existe une connexion physique entre les modes de transport en commun (la gare et le bus). Sur cette combinaison sont venues se greffer d'autres infrastructures telles que le parking vélo, les P+R¹⁵ et les voitures partagées. Chaque mode transport est géré indépendamment des uns des autres par un opérateur : le TEC a son application, de même que la SNCB ...

La complémentarité des moyens de transport est également de mieux en mieux intégrée par les opérateurs et les autorités locales quant aux services et produits proposés. Ainsi, par exemple, les TEC octroient une réduction de 25% à leurs abonnés qui contractent un abonnement auprès de la société CAMBIO.

Exemple : Nivelles. Dans le cadre de l'octroi d'un permis d'urbanisme pour la construction d'une résidence de 40 habitations, l'autorité communale a imposé comme charge d'urbanisme la création d'une station Cambio composée de deux voitures partagées. La résidence est située à 100 mètres de la gare SNCB/TEC (avec une voiture partagée WIBEE, parkings vélos et P+R) et le projet prévoit un emplacement de stationnement par logement. La station CAMBIO vient donc compléter une offre variée de modes de transports publics et privés.

Exemple : Namur. Une station Libia (vélos partagés) est implantée à proximité de la gare SNCB/TEC.

Exemple : Gembloux. La Gare de Gembloux est assortie d'une gare TEC et de deux stations CAMBIO.

2. Une étape supplémentaire dans l'intermodalité serait de procéder à la labellisation et à la mise en réseaux de points de mobilité dans l'objectif de renforcer la visibilité des lieux.

Exemple : Mobipunt

Dans le cadre d'un projet Interreg Share North, les associations Taxistop et Autodelen.be se sont inspirées d'un concept de mobipunt mis en place dans la commune de Bergen en Norvège. Les mobipunt sont des lieux physiques rassemblant différents modes de déplacement, à savoir au minimum quelques emplacements pour des voitures partagées, du parking vélos sécurisés et des emplacements réservés aux transports en commun. Taxistop et Autodelen.net proposent de labelliser ces lieux au moyen d'une signalétique ad hoc afin de renforcer leur visibilité. Les deux associations ont ainsi accompagné la commune de Deinze. A quelques kilomètres de Gand, Deinze est une commune de quelque 30.000 habitants située dans la Province de Flandre Orientale et composée d'une dizaine d'entités. L'accompagnement a permis d'identifier des lieux concentrant une offre de transport suffisamment diversifiée que pour être labellisée. Ainsi, la commune de Deinze dispose d'un réseau de « mobipunt » permettant à chaque habitant de profiter d'une offre de transports en commun et particuliers.

¹⁵ parkings qui facilitent le passage de la voiture vers les transports publics, évitant ainsi le flot de voitures en ville



Source : Mobipunt : <http://mobipunt.be/#intro>



Source : Autodelen.net - <https://www.autodelen.net/eerste-mobipunt-vlaanderen/>

Financement :

- De l'accompagnement de l'ASBL Taxistop et Autodelen.net : projet Interreg
- De la concrétisation : un subside de la Province de Flandre Orientale

3. Grâce à une application qui regroupent plusieurs modes de transport, l'intermodalité est dématérialisée. Il n'y a plus une application par mode de transport mais une seule application pour l'ensemble des modes, voire même un budget mobilité. La mobilité devient dès lors un service à part entière, par l'intermédiaire d'une plateforme permettant une gestion combinée des différents modes.

Exemple : A Gand, c'est testé et approuvé !

Un projet pilote a été initié en 2017 par Touring¹⁶ en partenariat avec l'Université de Gand et la Ville de Gand. Touring a impliqué des opérateurs recouvrant différents modes de déplacements, à savoir la location de voitures à court terme, la voiture partagée, la location de vélos, des taxis, les transports en commun, la voiture partagée entre particuliers ainsi qu'un partenaire pour assumer la gestion de la plateforme permettant la centralisation des différents moyens de déplacement.

100 personnes ont participé à cette expérience pendant deux mois et demi. Ces personnes se sont vues confier un budget mobilité (150 – 250 ou 350€ par mois) leur permettant de réduire l'usage d'une voiture privée pour privilégier les moyens de transports alternatifs rassemblés en une seule et même application. L'objectif était d'analyser les comportements de mobilité de ces « cobayes » ainsi que d'évaluer la qualité de la collaboration entre les différents opérateurs de transport¹⁷.

L'évaluation du projet a conclu à un changement de comportements des utilisateurs avec une nuance ; l'offre combinée de moyens de déplacement alternatif a permis de réduire l'usage de la voiture d'1/3 mais pas pour autant de la remplacer. Il a été constaté que les utilisateurs privilégiaient le MAAS pour les déplacements courts, la voiture privée étant conservée pour les déplacements longs. Touring a émis la volonté de développer le projet en un service commercial à l'horizon 2018.

Financement : 750.000€ sur fonds propre – Touring

Exemple : Strasbourg – Eco Quartier Danube

L'éco-quartier Danube prévoit une offre de transport multimodale. Elle bénéficie à la base du statut de « Capitale du vélo ». Dans le cadre du projet d'éco-quartier, 1 emplacement de stationnement vélo a été prévu par logement. 400 arceaux ont été installés pour le stationnement sur le domaine public. Une station de vélos partagés est implantée à chacune des deux entrées du quartier. En outre, la réflexion menée sur la mobilité dans le quartier a abouti à la mise en place d'un pass mobilité à l'échelle de la commune. Ce pass regroupe l'auto-partage Citiz, Vél'hop, les bus, trams et parking relais tram.

Fort de cette offre intermodale, la ville a pu imposer une forte restriction sur le stationnement automobile. Elle prévoit ainsi 0.5 place par logement. A titre de comparaison, dans les centres urbains bien desservis, la norme de stationnement (en France, voire en Région wallonne) prévoit généralement 1 emplacement de stationnement par logement. Dans le cas de l'éco quartier Danube, la restriction du nombre d'emplacements de stationnement est combinée avec la mutualisation du stationnement.

Guide : Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?, Cémathèque n°41, novembre 2015, SPW Editions.

Recommandations

- Examiner la possibilité de développer un ensemble plus fourni de solutions de mobilité autour d'une station de carsharing et/ou de transports en commun située dans ou à proximité du quartier, permettant de faciliter la multimodalité : arceaux pour accueillir les vélos, borne de rechargement pour voitures électriques.
- Informer sur la complémentarité des transports : la mobilité est un domaine extrêmement diversifié et complexe. Il est nécessaire d'accompagner les futurs habitants dans

¹⁶ Touring : <https://www.touring.be/fr/sdlm>

¹⁷ Source : Fleet.be - <https://www.fleet.be/mobility-as-a-service-maas-a-gand-reconcilier-la-voiture-avec-les-alternatives/?lang=fr>

la prise de connaissance des moyens de transport qui leur sont accessibles au niveau du quartier nouveau ainsi que les possibilités de connexions aux centralités locales et infrastructures permettant de desservir les centralités supralocales.

- Diversifier l'offre d'opérateurs dans un même segment du marché afin d'éviter une situation de monopole et l'exclusion de la commune d'autres réseaux.

Sources :

- Le stationnement dans les écoquartiers – Quelques pratiques intéressantes tirés du concours national 2009, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer
- L'intermodalité dans le transport des personnes, Cémathèques n°15, décembre 2005 , SPW Editions.
- Sites internet
 - o Mobipunt.be
 - o Deinze.be
 - o Touring.be

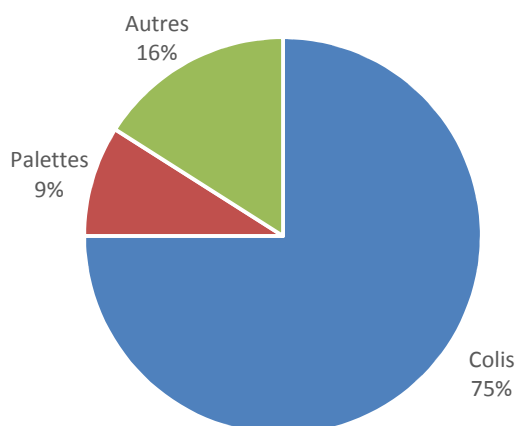
2.2.6 Logistique urbaine

Concepts – enjeux et ambitions

Le **transport des marchandises** est une activité essentielle au développement économique des villes. Il occasionne toutefois des nuisances et des désagréments. Le secteur est effectivement pointé du doigt pour participer à la congestion automobile, à la pollution atmosphérique et sonore. Le transport de marchandises peut représenter 20% du trafic d'une ville et jusqu'à 35% des trajets effectués. A cela s'ajoute la dégradation des infrastructures routières, l'insécurité routière et une tendance à la privatisation d'une partie de l'espace public en vue du chargement/déchargement¹⁸. En moyenne, 82% des livraisons durent moins de quinze minutes.

En réaction, de plus en plus de villes et communes adoptent des mesures en vue de restreindre l'accès des camions et poids lourds. Ces mesures portent généralement sur les heures d'accessibilité à leur centre-ville, les lieux et itinéraires voire sur le tonnage. Elles entraînent des adaptations au sein du secteur qui ne sont pas nécessairement favorables à une mobilité durable; par exemple, des véhicules plus petits sont utilisés mais en nombre plus important accentuant les problèmes de congestion, de nuisances environnementales ... A ce constat posé par les professionnels du secteur¹⁹, s'ajoute un défi majeur, celui de l'e-commerce. Le commerce en ligne participe à la multiplication des petites marchandises. Dans le cadre d'une étude du transport des marchandises dans le centre-ville de Liège Le centre de recherche routière a effectivement constaté que 75% des marchandises transportées à Liège sont des colis. Les palettes ne concentrent que 9% des marchandises.

Type de conditionnement de marchandise



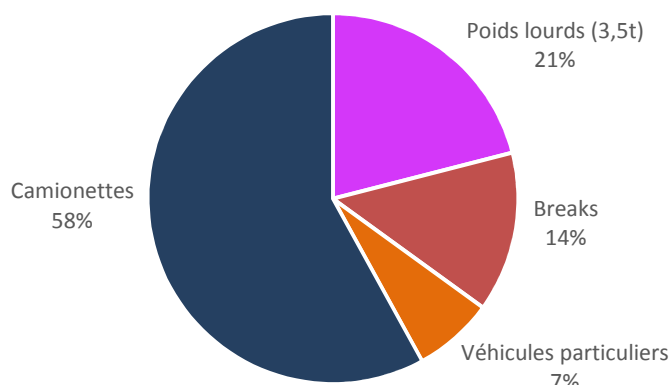
Source : Centre de recherches routières, Le transport de marchandises dans le centre-ville de Liège, Annexe au Bulletin CRR n° 66 Trimestriel: janvier - février - mars 2006

Ce type de marchandise entraîne une prévalence des petits et moyens véhicules de transport de marchandises dans le transport des marchandises. A Liège, le Centre de recherche routière a ainsi pu constater que seul 21% du transport de marchandises était effectué au moyen de poids lourds. A titre de comparaison, les villes françaises voient en moyenne 50% des moyens de transport de marchandises correspondre à des poids lourds.

¹⁸ Centre de recherches routières, Le transport de marchandise dans le centre-ville de Lièges, Annexe au Bulletin CRR n° 66 Trimestriel: janvier - février - mars 2006

¹⁹ 18 recommandations pour le transport de marchandises en ville, UWE, 2011.

Types de véhicules utilisés dans le transport de marchandises dans le centre ville de Liège



Source : Centre de recherches routières, Le transport de marchandise dans le centre-ville de Lièges, Annexe au Bulletin CRR n° 66 Trimestriel: janvier - février - mars 2006

L'enjeu majeur du transport de marchandise est le « **last mile** », soit le dernier kilomètre à parcourir pour la livraison des marchandises. La livraison à domicile est devenue un créneau exploité par le transport routier en croissance de par le développement du e-commerce. C'est un coût important aussi bien en terme environnemental que financier (20% du coût du transport).

Le référentiel des Quartiers Nouveaux relève l'ambition d'optimiser la distribution et la livraison des marchandises. Cette ambition se décline en deux objectifs :

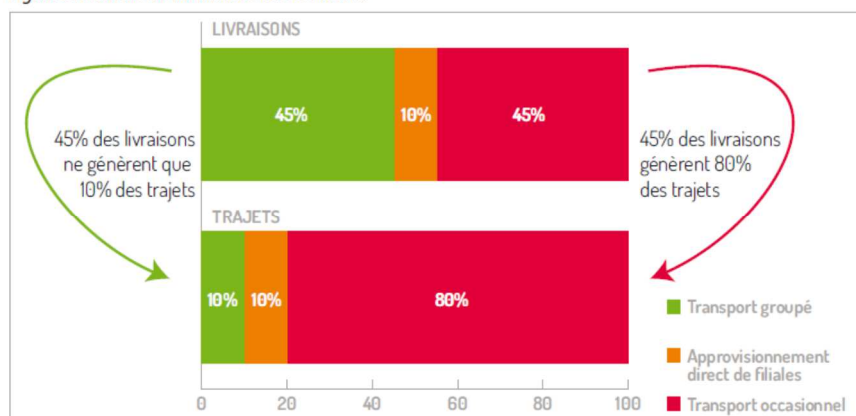
- Organisation de la logistique de marchandises en ville / milieu urbanisé pour permettre son intégration apaisée dans le quartier, soit mise en place d'une logistique urbaine
- Déploiement de solutions de transports de marchandises en ville/milieu urbanisé à faibles nuisances pour le quartier, soit développement d'équipements logistiques.

La **logistique urbaine** se veut incarner une distribution intelligente de marchandises en ville. Elle vise la gestion du « dernier kilomètre ». C'est un système impliquant une approche collaborative de la logistique et composé entre autre d'équipements de logistique et de modes de livraison « propres ». Elle procède d'une part au rapprochement des plateformes logistiques par rapport aux centres urbains. Ce rapprochement a pour avantage de réduire la distance à parcourir pour les moyens de livraison propres mais plus couteux.

L'inconvénient est que le coût du foncier pour les transporteurs augmente en comparaison d'un centre de logistique dans un zoning d'activité économique. D'autre part, la logistique organise le regroupement des flux de marchandises et mutualise les équipements et livraisons. Il a été constaté dans certaines villes que 45% des livraisons sont groupées de manière à ne générer que 10% du trafic de marchandises²⁰.

²⁰ Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale (2013)

Figure 2 : Nombre de livraisons et de véhicules



Source : Buck Consultants International (2011)

Source : Extrait du Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capitale (2013)

Equipements logistiques

La fiche fait état des équipements les plus pertinents pour les Quartiers Nouveaux.

Un centre de distribution urbaine (CDU) est un équipement de logistique permettant de concentrer les flux de marchandises par utilitaires lourds en un seul lieu de déchargement, de préférence situé en périphérie d'une ville, et d'optimiser la livraison au sein de la ville, par le biais de moyens de déplacement durables. Le CDU constitue également une option intéressante pour les commerçants qui souhaitent stocker des marchandises sans encombrer leur surface de vente. C'est une option intéressante à l'échelle d'une ville.

La mise en place d'un CDU nécessite d'étudier soigneusement la localisation et de porter une attention particulière à l'identification du périmètre de la zone à desservir, des types de biens transportés, des réseaux de transport concernés (routiers, ferroviaires ...), des itinéraires bien pensés, une flotte de véhicule écologiques et des infrastructures existantes utiles. Le coût d'un tel équipement n'est pas anodin ; il suppose un financement public pour attirer les investisseurs privés. En outre, le CDU impose une rupture de charge (15 à 30% de surcoûts) et l'obligation de confier la marchandise à un autre prestataire.

Charleroi est la première commune wallonne à avoir implanté un centre de distribution urbaine en partenariat avec CityDepot. Ce centre est opérationnel depuis 2016 et profite aux entreprises et transporteurs, de même qu'aux habitants et autorités locales. CityDepot est un opérateur de la logistique urbaine, attachée à BPOST : la société a pu convaincre ses clients, des transporteurs et grossistes, de participer à l'aventure. Elle prévoyait à l'époque de collaborer avec des entreprises locales dont le Coursier wallon. L'installation du centre de distribution a été financée par un Fonds FEDER. La logistique est reprise parmi les priorités du Plan Marshall. Le projet a bénéficié de l'accompagnement du Pôle de compétitivité Logistics in Wallonia.

Financement : Fonds FEDER – 5.958.342€ dont 40% par le FEDER, 50% par la Région wallonne et 10% par la commune

CityDepot est également implanté à Liège. Il s'agit d'un « centre de distribution à la périphérie de la ville, il recueille les marchandises au nom des commerçants ou des transporteurs et livre quand et où le client le souhaite. Ces transports sont sécurisés, groupés et durables, avec, entre autres, des véhicules électriques. CityDepot offre également des services supplémentaires tels que le stockage, le retour de déchets, l'envoi de colis postaux et des solutions dans le domaine de l'e-commerce pour les commerçants et les PME »²¹.

A l'échelle d'un quartier, le **point d'accueil des marchandises** permet aux transporteurs de déposer celles-ci dans un endroit facilement accessible, à proximité de leur clientèle tout en évitant idéalement les heures de pointe. Les clients (commerçants, entrepreneurs, ...) se déplacent eux-mêmes jusqu'au point d'accueil pour réceptionner leurs marchandises.

Enfin, à l'échelle du bâtiment, les **boîtes logistiques urbaines** sont des consignes permettant la livraison de petits colis à des particuliers qui se déplacent jusqu'à cet équipement pour retirer leur marchandise. La boîte logistique urbaine est également utile pour les commerces, les activités pharmaceutiques, les laboratoires pharmaceutiques ... La livraison peut être effectuée en dehors des heures d'ouverture des commerces. B Post a développé cette activité.



Modes de livraison

La livraison urbaine peut être effectuée par différents moyens de transport dont le véhicule électrique. Une autre possibilité est celle de la livraison à vélo. La fédération belge des livreurs cyclistes rassemble 30 opérateurs. Elle travaille en partenariat avec le Pôle de compétitivité wallon, Logistics in Wallonia. Le cyclo-transporteur utilise un vélo cargo pouvant être assisté électriquement. Un vélo peut transporter jusqu'à 100kg de marchandises. Un vélo – remorque jusqu'à 300kg. Le Coursier Wallon est un pionnier de la logistique urbaine durable ; il est actuellement implanté à Mons et Namur.

Recommandations

Deux pistes d'intervention quant au transport et à la livraison des marchandises sont identifiées :

- Soit la conception du Quartier Nouveau est une opportunité de repenser le système de livraison des marchandises à l'échelle de la commune. La mise en place d'un centre de distribution urbaine peut être intégré au programme du Quartier Nouveau de manière à soulager le trafic lié à la livraison des marchandises sur l'ensemble de la commune. Ce dispositif crée de fortes contraintes pour les opérateurs traditionnels du transport de marchandise ; une attention devra être portée aux aménagements et à l'accessibilité pour réduire la rupture de charge. Le CDU est un dispositif

²¹ <https://www.citydepot.be/fr/nouvelles/citydepot-simplante-a-liege/25/>

conséquent et coûteux qui nécessite une étude spécifique sur la faisabilité financière du projet.

- Soit la livraison des marchandises est réfléchi à l'échelle du Quartier Nouveau. Deux types d'intervention sont alors possibles :
 - o Un point d'accueil des marchandises est réfléchi à l'échelle du quartier
 - o Des zones de livraison en voirie sont réfléchies et mutualisées.

Les entreprises et administrations qui s'installeront dans le Quartier Nouveau peuvent également être accompagnée dans l'élaboration d'un PLE (plan de livraison d'entreprise). Le Centre de recherches routières a participé à l'accompagnement de quelques entreprises bruxelloises à titre de tests.

Guides pratiques :

Acteurs

Nom	Type d'acteur - Domaine d'intervention	Missions – Spécificités
Le Coursier wallon	Opérateur - Livraison à vélo	Livraison Horeca, commerces, enlèvement de courriers (Namur et Mons)
Molenbike	Opérateur - Livraison à vélo	Coopérative de coursiers à vélo en Région bruxelloise, issu de l'incubateur de Molengeek
CityDepot	Opérateur - Intermédiaire – distribution urbaine	filiale de bpost - Coordination des flux de marchandise pour une redistribution apaisée en ville – portefeuille de client
Bubble post	Opérateur - Intermédiaire – distribution urbaine	Coordination des flux de marchandise pour une redistribution apaisée en ville
Logistics in Wallonia	Conseiller / expert	- Pôle de compétitivité wallon pour le secteur du Transport, de la Logistique et de la Mobilité – Plan Marshall - Appels à projet pour contribuer au développement scientifique, économique ou technologique et de la Wallonie en soutenant un projet de recherche collaboratif (recherche industrielle et/ou développement expérimental) entre les mondes de l'industrie (PME ou grandes entreprises) et de la recherche (universités/hautes écoles ou centres de recherche agréés).
Direction de la Promotion des Voies Navigables et de l'Intermodalité	Conseiller / expert pour la Région wallonne	Transport de marchandises – politique ferroviaire et fluviale
Cellule Mobilité de l'Union wallonne des entreprises	Conseiller / mise en réseau avec des partenaires	Conseil aux entreprises

RAYON9	Opérateur - Livraison à vélo	Livraison Horeca, commerces, enlèvement de courriers (Liège)
Centre de recherches routières	Recherche/Etudes/Développement	Aides à la conception d'outils tels que les plans de livraison d'entreprises

Sources :

- Jesus Gonzalez-Feliu. Modèles et méthodes pour la logistique urbaine: les problèmes de tournées de véhicules à deux échelons. 2013.
- <https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/1-9.pdf>
- http://www.wallonie.be/sites/wallonie/files/vlw_32_bd.pdf
- Centre de recherches routières, Le transport de marchandise dans le centre-ville de Lièges, Annexe au Bulletin CRR n° 66 Trimestriel: janvier - février - mars 2006
- Sur les équipements logistiques : L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique, Mathieu Strale : <https://journals.openedition.org/echo-geo/12311?lang=en>
- « Créer des centres de distribution urbaine », in « Limiter la croissance de la mobilité – voiture », CPDT 6, Etudes et Documents
- Le livre blanc de la logistique urbaine, AFILOG, 2012.
- Les Espaces Logistiques Urbains, Cluster PACA Logistique
- 18 recommandations pour le transport de marchandises en ville, UWE, 2011.
- Optimisation du transport de marchandises en ville en Haute-Normandie - <https://www.logistique-seine-normandie.com/uploads/media/files/pdf/2-plaquette-tmv-ok.pdf>

3. SEMINAIRE « L'INSERTION D'ACTIVITES SOCIO-ECONOMIQUES DANS LES QUARTIERS NOUVEAUX »

3.1 SEMINAIRE

Le séminaire qui a eu lieu en date du 5 novembre, comptait 69 inscrits, qui se sont spontanément répartis de manière très équilibrée entre les trois ateliers prévus en seconde partie de matinée : mise en place d'espaces de coworking, synergies avec le secteur de l'économie sociale, et projets événementiels temporaires dans l'espace public et les bâtiments inoccupés. Le SPW était fortement représenté, avec 23 participants, (sans compter la cellule Events impliquée dans l'organisation), soit un tiers de l'assemblée. Les communes présentes étaient Bastogne, Charleroi, La Louvière, Mons, et Ottignies-Louvain-la-Neuve, ce qui représente moins de la moitié des communes accueillant des quartiers nouveaux. Cette faible participation des communes est à déplorer. La proximité avec les élections a pu être un facteur défavorable à leur participation. On remarquera la présence des sociétés Vandezande SA (QN Charleroi), et Duferco (QN Tubize), ainsi que du bureau d'études Arcea (QN de Leuze). Les autres QN, soit la moitié d'entre eux, ne sont pas représentés.

3.1.1 Synthèse des présentations

3.1.1.1 *Introduction, par Yves Hanin*

Yves Hanin introduit la journée en posant quelques balises permettant de cadrer un changement de paradigme en aménagement du territoire : le passage du zonage vers la mixité fonctionnelle. Pourquoi introduire de la mixité ? Dans le SDER 99, on parlait déjà de mixité de « manière raisonnée ». Le SDT, actuellement à l'enquête publique, en fait un objectif à part entière. Le zonage avait pour avantage de protéger les fonctions faibles. D'un autre côté, le zonage entraîne un étalement urbain et une certaine distance entre les fonctions, causes d'un recours massif aux déplacements automobiles. Le zonage permettait d'éviter la question de la compatibilité des fonctions, chaque zone ayant sa propre fonction.

La mixité fonctionnelle est un paradigme permettant de répondre aux évolutions induites par la métropolisation :

- augmentation des activités postindustrielles (tertiaires)
- multifonctionnalité des valorisations / zones habitats, agricoles, forestières (associer chasse, loisir et biodiversité).
- favoriser la complémentarité et les mutualisations (écosystème)

Quelle(s) mixité(s) raisonnée(s) ?

La mixité peut s'envisager à différentes échelles et en différents points de la structure territoriale.

Mixité à quelle échelle ? la mixité peut se décliner de l'échelle de la ville à l'échelle de l'immeuble, voire même de la pièce dans l'immeuble, en passant par l'échelle du site d'intervention, de l'îlot et de la rue.

Mixité où dans la structure du territoire ? Différents scénarios sont possibles :

- Pôle(s) dans une aire
- Deux aires – un axe local (au milieu un espace de la mixité comme une trame verte)
- Un axe fort, un pôle, une aire

Cinq critères principaux sont à considérer pour établir la mixité fonctionnelle dans un projet urbain :

1. Critères de compatibilité

- Structure des immeubles : certaines contraintes architecturales divergent selon les fonctions (travées, hauteurs de plafond différentes par exemple)
- Renforcement mutuel des activités vs nuisances
- Mutualisation des équipements vs désynchronisation
- Type d'ambiance produit ou demandé par l'activité : intensité vs calme, faible

La mixité peut s'organiser au fil du temps. Il importe de prévoir les espaces où elle pourra se greffer petit à petit

Comment organiser la mixité ?

- Répondre aux exigences des futurs occupants d'où la difficulté pour les QN car on ne sait pas qui va venir habiter dans ces quartiers.
- Assurer une flexibilité pour la réaffectation et les nouveaux usages à venir.
- Recourir à l'espace public comme lien structurel

2. Nature des fonctions compatibles

Certaines combinaisons fonctionnent mieux que d'autres :

- logement | espace vert-bleu
- logement | prof. libérale | crèche
- espace vert-bleu | horeca
- bureau | commerce | horeca
- maison retraite | horeca
- artisanat | logement artisan
- artisanat | stockage
- stockage | industrie

3. Objets de relations compatibles : quels sont les aspects compatibles entre fonctions différentes ?

- Gestion immobilière ?
- Types d'usagers ou de clients ?
- Effets d'agglomération vs complémentarité ?
- Emplois
- Voisinage : quelles sont les « ambiances » que l'on peut assortir ?

4. Motivations à la mixité du projet immobilier

- Équilibre financier et répartition des risques
- Création de plus-value
- Rencontrer des exigences publiques pour obtenir l'autorisation du projet
- Valorisation des espaces secondaires (rez/arrière/sous-sol) – certaines activités ne peuvent pas s'installer à tous les étages¹

5. Porteurs de projet (sectoriels ou généralistes)

- Développeurs commerciaux
- Développeurs de bureaux

¹ Par exemple, le logement est parfois difficile à installer au rez-de-chaussée

- Développeurs résidentiels
- Développeurs intermodaux
- Opérateurs synthétiques (ceux qui sont des « animateurs – mettent de l'huile entre différentes fonctions utiles au développement du projet).

3.1.1.2 ***L'intégration d'activités économiques dans les quartiers nouveaux, une question à décliner selon les échelles et les contextes, par Mathieu Malvaux, développeur immobilier, Zestred***

Présentation réalisée à partir d'expériences de projets privés et publics, de petites et de grandes dimensions.

1. Les critères de viabilité d'un développement

La question des critères combinés de viabilité d'un projet (tel qu'un Quartier Nouveau) est abordée. Les principaux critères sont au nombre de six.

1.1 Les besoins

Le premier critère consiste à déterminer les besoins en terme de logements, d'emplois, ...en confrontant l'offre et la demande escomptées, tant en termes quantitatifs que qualitatifs. Ce qu'on souhaite développer doit répondre à un besoin. Il faut tenir compte également du territoire disponible pour y répondre.

- Déterminer les besoins en logements d'ici 2030 : combien, à quel prix, de quel type ?
- Avec le vieillissement de la population, nécessité de prise en considération des PMR
- Appréhender l'évolution du rôle des PME et autres entreprises dans le développement sociétal (nouveau type de travail, nouvelles façons d'organiser le travail...), qui influent sur la manière d'organiser la mixité.

1.2 Situation – micro et macro

Appréhender Il est nécessaire de tenir compte à la fois de la situation du pays (sa taille, l'interdépendance entre les flux d'habitants, d'activités,...), de la commune (rurale, urbaine, péri-urbaine,...), du quartier. Par exemple, Charleroi et Liège sont deux métropoles ; cela implique certains besoins de matière de mobilité, d'infrastructures... La situation est à mettre en rapport avec les besoins (ex : les besoins scolaires sont définis par la Fédération Wallonie-Bruxelles ; ensuite où va-t-on y répondre ? au cœur du site ? en périphérie ? L'implantation D'où la prise en compte des aspects suivants : L'implantation de l'activité représente un choix de lieu, mais aussi de prix. s Il faut tenir compte de la mobilité – accessibilité vers les pôles.

1.3 Le type d'opérateur : public et/ou privé

Quelles sont les sources de financement qui vont permettre la faisabilité du projet ? De nouveaux modèles de financement émergent, comme le crowdfunding. Cependant, rien n'est jamais gratuit. C'est soit le secteur privé (donc les clients) soit le secteur public (via les impôts), qui doit payer. Sans rentabilité du projet, la faisabilité est mise à mal. Quelles sont les possibilités offertes par la législation ? Les subsides sont en effet délivrés selon certains critères, ces sources de financement visant à promouvoir une politique et des ambitions particulières. Certains projets menés par M. Malvaux ont ainsi dû être modifiés pour pouvoir rentrer dans le cadre réglementaire. (par exemple, le fait que l'ensemble des bâtiments ne soit pas affecté à la fonction économique pose problème pour obtenir un financement dans le cadre des infrastructures économiques). A noter que dans certains lieux de la Région wallonne, il n'est pas possible de produire des projets immobiliers sans subsides ; les investissements dépasseraient le prix de sortie et le promoteur y perdrait.

1.4 La taille du développement

Il est intéressant de mutualiser différents services pour arriver à les payer. Le quartier doit être pensé à une échelle et une taille suffisantes pour améliorer les services collectifs. La notion de « masse critique » est centrale dans le développement d'un projet immobilier mixte. Mathieu Malvaux donne l'exemple d'un projet de lotissement dans lequel les concepteurs voulaient ouvrir une petite superette. Cependant, aucun opérateur n'a voulu venir car, avec 900 logements, il n'y avait pas une masse critique suffisante. Il faut chiffrer le nombre d'utilisateurs payants. Viabilité et rentabilité sont liées.

1.5 Le prix de sortie des projets

Exemple : un projet classique de 80m² à 1850 euro/m². Ce coût de 1850€ comprend :

- 1200 euros/m² prix construction
- 250 euros/m² prix foncier, équipement
- 125 euros/m² prix étude
- 100 euros/m² frais annexes et divers
- ➔ 175€ de bénéfice brut pour le promoteur (=bénéfice inférieur à 10 %)

En certains endroits, le secteur connaît une difficulté à rendre les nouveaux projets attractifs. Il y a peu de différence entre le coût du logement neuf et celui du logement secondaire, ce qui fait basculer les clients vers le second : les maisons 2 façades existantes ont un prix inférieur au neuf et les gens ont vite fait leur choix (car ils proposent un jardin, modèle plus familial, 3 chambres contre des appartements qui n'ont pas cette capacité).

1.6 La fragmentation des autorisations

Les différentes autorités remettent parfois des avis contradictoires (commune, Fonctionnaire délégué, gouvernement wallon). C'est d'autant plus problématique avec la concurrence entre les villes, qui conduit à ce que des développements périphériques « cannibalisent » le développement de centres voisins (d'où l'intérêt de schémas de développement pluricomunaux). A cela s'ajoutent des problèmes assez pragmatiques comme la gestion du stationnement. Il n'y a pas de globalisation, de mutualisation et de transversalité entre les projets. Mathieu Malvaux donne l'exemple d'un projet mixte en face d'une gare et d'un parking P+R payant. Les navetteurs vont se garer sur le parking ouvert du projet pour ne pas payer d'abonnement de stationnement.

2. La mixité fonctionnelle face au contexte économique et sociétal actuel

On constate une évolution dans les modes de travail. Les travailleurs souhaitent réduire le temps passé dans les trajets et adapter leur travail aux nouvelles façons de communiquer. Actuellement, 17% des travailleurs télétravaillent. Il y a également des travailleurs freelances qui travaillent chez leurs clients. On peut travailler partout, dans les lieux publics comme dans l'horeca (ex : Pain Quotidien, Exki, hôtel, ...). Les travailleurs nomades peuvent être une nouvelle opportunité pour les quartiers nouveaux et investir des bâtiments mixtes.

La temporalité est un élément essentiel dans la conduite d'un projet immobilier ; un projet qui est pensé à un temps x ne correspondra peut être pas aux attentes des usagers à un temps y, et ce d'autant plus en raison des longues démarches administratives à réaliser. Mathieu Malvaux donne l'exemple d'un projet immobilier pour lequel des terrains ont été acquis en 1998. Des études ont été réalisées dans la foulée. La construction a débuté en 2015 et le projet sera finalisé en 2035. Il aura fallu près de 40 ans pour pouvoir sortir ce projet. C'est un intervalle de temps très important au regard de l'évolution des nouvelles technologies et des modes de travail. Et ce d'autant plus que la Belgique est un petit pays et que l'on doit tenir compte du fait que si l'utilisateur/le client ne trouve pas ce qu'il veut dans une ville, il n'aura aucun problème à aller dans une autre.

Les attentes de *l'utilisateur final* ne sont pas les seules à intégrer dans le projet : les autres parties prenantes ont également des attentes : les *clients* des commerces par exemple, sont très sensibles au parking (s'ils n'en trouvent pas, ils peuvent décider d'aller vers un autre quartier mieux équipé de ce point de vue), pour les *salariés*, il sera intéressant de penser à une mutualisation des parkings, les *fournisseurs* ont tendance à livrer les magasins d'alimentation très tôt matin, ce qui plaira moins aux habitants, les *distributeurs* recherchent la visibilité, les *actionnaires*, la rentabilité, etc... Il est donc intéressant d'associer toutes les parties prenantes d'une activité à la réflexion.

Il faut anticiper les évolutions futures liées notamment au développement du numérique, non seulement dans le monde du travail, mais aussi dans le monde éducatif par exemple (développement des MOOCS, moins de nécessité de présence dans les établissements d'enseignement, ou plus de faculté de décentralisation de ceux-ci,...)

3. Conclusions

Mathieu Malvaux conclut en pointant la diversité des projets des Quartiers Nouveaux. A Tubize, le projet s'intègre dans une ville avec un certain niveau de services. Les infrastructures communautaires sont déjà bien développées. Le Quartier Nouveau vient en complément de la ville. D'un autre côté, à Hensies, le Quartier Nouveau est plutôt à penser comme un nouveau village, un facteur de « rurbanisation » de la ville. Le simple positionnement des 14 quartiers nouveaux sur la carte de synthèse du SDER montrant les axes de développement de la Région indique que chacun d'entre eux nécessite une réflexion au cas par cas en fonction de son échelle et de son contexte. Ils sont implantés dans des contextes très différents géographiquement et sociologiquement.

3.1.1.3 **Projets récents de la SPI : des activités économiques en synergie avec le résidentiel, par Pierre Castelain**

Pierre Castelain est chargé de projet à la SPI. C'est une agence de développement économique qui rassemble les 84 communes de la province de Liège et la Province elle-même. Depuis 1961, la SPI crée des parcs d'activité économique pour les entreprises sur l'ensemble du territoire provincial liégeois. P. Castelain donne l'exemple d'un espace de 300 hectares à Eupen. Cependant, l'économie a muté et la SPI a dû évoluer dans son offre, ses missions et ses compétences. Elle crée par exemple de plus en plus de bâtiments-relais pour s'intégrer au tissu urbain. La priorité, c'est la bonne activité à la bonne place. La SPI a développé de nouveaux outils pour atteindre cet objectif grâce à une bonne connaissance du tissu économique local : OCTAD et Leodica.

« LEODICA » propose aux acteurs publics et à leurs partenaires des indicateurs territoriaux dénotant la santé des entreprises de Wallonie et leur contribution à son développement économique (plus de 100.000 entreprises wallonnes sont répertoriées sur la base de leurs comptes annuels).

Pour son focus sur la province de Liège (plus de 30.000 entreprises suivies), l'équipe LEODICA complète les données publiques avec les retours de terrain des accompagnateurs d'entreprise, publics ou agréés, et les enquêtes réalisées auprès des entrepreneurs eux-mêmes.

A l'instar de Leodica pour les entreprises, OCTAD est un outil de caractérisation du territoire et d'aide à la décision. »

Les objectifs d'OCTAD sont

- d'objectiver les réflexions relatives à la mise en œuvre du territoire comme :
 - quelle(s) fonction(s) développer à un emplacement défini ?
 - où développer une fonction définie ?
 - comment « optimiser » un projet dont le couple « fonction-lieu d'implantation » est défini ?
- de caractériser le territoire & identifier les zones d'enjeux à différentes échelles : du quartier à la province à un axe ou un parc.

Source : Site de la SPI (consulté le 08/11/2018)

Les projets menés par la SPI concernent aujourd'hui essentiellement des sites en rénovation/réhabilitation, où elle joue un rôle d'agence d'urbanisme. Les moyens publics sont essentiels pour démarrer ce type de projets. Aujourd'hui, 60% des projets concernent des friches. Pierre Castelain présente des exemples de projets menés par la SPI.

Exemple 1 : le Val Benoît. La SPI était maître d'ouvrage sans être propriétaire de l'ensemble du site. La SPI a fait l'acquisition du bâtiment de Chimie et du bâtiment du génie civil. D'autres bâtiments relèvent de la propriété de l'Université et du groupe Life (Anvers). De plus, d'autres acteurs sont déjà sur le site (Le Forem). Le Val Benoît est un ancien campus universitaire de 9 hectares caractérisé par une accessibilité remarquable du fait de la possibilité de relier un ravel, du tram existant... L'objectif est de créer un quartier avec de la mixité (parc urbain, lofts d'entreprise, bureaux, logements étudiants...). Le site présente l'avantage de déjà disposer d'une mixité d'acteurs liés aux projets et aux activités déjà présentes sur le site (ex. Forem). La SPI a fait le choix d'un développement immobilier en verticalité ; ce qui a permis avec 09 hectares de terrain de disposer de 27 hectares d'espaces accessibles pour les différentes fonctions. Le projet était un défi car la SPI a peu de fonds propres. Elle a dû aller chercher des fonds – le fond SOWAFINAL II : 10 millions d'€ ont été confiés à la SPI. Avec peu de moyens propres, il faut du temps et une force de conviction pour arriver à concrétiser les développements. Après deux ans, des concrétisations visibles sur le terrain, et des abords en cours de finition, la dynamique s'améliore. Quelques parties du site sont encore en attente d'investissements en vue de construire de nouveaux logements, mais l'intérêt se développe depuis que les abords s'améliorent. Il faut que la vie prenne peu à peu sur le site.

Exemple 2 : Flémalle Neuve. Le projet concerne un site (SAR) de 10 hectare et prévoit une mixité de fonctions avec 433 logements prévus, une école communale et 3,5ha réservés à l'activité économique. La SPI y joue un rôle plus classique d'accompagnement de la commune et de développement de l'activité économique. Les subventions SOWAFINAL ont ici également joué un rôle d'effet-levier.

Exemple 3 : Charbonnage du hasard. La SPI s'est essayée à de nouveaux montages. Elle a géré l'expropriation du site qui était en friche depuis 1977. C'était une zone en paupérisation. Le site se composait de 1,3ha de friches et de l'autre côté, 4ha de foncier appartenant à la ville de Visé. La SPI a proposé à la ville de valoriser le tout ensemble et a conclu un accord avec la Ville de Visé : si la Ville aide à développer le site en friche, elle pourra construire du logement autour. La SPI a bénéficié d'un coup de pouce de l'Université de Liège pour valoriser la géothermie. Un P+R sera également construit en face du rail. Un arrêt sur la ligne de train sera opérationnel en 2023. Un effet-levier est ainsi créé. Le rôle de la SPI est de trouver le promoteur et de lui faciliter la vie.

Exemple 4 : HBD à Verviers. Il s'agit de 5 hectares destinés au logement. La SPI s'essaie ici à de nouveaux montages dans le cadre d'une redéfinition de son rôle vers celui d'une agence d'urbanisme. Elle a confié un masterplan qui propose un découpage des lots pour une optimisation et une mixité des types d'habitat. On est ici dans une logique de gentrification.

Exemple 5 : **ACEC à Herstal. Le site est composé de 26 hectares dont 7 appartiennent à la SPI.** Il a bénéficié de l'effet-levier de Sowafinal II. L'ambition est de créer un réseau de chaleur pour porter un projet d'agriculture urbaine. Ce projet s'inscrit dans une démarche globale de circuit alimentaire court et de production de plantes pharmaceutiques pour alimenter le biotech (locomotive économique liégeoise). 500 logements sont prévus. La SPI a acquis 7 ha. Le projet de master plan a été confié à Paola Vigano. Le fait d'avoir un grand nom de l'urbanisme est déjà un facteur d'attractivité. Les halles existantes intéressent des porteurs d'activités pour une occupation provisoire, notamment la compagnie Arsenic, qui contribue à la fois au gardiennage et à l'attractivité du territoire.

En conclusion, la SPI a fait évoluer ses missions : elle crée de l'attractivité par le biais d'animations. Elle tire les enseignements des projets qu'elle a mené et anticipe les besoins futurs.

3.1.1.4 *Partenariats économiques dans le cadre de la rénovation urbaine du quartier St Léonard à Liège : la rue Pieper et le site Vivegnis, par Alain Malherbe, CREAT, ex chef de projet en rénovation urbaine*

1. Enjeux de l'implantation des zones d'activités économiques (ZAE) urbaines

L'implantation de ZAE urbaines est une réponse à diverses problématiques :

- la rareté du foncier
- la réoccupation des friches et la requalification des quartiers
- la gestion des infrastructures
- l'accessibilité alternative à la voiture (pour le personnel)
- la complémentarité des activités
- le sentiment d'insécurité

Certains freins existent cependant vis-à-vis de ce type de projet :

- problèmes de mise à disposition du foncier
manque d'accessibilité
- aspects normatifs : exclusion du logement dans les ZAE (seul le logement de l'exploitant est permis)
- structure planologique
- temporalité de mise en œuvre
- coût du foncier

2. Quelle densification et quelle mixité ?

L'ambition 2 du référentiel des Quartiers Nouveaux concerne la densité

Certaines évolutions sont à prendre en compte dans les calculs de densité d'emploi par surface (Homes & Communities Agency, 2015) :

- les avancées technologiques
- les évolutions des espaces de travail
- les mutations dans le secteur commercial
- les mutations dans les secteurs d'activité

L'ambition 11 concerne la mixité

La mixité des activités est régie par des dispositions légales

- la planification (art. D.II 28 ZAE – D.II 29 ZAEM – D.II 30 ZAEI – D.II 31 ZAES – D.II 32 ZACCI – D.II 34 ZER) + zone d'habitat
- le décret PAE RW 11.05.17

Sont admises les **activités** qui présentent un lien de fonctionnalité, de proximité et **de dépendance** économique avec les activités existantes ou projetées au sein du périmètre ; les **logements de l'exploitant** ou du personnel de gardiennage; les sandwicheries; les stations-services; les parkings.

Une ambition transversale est portée par le concept de l'éco zoning

Ce concept reprend l'aménagement (avec sa déclinaison urbanistique), la gestion environnementale, la mise en réseau éco-industriel (CPDT, 2010)

- Eco-parc : **prévenir** et **limiter** les dommages environnementaux.
- Eco-industriel : **coopération** pour optimiser l'usage des ressources.
- ZDAE : en adéquation avec les objectifs du **développement durable**
- Zoning zéro émission : activités qui n'ont **aucun déchet**

Métabolisme industriel : flux des matières

3. Volet économique de la rénovation urbaine de la ZIP QI Saint-Léonard

Alain Malherbe présente deux projets menés dans le cadre de la ZIP.

Le projet de la rue de la Cablerie : il s'agit d'un site à réaménager (2000), validé comme périmètre de reconnaissance économique (2002). Le projet a reçu le prix RegioStar (2010).

Il se caractérise par sa taille de 1,2 ha et prévoit 100 emplois à terme (85 emplois actuellement). Un investissement de 1.4 millions € a été nécessaire pour la viabilisation et l'infrastructure. Le site est accessible via une voie d'accès assez facile et la proximité de l'autoroute.

Une charte d'urbanisme a été mise en place. Elle reprend les éléments suivants :

1. Caractéristiques de la zone (potentialités et contraintes)
2. Objectifs généraux (intégration au quartier, unicité de l'aménagement, développement durable, comité d'accompagnement)
3. Options d'aménagement
 1. Intégration à l'environnement
 2. Implantation zone bâtie : les bâtiments sont alignés à rue et mitoyens. la philosophie de base du projet est la création d'une façade de 5,5 m. de haut le long de la voirie. La façade à rue est le minimum constructible. Derrière le front bâti les entreprises aménagent leurs ateliers. Les entreprises peuvent bâtir toute la parcelle ou laisser des surfaces non couvertes. L'entreprise implante ses ateliers à l'arrière et libère des espaces de manœuvres et de stockage, ... soignés à l'avant ou l'inverse selon les besoins. Les surfaces de stockage, parcage... extérieures ne peuvent pas être perceptibles des espaces publics.
 3. La gestion des murs mitoyens est indiquée pour gérer l'attente de la construction suivante ainsi que la pose des enseignes
4. Clauses juridiques : Par la signature de l'acte de vente, l'acquéreur accepte d'appliquer les prescriptions de la charte dans toutes ses réalisations sur le site avec un délai de deux ans pour réaliser le projet. La charte est d'application tant que la ZAE est effective.

Le projet du Quartier multifonctionnel Vivegnis :

Ce projet a connu les étapes de mise en œuvre suivantes : Espace 251 Nord (1983), SAR (1990), PRE (1994), Concours Européen (1994), Concours relatif à un projet intégrant des logements, des espaces publics et un espace entreprises (2005), Projet d'habitat groupé (2005-2015)

L'espace d'entreprises est composé de 4 ateliers (400 m²), 10 bureaux et d'un espace partagé (cafétariat, salle de réunion). 30 emplois sont actifs sur le site

Bilan :

- Il s'agissait principalement de la réaffectation friches industrielles – le projet a bénéficié de subsides via le dispositif des SAR
- Les réalisations correspondent à la philosophie des éco-zoning
- Les thématiques-cadre du projet ont finalement été peu respectées mais utiles au lancement de projet pour attirer les candidats-acquéreurs
- La charte d'urbanisme était trop précise pour être complètement opérationnelle ; elle a été laissée de côté avec le temps.

Atouts principaux :

- Ville dans la ville, proximité du centre
- Accessibilité
- Emplois supplémentaires en ville
- Qualité des bâtiments et des espaces
- Demande d'ateliers de +- 100 m²

Faiblesses :

- Monofonctionnalité à l'échelle de la zone d'activités économiques, ce qui représente un risque d'insécurité
- Image des anciens quartiers industriels restant négative

3.1.1.5 Introduire la mixité à l'échelle de l'immeuble : le projet « carabiniers » à Wavre, par Corinne Buffoni, Business Unit Manager, Matexi, Wavre

Matexi est une société - promoteur immobilier sur l'ensemble de la Belgique, mais aussi en Pologne et au Luxembourg. Claire Buffoni présente un projet localisé dans le cœur de ville de Wavre. Le projet comporte trois fonctions : stationnement en sous-sol, rez commercial et appartements au niveau supérieur.

En 2012, la ville de Wavre a lancé un marché public. Matexi est sélectionné en 2013. Un schéma directeur est validé en 2014 et un périmètre de remembrement urbain fixé en 2015. En 2016, en partenariat avec la Ville, Matexi organise des ateliers urbains. Le projet a été revu afin de remporter l'adhésion de l'ensemble des parties prenantes. Des questions techniques et administratives ont également entraîné des modifications du projet. Une réflexion est menée sur la question du stationnement avec les acteurs concernés : concessionnaire des parkings de la ville, acquéreurs de logement, commerçants à venir et existants,... afin de définir si les emplacements seront privatifs ou mutualisés avec une garantie de pouvoir se garer, afin de décider de l'emplacement de l'entrée du parking,....

L'idée initiale est de créer une promenade commerciale en valorisant l'espace public et la mobilité douce. Il y a eu également un travail important sur les espaces à l'arrière des bâtiments : ceux-ci sont accessibles aux futurs habitants pour compenser les contraintes liées aux commerces imposées sur l'avant du bâtiment. L'immeuble abritera des commerces et services. Les cellules étant parfois trop profondes pour la seule activité commerciale, certaines pourront accueillir d'autres fonctions à l'arrière. Les surfaces commerciales les plus grandes sont modulables.

La mixité du projet tient au bon agencement des fonctions (qui ne doivent pas se contrarier), à une mutualisation mesurée de certaines infrastructures (parking) et à la création d'accès clairs pour le logement, distincts des accès aux commerces. La gestion des livraisons matérielles est intégrée à la réflexion ; cette question est cruciale et pose la question de l'accessibilité. Les cellules commerciales ont déjà trouvé preneur pour une majorité d'entre elles. Matexi ne sait pas encore s'ils vont gérer la location eux-mêmes ou sous-traiter cette mission.

ATELIER 1 | LA MISE EN PLACE D'ESPACES DE COWORKING

3.1.1.6 **Le développement du coworking en Wallonie, par Lisa Lombardi, Agence du numérique, Réseau coworking/digital wallonia)**

Lisa Lombardi coordonne l'action coworking du réseau « Digital Wallonia » depuis 7 ans. Le réseau compte 21 espaces de coworking.

Le constat de départ était qu'aucun espace de ce type n'existait en Wallonie. Ce concept qui était à l'époque naissant aux Etats-Unis n'était pas encore véritablement connu, le sujet a dû être expliqué de nombreuses fois car c'est une nouvelle façon de travailler en Europe/ Belgique. Aujourd'hui le concept est plus connu mais le terme englobe une nuée de concepts et définitions qui varient du tout au tout et créent une certaine confusion.

- Avec le premier appel à projets, l'idée était de développer des écosystèmes entrepreneuriaux au niveau local :
 - 8 espaces de coworking sélectionnés en Wallonie (Namur, Seraing, Liège ...)
 - Travailleurs, salariés, développeurs,... qui allaient être mis en réseau et pouvoir travailler ensemble
- Le deuxième appel à projet « Digital Wallonia », doté fin 2017, était destiné aux communes situées en espace rural et semi-rural ; il proposait un financement pour des expériences-pilote portées par des communes, intercommunales ou associations actives dans l'économie rurale, (éventuellement en partenariat avec des entreprises, indépendants ou asbl) . L'appel a permis de sélectionner 13 espaces de coworking (dont Fernelmont fait partie). Dix d'entre eux ont ouvert leurs portes ; il en reste actuellement trois à ouvrir.

Avec au total 21 espaces de coworking on crée un maillage territorial, certes pas complet, mais en tout cas bien étoffé.

Le concept de réseau est coordonné et animé par l'Agence du Numérique : chaque espace indépendant est mis sur pied et géré par des partenaires indépendants les uns des autres mais au sein d'un même espace, ce qui permet d'obtenir de la cohérence, plus de communication.

- **L'objectif est de :**
 - Créer également un réseautage à l'échelle Wallonne ;
 - Mieux définir les services qu'un espace de coworking rend pour ses utilisateurs
 - Structurer l'action autour de trois piliers : Work, Learn, Connect (anglais pour partager l'idée de coworking et les trois piliers avec les confrères flamands et bruxellois). Pour chaque pilier, une liste de services minimum nécessaires est établie.

1. Work :

- infrastructure de travail partagé et parfaitement équipée pour un usage professionnel, 10 postes de travail dans un espace de réseau (car 10 est la capacité minimale dont un espace doit disposer pour avoir une communauté d'utilisateurs suffisamment grande et variée pour disposer de capacités de réseautage suffisantes).
- Différentes zones ont été définies pour répondre aux besoins des coworkeurs : tous les équipements et commodités pour bénéficier d'un cadre de travail professionnel (des espaces pour les moments d'ouverture et d'échanges, une cafétéria, des espaces pour les moments téléphoniques, des espaces pour les réunions...).

2. Learn :

- programme d'évènements à vocations formatives ou informatives. L'idée est partie du constat que le public cible (indépendant, entrepreneurs...) a peu de conscience de la nécessité à continuer à se former ou peu de possibilités de le faire (manque de temps). Avec le coworking, l'idée est de proposer cela directement sur le lieu de travail, ce qui permet d'économiser un maximum de temps et de toucher un maximum de monde.
- De gros efforts sont à réaliser en matière de formations, et le coworking est un moyen de toucher du monde pour cela.

3. Connect :

- Le dernier pilier vise l'objectif de créer, d'animer et de développer une communauté d'utilisateurs car le concept de coworking est véritablement basé sur la création d'une communauté.

• **Quels sont les retours ?**

Depuis 2014 des enquêtes sont réalisées auprès des utilisateurs.

Les chiffres de l'enquête 2017 (chiffres qui sont disponibles sur internet) brossent le profil du coworker :

- Moyenne d'âge : 37 ans (plus jeune 16 ans, plus âgé 77 ans)
- Parité hommes-femmes : 54 % hommes, 46 % femmes
- Public : principalement public d'indépendants. Le coworking s'est imposé comme une évidence pour ce public confronté au travail à domicile et à l'isolement que cela produit : cela pèse sur le moral, la productivité et sur la capacité de développer son réseau. Peu à peu, le coworking commence à toucher un public de salarié, car le télétravail à distance progresse en wallonie et dans les mœurs, ce qui génère une ouverture au coworking (start-ups, entrepreneurs, ...)
- Fréquentation mensuelle : la majorité des travailleurs recourt au coworking à mi-temps

Une série de critères ont été investigués pour vérifier l'impact du coworking sur ceux qui l'expérimentent (aspects quantitatifs et qualitatifs (citations tirées des enquêtes)) :

- Sentiment d'isolement : 96 % d'effet positif autant sur le bien-être, la motivation et la productivité ;
- Impacts tangibles au niveau professionnel : réseau, branding (mettre en évidence ce que les personnes font se fait par le réseautage, les autres personnes, par la presse qui permet une mise en valeur de leur travail...), compétences, capacités à travailler en équipe (collaborations, interactions, entraide), impacts sur les revenus... ;
- Interactions positives : aide à la résolution de problèmes au jour le jour (échanges entre les travailleurs), feed-back et échange d'idées (permet d'avoir des jugements extérieurs et feedback constructifs), projets qui voient le jour et qui n'auraient pas vu le jour autrement sans ces interactions qui ont lieu grâce au coworking ;
- Satisfaction : 99% de taux de recommandation (la majorité des coworkeurs dit que l'essayer c'est l'adopter) ;
- Connaissance du coworking : grâce au bouche à oreille majoritairement ;
- Autres lieux de travail : domicile (majorité), chez les clients...

Questions débattues :

Question de la ressource humaine : se focaliser uniquement sur un bâtiment abritant l'activité est une erreur, même si on ne peut nier une certaine importance du design, de la configuration, de la localisation : un projet sans personne pour le porter est voué à l'échec. La ressource humaine est capitale, le soutien et l'implication d'acteurs locaux (projet de communauté, de ville et de personnes), également.

Question de la soutenabilité financière : grosse question à ce sujet car certains projets réussissent et d'autres se cassent la figure, c'est un peu au cas par cas que cela se gère.

Question de l'impact sur l'économie locale : la mise en réseau des indépendants boosterait l'économie en région wallonne car des écosystèmes locaux se créent et boostent l'entrepreneuriat, les revenus, les nouveaux projets entre coworkeurs

3.1.1.7 *Switchcoworking, une expérience carolorégienne, par Fred Wins, Switchcoworking*

On est dans une situation où la ville basse à Charleroi est plus agréable depuis 2 ans. Ensuite c'est un effort sur la ville haute qui va maintenant être réalisé également et donc en quelque sorte, Charleroi va être un « quartier nouveau » aussi. À Charleroi une problématique importante est de « se déplacer ». 3h sont nécessaires pour rallier Bruxelles en train. L'envie d'« éviter de perdre du temps » revient souvent. D'autres personnes viennent chercher du lien et du sens, il faut aussi des lieux pour travailler, se rencontrer, ... Le parking à proximité de l'espace de coworking est devenu payant depuis 1 an et les « coworkers » ont changé d'esprit en laissant leur voiture chez eux, et en se tournant vers les transports en commun ou la mobilité douce.

Le coworking permet également de consolider des activités d'indépendants.

<https://www.switchcoworking.com>

3.1.1.8 ***Le coworking Fernelmont, une expérience en milieu rural, par Antoine van Eetvelde, animateur du Coworking Fernelmont***

Cela fait deux ans que le projet de coworking à Fernelmont (village de Noville les Bois) est proposé, et 6 mois que l'activité a commencé. Il ne s'agit donc que de tous premiers constats.

Contexte : la localisation est rurale, mais proche de l'autoroute. 10 villages de taille réduite composent Fernelmont. Aujourd'hui à Noville-les-Bois, on trouve une boulangerie, une pharmacie, un ou deux coiffeurs mais plus rien d'autre donc on est dans une banlieue dortoir où les gens partent pour aller travailler en ville ou plus loin.

On a fait une étude pour s'assurer qu'il y avait une masse suffisante d'indépendants dans la région, on avait travaillé avec un consultant spécialisé dans l'accompagnement de tiers lieux et qui avait fait beaucoup de projets de coworking en France, on a aussi fait des calculs pour voir si le projet était réaliste ;

L'avantage de Fernelmont est la proximité de l'autoroute : les gens viennent pour cela à cet endroit. La majorité des gens viennent de l'extérieur à Fernelmont, en voiture. Soit l'espace de coworking est intéressant car c'est un point médian de plusieurs endroits éloignés, ou bien à mi-chemin par rapport à leur ancien bureau ou cela réduit simplement le temps de trajet. Il y a également des gens qui pensaient à l'option du coworking mais qui n'avaient pas de lieu de coworking à proximité. Ou encore, les gens n'étaient peut-être pas prêts à changer leurs habitudes de transport (pas envie de prendre le bus...) et le fait d'avoir un lieu de coworking à proximité tombait bien pour eux.

<https://lecoworking.be/>

ATELIER 2 | DES SYNERGIES AVEC LE SECTEUR DE L'ECONOMIE SOCIALE

3.1.1.9 ***Le secteur de l'économie sociale, quels apports pour les quartiers nouveaux ?, par Céline Decamp, CREDAL***

L'économie sociale est traditionnellement considérée comme un troisième secteur, distinct des secteurs privé et public. Comme l'économie classique, elle vise au développement d'activités productrices de biens ou de services nécessaires et aptes à rencontrer les besoins humains mais elle s'en distingue par la poursuite d'une finalité sociale qui est l'intérêt de la collectivité. Elle constitue ainsi une alternative qui peut venir en appui des politiques publiques.

Ces activités d'économie sociale peuvent être exercées par des sociétés coopératives et/ou à finalité sociale, des associations, des mutuelles ou des fondations, dont l'éthique se traduit par l'ensemble des principes suivants, fixés en Wallonie dans un **décret du 20 novembre 2008** :

- **finalité de service à la collectivité** ou aux membres, plutôt que finalité de profit;
- **autonomie de gestion**;
- processus de **décision démocratique**;
- **primauté des personnes et du travail** sur le capital dans la répartition des revenus.

S'il n'existe pas aujourd'hui de labellisation, l'obtention de certains agréments particuliers, est signe d'appartenance à l'économie sociale. Ainsi les entreprises suivantes sont toutes des entreprises d'économie sociale : les asbl à pertinence économique, les sociétés coopératives agréées par le Conseil National de la Coopération, les Entreprises d'insertion (EI), les Entreprises de travail adapté (ETA) et les Entreprises de formation par le travail (EFT), les Sociétés à finalité sociale (SFS), les mutuelles et coopératives d'assurance, les entreprises soutenues par la Sowecsom, les organismes d'insertion socioprofessionnelle (OISP), les agences-conseil reconnues (AC), les initiatives de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale (IDESS)², les coopératives agréées par le Conseil National Coopératif. Il existe encore d'autres acteurs dont l'appartenance au champ de l'économie sociale doit être établie au cas par cas, telles que, par exemple, les ASBL et les fondations.

Quelles synergies avec les quartiers nouveaux ?

Il s'agit de développer dans les quartiers des services innovants visant des modes d'habiter plus durables et s'inscrivant dans l'économie sociale : nombre de projets issus du secteur de l'économie sociale peuvent trouver leur place dans les futurs quartiers et y être source de plus-values reflétant parfaitement l'esprit « quartiers nouveaux » : rencontre, cohésion sociale, durabilité, emploi, alimentation durable... On peut citer par exemple les cafés citoyens, les maisons médicales, les crèches, transports sociaux, ressourceries ou encore les coopératives d'habitat.

Il est possible par ailleurs de recourir à des entreprises d'économie sociale extérieures pour la réalisation et la gestion des espaces et bâtiments : des partenariats privilégiés peuvent être noués avec des entreprises d'économie sociale pour réaliser des travaux ou effectuer des prestations de service au sein du quartier, par exemple pour l'entretien des espaces verts.

Le CREDAL est un organisme de placement, d'accompagnement et de crédit qui peut utilement conseiller et soutenir les projets d'économie sociale.

www.credal.be

² Une I.D.E.S.S. est une structure (ASBL, SFS ou CPAS) agréée afin d'offrir à des particuliers habitant en Région wallonne des services de proximité: petits travaux dans la maison, pour l'entretien des cours et jardins et des services destinés à un public précarisé : taxi social, buanderie sociale, magasin social.

3.1.1.10 ***Le projet de quartier « jardin partagé » à Dieppe, par Roland Charliouet, président Quartier & Co***

L'association Quartier&Co porte le projet d'une reconversion de la friche industrielle Lebon à Dieppe en un lieu de vie constituant un ensemble cohérent d'habitat et d'activités économiques avec une volonté d'ouverture sur le territoire dieppois et bien au-delà, une mutualisation optimum des espaces, des services et des équipements ; le respect des valeurs de l'écologie, de l'économie sociale et solidaire et du lien social. Il s'agit d'un projet alternatif porté par un groupement de simples citoyens : Quartier&Co, qui l'a conçu, veut également assumer les maîtrises d'ouvrage et d'usage de ce lieu de vie. C'est précisément cette originalité, pour un programme de cette ampleur, qui a permis à Quartier&Co d'être reconnue par les collectivités et structures qui la soutiennent (Région, Ville et Agglo de Dieppe, ADEME). L'association est actuellement forte d'une cinquantaine d'adhérent(e)s, conscient(e)s des problématiques écologiques et environnementales, sensibles aux nécessités du partage, de la mutualisation des espaces et des services, et soucieu(x) du lien social. C'est ce qui permet d'assurer la cohésion du groupe, au-delà des différentes approches intellectuelles et pratiques des individus qui le composent. Mais Q&Co est riche également de l'expertise professionnelle de ses diverses personnalités, qui couvre les différents domaines visés par les activités.

La pré-programmation urbanistique et économique du projet a fait l'objet de quatre séances du Comité de Pilotage dédié. Cette étude de faisabilité, élaborée avec la SEMAD, a été financée par la Région Haute-Normandie, l'ADEME, la Municipalité de Dieppe et par un financement participatif. Elle a permis de préciser une première phase de réalisations, à savoir : l'habitat coopératif (100 logements à réaliser par tranches successives de 20), une auberge de jeunesse internationale de 150 lits (avec spécialité linguistique et restauration bio attachée), une structure médicalisée de répit de 16 lits (à destination de personnes souffrant d'une maladie chronique évolutive, de personnes en situation de handicap et de leurs aidants), une épicerie, des jardins partagés, une structure de coordination et de gestion des équipements mutualisés, des services d'aide à la personne. Les autres réalisations prévues par Quartier&Co (ressourcerie, résidences d'artistes, ateliers de vélos, voitures partagées...) étant reportées à une seconde phase.

Il convient de souligner la cohérence globale de cette première phase. Il faut préserver à tout moment l'équilibre général de l'ensemble : population résidente par rapport aux usagers du quartier, équilibres socioculturels et accessibilité aux différents handicaps, équilibre des investissements dans l'aménagement et les équipements communs, entre les différentes structures du quartier. Tout doit être coordonné pour avancer en même temps.

Actuellement, Q&Co et ses partenaires institutionnels abordent la mise en œuvre des études préalables fines, de l'aménagement et, avec le concours de l'Etablissement Public Foncier Normand et de l'ADEME, de la procédure de dépollution du site. Les équipes d'architectes pour l'assistance à maîtrise d'ouvrage sont choisies (le regroupement de Véraligne Architecture avec les Ateliers d'Avres et d'Iton ainsi que la psycho-sociologue Hélène Devaux), le bailleur social Logeo - Seine Estuaire s'engage dans le projet. Les échéanciers permettent de prévoir la réalisation du quartier en 2022.

Les engagements de Quartier&Co relatifs aux futures activités socio-économiques à intégrer dans le quartier sont les suivants :

- **L'innovation sociale**

Quartier&Co s'engage tout d'abord sur les aspects d'innovation sociale qui sont présents dans le projet global : la gouvernance partagée, l'accompagnement de la vieillesse dans des conditions optimales, le développement d'un tourisme accessible à tous, la mixité sociale et générationnelle, l'habitat accessible financièrement à une grande partie de la population, l'accessibilité du site aux personnes à mobilité réduite, la présence permanente d'adultes handicapés suivis par des professionnels et entourés par les habitants du quartier, la structure de répit à destination de personnes souffrant de maladies chroniques évolutives, la ressourcerie avec son action d'insertion, la pédagogie de l'écologie, le développement de la culture bio en milieu urbain (permaculture...), l'organisation de jardins partagés et l'échanges de savoir-faire entre usagers, l'entretien du parc public en accord avec les services des collectivités partenaires, la mise en place de moyens de locomotion doux, variés et peu onéreux...

- **La structure de répit ou « Maison de Sophie »**

Elle se situe au sein d'un environnement urbanistique et social particulièrement bienveillant. Elle est prévue dans un bâtiment proche du centre touristique afin de favoriser les mutualisations d'équipements et de services. Il faut mettre en exergue en particulier la proximité immédiate du parc boisé, lieu de calme et de sérénité, la place centrale du quartier, lieu de vie et d'échanges, les espaces et services mis en commun (la maison de la parole, les divers ateliers d'activités, de loisirs et de culture, les jardins thérapeutiques associés aux jardins partagés avec la participation bénévole et bienveillante des habitants du quartier). En outre les accompagnants des patients accueillis dans la Maison de Sophie bénéficient, s'ils le désirent, de la capacité d'hébergement de la structure touristique.

Quant au fonctionnement de cette structure de répit, Quartier&Co s'engage sur la création minimum de 13 ETP, en priorité réservés à la population de Dieppe et ses environs. De même, l'accueil des patients de la Maison de Sophie sera en priorité réservé aux habitants de Dieppe et son agglomération.

- **Le centre international de séjour**

Membre du réseau Ethic Etapes et de la Fédération Unie des Auberges de Jeunesse, le Centre International de Séjour constitue un des pivots du quartier. Il s'agit d'une auberge de jeunesse de bon confort de 150 lits, associée à un restaurant bio de 150 couverts, qui favorise un tourisme responsable et citoyen du monde, basé sur l'accueil (avec la participation bénévole des habitants du quartier) ainsi que sur les échanges internationaux, l'action éducative, l'ouverture culturelle et la mixité sociale.

Les clientèles ciblées sont : les groupes avec activités linguistiques ou touristiques et les séminaires, plutôt en semaine ; les groupes en célébration, le week-end ; la clientèle individuelle (seul-couple-famille), plutôt en courts séjours ; une clientèle de déplacement professionnel, en semaine ; les clients du restaurant bio et de la cafété (ceux de l'hébergement, mais aussi les habitants du quartier et de la région).

Pour le fonctionnement de cette structure, Quartier&Co s'engage sur la création minimum de 23 ETP, en priorité réservés à la population de Dieppe et ses environs.

- **L'épicerie bio**

Une coopérative de produits bio, alimentaires, d'hygiène et d'entretien, déjà existante à Dieppe (Coop d'Albâtre) s'installera dans le quartier. Emplois prévus : 2 + les coopérateurs bénévoles

- **La structure de coordination**

Quartier&Co s'engage enfin sur la maîtrise d'usage de cet écoquartier-jardin partagé en créant une structure de coordination. Trois fonctions essentielles à la vie du quartier lui sont affectées :

Coordonner : Développer l'adhésion à la charte éthique et à ses valeurs ; Organiser les échanges permanents entre les usagers (*Ex : Créer et faire vivre un conseil de quartier*) ; Améliorer le vivre ensemble au quartier (*Ex : Identifier les besoins et dysfonctionnements ou Exercer la fonction de syndic de l'habitat participatif*).

Mutualiser : Réguler le partage des équipements mutualisés par un système informatique interne ; Pouvoir intégrer de nouvelles activités ; Mutualiser le travail administratif des activités économiques (*secrétariat, saisie comptable, veille juridique ...*).

Communiquer : Représentation de l'ensemble des composantes du quartier (*Information sur les différentes activités et services, réponse aux sollicitations de rencontres, visites ...*) Contact avec les partenaires ; Animation (*Activités régulières du quartier, Manifestations ponctuelles avec des partenaires*) ; Ouverture vers de nouveaux partenaires ou vers de nouveaux projets.

Selon le volume des tâches administratives que lui confient les structures économiques du quartier, la structure de coordination crée entre 1 et 4 emplois (réservés prioritairement aux Dieppois ou habitants de l'agglomération).

- **Les équipements et services partagés**

Chaque famille ou personne seule occupe un appartement privé, et partage des équipements communs, tels que lingerie, parc d'autos et de vélos partagé, chambres d'amis, chambres d'hôtes, jardin potager partagé et des jardins familiaux. En outre, selon les besoins du quartier : des services à la personne, une crèche, un accueil périscolaire, des services à la carte : aide à la personne, entretien, blanchissage, démarches 2 à 6 emplois à temps plein créés à terme, selon les besoins.

(d'après : Reconversion de la friche industrielle Lebon à Dieppe en écoquartier-jardin partagé – Synopsis, 07.03.2018)

3.1.1.11 ***La crèche parentale à Louvain-la-Neuve, un projet porté localement, par Françoise Defourny, responsable médico-sociale et Darine Allow, maman impliquée***

La première **crèche parentale** de Belgique, ouverte à **Louvain-la-Neuve** sous forme d'ASBL en février 2004, constitue une structure novatrice d'accueil de la petite enfance, basée sur la solidarité, l'échange de services et la mixité sociale et culturelle. Elle a vu le jour à l'initiative d'un groupe de personnes et d'associations (Collectif des femmes, etc.) actives localement. Le fonctionnement de la crèche intègre pleinement les parents, qui participent non seulement à sa gestion (assemblée générale, conseil d'administration) mais surtout à son quotidien : en échange d'une réduction de 10% de la participation financière, chaque famille donne 5 heures par semaine à la crèche. Ce modèle a fait peu d'émules jusqu'à présent ; une des raisons en est sans doute que le financement ONE est inférieur à celui d'une crèche traditionnelle. Cependant, la crèche a pu recourir à des emplois aidés (aide APE et/ou PTP pour les ASBL) pour équilibrer son budget.

<http://www.crecheparentaleln.be/>

ATELIER 3 | PROJETS EVENEMENTIELS TEMPORAIRES DANS L'ESPACE PUBLIC ET LES BATIMENTS INOCCUPES

3.1.1.12 ***Les projets de l'allée du KAAI, par Bie Van Craeynest, coordinatrice opérationnelle de l'association Toestand***

Bie Van Craeynest est coordinatrice opérationnelle de l'ASBL Toestand Il s'agit d'une association bruxelloise dont l'objectif est de réactiver des bâtiments abandonnés ou oubliés, des terrains et des espaces inoccupés, et ce par l'organisation d'activités socio-culturelles temporaires et autonomes au travers du dialogue, de la création et de l'action. A Bruxelles, il y a 6 millions de m² inoccupés, vides, sous-utilisés selon l'ASBL.

Elle a été créée à l'origine par des anarchistes squatteurs très engagés qui ont développé une méthodologie et un système pour organiser des espaces partagés. Les actions de Toestand, ce ne sont pas des squats ; ce n'est pas non plus de l'anti squat. C'est un entre-deux. L'ASBL a des contacts officiels avec des propriétaires de bâtiments ou d'espaces pour créer des espaces culturels et des lieux de rencontre. L'ASBL a réalisé une publication sur le « squattage » tel qu'elle le pratique.

Bie Van Craeynest présente le projet de l'allée du Kaai. Ce site se situe avenue du Port à Bruxelles dans un quartier gentrifié. L'offre culturelle s'est vue augmentée avec le centre KANAL Pompidou. Beaucoup de bâtiments ont été acquis par KBC et de nouveaux immeubles sont en construction pour du logement de haut standing. Le terrain est une propriété régionale gérée par l'IBGE. L'IBGE est le principal interlocuteur ; cette institution a mis le terrain à disposition de l'asbl Toestand. Celle-ci reçoit un subside annuel depuis 2014 qui prendra fin en 2020. L'endroit a commencé à être aménagé par des bénévoles avec du matériel de récupération. Tout est réalisé avec de la récup ; ça fait partie de l'ADN de Toestand.

Le site abrite un mélange d'usages et d'activités. L'ASBL Toestand a impliqué plus de 30 partenaires dans le projet. Actuellement, 3 hangars et un parc central composent le site de l'allée du Kaai. Une maison des jeunes y est implantée et est bien nécessaire car peu d'initiatives existent dans ce genre. Cela permet à des jeunes d'avoir un lieu de rencontres où ils peuvent organiser des activités « personnelles » (fêter son anniversaire, ...). Les activités temporaires sont multiples à l'initiative de Toestand et des autres partenaires : skate parks, table d'hôte, vente de lapins, ateliers vélo, bois, métal, cours de néerlandais, stage couture, potager... Trois skate parks ont été réalisés avec différents matériaux de récupération. Dans ce projet, on ne se pose pas la question de la pertinence et des conséquences de tel ou tel projet. Trois skate parks n'étaient peut-être pas nécessaires par rapport à la demande. Mais le projet a impliqué des bénévoles et permis de relancer une nouvelle dynamique. Le site est là pour permettre aux bénévoles et autres partenaires de tester leurs idées. Il n'y a pas de sélection de projets qui se fait. Une cuisine à prix libre a également été mise en place en partenariat avec Bioplanet, ce qui permet à cette dernière de valoriser ses engagements en matière de recyclage et de récupération. Des bureaux sont également partagés entre Toestand et deux autres entreprises. Des synergies existent entre certaines activités.

Chacun a des devoirs. Les « règles » sont transparentes et connues de tous. C'est une des trois clés de la réussite du projet. Les deux autres facteurs de réussite sont le fait de laisser de la place au « bottom up » et de laisser Toestand gérer le projet « comme elle l'entend ». A ce niveau, l'IBGE est un partenaire avec qui une relation de confiance a pu être créée. En termes d'obligations et de devoirs, l'ASBL Toestand s'engage à :

- donner de l'espace et ne pas demander de loyer.
- fournir gratuitement un soutien logistique et administratif et la communication (FB, Instagram, site web). Toestand propose également son aide pour l'organisation et la planification de nouvelles activités. Les aménagements sont réalisés uniquement avec du matériel de récupération. Pour cela, Toestand recherche les liens nécessaires entre les groupes marginaux et les entreprises de récupération.
- organiser une activité par semaine

Les partenaires et bénévoles impliqués dans les projets sont quant à eux clairement informés des caractères temporaire et de partage de l'occupation. Il n'est pas permis de développer des activités induisant un usage exclusif des espaces. Ils sont également dans l'obligation de participer aux événements et portes ouvertes organisés par Toestand. Les occupants de l'allée du Kaai n'ont pas d'autre contrainte. Une mixité de genres et de cultures est recherchée par Toestand pour garantir une certaine ouverture sur le quartier.

La recherche des partenaires est réalisée par Toestand de trois manières : démarchage de partenaires existants locaux, balades en ville et réseautage, bouche à oreille.

Des tests et un an de préparation ont été nécessaires pour la mise en œuvre des premières activités sur le site avec les usagers existants. Les premières activités étaient naturellement « timides ». Aujourd'hui, les activités permettent de drainer quelques 1.000 personnes sur le site. Deux ETP ont été alloués chez Toestand pour développer ce projet ; ils ont été depuis doublés.

Pour réussir un projet d'occupation temporaire, les éléments nécessaires sont :

- un espace bottom-up ;
- un acteur central qui permet une grande liberté aux activités et maintient un équilibre dans le partenariat ;
- une organisation professionnelle qui est une valeur sûre, assure les liens entre les partenaires et la motivation ;
- une administration qui soutient le projet par des subsides, suit les formalités administratives
- un dialogue sur la durée et un délai de mise à disposition clair.

3.1.1.13 **Les projets d'occupation temporaire mis en place par Matexi, par Clotilde Fally, Matexi BW**

Matexi est un promoteur immobilier. Historiquement développeur de logements, la société se veut développeur de nouveaux quartiers ; Matexi renforce la création des liens sociaux indispensables à la réussite des projets grâce aux occupations temporaires développées et accompagnées par Matexi durant la phase de conception de projet. Il est précisé que la temporalité des activités va d'une semaine à plusieurs années.

Le dynamisme d'un quartier dépend en grande partie de son espace public, de la possibilité de se l'approprier et des récits que l'on en fait, mais ceux-ci ne se créent pas d'un coup de baguette magique. C'est pourquoi Matexi investit dès le départ dans le quartier existant, dans les utilisateurs actuels et dans l'espace public en proposant des initiatives qui donnent un nouvel élan au quartier et lui apportent une plus-value sociétale. Le développement d'un projet est un travail à long terme. Développer un plan directeur, obtenir les autorisations nécessaires, trouver les bons partenaires... tout cela prend du temps. Pendant ce temps, les bâtiments sont vides et les terrains restent ouverts. L'occupation temporaire permet ainsi d'éviter tout risque d'inoccupation ou de chancre urbain. Cela crée des lieux de rencontre dynamiques, créatifs, culinaires et culturels et donne un coup de pouce au lieu «vide» avant même le début des travaux de construction.

Exemples d'occupations temporaires initiées par Matexi

- Antwerp Tower à Anvers

Il s'agit d'un projet de transformation d'une tour constituée de bureaux en logements et commerces. L'espace a été confié à une association locale pour gérer les activités temporaires développées : bar, club, restaurant, œuvres d'art... Une boîte de nuit a également eu énormément de succès ; située au 23^{ème} étage, elle ne créait en plus aucune nuisance sonore pour le quartier. Sur les 24 étages, 20 ont été mis à la disposition d'associations et d'occupation temporaire ; tous ont été remplis. Les 4 restant étaient fermés pour des questions de sécurité. Le succès est d'autant plus notable que des travaux étaient en cours au niveau du métro. Le site n'était donc pas particulièrement aisé d'accès.

La tour a également servi de support à un projet artistique en septembre 2017, un peu avant sa reconversion. L'artiste Gert Adriaenssens a rendu hommage à l'artiste américain Gordon Matta-Clark : il a fait retirer les fenêtres de la façade en y composant une demi-lune. L'œuvre peut être regardée aussi bien le jour que la nuit.

Au final, les projets d'occupation temporaire ont influencé la programmation du projet. Il a été notamment constaté que l'horeca avait bien fonctionné. Le projet se compose 240 apparts, 4,460 m² retail, 4,090 m² offices, 1,400 m² horeca et 200 emplacements de stationnement.

- Bétons Lemaire à Ottignies

Depuis septembre 2017, l'ancien site de l'entreprise Bétons Lemaire à Ottignies a été transformée en skate park et laser game. Il s'agit d'une dalle de béton à l'arrière de bâtiments en centre urbain investi par des adolescents. Ils attendent depuis plus de 10 ans l'ouverture d'un tel endroit à Louvain-la-Neuve, mais le permis d'urbanisme n'est toujours pas en ordre. L'idée d'un skatepark est venue des rencontres avec les riverains. Ces rencontres ont été organisées par Matexi et la commune d'Ottignies. Les jeunes ont aménagé les lieux. Ils se sont rassemblés en ASBL la Stoemp Academy. Ensuite, un jeune de 17 ans a souhaité tester la mise en place d'un laser game (BW Events). Ces deux collaborations fonctionnent bien. Le responsable du laser game informe Matexi lorsque des interventions sont nécessaires pour que le site reste propre et « ordonné ». La société veille au grain pour garantir son image. Les riverains ont été informés de la nouvelle occupation et une inauguration des occupations a eu lieu afin de procéder de la manière la plus transparente. Le site pourra être occupé jusqu'en 2020, date à laquelle commenceront les travaux pour la création de 700 logements et d'un mix de commerces.

- Fonteinen à Vilvoorde

Il s'agit d'un ancien site industriel visant à la production d'explosif dont une partie a été reconstruite. Plusieurs activités temporaires ont été développées sous la coordination du pop-up De Kruitfabriek : atelier de design, restaurant, potager, expositions, marchés aux puces... C'est devenu un lieu de rendez-vous incontournable. La dynamique entreprise a permis un cercle vertueux puisque d'autres initiatives ont vu le jour (un atelier de réparation de vélos, un studio où chacun peut apprendre à fabriquer des meubles, une école de musique pour tous les genres...).

Le site est destiné à un projet de quartiers composé de 950 logements, bureaux, magasins et autres services. Les premiers habitants sont arrivés mi 2017 pour occuper un des bâtiments concernés par le projet.

- Eksterlaer à Deurne

Le projet d'occupation temporaire a permis d'accueillir un bar éphémère et un champ de fleurs à Deurne. Il s'agit de terrains vagues inutilisés transformés en pelouses et plantations de fleurs réalisés par une association locale. Des « cueillettes de fleurs » ont été organisées.

- Fabriek plastiek à Alost

Il s'agit d'une ancienne usine Tupperware. Une association de quartiers a pris l'initiative d'y développer des activités de recyclage, des brocantes, des bourses d'échanges et un atelier de réparation. Après l'acquisition du site, une interprétation temporaire a été organisée sous le titre « Usine plastique ». Un certain nombre d'organisations d'Alost se sont associées pour relancer la vie de quartier de la rive droite de la Dendre. Une attention particulière a été accordée aux jeunes du quartier, aux sports et à la culture. Tout a été coordonné par Parol vzw, une organisation à but non lucratif qui fait le travail de quartier.

- La promenade à Wavre

Matexi a signé une convention d'occupation temporaire avec « Wavre En Transition ». Cette convention concerne des cellules commerciales vides en attente du futur projet immobilier. L'association Macavrac a investi les lieux pour en faire une vitrine de ses activités et faire connaître ses démarches dans les domaines du cycle court, du recyclage et du partage de biens. Une association a été créée : le Gerموir des Fontaines, association de personnes (faisant partie de Wavre en transition) qui va gérer le bâtiment en y intégrant 4 activités :

- un comptoir de vente (MacaVrac : produit locaux bio en vrac, surface de vente principale dans l'école Maurice Carême)
- un café citoyen
- un espace de coworking
- les bureaux de l'Asbl Wavre en transition.

L'intérêt de cette convention pour Matexi est de donner une image attractive et dynamique des lieux.

En conclusion, Clotilde Fally présente le Matexi award qui récompense l'initiative de quartier la plus fédératrice. En cas de succès, l'activité temporaire peut devenir permanente soit en l'intégrant dans le projet immobilier, soit en lui laissant le temps de trouver un autre lieu. En réponse à une question, Clotilde Fally précise qu'un système d'assurances est nécessaire. Il est composé de l'assurance incendie de Matexi et de l'assurance activité de l'occupant. Une convention d'occupation est également signée entre les parties. La commune est informée de la nouvelle occupation temporaire.

3.1.1.14 ***Une expérience de place-making à Brighton : la pérennisation d'aménagements temporaires, par Jean-Luc Calonger, Président de l'AMCV***

Jean-Luc Calonger est président de l'Association pour le Management du Centre Ville (AMCV).

Le caractère éphémère d'un espace public

Une place éphémère c'est d'abord un aménagement test structuré autour d'un évènement. Le matériel utilisé est mutualisé sur d'autres espaces publics. Le site lively-cities.eu informe sur différentes occupations éphémères des espaces publics.

A Wavre, un aménagement temporaire a été réalisé sur la place Cardinal Mercier, utilisé comme parking à l'exception d'évènements comme le marché. Pendant un mois en été, un aménagement temporaire est mis en œuvre sous le nom de « Wavre sur herbe » : de la pelouse est disposée et quelques activités sont organisées. Il est également possible de se sustenter. Au terme de l'expérience, l'AMCV dresse un bilan négatif car il n'y a pas eu d'occupation, ni d'appropriation par les habitants. Par contre, les commerçants ont clairement indiqué souhaiter voir l'évènement se répéter du fait d'une augmentation de leur clientèle. Pour cette raison, l'évènement continue d'être organisé chaque année. Pour qu'un projet fonctionne, il faut des gens pour le soutenir.

L'espace éphémère peut être thématique comme l'espace fun de la place Saint Etienne à Liège ou l'espace zen de la place Saint Denis ou encore l'espace familial de la place des Carmes. La co-construction en amont du projet lui assure une certaine souplesse et une adaptabilité importante des aménagements aux besoins des futurs usagers. L'appropriation du projet par des acteurs locaux est primordiale pour le rendre pérenne. Cette appropriation se réalise aussi bien dans l'espace que dans le temps. Dans ces espaces, la question du matériel et du mobilier urbain est centrale. Des exemples de bancs « traditionnels » installés sur des espaces publics montrent que ceux-ci ne permettent pas de rencontrer les attentes des usagers : mal conçus, douloureux et peu confortables... L'absence d'usagers entraînent un rapidement un délabrement. Dans le cas des projets Lively cities, ce sont des chaises amovibles qui ont été utilisées. Ainsi, les gens peuvent se placer où ils le veulent avec qui ils veulent. L'AMCV constate que les usagers sont plus enclins à s'asseoir sur ce type d'assise. Le vol n'est pas un souci. Sur l'ensemble des projets menés à Charleroi, Lille, Liège, Wavre..., l'AMCV s'est fait voler une seule fois une chaise. Par contre, cela demande de l'organisation et de l'entretien : il faut quelqu'un pour rentrer le matériel tous les soirs et le sortir tous les matins.

L'exemple du place making d'un espace public à Brighton démontre qu'un site au départ occupé par des marginaux peut être approprié par les riverains si ses aménagements sont adaptés à leurs besoins. Il a fallu 5 aménagements tests avant de mettre tout le monde d'accord autour d'un projet. Le projet a été rendu possible d'une part grâce à la flexibilité et à la souplesse du processus et d'autre part grâce à l'association des habitants. Fin 2014, les aménagements ont été finalisés et une cellule de gestion a été mise en place.

Le place making

Le place making est une étape de l'aménagement d'un espace public qui s'inscrit dans un processus de coconstruction composé successivement :

- du place branding : le positionnement de l'espace public dans la ville, sa situation et ses usages
- du place making : les aménagements sont testés par les usagers
- du place management : l'espace public est aménagé sur base des résultats du place making

Les étapes clés du place making sont :

1. Rencontres par petits groupes d'intérêts communs afin de définir les besoins. Il s'agit de prendre en compte l'expertise de chaque personne dans un processus de co-construction. Cette étape aboutit à un positionnement consensuel entre tous les usages actuels et futurs, une vision stratégique et des pré-propositions
2. Aménagements temporaires et analyse des occupations de l'espace public. Il s'agit de découvrir quels sont les types d'appropriation
3. Confirmation des aménagements. Les réflexions avec les pouvoirs publics sont dès lors entamées afin de transformer l'éphémère en définitif. Le projet est présenté aux riverains et un système de gestion est mis en place.

3.1.1.15 Conclusion a posteriori (par Alain Malherbe)

Comment intégrer l'activité économique dans les quartiers nouveaux ?

Les différentes interventions lors du séminaire ont mis en évidence la croissance de la complexité des écosystèmes économiques quelque soient les échelles. Cela se traduit entre autres par une recherche de plus en plus grande de la mixité fonctionnelle permettant potentiellement de dégager des plus-values. Les mutations dans l'activité économique générées par la métropolisation agissent sur la fabrication des espaces qui doivent accueillir des activités de différentes natures en complémentarité/concurrence des pôles. En outre, la majeure partie des exemples présentés sont des reconversions d'anciens sites industriels ou des reconfiguration d'espaces publics. La Spi+ confirme cette constatation avec 60 % de réaffectation de sites dans l'implantation d'activité économique. La transition entre l'économie industrielle qui concentrait des emplois de masse et la mise en place de tiers lieux avec de nouvelles pratiques de travail apporte des opportunités pour la mixité à toutes les échelles, de la pièce à la ville en passant par le bâtiment, l'îlot et le quartier. La production, l'économie sociale, les attentes politiques sur les retours en matière d'emploi et d'attractivité restent très imbriquées. Ces interdépendances soulignent l'intérêt de la grille de lecture développée en introduction par Yves Hanin sur les différentes formes que peut revêtir la mixité suivant les éléments que l'on souhaite articuler et les conditions nécessaires pour que les complémentarités entre fonctions puissent apporter des plus-values.

Les éléments déclencheurs permettant le montage de projet intégrant des activités économiques dans des opérations de (ré)urbanisation sont liés aux arguments d'attractivité que ces opérations ont pu mettre en place. En effet les demandes d'infrastructure sont de plus en plus difficiles à identifier en raison de la diversité croissante des activités susceptibles de s'installer dans des quartiers urbains. Pour ce faire la valorisation des aménités présentes ou potentielles constitue une piste pour attirer les entrepreneurs. Le coût du foncier n'apparaît pas comme étant un facteur concurrentiel. Par contre les atouts de localisation, de complémentarités ou de qualité du cadre de travail et de vie reviennent dans les opérations de reconfigurations des espaces, soit suite à des reconversions de site, soit accompagnant des réaffectations d'immeuble dans le cas de co-working par exemple. Dans cet ordre d'idée, l'espace public est au centre des stratégies d'attractivité. Il articule dans les exemples présentés les différentes fonctions en atténuant les éventuels conflits d'usage. L'occupation temporaire des espaces publics permet également d'identifier les mutualisations potentielles entre les usages comme dans les actions menées par Toestand ou la revalorisation des espaces avec la méthode du Place Making.

La mixité qui est présente dans la plupart des cas exposés fonctionne également par la diversité des temporalités d'usage ou des échelles d'analyse prises en compte. Le choix de la localisation des projets va intervenir sur le développement de cette mixité ainsi que la lisibilité des espaces consacrés aux différentes fonctions. L'adéquation entre la localisation et le type d'activité n'est pas figée : le co-working ou des espaces entreprises peuvent se développer dans des contextes très diversifiés.

Un des éléments de succès de nombreux cas présentés est la confiance instaurée entre les acteurs tout au long de la concrétisation des opérations. Celle-ci s'installe par la co-construction du projet et par un choix négocié du positionnement entre les différents intervenants. La co-construction pensée dès le départ du projet est propice au développement des mutualisations tant physiques (partage d'infrastructures) que humaines (appui de compétences diverses). Les pouvoirs publics sont des parties essentielles à la réalisation des projets soit par des aides financières directes, soit par la mise à disposition d'un foncier assaini, soit encore par une aide à l'encadrement du projet. La conduite de l'action publique doit être souple, que ce soit dans la programmation du projet, dans son montage ou dans sa gestion. La concrétisation du projet dépend de cette souplesse qui agit tant par réflexivité que par itération.

Les principaux enseignements à tirer du séminaire sont que les logiques d'intégration d'activités économiques présentent des similarités tant dans le cas de la création d'un nouveau quartier que dans la reconfiguration d'un site. Les changements en cours dans les écosystèmes se marquent dans des organisations du travail basées sur des coopérations avec des statuts de plus en plus hybrides dans l'usage des espaces. Il est dès lors important de contextualiser les projets en mettant en avant leurs avantages comparatifs en s'appuyant sur les leviers matériels et immatériels pour prendre en compte la diversité des usages. Cette diversité illustre l'intensité de l'urbanité des projets présentés. Compte tenu de la nature des activités économiques qui ont été exposées et de leur dimension, la question de l'affectation du sol au travers de la planification n'apparaît pas comme essentielle même si l'activité économique devient une fonction faible car offrant une rente foncière moins importante que l'habitat. Enfin le pragmatisme prédomine dans l'ensemble des projets pour créer les conditions d'un désir de travailler dans les lieux mis en place en les adaptant aux attentes des usagers. Ce désir est le résultat de leur accessibilité, de la qualité des espaces intérieurs (architecture) et extérieurs (insertion dans l'îlot, le quartier, la ville). Les espaces publics restent le meilleur moyen d'articulation entre ces fonctions. En conclusion, les dynamiques du co-working (les solidarités, la mutualisation de l'espace, les présences conjointes, ...) ne pourraient-elles pas être une source d'inspiration plus générale pour la conception ou la réaffectation de quartiers nouveaux ?

3.1.2 Résultats de l'évaluation du séminaire

Dix personnes seulement ont rempli le questionnaire d'évaluation sur les 69 inscrits. Les résultats n'ont donc pas la prétention d'être représentatifs mais sont présentés à titre indicatif.

Catégories de participants ayant répondu :

Elu communal	1
Personnel communal	1
Promoteur	1
Membre de l'administration du SPW	6
Autre (orateur)	1

La thématique choisie était-elle intéressante ?

Peu	0
Assez	1
Très	9

Jugez-vous cette matinée utile pour soutenir votre travail relatif aux quartiers nouveaux ?

Peu	1
Assez	6
Très	3

La matinée est majoritairement jugée assez utile pour soutenir le travail relatif aux QN. Plusieurs répondants régionaux ont mentionné que le séminaire était utile pour aider à l'analyse et aux décisions en matière de permis concernant de tels projets. Le fait d'avoir une vision globale de différents projets concrets a été apprécié.

Quelle intervention vous a le plus intéressé et pourquoi ?

A l'exception de l'intervention de Pierre Castelain, citée par un membre du SPW pour son sujet et son support visuel, les autres interventions préférées sont toutes relatives aux ateliers et plus particulièrement à celui sur les projets temporaires (cité 5 fois), dont l'intervention de Mategi (cité 2 fois). L'atelier 2 est cité une fois, considéré comme très bien construit.

Quelle est votre satisfaction par rapport aux éléments suivants :

	Peu satisfaisant	Assez satisfaisant	Très satisfaisant
La matinée dans son ensemble	0	4	6
Les exposés du module général	1	5	4
Les débats	1	5	1
Les ateliers	0	0	6

Les locaux	0	2	8
La localisation du séminaire	2	1	7
Le repas	0	3	6

Le tableau montre que la matinée a donné satisfaction aux répondants (6 très satisfaits/4 assez satisfaits), les ateliers remportant plus de succès que le module général. Les débats n'obtiennent qu'une mention « très satisfaisant », une « peu satisfaisant » et 5 mentions « assez satisfaisant ». Si les langues se sont déliées au cours des ateliers, les participants n'ont pas saisi les occasions d'intervenir proposées après les interventions du module général. Une hypothèse est que le faible nombre de porteurs de projet y est pour quelque-chose.

Les locaux et le repas sont appréciés. La localisation convient à la plupart des répondants ; toutefois, deux répondants communaux trouvent la localisation peu satisfaisante, ce qui pose la question de l'opportunité d'une éventuelle tournante dans les provinces, mais on peut supposer qu'il y aura toujours des insatisfaits, à savoir les plus éloignés du lieu du séminaire.

Autre remarque émise : intérêt de visionner les autres ateliers car le choix était difficile.

3.2 FICHES

3.2.1 Fiche 1 Insérer des activités économiques dans les quartiers nouveaux

3.2.1.1 *Pourquoi prôner la mixité fonctionnelle et accueillir des activités économiques dans les « quartiers nouveaux » ?*

Le référentiel « Quartiers nouveaux » porte l'ambition de développer la mixité fonctionnelle et l'animation dans les quartiers nouveaux en offrant des services, commerces et emplois à proximité des habitants. Au-delà des synergies de proximité, la présence d'activités économiques au sein d'un quartier va dans le sens de l'ouverture de celui-ci vers son environnement et peut contribuer au rayonnement et à l'attractivité de la commune.

Il s'agit d'éviter la création de cités-dortoir et de favoriser l'animation locale aux différents moments de la journée, ce qui est favorable au sentiment de sécurité. Il s'agit aussi de développer des complémentarités fonctionnelles et des mutualisations intéressantes pour les résidents comme pour les travailleurs. Une mixité d'activités aidera également à atteindre une masse critique de fréquentation des lieux, renforçant ainsi le potentiel de clientèle des transports en commun, commerces et services.

Enfin, la création de quartiers mixtes contribue à rapprocher les lieux d'emploi et les lieux de résidence, limitant une mobilité consommatrice de temps, génératrice de pollution et défavorable à l'évolution climatique.

3.2.1.2 *Quelles activités introduire ?*

1. Etude des besoins et complémentarités

La phase de conception du projet est l'occasion de réfléchir au rôle que jouera le quartier dans la ville, l'agglomération ou le tissu rural environnant, de penser les complémentarités à la fois au sein du quartier et avec son environnement. Il faudra passer par le diagnostic des activités existantes et des besoins non rencontrés qui justifieraient l'implantation d'une offre complémentaire... Il se peut que le quartier soit proche d'un centre ou d'un quartier voisin bien équipé et à ce titre ne nécessite que peu de fonctions connexes à l'habitat en interne. C'est plutôt la facilitation de l'accès aux fonctions complémentaires présentes dans l'environnement qui sera recherché. Cela n'empêche pas de se poser la question de l'accueil d'entreprises et d'emplois dans le quartier, et des potentialités à cet égard du site et de sa localisation, toujours en examinant attentivement la question de la compatibilité avec la fonction résidentielle : bien que non génératrices en elles-mêmes de pollution ou de bruit, certaines activités nécessitent un approvisionnement fréquent qui suscite un charroi important, ou des livraisons matinales qui peuvent déranger les habitants.

Le logement bénéficiera du voisinage de commerces, services, professions libérales, artisans, mais aussi de centres d'emploi. Les entreprises apprécient de plus en plus une implantation dans un quartier vivant où bénéficier de la présence de lieux de restauration, de services connexes à leur activité, mais aussi de services pouvant bénéficier à leur personnel comme des crèches, magasins, lieux de détente ou d'exercice du sport,... La présence d'activités économiques peut donner lieu à une mutualisation d'équipements avec l'habitat : voiries, parkings, transports en commun, restaurants-snacks, équipement de loisirs,... Au-delà des aspects fonctionnels, on se demandera si l'ambiance du quartier pourrait être favorable à l'une ou l'autre activité plus particulière...

2. Etude de faisabilité

Il faudra également examiner le plus en amont possible si l'activité est réalisable en étudiant sa faisabilité : trop souvent, les pistes exprimées dans les démarches de planification restent des vœux pieux car la rentabilité de l'activité à cet endroit ou son attractivité n'ont pas été suffisamment étudiés.

Le site peut-il assumer une fonction de pôle ? Jouxte-t-il/Comporte-t-il un axe de passage important pouvant constituer une vitrine pour de futures activités ? Quel est le réservoir de clientèle pouvant être touché depuis cette localisation ? L'offre imaginée correspond-elle suffisamment (quantitativement et qualitativement) à une demande ? à la culture de la clientèle potentielle ? Quels sont les territoires et projets concurrents ?

Le cas échéant, les activités pressenties et leur localisation présumée répondent-elles aux conditions d'octroi des financements publics qu'on voudrait mobiliser ? Le souci de mixité en effet se heurte à la sectorialisation des filières de financements.

Enfin, les besoins infrastructurels de l'activité doivent également être bien étudiés en associant le plus tôt possible le secteur d'activité concerné. A contrario, diverses tentatives d'insérer des activités commerciales dans des opérations de rénovation urbaine (d'initiative publique), ont rencontré des difficultés car les produits immobiliers ne correspondaient pas suffisamment à la demande des opérateurs.

3.2.1.3 *A quelle échelle instaurer la mixité ?*

Différentes échelles d'intervention possibles pour accueillir des entreprises dans les quartiers sont passées en revue ci-après. Le choix de l'échelle est tributaire de nombreux critères tels que la taille du nouveau quartier, le territoire dans lequel il s'insère et ses besoins tout comme ses potentialités de développement économique, etc...

1. Mixité à l'échelle du quartier : l'insertion d'une aire d'accueil d'activités économiques dans le tissu urbain ou villageois

Ce type d'intervention nécessite un partenariat avec un opérateur économique tel qu'une intercommunale, qui pourra bénéficier du décret relatif au développement des parcs d'activités économiques (décret du 2 février 2017, MB 28 mars 2017)³ pour exproprier et financer la viabilisation de son terrain, tout en se conformant aux conditions légales : l'aménagement et la commercialisation doivent être effectués par des « opérateurs de développement économique » :

- Catégorie A : intercommunales, SOWAER, SOGEPa, SPAQue, SARSI, SORASI... + les associations créées entre eux
- Catégorie B : associations entre un ou plusieurs opérateurs de la catégorie A et un ou plusieurs acteurs privés (ce qui entraîne une majoration du taux de subvention).

Dans le but de privilégier une approche du développement des infrastructures économiques pertinente à l'échelle régionale, les opérateurs économiques doivent communiquer au Gouvernement un programme quinquennal d'infrastructures, ce qui permettra à ce dernier d'évaluer les projets et d'éviter les investissements qui pourraient se concurrencer suite à la tentation des pouvoirs locaux de rechercher chacun l'implantation d'entreprises sur leur territoire. Les opérateurs doivent également faire un rapport annuel au Gouvernement, intégrant une référence à la mise en œuvre des principes de l'économie circulaire.

La procédure d'établissement d'un PAE suppose une demande d'instauration d'un périmètre de reconnaissance répondant aux conditions suivantes :

- Offre répondant à des besoins identifiés à l'échelle de plusieurs communes (sauf s'il s'agit de micro-zone en milieu urbain, de SAR, SRPE ou mise en œuvre de plans prioritaires des ZAE)
- Équipements éco-performants
- Clauses sociales et environnementales dans le marché de travaux
- Charte urbanistique et environnementale visant une densification du périmètre et un taux d'occupation élevé
- Gestion collective ou coopérative des espaces résiduels non valorisables

Le recours à ce dispositif n'est pas sans soulever quelques problèmes si on souhaite que le parc d'activités économiques en lui-même revête un caractère mixte : en effet, seules les activités de services auxiliaires sont permises en plus des entreprises, à savoir :

- Les activités de services aux entreprises
- Les services de proximité tels que points poste, pressing, consignation,...
- Le logement des exploitants ou du personnel de gardiennage
- Les centres de services auxiliaires tels que les crèches
- Les établissements Horeca en lien avec les activités
- Les sandwicheries
- Les stations-service
- Les parkings

On remarquera que ces services auxiliaires peuvent dans plusieurs cas être utiles à la fonction résidentielle, par exemple aux logements qui jouxteraient ce parc d'activités économiques. Il est à noter également que la viabilisation financée peut comporter des aires de parking, co-voiturage, recharge de véhicules électriques, ... également intéressantes pour la fonction résidentielle.

³ Mis en œuvre par l'[Arrêté du 11 mai 2017](#) du Gouvernement wallon portant exécution du [décret du 2 février 2017](#) relatif au développement des parcs d'activités économiques, *M.B.*, 14 juin 2017

Exemple d'une rue d'entreprises à Liège : la rue de la Cablerie sur le site Pieper

Dans le cadre du volet économique de la rénovation du quartier St Léonard, la rue a été mise en œuvre par la SPI après l'établissement d'un SAR (2000) et d'un périmètre de reconnaissance économique (2002). Le site consacré à l'accueil d'entreprises représente 1.2 ha et 85 emplois aujourd'hui (100 à terme). Les frais de viabilisation et d'infrastructures se sont élevés à 1.423.000 euros. Une charte d'urbanisme a été mise en œuvre afin de conserver un maximum un front de rue urbain de qualité. Ce projet a bénéficié du prix européen Régiostars en 2010⁴.



Exemple d'un îlot d'entreprises permettant le logement de l'exploitant sur place à Olne

Ce parc d'activités économiques de la SPI a été créé dans le village rural de Olne. Il s'agit d'un îlot d'entreprises rural visant à dynamiser les communes et villages, à créer/maintenir de l'emploi en milieu rural, à réduire les déplacements des travailleurs et donc à accueillir des activités ne trouvant pas à s'implanter dans un cadre exclusivement résidentiel. Ce concept s'inscrit dans une recherche d'intégration urbanistique d'un ensemble d'entreprises dans le tissu bâti rural, démarche importante à encourager, même si la formalisation retenue pourrait encore être améliorée.



⁴ http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/projects/regiostars/doc/regiostars2010_brochure.pdf

Une charte d'urbanisme encadre également l'urbanisation du site. Afin d'assurer une intégration adéquate de l'îlot d'entreprises dans le noyau d'habitat environnant, les prescriptions sont imposées de manière à favoriser l'intégration des fonctions économiques avec l'habitat des exploitants et celui des riverains, et à éviter au maximum les problèmes de voisinage. Les parcelles sont réservées principalement aux bâtiments à usage économique ; l'habitat y est toutefois autorisé à titre accessoire. Les activités autorisées dans l'îlot d'entreprises d'Olné sont celles d'artisanat, d'industrie légère (ne produisant pas de nuisances environnementales) et de service ne trouvant pas place en zone d'habitat. Certaines zones limitrophes du périmètre sont destinées à des activités favorisant un lien avec le quartier, par exemple les activités de service ne trouvant pas place en zone d'habitat et pouvant créer des relations avec le voisinage. Toujours selon la charte, l'intégration d'un logement à l'activité économique est possible aux conditions suivantes : un seul logement par parcelle et par activité est admis ; la partie destinée au logement, au rez-de-chaussée comme à l'étage, sera intégrée de préférence au(x) volume(s) relatif(s) à l'activité économique ; cependant, une superficie dédiée au logement de 120 m² au sol - maximum – est admise sous forme d'un volume secondaire jointif ou articulé au volume principal abritant l'activité.

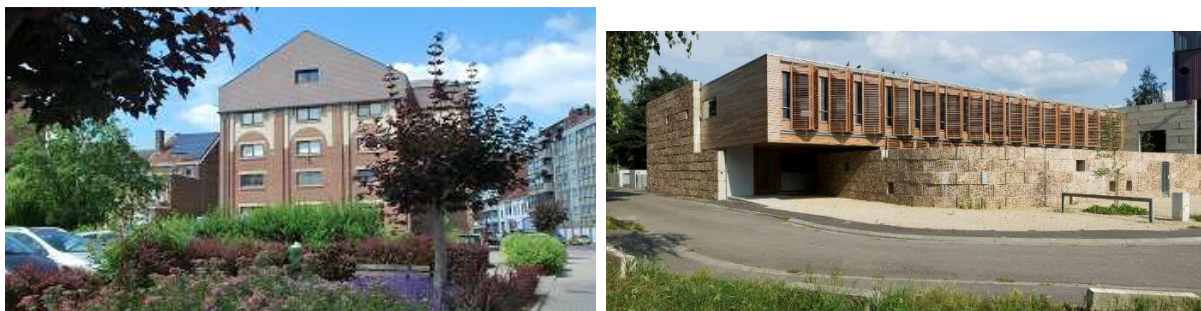
2. Mixité à l'échelle de l'îlot : l'implantation d'un bâtiment d'accueil d'entreprises

L'exemple des bâtiments-relais et centres d'entreprises

Souvent mis en place et gérés par des intercommunales, les « bâtiments-relais » sont des bâtiments destinés à accueillir de jeunes entreprises durant la période de lancement de leurs activités. Les bureaux et ateliers sont modulables. Des réductions de loyer peuvent parfois être obtenues à certaines conditions. Des « espaces entreprises » comportant des bureaux (seuls ou avec atelier) -comme les bâtiments-relais- mais également des services communs peuvent également être aménagés. Les conventions de mise à disposition portent sur une durée relativement courte avec une faculté de renouvellement aisée. Cette limitation de l'occupation vise à assurer une rotation suffisante, pour permettre à un maximum d'entreprises de bénéficier des infrastructures d'accueil. Les « incubateurs » proposent un service d'accompagnement à la création d'entreprises (conseil, financements,...) en plus d'éventuelles infrastructures d'accueil... On peut encore distinguer les « smart work centers » : espaces de travail décentralisés, flexibles et pré-équipés en technologies, généralement créés par les intercommunales. Ils sont fédérés au sein du réseau Smart Work Center soutenu par Creative Wallonia.

Le Smart Work Center de Crealys® (Gembloux – Isnes) fonctionne suivant une formule souple : pas d'engagement à long terme, ni de paiement d'une grosse caution à verser à l'avance. Pré-équipé des technologies de communication, cet espace vise tout particulièrement les indépendants, les porteurs de projets, les jeunes entreprises, le personnel mobile (commerciaux, techniciens, etc.).

Traditionnellement situés dans des zones d'activités économiques, les bâtiments d'accueil d'entreprises peuvent aussi trouver place en cœur de ville à proximité d'activités résidentielles. Ainsi par exemple, l'espace entreprises de Huy-Waremme (photo de gauche), en pleine ville, est un bâtiment de 4 étages comprenant des bureaux et des espaces communs (salle de réunion, cuisine équipée, réfectoire, photocopieur,...). Il est proche de l'autoroute et situé à 5 minutes à pied de la gare de Waremme.



L'espace entreprises Vivegnis (photo de droite), au cœur de Liège, comporte 4 ateliers, 10 bureaux, un espace partagé (cafeteria, salle de réunion), le tout abritant 30 emplois. Il s'insère au sein du quartier Vivegnis, quartier multifonctionnel implanté sur un SAR, qui intègre des logements, des espaces publics et un espace-entreprises, le projet global ayant fait l'objet d'un concours. Un habitat groupé est également implanté à proximité.

L'exemple des ateliers ruraux

L'atelier rural est un bâtiment *communal* pouvant accueillir une ou plusieurs entreprises au sein d'une commune rurale. Ce dispositif s'inscrit traditionnellement dans une opération de développement rural comportant d'abord une phase stratégique et de programmation globale et participative : l'établissement du PCDR ou Programme Communal de Développement Rural. Il émane donc d'une demande de la population et des élus qui souhaitent fixer et développer des activités économiques, soutenir la diversification des activités rurales et la création d'emploi sur leur territoire. Loué pour une durée limitée par la Commune aux TPE et PME, l'atelier a pour objectif de faciliter le lancement de jeunes entreprises en leur évitant un premier investissement lourd : l'achat d'un bâtiment. Dans le même esprit, l'atelier rural peut aussi héberger des entreprises en voie d'expansion ou de diversification.

C'est à la commune, engagée dans une opération de développement rural, qu'il revient de concevoir et de construire ou d'aménager l'atelier rural, sur un terrain ou un bâtiment qui lui appartient ou qu'elle acquiert à cette fin. C'est également elle qui devra prendre en charge la gestion de l'atelier (dans la pratique, la promotion de l'atelier est parfois confiée à l'ADL locale). Les acquisitions, études et travaux sont financés par le développement rural à hauteur de 80 % du coût total pour les premiers 500.000 euros et à hauteur de 50 % pour le solde. Les ateliers ruraux mis en place jusqu'à présent sont des constructions ou des rénovations, situés soit dans une zone d'activités économiques, soit dans un cœur de village. Il n'existe pas encore de réalisation dans un nouveau quartier, mais rien ne s'y oppose a priori, à condition que le projet émane d'une volonté locale, à la fois communale et citoyenne.

La FRW a capitalisé sur l'expérience des ateliers ruraux en publiant une plaquette sur le sujet⁵. Un atelier rural nécessite une localisation proche des grands axes de communication. Une intégration paysagère harmonieuse est visée; plusieurs bâtiments sont ainsi revêtus de bois. L'atelier doit également être modulable, pour pouvoir accueillir successivement des entreprises aux caractéristiques différentes. Il comporte systématiquement un ou plusieurs espaces d'ateliers et un ou plusieurs bureaux administratifs.

Outre les entreprises traditionnelles, certains ateliers ruraux accueillent ou voudraient accueillir un point de vente pour les productions locales en circuit court.

⁵ https://www.frw.be/uploads/7/8/3/9/78394446/ct_1_-_latelier_rural_light___liens-min.pdf

Ainsi, dans la halle de Han, on trouve aussi des activités telles qu'une entreprise d'insertion (formation de commis de cuisine, service traiteur), un marché fermier, un espace public numérique, ... Outre les activités propres à la halle, plusieurs projets gravitent autour du bâtiment : création de logements durables, jardin partagé, liaison vers les chemins, etc...

Source : FRW, les cahiers de la Fondation Rurale de Wallonie n°1 (réédition), « L'atelier rural, une solution communale pour garder et développer des petites entreprises à la campagne ».

3. Mixité à l'échelle de l'immeuble : les rez commerciaux ou à l'attention de professions libérales ou PME

Des opérateurs sectoriels ouverts à la mixité

Les immeubles mixtes peuvent être portés par des opérateurs provenant de secteurs différents, le défi étant pour chacun de dépasser sa zone de compétence habituelle, de se faire bien conseiller et d'acquérir de nouveaux savoir-faire. Se pose aussi la question de la gestion ultérieure de la nouvelle activité. L'opérateur du projet mixte peut-il la prendre en charge ou préfère-t-il la céder à un autre acteur plus spécialisé ?

- Opérateur privé résidentiel :

Le projet Carabiniers au centre de Wavre : un immeuble mixte est développé par la société Matexi, comprenant des surfaces commerciales au rez-de-chaussée, des parkings en sous-sol et des appartements aux étages. Pour la mise en œuvre, deux hypothèses sont encore envisagées : la gestion des commerces par la société Matexi elle-même ou la cession à une société spécialisée.

- Opérateur privé commercial :

Logements au-dessus d'une grande surface à Anderlecht : ce projet visant à intégrer une grande surface au tissu urbain comporte un magasin Lidl de 1.300m² de surface de vente au rez-de-chaussée, 91 places de parking ainsi que 19 nouveaux appartements à l'étage. 200 panneaux photovoltaïques ont été installés sur le toit, de quoi alimenter en électricité 12 ménages sur une année. La toiture est végétalisée et des bornes de rechargement électrique pour voitures et vélos ont été installées.



La politique des rez-de-chaussée actifs de la plaine de l'Ourcq, une stratégie d'ensemble, un partenariat professionnalisé

Cinq ZAC contiguës composent la plaine de l'Ourcq, en région parisienne. La communauté d'agglomération « Est Ensemble » y privilégie une politique de rez-de-chaussée actifs, par une offre de locaux d'activités au rez-de-chaussée des immeubles, assortie d'une politique de **loyers maîtrisés**. Les opérateurs insistent parmi les facteurs de réussite d'une telle opération sur la **modularité des cellules** commerciales et d'activités, et sur la **minimisation des charges de copropriété** leur incombant. Ce projet exceptionnel prévoit 68 000 m² de locaux d'activités en pieds d'immeubles de bureaux et de logements, qui devront créer du flux, renforcer l'attractivité des programmes, favoriser la mixité des usages et la fluidité des circulations : commerces et services, activités artisanales, de production ou tertiaires, locaux associatifs et culturels, services publics, etc. Sequano Aménagement, société d'économie mixte en charge des aménagements a souhaité s'appuyer sur l'expertise de la Semaest⁶ en matière d'économie de proximité pour établir un **schéma de programmation de rez-de-chaussée actifs** sur les 4 ZAC, construire des référentiels techniques et commerciaux, organiser les implantations de façon cohérente entre les 4 ZAC et en lien avec le tissu local, et proposer une stratégie de valorisation des rez-de-chaussée auprès des promoteurs. L'objectif de cette convention de coopération est de rechercher, pour chaque ZAC et pour l'ensemble du secteur, la diversité des activités, la synergie avec les opérations de renouvellement urbain, la continuité des parcours marchands, et la pérennité des commerces et activités installées pour optimiser le fonctionnement de ces nouveaux quartiers de la Plaine de l'Ourcq.

3.2.1.4 Outils en faveur d'une mixité par le commerce

Un appui public mobilisable au service de la mixité : des cellules commerciales aidées

Des aides à l'installation de commerces existent dans une série de communes dotées de cellules de gestion centre-ville ; parfois le territoire entier de la commune est éligible (par exemple à Marche), parfois il s'agit uniquement d'un périmètre de noyau commerçant. Ces aides comportent la prise en charge d'une partie du loyer pendant une durée déterminée, parfois à la condition que le porteur de projet soit suivi par un organisme agréé pour maximiser ses chances de succès. Suite à une expérience-pilote liégeoise, la Wallonie soutient le développement de « creashops » dans des villes faisant partie du réseau de gestion centre-ville en octroyant un budget pour les primes versées aux porteurs de projet (suite à un appel à projets commerçants innovants). La province de Luxembourg intervient également en subventionnant une partie des aides octroyées par les communes qui en font partie.

Autre outil au service du développement du commerce : la plate-forme wallonne des commerces éphémères

Cette plate-forme met en relation directe candidats-occupants et propriétaires de biens commerciaux situés dans les centre-ville wallons afin d'y lancer une nouvelle dynamique. Les porteurs de projet peuvent ainsi tester leur idée un jour, une semaine, un mois, ... et expérimenter en vue d'une éventuelle pérennisation. Rendez-vous sur Urbanretail.be, interface web exclusivement dédiée au développement des magasins éphémères ou pop-up stores. Un expert d'Urban retail est également à disposition des utilisateurs pour les conseiller. Il est à noter que les activités de niche très spécifiques portées par certains commerces ne nécessitent pas spécialement de localisation au cœur du centre commerçant de la ville mais parfois plutôt un espace original en phase avec leur activité.

⁶ Société d'économie mixte d'animation économique, la Semaest est le seul opérateur public local dédié à la revitalisation commerciale en pied d'immeuble. Elle s'engage pour soutenir, accompagner et moderniser le commerce et l'artisanat de proximité. Grâce à une chaîne de compétences intégrées, la Semaest développe depuis 2004 une expérience unique en matière de mutation commerciale des quartiers : programmation commerciale, maîtrise foncière (acquisition ciblée de locaux en pieds d'immeubles ou prise en bail emphytéotique), rénovation des locaux, implantation d'activités adaptées aux besoins du quartier, gestion commerciale locative, cession des locaux aux commerçants exploitants ou aux investisseurs avec clause d'affectation, animation et accompagnement des commerçants.

3.2.2 Fiche 2 : la mise en place d'espaces de coworking

3.2.2.1 *Un contexte porteur pour le développement de nouveaux espaces de travail*

La transformation du travail dans les entreprises et la volonté de réduire les déplacements pendulaires entraînent une augmentation des pratiques de travail à distance. Le développement du travail indépendant, la pluriactivité, la possibilité de travailler hors de l'entreprise favorisée par la généralisation des outils numériques, la croissance du travail collaboratif, ont favorisé l'émergence de nouveaux espaces de travail, utilisables à la carte, proposant des services et des outils mutualisés, et favorisant les échanges professionnels. Espaces de coworking, télécentres, fab labs,... les tiers lieux se multiplient grâce aux nouvelles technologies numériques.

La notion de « tiers lieu » ou « third place » apparaît en 1989 dans les travaux de l'universitaire américain Ray Oldenburg (The Great Good Place) : troisième lieu d'exercice professionnel, après le domicile et le « travail », l'auteur inclut aussi les cafés et les librairies, permettant des échanges sociaux entre individus. Aujourd'hui, ce terme désigne un nouvel espace de travail et de production qui accueille de plus en plus d'indépendants, en privilégiant un travail nomade, à distance et collaboratif.

3.2.2.2 *Un moyen pour la redynamisation des territoires*

L'Institut d'Aménagement et d'urbanisme d'Ile de France (IAU) fait le constat que de plus en plus de collectivités locales souhaitent faciliter l'implantation des tiers lieux en espérant des retombées économiques en vue de la redynamisation de certains territoires, en perte de vitesse économique et démographique et énonce que « Ce mouvement des tiers lieux pourrait demain être au centre des stratégies de développement économique et de créativité des territoires. Un moyen de dynamiser les territoires à enjeux spécifiques, notamment les friches industrielles, les secteurs périurbains et les quartiers « politique de la ville », de désenclaver les quartiers et y encourager le développement d'activités économiques. Ainsi, de nombreuses zones périurbaines et rurales profiteraient de ces espaces pour se connecter aux principaux pôles économiques locaux, tout en déployant des activités autonomes. Les tiers lieux permettraient ainsi de maintenir, voire d'attirer des professionnels désireux de travailler à proximité de leur domicile, pour tout ou partie de leur temps. »⁷

3.2.2.3 *Coexistence de différents modèles de coworking, entre initiative publique et privée*

L'IAU distingue quatre modèles principaux de coworking en fonction du type d'initiateurs et du type de gestion de ces espaces⁸ :

- **un modèle entrepreneurial :**

⁷ IAU, Les tiers lieux, de nouveaux espaces pour travailler autrement, Note rapide n° 755, Septembre 2017, p. 5

⁸ IAU, op. cit. , p. 2

Ces structures sont montées par des entrepreneurs qui décident de faire de la gestion de l'espace leur activité principale, tout en exerçant à côté des activités de conseil, parfois en lien avec leur métier passé. L'objectif est de développer l'espace et d'en ouvrir de nouveaux afin de pouvoir se rémunérer sur le coworking.

• **un modèle associatif :**

Il s'agit en général d'un lieu de taille moyenne (moins de 300 m²), conçu par ses fondateurs comme un bureau partagé pour répondre à leurs propres besoins d'espace de travail. Ces gestionnaires ont un autre métier, souvent dans les industries créatives en tant que travailleurs indépendants. On y trouve beaucoup de métiers de conception : architecte, designer, graphiste⁹.

• **un modèle public :**

Ces espaces sont montés par une commune ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), avec le soutien de subventions publiques. Leur gestion est réalisée en délégation de service public, mais des modes de gestion hybrides avec une entreprise privée émergent. Ces structures s'implantent souvent dans des lieux où le marché privé ne trouve pas suffisamment de demande, dans l'intention d'encourager l'entrepreneuriat et les pratiques de télétravail.

• **un modèle entièrement privé**

Les promoteurs immobiliers s'engagent dans le développement de bureaux mutualisés, qui mutent vers un modèle de coworking. Nexity est le précurseur en 2014 avec la marque Blue Office, Bouygues avec Nextdoor, ou encore Regus.

En Wallonie coexistent actuellement trois grands types de coworking :

- **des espaces de coworking associatifs bénéficiant d'un appui public** (fédérés au sein du réseau coworking Digital wallonia)¹⁰. « Le concept d'espace de coworking tel que mis en œuvre dans les espaces CoWallonia se base sur la combinaison de trois piliers : Work, Learn, Connect.
 - Le premier pilier "Work" consiste à fournir une infrastructure de travail partagée parfaitement équipée pour un usage professionnel: un espace d'accueil; un openspace divisé en plusieurs postes de travail nomades; des salles de réunion et de conférence; divers espaces visant à favoriser la détente, la discussion ou la recherche d'idées; une cafétéria; des imprimantes/scanners; un système de projection/vidéoconférence; un wifi performant.
 - Le deuxième pilier, « Learn », prend la forme d'un programme d'activités à vocation formative, informative ou sociale mis sur pied par les animateurs des espaces en collaboration avec des partenaires publics et privés. Ce qui permet aux coworkers d'acquérir de nouvelles compétences sur des thématiques variées telles que les usages numériques, la création et le développement d'entreprise, les aspects fiscaux, comptables et juridiques, etc
 - Enfin, le dernier pilier, « Connect », est celui qui constitue l'essence-même du mouvement coworking. Celui-ci consiste en la création d'une communauté et l'interaction entre les membres de cette communauté. En effet, de nombreux

⁹ L'espace est géré par une association ou une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) et sert surtout aux fondateurs pour développer leur réseau. Ils embauchent un employé pour la gestion administrative dès que les recettes le permettent.

¹⁰ <https://www.cowallonia.be/>

indépendants et travailleurs décentralisés souffrent des répercussions négatives du travail solitaire à domicile: démotivation, baisse de productivité, épuisement, etc. »


- **des espaces de coworking mis en place par des structures intercommunales**, notamment dans certains parcs d'activités économiques, par exemple au sein de « Smart work centers », également fédérés au sein de Digital Wallonia. Il s'agit avant tout d'espaces de travail décentralisés, flexibles et pré-équipés en technologies de la communication. Par exemple, le *Smart Work Center de Crealys® (Gembloux – Isnes) fonctionne suivant une formule souple : pas d'engagement à long terme, ni de paiement d'une grosse caution à verser à l'avance. Pré-équipé des technologies de communication, cet espace vise tout particulièrement les indépendants, les porteurs de projets, les jeunes entreprises, le personnel mobile (commerciaux, techniciens, etc.)*.
- **des espaces de coworking entièrement privés**, parfois appelés « centres d'affaires » fonctionnant avec des forfaits de location permettant d'accéder à un espace de travail entièrement équipé (bureaux, salles de réunion,...) comprenant divers services (cafeteria, service de nettoyage,...), l'internet à haut-débit et le personnel de réception. Divers opérateurs proposent l'accès à tout leur réseau de centres disponibles dans le monde (par exemple la société Regus avec 3 000 centres d'affaires à travers le monde sans aucun frais supplémentaire)


Le **financement de l'activité** varie en fonction des services fournis et de la eu égard à la localisation de l'infrastructure de coworking. Les bureaux mutualisés et les espaces de coworking des grandes agglomérations se rémunèrent sur la location d'espaces de travail et de conférences. Dans les territoires plus ruraux, les télécentres fonctionnent grâce aux subventions publiques, qui peuvent parfois prendre la forme de mise à disposition de locaux. Afin que les projets soient en adéquation avec la demande de la population, les pouvoirs publics accompagnent de plus en plus des projets privés ou associatifs.


3.2.2.4 **Profil actuel des usagers du coworking : une majorité d'indépendants**


Le tableau suivant, établi par l'IAU, présente les caractéristiques des usagers de coworking en **France**.

4 profils types d'usagers

- 

Le **jeune diplômé** devenu travailleur indépendant (25-35 ans) après ses études ou un court passage en entreprise. Le statut est en général celui de **microentrepreneur**, puis évolue vers celui d'**EURL/SARL**, selon la dynamique de leur secteur d'activité.
- 

La **petite entreprise** dans une phase de création ou de croissance, gérée par **2-3 fondateurs** de moins de 30 ans qui créent une **SA** et emploient des salariés. Une occupation transitoire est parfois suivie d'un déménagement dans des bureaux plus spacieux.
- 

Le **travailleur indépendant** ayant une **expérience** de l'entreprise (35-45 ans), qui a préféré exercer seul dans son champ de compétence initial, ou en **reconversion** professionnelle.
- 

Le **salarié nomade** ou en **télétravail**, statut plus rare (12 % des usagers) amené à se développer. La part des télétravailleurs augmente à mesure que cette pratique se développe dans l'organisation des entreprises.

© IAU idF 2017 ; pictogrammes © 123rf / lemercy © IAU idF sources : Deskmag ; Klate ; A. Blein

En **Wallonie**, les profils du public fréquentant les espaces de coworking coordonnés par Digital Wallonia se répartissent comme suit : 49 % d'indépendants (+ 9 % d'indépendants à titre complémentaire), 8 % de chefs d'entreprise, 14 % de porteurs de projet, 12 % de salariés, 5 % d'étudiants et 3% de demandeurs d'emploi. (enquête cowallonia, 2017). Les indépendants ou assimilés souhaitant sortir de l'isolement en se regroupant dans des espaces collaboratifs constituent donc la grande majorité du public, les salariés ne représentant qu'un dixième du public. Si le travail à distance est une solution envisagée depuis longtemps pour réduire les déplacements, sa contractualisation reste encore assez rare. Pour des questions de coûts, les entreprises préfèrent équiper le domicile de leurs salariés. Cependant, certains opérateurs de coworking ciblent les entreprises dans l'optique de leur proposer une offre de locaux proche du domicile de leurs tra-

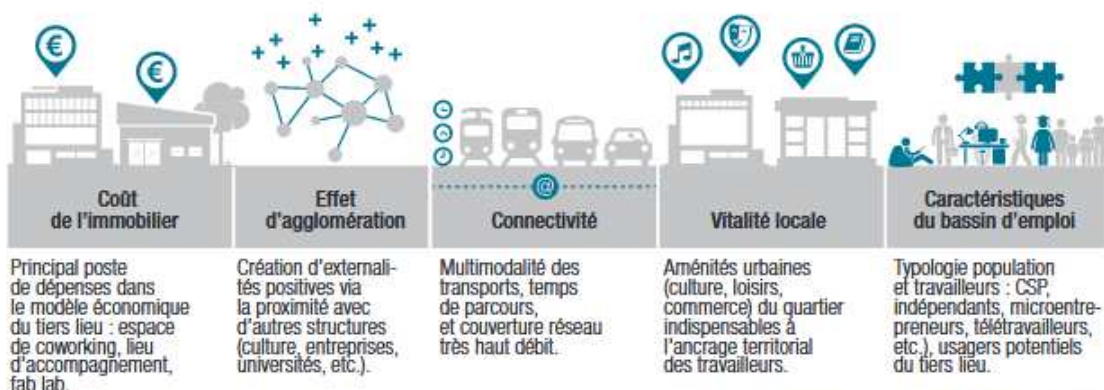
vailleurs. Selon une étude de Deloitte¹¹ réalisée sur la situation suisse, on constaterait un intérêt grandissant des entreprises pour les troisièmes lieux. Ainsi Axa Winthertur a établi une convention avec Popupoffice, une startup suisse qui propose de louer de manière flexible des espaces de travail dans 50 lieux différents. Ce type de modèle devrait affecter plus de territoires à l'avenir.

3.2.2.5 Critères de localisation

On peut déduire de ce qui précède que les caractéristiques du bassin d'emploi et notamment l'importance qu'y prend le travail indépendant sont un critère de localisation à considérer si on veut assurer une rentabilité des espaces de coworking.

Le schéma suivant met en évidence une série de critères importants pour la *rentabilité* d'un tiers lieu :

Les **critères d'implantation** pour la réussite d'un projet de tiers lieu



© IAU idF 2017 ; pictogrammes © 123rf / lemercy © IAU idF source : IAU idF

¹¹ <https://www2.deloitte.com/ch/fr/pages/consumer-business/articles/workplace-of-the-future.html>

La plupart des critères présentés par ce schéma relèvent plutôt de l'urbanité : effet d'agglomération, connectivité, aménités urbaines,... En France, 80 % des espaces de coworking sont d'ailleurs situés en cœur d'agglomération. Les espaces de coworking purement privés se situent en général dans les villes les plus importantes.

La transposition du principe du tiers-lieu dans les zones rurales peut sembler risquée de prime abord. Toutefois, dans le schéma présenté, on remarque que les bonnes conditions de coût de l'immobilier et certaines caractéristiques du bassin d'emploi telles que la part importante d'indépendants et de télétravailleurs sont souvent plus spécifiques au milieu rural. C'est aussi en milieu rural que les navettes vers le lieu de travail sont les plus longues et que la présence d'espaces de coworking pourrait avoir le plus d'effets en termes de réduction de celles-ci.

Une étude de la CPDT¹² a ciblé les potentialités du milieu rural wallon eu égard à l'installation de coworking sur base des critères suivants :

- l'existence d'une communauté locale initiatrice et porteuse de projet ;
- le potentiel quantitatif d'utilisation des tiers-lieux ;
- les zones de difficultés en lien avec les trajets pendulaires domicile-travail, en considérant que ces zones sont des zones comptant un nombre élevé d'utilisateurs potentiels, mais également où la création de tiers-lieux est stratégique vis-à-vis des problèmes de transports et de déplacements ;
- la connexion au haut-débit et très haut-débit ;
- la présence de structures existantes sur lesquelles s'appuyer, tels que les espaces publics numériques et les ateliers ruraux.

En combinant ces différentes caractéristiques, on peut avoir une idée des zones rurales dans lesquelles il semble y avoir de réelles opportunités pour la dynamique de développement des espaces de tiers-lieux. Les zones rurales sous influence urbaine sont en général bien placées de ce point de vue. L'étude met ainsi en évidence les zones rurales bordant l'ancien sillon industriel wallon et l'extrémité Sud de la Région, proche de Luxembourg. Elle identifie les forces et faiblesses des autres parties du territoire wallon et conclut sur la nécessité de prendre en compte les spécificités du territoire en se questionnant sur la réelle valeur ajoutée que peut y apporter l'implantation d'un tiers-lieu, mais aussi de mettre en place des stratégies d'identification des communautés locales initiatrices de tiers-lieux ou présentant un potentiel pour développer ceux-ci, ces communautés étant essentielles pour la bonne conduite et le succès d'un projet de coworking.

Source : https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/cpdt_rf_octobre_2015_annexe_r3.2_rapportscientifiquefinal.pdf

¹² Notes de recherche CPDT n°65, février 2016

La politique wallonne d'appui au coworking, après une première vague principalement urbaine, a mis l'accent sur le milieu rural suite à un appel à projets régional finançant des expériences-pilote portées par des communes, intercommunales ou associations actives dans l'économie rurale, (éventuellement en partenariat avec des entreprises, indépendants ou asbl). Treize espaces ont ainsi été soutenus. Il en résulte un maillage du territoire wallon incluant le milieu rural. Les quartiers nouveaux qui envisagent de développer du coworking doivent bien sûr tenir compte du maillage préexistant et de ses manques éventuels.

3.2.2.6 ***Un incitant pour le coworking : le chèque coworking***

Lancés le 1er mai 2017, les chèques coworking permettent la prise en charge d'une partie du montant d'inscription et d'abonnement aux espaces de coworking wallons pour les starters et les porteurs de projet. Cette initiative résulte de l'aboutissement d'une mesure inscrite dans Digital Wallonia, la Stratégie numérique pour la Wallonie. Les bénéficiaires sont les entreprises immatriculées à la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) depuis moins de 5 ans et les porteurs de projet. Cette demande est introduite uniquement via la plateforme www.chèques-entreprises.be et est traitée de manière électronique. Après enregistrement sur la plateforme www.chèques-entreprises.be, le client doit établir une convention de prestation avec un prestataire labellisé pour le chèque sollicité.

3.2.2.7 ***Intégrer un espace de coworking dans un quartier nouveau : la question des porteurs de projet***

Les analyses précédentes font une fois de plus ressurgir la question du porteur de projet. Face à un projet de « quartier nouveau », comment dès lors procéder ? Y-a-t-il dans la commune ou aux alentours des forces vives prêtes à s'impliquer dans un tel projet ? La mise en place d'un coworking peut-elle être un argument de vente de l'offre résidentielle, contribuant à rassembler un noyau de personnes intéressées par un tel service ? Quand les futurs candidats à un achat immobilier dans le quartier sont connus, il est possible de les réunir pour sonder leur intérêt pour un tel projet. Si le projet comprend un habitat groupé, n'est-il pas intéressé à prévoir un espace de coworking comme espace partagé ?

Voici trois exemples d'espaces de coworking installés ou en voie de s'installer dans un nouveau quartier, issus d'initiatives très diverses :

- **A l'initiative d'une intercommunale** porteuse du volet économique du nouveau développement urbain, un espace de coworking va s'installer au sein du projet Technicité à Tournai

Le projet d'aménagement de l'îlot Madame a été élaboré dans le cadre du Périmètre de Remembrement Urbain du quartier Saint-Piat à Tournai adopté en 2013. Ses objectifs principaux sont de redynamiser le quartier en y créant une mixité de fonction et d'améliorer son image extérieure.

Le projet s'implante sur le site de l'ancienne TEI (Technique Electrique Industrielle) acheté, démoli et assaini par IDETA en 2015, ainsi que sur le site de la Piscine Madame propriété de la Ville de Tournai et démoli fin 2016. Ce projet en partenariat comporte :

- pour IDETA, une micro-zone d'activité économique avec 5 halls industriels, un centre d'entreprises, un espace de coworking (espace existant ailleurs qui va déménager dans le nouveau quartier), un hub créatif et des abords publics
- pour la Ville, l'aménagement de bains-douches annexés à un espace de cohésion sociale et des abords publics.
- pour le partenaire privé : des logements, des services/bureaux, de la micro-économie et des commerces.

Source : Ideta

- **à l'initiative du secteur privé** : la création d'un espace de coworking peut faire partie intégrante d'un projet immobilier privé dans un contexte métropolitain porteur. Ainsi l'exemple de **l'opération îlink sur l'île de Nantes**.

L'opération I-link, réalisée par le groupe Brémond, Vinci immobilier, ADIM, Harmonie Habitat et I-link Association, vise à offrir un nouveau mode d'habiter sur l'île de Nantes. Il s'agit d'un projet mixte associant logements, bureaux, commerces et activités et proposant également des espaces et des services innovants à partager, dont l'espace de coworking. Il est né d'une démarche participative de l'association I-link, issue d'un collectif d'entreprises, et portant la « maîtrise d'usage » du projet dans le but d'associer les futurs usagers à la conception d'espaces partagés. L'association prépare et active la vie de quartier avec les futurs habitants et entreprises dès avant la livraison du programme. Pendant deux ans, elle a organisé ballades urbaines, ateliers créatifs, événements sur le chantier, aidant à l'émergence de projets.

Ainsi est née l'idée d'un espace de coworking qui propose des espaces de travail à des travailleurs indépendants et des télétravailleurs, qui habitent ou non dans îlink. Il peut également faire office d'espace de travail complémentaire pour les entreprises installées dans îlink, en cas d'augmentation temporaire de leur activité. La gestion locative est assurée par la conciergerie de quartier, elle-même animée par l'association îlink. Les sources de revenus escomptées pour l'entreprise sont les loyers des coworkers permanents, les abonnements mensuels pour les télétravailleurs ponctuels, ainsi que l'organisation de sessions de formation et ateliers. L'espace de coworking a été imaginé et conceptualisé à travers les étapes suivantes :

- Constat d'un besoin d'espaces alternatifs, correspondant aux nouveaux modes de travail
- Réalisation d'un benchmark
- Atelier créatif de deux jours à l'École de Design Nantes Atlantique sur l'aménagement et les usages du lieu, avec quatorze participants aux profils variés (étudiants, designers, architectes, entrepreneurs)
- Workshop de 3 jours consacré à la consolidation du modèle économique
- Travail collaboratif avec une agence d'architecture et de design

Source : I-link Association

- **à l'initiative d'un habitat groupé** : l'habitat groupé Ecollectif, situé dans un village rural de Haute Garonne, veut se doter d'un espace de coworking ouvert aux habitants du groupe comme de l'extérieur.

L'initiative d'établir un coworking peut également provenir d'un collectif vivant en habitat groupé et l'on sait que de tels habitats groupés s'implantent fréquemment dans de nouveaux quartiers avec un objectif de développement durable (notamment en France et en Région bruxelloise) (voir fiche participation)

Ecolectif est un éco-hameau situé en zone de revitalisation rurale, dans un petit village du Comminges, en Haute-Garonne. Depuis son implantation en 2012, le collectif est passé de 18 à 44 personnes, venant de tous horizons. Il souhaite à présent s'ouvrir davantage à l'extérieur, et veut ouvrir un espace de coworking, raison pour laquelle il fait appel au crowdfunding. Les habitants souhaitent bâtir en auto-construction et avec peu d'investissements, un étage de coworking au-dessus de leur salle commune et y installer des espaces de travail : 3 bureaux, 1 salle de réunion-formation, 1 espace multi-média de coworking. Ces espaces pourront être utilisés aussi bien par les habitants de l'éco-hameau, que par des personnes extérieures au projet (artisans, associations, citoyens...).

Enfin, certains espaces de coworking sont installés provisoirement **dans des périmètres en attente d'aménagement** (dans un SAR par exemple), ce qui permet de tester l'activité et de la lancer à moindre frais via une convention d'occupation temporaire. Une piste intéressante à exploiter !

Références

CPDT, Défis des espaces ruraux, Rapport final, Octobre 2015 https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/cpdt_rf_octobre_2015_annexe_r3.2_rapportscientifiquefinal.pdf

CPDT, Les défis des espaces ruraux : analyse de dix dynamiques, Notes de recherche n°65, février 2016

IAU, Adapter la mobilité aux nouveaux modes de travail. Note rapide n° 740, Février 2017

IAU, Les tiers lieux, de nouveaux espaces pour travailler autrement, Note rapide n° 755, Septembre 2017

Deloitte, L'espace de travail du futur, Comment la technologie numérique et l'économie du partage sont en train de changer la population active suisse, Deloitte SA, 2016.

<https://www2.deloitte.com/ch/fr/pages/consumer-business/articles/workplace-of-the-future.html>

Wallonie, Appel à projets visant la création d'espaces de coworking en milieu rural : <https://www.digitalwallonia.be/fr/publications/appel-a-projets-coworking-rural#!>

<https://www.digitalwallonia.be/fr/publications/enquete-cowallonia-2016/>

3.2.3 Fiche 3 : Des synergies avec le secteur de l'économie sociale

3.2.3.1 *Qu'est-ce que l'économie sociale ?*

L'économie sociale est traditionnellement considérée comme un troisième secteur, distinct des secteurs privé et public. Comme l'économie classique, elle vise au développement d'activités productrices de biens ou de services nécessaires et aptes à rencontrer les besoins humains mais elle s'en distingue par la poursuite d'une finalité sociale qui est l'intérêt de la collectivité. Elle constitue ainsi une alternative qui peut venir en appui des politiques publiques.

Ces activités d'économie sociale peuvent être exercées par des sociétés coopératives et/ou à finalité sociale, des associations, des mutuelles ou des fondations, dont l'éthique se traduit par l'ensemble des principes suivants, fixés en Wallonie dans un décret du 20 novembre 2008 :

- finalité de service à la collectivité ou aux membres, plutôt que finalité de profit;
- autonomie de gestion;
- processus de décision démocratique;
- primauté des personnes et du travail sur le capital dans la répartition des revenus.

Historiquement ancrée dans le champ de l'insertion socioprofessionnelle, l'économie sociale s'est ouverte ensuite à d'autres tendances et préoccupations, dictées par l'évolution sociétale et les différents courants économiques qui la traversent, et par la préoccupation croissante pour le développement durable, sa priorité étant de rester au service de l'humain avant tout.

L'économie sociale est une manière originale de penser et de pratiquer l'économie avec une finalité qui n'est pas le profit mais une plus-value sociétale. L'économie sociale est avant tout « économique » si on considère le champ économique comme celui de la production et de la distribution de biens et services nécessaires et aptes à rencontrer les besoins humains. Ce secteur, qui se définit toujours par rapport à une finalité, est transversal à tous les secteurs examinés dans le prisme de l'économie. Il est une alternative, qui ne se veut pas exclusive mais qui collabore avec le secteur privé et vient souvent en appui des politiques publiques.

S'il n'existe pas aujourd'hui de labellisation, l'obtention de certains agréments particuliers, est signe d'appartenance à l'économie sociale. Ainsi les entreprises suivantes sont toutes des entreprises d'économie sociale : les asbl à pertinence économique, les sociétés coopératives agréées par le Conseil National de la Coopération, les Entreprises d'insertion (EI), les Entreprises de travail adapté (ETA) et les Entreprises de formation par le travail (EFT), les Sociétés à finalité sociale (SFS), les mutuelles et coopératives d'assurance, les entreprises soutenues par la Sowecsom, les organismes d'insertion socioprofessionnelle (OISP), les agences-conseil reconnues (AC), les initiatives de développement de l'emploi dans le secteur des services de proximité à finalité sociale (IDESS)¹³, les coopératives agréées par le Conseil National Coopératif. Il existe encore d'autres acteurs dont l'appartenance au champ de l'économie sociale doit être établie au cas par cas, telles que, par exemple, les ASBL et les fondations.

En Wallonie, plus de 110 000 personnes travaillent dans près de 6 000 entreprises d'économie sociale. Y faire appel relève d'une démarche de consommation responsable soucieuse de respecter des valeurs humaines et de générer des plus-values sur ce plan.

¹³ Une I.D.E.S.S. est une structure (ASBL, SFS ou CPAS) agréée afin d'offrir à des particuliers habitant en Région wallonne des services de proximité: petits travaux dans la maison, pour l'entretien des cours et jardins et des services destinés à un public précarisé : taxi social, buanderie sociale, magasin social.

3.2.3.2 **Quelles synergies avec les quartiers nouveaux ?**

1. Développer dans les quartiers des services innovants visant des modes d'habiter plus durables

Nombre de projets issus du secteur de l'économie sociale peuvent trouver leur place dans les futurs quartiers et y être source de plus-values reflétant parfaitement l'esprit « quartiers nouveaux » : rencontre, cohésion sociale, durabilité, emploi, alimentation durable... En voici quelques exemples :

Un café citoyen :

Quatre Quarts est une coopérative à finalité sociale, un espace intergénérationnel, de rencontres et d'échanges de savoir dans un esprit « récup, local et de saison » installé dans l'ancienne gare de Court-Saint-Etienne. Le projet s'anime autour de quatre activités principales : cantine, artisanat, librairie et ateliers, mettant en avant les producteurs et les citoyens. La librairie met en valeur des livres d'auteurs, des magazines engagés, des petites éditions belges et des coups de cœur. Le coin « artisanat » accueille les œuvres de créateurs belges en dépôt/vente. Des ateliers de cuisine, couture, culturels, artistiques, une table de conversation, et bien d'autres activités ouvertes à tous sont organisées dans cet espace.

[HTTP://QUATREQUARTS.COOP/](http://quatrequarts.coop/)

Un commerce coopératif visant l'alimentation durable :

Coopéco est un supermarché coopératif et participatif qui a ouvert ses portes à Marchienne-au-Pont en septembre 2016. Cette coopérative de consommateurs participe à la création d'une dynamique locale positive, et veut faciliter l'accès de tous à une alimentation durable, saine et de qualité. Ses priorités sont la mise en avant des producteurs locaux, l'utilisation des circuits courts, la mise en magasin de produits éthiques et de saison et la lutte contre le gaspillage alimentaire. Chaque client est tout d'abord un membre coopérateur. Par là, il bénéficie de l'accès aux produits du magasin à un prix attractif et s'engage à participer au fonctionnement du supermarché pendant trois heures par mois.

Des activités de sensibilisation à l'alimentation durable, des ateliers pratiques liés à l'alimentation, des soirées musicales, sont organisées. La volonté de rencontre et de mixité sociale est bien présente et des échanges enrichissants se produisent également avec les personnes en réinsertion professionnelle d'AVANTI (Centre d'Insertion Socio Professionnelle agréé par la Région wallonne) ainsi qu'avec les habitants du quartier.

<http://coopeco-supermarche.be/>

Une crèche parentale :

La première crèche parentale de Belgique, ouverte à Louvain-la-Neuve sous forme d'ASBL en février 2004, constitue une structure novatrice d'accueil de la petite enfance, basée sur la solidarité, l'échange de services et la mixité sociale et culturelle. Elle a vu le jour à l'initiative d'un groupe de personnes et d'associations (Collectif des femmes, etc.) actives localement. Le fonctionnement de la crèche intègre pleinement les parents, qui participent non seulement à sa gestion (assemblée générale, conseil d'administration) mais surtout à son quotidien : en échange d'une réduction de 10% de la participation financière, chaque famille donne 5 heures par semaine à la crèche. Ce modèle a fait peu d'émules jusqu'à présent ; une des raisons en est sans doute que le financement ONE est inférieur à celui d'une crèche traditionnelle. Cependant, la crèche a pu recourir à des emplois aidés (aide APE et/ou PTP pour les ASBL) pour équilibrer son budget.

<http://www.crecheparentaleln.be/>

Un centre d'insertion socio-professionnelle offrant un service de restauration-traiteur/paniers bio



*L'Entreprise namuroise de Formation par le Travail " **Le Perron de l'Ilon** " ¹⁴ a pour mission de former des personnes demandeuses d'emploi aux métiers de commis de salle et de cuisine. Les stagiaires ont l'opportunité d'apprendre en travaillant dans deux restaurants pédagogiques et au sein du service traiteur. Les plats ainsi que le service sont entièrement réalisés par les stagiaires en formation, sous la supervision de formateurs issus des métiers de la restauration. L'EFT « Le Perron » accueille chaque année environ 60 stagiaires, mais aussi 8 à 10 personnes sous contrat d'insertion de type art 60. Les activités de formation sont financées par deux types de ressources : un subside de la Région Wallonne et un autofinancement provenant des recettes des deux restaurants pédagogiques.*

<http://www.centrelilon.be/leperron/>

¹⁴ bien connue par les participants aux séminaires « quartiers nouveaux » car deux d'entre eux ont été organisés dans les locaux du centre l'Ilon accueillant l'entreprise et ont bénéficié du service traiteur.

La Ferme de Froidmont Insertion est une association reconnue d'économie sociale. Elle permet l'insertion socio-professionnelle d'adultes demandeurs d'emploi de longue durée. Sa pédagogie est celle du compagnonnage et de la formation par le travail. Chaque année, elle forme gratuitement 30 adultes en situation difficile ou en réorientation comme commis de cuisine et de salle ou comme maraîcher bio en permaculture pour leur permettre de retrouver un emploi par une formation professionnalisante mais aussi une place d'acteur dans notre société. En plus d'acquérir de nouvelles compétences, le stagiaire est accompagné dans sa recherche d'emploi ou dans le lancement de projets professionnels futurs. Ces formations lui permettent de retrouver une place dans la société, et de se refamiliariser avec les attitudes adéquates à avoir dans le milieu du travail. La ferme veut s'inscrire dans les démarches de transition et de développement durable. Elle gère également des potagers urbains et 60 jardins partagés bio et en permaculture, un restaurant ainsi qu'une activité de panier bio.

www.froidmontinsertion.be

Un agrément en tant que centre d'insertion socioprofessionnelle (CISP) ouvre le droit à un soutien financier de la Wallonie sous la forme d'une subvention de fonctionnement gérée par le FOREM. L'aide SINE pour les entreprises d'économie sociale d'insertion permet, outre des réductions ONSS de 1000 euros pendant 10 à 20 trimestres, de déduire du salaire de l'employé une allocation de réinsertion de 500 euros par mois.

Une entreprise de services de proximité

Haute-Meuse Net Services est une IDESS (Initiative de Développement de l'Emploi dans le Secteur des Services de proximité à finalité Sociale), structure agréée offrant des services de proximité aux particuliers en Région wallonne. Les services peuvent être de petites réparations dans la maison (comme remplacer une prise de courant électrique, un robinet), du jardinage (entretien de surfaces limitées), des services de taxi social, de lessive ou des magasins sociaux.

<http://www.cortigroupe.be>

Besoin de plus d'information, d'accompagnement pour monter un projet et étudier sa faisabilité ?

Les agences-conseil en économie sociale accompagnent les entreprises du secteur. Elles sont expertes dans l'aide à la création de coopératives, de sociétés à finalité sociale ou d'ASBL. Les conseillers aident les candidats entrepreneurs dans toutes les démarches à effectuer, depuis l'établissement du plan financier et la rédaction de leurs statuts jusqu'au lancement de leur société. Ils peuvent également guider l'entrepreneur dans l'obtention des aides publiques spécifiquement adaptées à la création et/ou au développement de leur entreprise, voire assurer un suivi post-crédation.

[Agences-conseil en économie sociale agréées \(.xls\)](#) (Mai 2013)

Deux agences-conseil parmi d'autres :

CREDAL : www.credal.be

- Accompagnement d'entreprises aux différentes étapes de leur vie (conseil stratégique, financier, gouvernance,...) 010/48.35.90.
- Financement d'activités commerciales ou à finalité sociale (crédit solidaire : 010/48.33.53.)

SAW-B ASBL, Solidarité des alternatives wallonnes et bruxelloises, : www.saw-b.be

Le projet de quartier « jardin partagé » à Dieppe : une large place à l'économie sociale

L'association Quartier&Co porte le projet d'une reconversion de la friche industrielle Lebon à Dieppe en un lieu de vie constituant un ensemble cohérent d'habitat et d'activités économiques avec une volonté d'ouverture sur le territoire dieppois et bien au-delà, une mutualisation optimum des espaces, des services et des équipements ; le respect des valeurs de l'écologie, de l'économie sociale et solidaire et du lien social. Il s'agit d'un projet alternatif porté par un groupement de simples citoyens : Quartier&Co, qui l'a conçu, veut également assumer les maîtrises d'ouvrage et d'usage de ce lieu de vie. C'est précisément cette originalité, pour un programme de cette ampleur, qui a permis à Quartier&Co d'être reconnue par les collectivités et structures qui la soutiennent (Région, Ville et Agglo de Dieppe, ADEME). L'association est actuellement forte d'une cinquantaine d'adhérent(e)s, conscient(e)s des problématiques écologiques et environnementales, sensibles aux nécessités du partage, de la mutualisation des espaces et des services, et soucieu(ses)x du lien social. C'est ce qui permet d'assurer la cohésion du groupe, au-delà des différentes approches intellectuelles et pratiques des individus qui le composent. Mais Q&Co est riche également de l'expertise professionnelle de ses diverses personnalités, qui couvre les différents domaines visés par les activités.

La pré-programmation urbanistique et économique du projet a fait l'objet de quatre séances du Comité de Pilotage dédié. Cette étude de faisabilité, élaborée avec la SEMAD, a été financée par la Région Haute-Normandie, l'ADEME, la Municipalité de Dieppe et par un financement participatif. Elle a permis de préciser une première phase de réalisations, à savoir : l'habitat coopératif (100 logements à réaliser par tranches successives de 20), une auberge de jeunesse internationale de 150 lits (avec spécialité linguistique et restauration bio attachée), une structure médicalisée de répit de 16 lits (à destination de personnes souffrant d'une maladie chronique évolutive, de personnes en situation de handicap et de leurs aidants), une épicerie, des jardins partagés, une structure de coordination et de gestion des équipements mutualisés, des services d'aide à la personne. Les autres réalisations prévues par Quartier&Co (ressourcerie, résidences d'artistes, ateliers de vélos, voitures partagées...) étant reportées à une seconde phase.

2. Recourir à des entreprises d'économie sociale pour la réalisation et la gestion des espaces et bâtiments

Des partenariats privilégiés peuvent être noués avec des entreprises d'économie sociale pour réaliser des travaux ou effectuer des prestations de service au sein du quartier, par exemple pour l'entretien des espaces verts.

Par exemple, l'ASBL Jeunes Au Travail (située à Jambes) a pour objectif de former et de (re)dynamiser un public faiblement scolarisé, parfois en situation de détresse sociale. En tant que CISP (Centre d'Insertion Socio-Professionnelle) mais tout spécialement en tant qu'EFT (Entreprise de Formation par le Travail), elle propose des formations en lien direct avec les besoins des employeurs et développe aujourd'hui deux filières d'activités : les espaces verts et l'entreprise générale du bâtiment (démolition, aménagements extérieurs (pavage, dallage), isolation intérieure, cloisons, revêtement de sols, peinture intérieure,...)



SCOP Espaces verts est une société coopérative alsacienne qui vise à développer un projet économique responsable et durable au service de l'Homme et de son épanouissement. Elle oeuvre depuis 2012 pour l'aménagement du coeur de l'éco-quartier Tanneries à Lingolsheim. En parallèle des espaces verts, des squares publics, des installations sportives et de l'école, elle réalise le volet paysager de nombreuses opérations immobilières du quartier.

Il pourra être utile d'inventorier les entreprises d'économie sociale du territoire proche afin d'examiner les possibilités offertes.

Des **annuaires de l'économie sociale** peuvent être mobilisés à cette fin : le [répertoire Préférences](#), mis au point par SAW-B, constitue également une ressource précieuse pour quiconque souhaite consommer des produits et services issus de l'économie sociale. <http://www.saw-b.be/spip/spip.php?page=annuaire-es>. Un autre annuaire sera disponible tout prochainement sur : www.econosoc.be

Si le commanditaire est public, il pourra introduire des **clauses sociales** dans le marché afin de privilégier les entreprises d'économie sociale :

Les clauses sociales dans les marchés publics

(Source : <http://marchespublics.cfwb.be/fr/informations-generales/pratiques-de-marche/clauses-sociales-travaux/index.html>)

Les « clauses sociales » sont des stipulations contractuelles par lesquelles un pouvoir adjudicateur poursuit, au travers d'un marché public, un objectif de politique sociale, distinct de la commande publique, visant à contribuer directement au bien-être de la collectivité ou des individus. Les « clauses sociales » prévues pour les *marchés de travaux* en Wallonie sont des clauses à visée socioprofessionnelle, c'est-à-dire que le pouvoir adjudicateur poursuit un objectif de formation, d'insertion ou d'intégration de demandeurs d'emploi, d'apprentis, de stagiaires, d'apprenants ou de personnes en situation de handicap. L'insertion de clauses sociales dans les marchés de travaux permet de renforcer le 3^{ème} pilier du développement durable : le pilier social (en complément des piliers économique et environnemental). Il permet d'offrir une expérience professionnelle sur chantier aux demandeurs d'emploi, apprentis, stagiaires, apprenants ou de personnes en situation de handicap visés par les dispositifs d'insertion ou de formation.


La législation offre de multiples possibilités d'insérer des clauses sociales dans les marchés publics. Afin de simplifier les pratiques, trois options sont proposées aux pouvoirs adjudicateurs wallons :

- Réserver le marché ou un lot du marché à une entreprise d'économie sociale d'insertion (réservation du marché)

 [Guide sur la réservation de marché/lot](#)

- Imposer à l'entreprise adjudicataire de réaliser un effort de formation sur chantier (clause sociale de formation)
- Imposer à l'entreprise adjudicataire de réaliser un effort de formation et/ou d'intégration sociale et professionnelle de personnes handicapées ou défavorisées pendant l'exécution du chantier (l'entreprise choisit soit de sous-traiter une partie du marché à l'économie sociale, soit d'accueillir un/des stagiaire(s) en formation).(clause sociale flexible)

 [Guide sur la clause sociale flexible](#)

Besoin d'aide pour faire votre choix ? Un arbre décisionnel (479 ko)  vous pose quelques questions qui vous guideront. Voici également les coordonnées de facilitateurs clauses sociales qui peuvent vous conseiller.

 [facilitateur clauses sociales](#)

Autres références utiles sur l'économie sociale

- **Webdocumentaire sur l'entrepreneuriat social en Wallonie** : www.plusdesens.be
- **Circuits courts**, alternatives de consommation, d'épargne et de production locales, équitables, durables, saines : www.circuits-courts.be
- **ConcertES, plate-forme de concertation des organisations représentatives de l'économie sociale** : <http://www.concertes.be>
- **SPW (DGO6)** – Dans le département du développement économique, une direction de l'Economie sociale est en place depuis 2009. Ses missions : agrément, subventionnement et gestion des reconnaissances d'économie sociale et d'entreprise d'insertion - Place de la Wallonie, 1 - 5100 Jambes - 081 33 43 80 : http://economie.wallonie.be/Dvlp_Economique

- **Site de Monceau-Fontaines** : ce site associatif d'entreprises d'économie sociale, rassemble 17 associations et entreprises à finalité sociale qui désirent développer leurs projets dans une dynamique partenariale. Les partenaires proposent plus de 44 biens et services dans divers pôles d'activités tels que la formation, l'entrepreneuriat, l'environnement, le coaching, l'animation et les services aux particuliers et aux entreprises. Chaque année, ces structures permettent à plus d'un millier de personnes de bénéficier d'un accompagnement social et professionnel pour aller vers l'emploi.
<https://www.monceau-fontaines.be/>

3.2.4 Fiche 4 L'accueil d'activités temporaires

3.2.4.1 Une piste pour amorcer une dynamique positive dans les « quartiers nouveaux » ?

Urbanisme transitoire¹⁵, économie éphémère,... Ces termes reflètent des pratiques contemporaines de mise en œuvre d'activités temporaires qui se multiplient, notamment dans des lieux en attente d'aménagement. Au-delà du fait que le propriétaire en retire des avantages bien réels comme la préservation du bien du vandalisme et de la dégradation, l'évitement de la taxation sur les bâtiments inoccupés, la possibilité de tirer un revenu (même modique) du bien en attendant les travaux..., de telles activités peuvent accompagner la transition de quartiers en renouvellement dans l'esprit d'un développement durable et envoyer des signaux positifs quant à l'opération en cours : *« dans le même esprit que les opérations d'urbanisme transitoire et, souvent, au sein même de ces opérations, l'immobilier léger permet d'utiliser un espace en friche et d'envoyer des signaux positifs sur la mutation en cours. Les lieux sont ainsi occupés de façon transitoire par la construction de modules démontables ou mobiles¹⁶ »* aidant à accueillir des activités originales. Grâce aux animations locales, une attractivité nouvelle profitable au futur projet se crée : Ainsi, dans la plaine de l'Ourcq (voir ci-après) divers acteurs locaux de l'agriculture urbaine, de la restauration responsable et de l'autofabrication, proposent ateliers, chantiers, guinguettes sur les friches... Un festival a accueilli nombre de visiteurs... Pour l'aménageur, *« L'attractivité nouvelle de cette zone en déshérence sert dans les discussions avec les promoteurs. L'animation qu'apporte MobiLab crée un terreau associatif qui animera le futur quartier. »* Une réappropriation citoyenne des lieux peut être à la source de nombreuses dynamiques positives pour les habitants : *« Sous certaines conditions, elle (l'occupation temporaire) permet une réappropriation citoyenne de la ville. Les occupations temporaires comme espaces citoyens d'expérimentation émancipateurs, créatifs, inclusifs et ouverts sur le quartier. »¹⁷* *« certains projets s'ouvrent sur le quartier : atelier vélo ouvert à tous les habitants du quartier, une épicerie, une école des devoirs... Les conventions d'occupation précaire font figure de laboratoires d'expérimentation de nouvelles manières de penser la vie en ville. Elles expérimentent des espaces ouverts sur la ville, où la solidarité entre habitants est mise en avant »¹⁸*. L'expérimentation temporaire d'activités peut en outre contribuer à tester et affiner une programmation plus définitive. *« Une des plus-values des projets amenés par l'occupation temporaire repose sur l'ajustement de la programmation servant à affiner la planification et l'aménagement. Ainsi, cela peut permettre d'orienter et de conseiller au mieux les politiques d'aménagement des territoires dans de nombreux domaines »¹⁹*. Attention cependant à certains écueils, notamment dénoncés par le secteur de l'économie sociale²⁰ : en visant prioritairement des occupations par des artistes, étudiants, artisans, start up,... la redynamisation visée pourrait se faire uniquement au bénéfice de l'attractivité pour de nouvelles populations, en ignorant totalement une population préexistante parfois précarisée, voire en contribuant à son éviction en amorçant un phénomène de gentrification.

¹⁵ L'urbanisme transitoire englobe toutes les initiatives qui visent, sur des terrains ou bâtiments inoccupés, à réactiver la vie locale de façon provisoire, lorsqu'un usage du site n'est pas encore décidé

¹⁶ IAU Ile de France, Développer l'économie éphémère pour des territoires plus accueillants, Note rapide n°757, Septembre 2017

¹⁷ Mathieu Vanwelde, Les multiples visages de l'occupation temporaire, SAW-B-fédération Wallonie-Bruxelles, Analyse 2018, p. 10 : http://www.sawb.be/spip/IMG/pdf/a1807_les_multiples_visages_de_l_occupation_temporaire.pdf.

¹⁸ Bernard N. ? ...

3.2.4.2 ***En attendant un nouveau quartier... des exemples d'occupations temporaires de grande ampleur en région parisienne***

La Plaine de l'Ourcq

Coincés entre le canal de l'Ourcq et la nationale 3 (N3), en Seine-Saint-Denis, 200 hectares sont appelés à être désenclavés et transformés en écoquartier d'ici à quelques années. La communauté d'agglomération **Est Ensemble** a lancé un grand appel à manifestations d'occupations éphémères en attendant le réaménagement des nouveaux quartiers le long du canal. Quatre lauréats aux profils variés vont occuper les zones non-aménagées (friches, terrains vagues) qui parsèment le territoire, avant que ne commencent les travaux d'aménagement des **nouveaux équipements urbains** (logements, commerces, écoles).

Les interventions ont vocation à sensibiliser aux enjeux de transformations urbaines à venir et à valoriser le territoire par des projets innovants écologiques et participatifs. Il s'agit là d'accompagner la transformation du paysage en impliquant les citoyens, afin que la transition se fasse de manière plus douce.



Logements et passerelle Zac quartier durable de la plaine de l'Ourcq - Noisy-le-Sec © Atelier Myriam Szwarc

Les interventions, en s'étirant sur tout le canal de l'Ourcq, reflètent une volonté politique forte de dépassement des projets communaux pour créer une continuité urbaine le long du canal. Porté par la communauté d'agglomération **Est Ensemble**, ce territoire se veut un laboratoire pour répondre aux enjeux du présent et du futur. Ceux d'une Ville intense, multifonctionnelle, inclusive et durable.

<https://www.tourisme93.com/ete-du-canal/eco-parcours.html>

Les grand voisins

L'expérience des Grands Voisins est, depuis 2015, un projet de transition entre l'ancien hôpital Saint-Vincent-de-Paul (Paris XIVe) et le futur quartier qui prendra place sur le site en 2023. Cette expérience urbaine est basée sur l'équilibre de trois grands programmes : un volet social avec de **l'accueil de personnes en hébergements d'urgence** et des programmes de réinsertion, un volet entrepreneurial avec la mise à disposition à bas coûts de locaux de travail, et un volet culturel et d'ouverture au public, avec une programmation d'activités et des commerces en rez-de-chaussée. Le rôle du pilotage est de s'assurer du bon équilibre entre ces programmes et d'encourager la cohésion et les collaborations multiples.

¹⁹ Perspective Brussels, guide sur l'occupation temporaire : <http://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/guides-pratiques/guide-sur-l'occupation-temporaire>

²⁰ Mathieu Vanwelde, op cit.

Entre 2015 et 2017, la 1^{ère} période d'occupation temporaire de l'ancien hôpital Saint-Vincent-de-Paul a permis à plus de 600 personnes en situation de vulnérabilité d'être logées, à 250 associations, startups, artisans et artistes de déployer leur activité dans un environnement inédit et à tous d'accéder à de nouveaux espaces de plein air, à des lieux de rencontre et à de multiples activités partagées. Le tout représentait 20 000 m² de bâtis et 15 000 m² d'espaces extérieurs, 250 structures et 600 personnes hébergées. Aujourd'hui, les travaux préparatoires au futur quartier Saint-Vincent-de-Paul ont commencé. L'expérience des Grands Voisins continue, s'adapte et se déploie dans les espaces encore disponibles jusqu'à 2020. Les intentions sont encore vivaces : faire cohabiter des fonctions et des groupes sociaux différents, expérimenter pour lutter contre l'exclusion et l'isolement et s'ouvrir sur l'extérieur, espérant contribuer à préfigurer le quartier de demain ! Le projet concerne encore 9 800 m² de bâtis et 3 000 m² d'espaces extérieurs et 90 structures et 100 personnes hébergées. Une centaine d'associations, artistes, artisans, jeunes entreprises développent leurs activités et des équipements ouverts sur le quartier sont expérimentés : conciergerie, espace bien-être, ressourcerie, restaurant solidaire d'insertion...

Le projet est coordonné par trois associations :

- **L'association Aurore** centrée sur l'hébergement et de la réinsertion sociale de personnes en difficulté est depuis 2014 le gestionnaire principal de l'ensemble du site, elle assure la coordination générale du projet et en porte la responsabilité technique et financière. Elle assure la gestion de l'accueil de jour, des centres d'hébergement, ainsi que l'accompagnement des personnes accueillies vers l'autonomie et l'emploi.
- **Yes We Camp** contribue à la coordination générale et porte la responsabilité de l'ouverture du site aux publics : direction artistique, communication publique, partenariats locaux, programmation culturelle, identité visuelle, aménagements dans les espaces communs...
- **La coopérative Plateau Urbain** coordonne le choix et la gestion des occupants des locaux et anime leur réseau. Elle contribue également à la coordination technique de la gestion du site.

Une expérimentation intéressante de la mixité sociale : « Ce qui sous-tend le projet dès le départ, c'est de montrer que les personnes hébergées, les entreprises sociales et les visiteurs peuvent se rencontrer et qu'un centre d'hébergement en centre-ville est une véritable opportunité. » Pari réussi ? « Aujourd'hui, l'association Aurore est contactée par des professionnels de l'immobilier pour installer des centres d'hébergement au sein de projets immobiliers de grande ampleur. Ce que nous faisons ici, aux Grands Voisins, montre que c'est possible. » La preuve par l'exemple que l'innovation sociale transfigure les lieux laissés vacants pour y inventer de nouvelles façons de vivre. Et contribue, grâce à ces deux ans d'expériences, à préfigurer l'avenir du quartier.²¹

3.2.4.3 *Quelles activités temporaires envisager ?*

Les activités possibles sont très variées et toujours à inventer en fonction des ressources du lieu et des forces vives mobilisables.

Restauration

Les grandes Tables de l'île Seguin, restaurant éphémère sur échafaudages installé dans le jardin de l'île Seguin, à Boulogne-Billancourt.

²¹ Le labo de l'économie sociale et solidaire, publié le 31 octobre 2017 <http://www.lelabo-ess.org/les-grands-voisins-entrepreneurs-et-preaires-pour.html>

Depuis que les bâtiments des usines Renault ont été rasés en 2005, l'Île Seguin à Boulogne-Billancourt fait l'objet de nombreux débats. En attendant que le consensus se fasse autour d'un projet, un jardin a été créé et un restaurant est sorti de terre, bâtiment tout-à-fait atypique au milieu de la Seine. « Projet hybride entre la péniche, la serre agricole, la plateforme pétrolière et la maison en bois, ce restaurant est totalement démontable et recyclable. Constitué d'une grande boîte en fibres de bois et de conteneurs de fret, le tout est suspendu dans une structure en échafaudage et abrité sous un parapluie transparent. Il s'agit d'une architecture bio et éphémère, amenée à disparaître sans laisser de traces »²².



Magasins éphémères

Un « pop-up store » (ou « magasin éphémère ») est un point de vente ouvert pour une courte durée : quelques jours, quelques semaines ou quelques mois. « Il s'ouvrirait trois magasins de ce type par jour en Belgique. Cette tendance est apparue dans le milieu des années 2000 et connaît depuis quelques années un développement important. »²³. Ce système permet à des porteurs de projet de tester leur activité sans engagement de longue durée et à moindre frais afin d'évaluer sa viabilité. L'originalité-même du lieu et de ses conditions d'ouverture servent l'attractivité du commerce.

Activités socio-culturelles, participatives, de sensibilisation

Des interventions artistiques pour revaloriser un territoire en friche le long du Canal de l'Ourcq

Les berges du canal de l'Ourcq (voir ci-dessus) ont été le théâtre d'interventions artistiques menées par la compagnie Méliadès, qui a détourné de façon ludique les zones de chantiers afin d'amener les habitants à se réapproprier ces espaces pour en faire des espaces de jeu, de création, de vie et de liberté. Les artistes de la compagnie ont collecté la mémoire de la friche sous forme de témoignages visuels ou sonores et réalisé à partir de cette collecte une grande installation. La compagnie a traqué les sons de la friche afin de réaliser une œuvre sonore collective. De grandes fresques ont été réalisées sur les palissades et murs. Une signalétique insolite au sol, sur les palissades, murs, bâtiments et dans des lieux surprenants a été créée afin de faciliter l'orientation et les déplacements et de donner à la ville un air ludique et artistique. Enfin, des balades artistiques sur le canal en vélo, bus ou navettes fluviales ont permis de découvrir le parcours de manière ludique et interactive.²⁴

Une structure de sensibilisation au réemploi : Le Mobilab sur le Port de loisirs de l'Eté du Canal

²²

²³ Bernard N. et al., Les occupations temporaires, guide juridique et pratique, Perspective Brussels, novembre 2018

²⁴



Installé sur la friche Miko au bord du canal de l'Ourcq et animé par l'association d'architectes Ballastock, le MobiLab propose des activités d'autofabrication (bricolage, construction, et création) à partir du réemploi de matériaux, suite à la signature d'une convention d'occupation temporaire sur une partie du site. MobiLab a pour vocation d'ouvrir le chantier au public et de concevoir à partir de matériaux issus de ressources locales (démolitions, déchetteries) de nouvelles formes de mobilier urbain qui pourront s'intégrer dans le futur quartier. « L'objectif est de sensibiliser les habitants voisins actuels et les futurs habitants à la prévention et réutilisation des déchets ». Mobilab devient un moteur pour l'économie circulaire et un levier pour l'économie sociale et solidaire.

Activités sportives

Le festival D'Days (designer's days) a investi en 2016 les berges du canal de l'ourcq avec [un parcours sportif design : Le corps du Canal](#). Une série d'infrastructures sportives auto-utilisables, matérielles et immatérielles ont été installées le long de la piste cyclable. Proposé aux usagers des canaux (cyclistes, promeneurs ou joggeurs), le parcours invite les riverains à s'approprier le canal. Construit en collaboration avec les futurs usagers lors d'une série de workshops, le parcours sportif a été inauguré le 4 juin 2016. Certaines infrastructures sont toujours à disposition.

Accueil temporaire d'entreprises

Un espace de coworking temporaire dans le quartier des grands voisins

La Ruche Denfert s'inscrit dans le projet des Grands Voisins. Cette occupation inédite et temporaire a pour but la mixité sociale entre les résidents d'Aurore, les 140 structures installées sur le site (associations, artistes, entreprises) et le public. C'est dans cet environnement inspirant que La Ruche accueille des porteurs de projets qui souhaitent entreprendre, innover, partager au sein d'un espace qui allie un openspace lumineux et des bureaux privatifs.



L'accueil temporaire d'entreprises et la création d'espaces de travail modulables dans plusieurs sites à réaménager sur l'île de Nantes

L'ancien Karting situé à la pointe ouest de l'île de Nantes est réhabilité par la Samoa pour accueillir une quarantaine d'entreprises créatives. Dans la perspective du démarrage du chantier de transformation des Halles Alstom en 2012, plusieurs sites vacants ont été identifiés par la Samoa pour accueillir des acteurs des industries créatives et culturelles et des acteurs de l'économie sociale et solidaire, dans le but de constituer un véritable pôle économique lié au Quartier de la création. L'ancien Karting accueille aujourd'hui une quarantaine d'entreprises du secteur des industries culturelles et créatives, ce qui représente environ 150 emplois. A proximité, d'autres sites connaissent des aménagements provisoires profitant d'une période de transition également : le site de Larivière doit accueillir Les Ecossolies - qui regroupe des entreprises et associations issues de l'économie sociale et solidaire - l'école du cirque sous un chapiteau dans le même secteur (maîtrise d'œuvre Agence In situ a&e pour l'association Lézards animés), certains hangars du quai des Antilles (propriété du rand port de Nantes Saint-Nazaire), etc.

<http://www.iledenantes.com/fr/projets/247-karting-activites-creatives.html>

Agriculture urbaine

Une ferme écologique éphémère à la Plaine de l'Ourcq

L'association La SAUGE s'est installée en 2017, sur une friche de [la ZAC Eco-cité](#) (plaine de l'Ourcq). Une Ferme Ecologique Ephémère (FEE) est construite sur cette friche rebaptisée La prairie. Cette Ferme Écologique Éphémère est composée d'une Prairie fleurie avec des riches, d'une houblonnière pour faire de la bière artisanale, de 800 bottes de pailles pour cultiver des légumes de variété ancienne, comme le melon jaune de Bobigny, d'un poulailler, d'une forêt de plantes sauvages, d'un potager productif pour alimenter le restaurant... La Prairie accueille également une exposition sur l'histoire maraîchère de Bobigny, montée en partenariat avec la Ville. Ce projet de ferme urbaine expérimentale a été retenu dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt Temp'O pour l'occupation temporaire de friches, porté par le territoire d'Est Ensemble.

Activités touristiques, visite de site

Visite guidée du site des grands voisins

En collaboration avec les coordinateurs de projet, les guides d'[Alternative urbaine](#) contribuent à faire découvrir les Grands Voisins aux public. L'Alternative Urbaine est une association d'insertion sociale et professionnelle qui met en oeuvre des formes d'inclusion novatrices mêlant la culture et le tourisme. Elle forme des personnes éloignées de l'emploi au métier de guide et utilise l'animation de balades urbaines comme support de pour les remobiliser. Tous les samedis, une visite est proposée à 15h devant l'entrée au 74, avenue Denfert Rochereau. Avis aux amateurs !



3.2.4.4 **La mise en place de l'occupation temporaire : aspects pratiques**

Les conventions d'occupation

Une occupation temporaire peut se faire avec ou sans intermédiaire :

- **soit par une convention directe entre le propriétaire et les occupants**, celui-ci restant entièrement maître de la conduite de l'occupation (ceci peut se faire dans un projet d'échelle réduite) ;
- **soit par l'intermédiation d'une association** : le propriétaire passe une convention avec l'association qui est chargée d'organiser l'occupation, concluant par la suite d'autres conventions avec les occupants. Les pouvoirs respectifs du propriétaire et de l'association seront définis dans la convention signée entre eux. Ce modèle est majoritaire dans les pratiques bruxelloises. Il facilite les choses pour le propriétaire qui peut ainsi être déchargé de la communication avec les occupants et de toute la gestion de l'occupation.

Le contrat passé avec l'association peut prendre deux formes différentes :

- o **un mandat de gestion.** « *En ce cas, même si c'est avec l'association que l'occupant contracte formellement, la convention le liera directement au propriétaire ; c'est en effet pour le compte et au nom de ce dernier que le mandataire (l'association) intervient.* »
- o **une convention principale assortie de sous- conventions.** « *Le propriétaire peut à la place passer avec l'association une convention d'occupation (principale), à charge pour l'asbl de faire ensuite signer aux occupants des sous- conventions d'occupation ; la chose est admise, par analogie avec les sous- locations dans le régime du bail de résidence principale. À la différence du mandat, le sous-conventionnement ne crée aucun lien juridique direct entre le propriétaire et les occupants, lesquels n'ont de droits et d'obligations que vis-à-vis de l'asbl* ».

Les assurances

Les assurances ne sont pas obligatoires dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire, ni pour le propriétaire, ni pour l'occupant. Elles sont cependant conseillées. En cas de passage par une association intermédiaire, celle-ci peut souscrire les polices d'assurance nécessaires (assurance responsabilité civile), ce qui dispense les occupants d'en prendre.

Pour en savoir plus sur ces aspects juridiques :

Bernard N. et al., Les occupations temporaires, guide juridique et pratique, Perspective Brussels, novembre 2018 http://perspective.brussels/sites/default/files/documents/guide_pratique_occupation_temporaire.pdf

4. FICHE COMPLEMENTAIRE AGRICULTURE URBAINE

Information préalable

En 2017, la Conférence Permanente pour le Développement Territorial (CPDT) a publié à destination des concepteurs des Quartiers Nouveaux quatre fiches dédiées à l'agriculture urbaine. Ces fiches présentaient successivement un aperçu historique de l'agriculture urbaine, les aspects morphologiques des contextes dans lesquels s'insèrent ces projets, quelques exemples de projets mis en œuvre en Région wallonne et ailleurs, ainsi que les outils juridiques.

En 2018, le Gouvernement wallon a sollicité la CPDT pour la réalisation d'une 5^{ème} fiche sur les dimensions administratives et financières du montage de projets d'agriculture urbaine.

Contenu de la fiche

L'agriculture urbaine présente des avantages certains pour un Quartier Nouveau. Parmi ceux-ci, on relève entre autre :

- le développement d'une économie locale et la création d'emplois en lien direct avec l'activité, voire dans le cadre de fonctions dérivées (horeca, distribution...),
Guide / Référence: Système d'alimentation durable. Potentiel d'emplois en Région de Bruxelles – Capitale. Rapport final de la recherche réalisée pour le compte de l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, FUSL, 2012 (mise à jour en 2014)
- la mise en place de circuits courts, permettant au Quartier Nouveau de restreindre le transport de marchandises,
- le renforcement de la biodiversité au travers d'une trame verte et bleue,
- l'éducation et la sensibilisation à l'agriculture et aux métiers afférents.

Ces éléments sont à prendre en considération dans la conception du projet d'agriculture urbaine et le montage de ce type de projets. L'agriculture urbaine est protéiforme. Les modalités administratives et financières de l'opérationnalisation de ce type de projet en sont aussi variées. En effet, il n'existe pas de formule type permettant de déterminer la faisabilité financière d'un projet d'agriculture urbaine et sa rentabilité. Celles-ci dépendent de différents facteurs : densité de population et zone de chalandise, coût de l'innovation technologique... La fiche présente trois expériences de projets d'agriculture urbaine qui sont autant de pistes pour le montage de projets dans le cadre des Quartiers Nouveaux.

Ces trois expériences ont pour point commun :

- un but lucratif : elles assurent la pérennité des investissements et fonctionnent sans subside ni subvention, à l'exception de la phase de démarrage.
- la prise en charge de l'entretien et de la gestion, assurée par une personne physique ou morale qui porte le projet. En conséquence, il n'y a pas de prise en charge à prévoir par les pouvoirs publics.

Elles se distinguent sur les objectifs et fonctions poursuivies, les partenariats, les sources de financement et le type de clientèle visé.

4.1 PEAS AND LOVE

Peas and Love est un projet d'agriculture urbaine composé de potagers individuels en location. Ce projet a été développé par la société Urban Farm Company sur le toit d'un magasin bruxellois. Urban Farm Company a mis en place cette formule dans d'autres villes telles que Paris et prospecte également en Région wallonne (Louvain-la-Neuve...).

SPECIFICITES DU PROJET

- Fonctions développées
 - La production de légumes et fruits (pas de certification bio car la production est hors sol).
 - La sensibilisation au travail des agriculteurs, au temps et aux investissements nécessaires pour la production de ces denrées alimentaires
 - Le loisir, puisque le projet est une opportunité pour des particuliers de passer du temps dans un cadre agréable (mobiliers pour lire...) et également de participer à des activités telles que des ateliers pratiques... Peas and Love est un jardin partagé convivial.

- Modèle d'agriculture urbaine : La ferme des riverains

Peas and Love est une ferme urbaine composée de 300 parcelles de potager individuelles louées à des particuliers via un abonnement. La gestion et l'entretien des potagers est prise en charge par Urban Farm Company. Les particuliers ne doivent donc pas se charger de cultiver leur propre potager. Ils s'engagent simplement à récolter les fruits et légumes. Des ateliers sont également organisés auxquels ils peuvent librement participer.

Les parcelles sont individuelles, mais gérées de façon indifférenciée par un « community farmer ». Toutes les parcelles sont identiques les unes aux autres. Les types de plantations et leur situation sur la parcelle sont uniformisés. Une proposition de plan des cultures est faite aux particuliers par Urban Farm Compagny. Les abonnés votent et émettent des propositions. Outre les parcelles individuelles, des espaces communs permettant aux particuliers de cultiver ce qui n'est pas repris dans le modèle type de parcelle sont prévus.

L'accès au site est sécurisé et limité par un badge.

ACTEURS

GESTIONNAIRE ET PORTEUR DE PROJET

Urban Farm Compagny est une société privée à responsabilité limitée fondée en 2013 par Jean-Patrick Scheepers (ingénieur commercial) et Haissam Jijakli (Université de Gembloux) avec un capital fixé à 20.000€. Jean-Patrick Scheepers a par la suite développé des projets similaires à Peas and Love. Elle a également adapté le concept pour les entreprises.

Urban Farm company (UFC) est également active dans le conseil pour la mise en place de projets en agriculture, l'élaboration de business model et la gestion opérationnelle. L'entreprise met au point un système de gestion automatisée de ces potagers ; cette digitalisation de la gestion concerne essentiellement l'arrosage.

PROPRIETAIRE DU SITE

La société anonyme Famous Clothes est propriétaire du bâtiment sur lequel a été installé le projet. Cette société est propriétaire de magasins

Le magasin Caméléon de Woluwe-Saint-Lambert, inauguré en mars 2009, est un magasin éco-construit d'une superficie de 8.000 m². Famous Clothes est une entreprise attentive à son image et l'impact environnemental de ses activités.

PROCESSUS

La société Famous Clothes était à la recherche d'un partenaire pour exploiter le toit de son comptoir de Woluwé-Saint-Lambert. Après avoir testé elle-même quelques idées, la société décide de remettre la gestion à un partenaire privé pour y développer un projet en cohérence avec ses valeurs et son projet marketing. Urban Farm Company et Famous Clothes ont conclu une convention par laquelle UFC est autorisée à exploiter à titre gracieux le toit du bâtiment ainsi que quelques bureaux créés par le propriétaire sur ce même toit. Caméléon dispose en échange d'un potager de quelque mètres carrés accessible à ses employés.

Urban Farm Company n'a pas dû procéder à de lourds investissements. La portance du toit était suffisante pour l'installation des potagers (300kg/m²) et une pelouse y avait déjà été installée par la société Famous Clothes dans le cadre de ses précédents projets.

UFC met au point une structure spécifique de potager de façon à compenser la perte de superficie, du fait des espaces de circulation nécessaires pour pouvoir accéder à l'ensemble des potagers (à peu près 30% des 700m² de toiture). Un potager est composé d'une double structure horizontale et verticale de 3m² sur lesquels sont répartis 71 plantes. Pour en assurer l'entretien, UFC a engagé un ingénieur agronome à temps plein, parfois secondé par des stagiaires ou des bénévoles.

COMMERCIALISATION

Urban Farm Company (UFC) propose un système d'abonnement donnant accès à une parcelle de potager pour un montant de 38€/mois (456€/an). Des frais de dossier sont demandés lors de l'inscription (100€).

La clientèle est composée de personnes qui n'ont ni le temps, ni les connaissances pour s'occuper d'un potager. Ces personnes souhaitent néanmoins apprendre (à eux et leurs enfants) ou simplement profiter d'un cadre paysager agréable : sur le toit du magasin, la densité et les nombreux immeubles de bureaux sont masqués par les structures verticales des potagers et la hauteur du bâtiment Caméléon. Le fait de ne pas posséder de jardin est également un facteur d'adhésion au projet.

FINANCEMENT DU PROJET

Le projet Peas & Love a été financé sur fonds propre et par le biais des (pré)abonnements. UFC n'a pas obtenu d'aide particulière des institutions publiques, si ce n'est les subsides de consultance auquel a droit toute PME en Région bruxelloise, ainsi qu'une aide à l'engagement d'un premier temps plein.

Avant d'envisager la mise en place de ce type de projets, UFC réalise des sondages. Elle analyse le temps qu'elle met pour obtenir 100 adresses afin de juger de l'attractivité du projet par rapport à la population locale. Elle observe selon les villes des résultats très contrastés : à Verviers, le projet n'a pas du tout convaincu, tandis qu'à Louvain-la-Neuve, il séduit énormément. La société revient ensuite vers les personnes qui ont transmis leurs adresses emails afin de présenter le projet et de s'assurer de la compréhension du fonctionnement de ces potagers.

Pour le développement d'une ferme urbaine, les coûts d'investissement estimés par Urban Farm Company sont de 300€/m².

RECOMMANDATIONS QUARTIERS NOUVEAUX

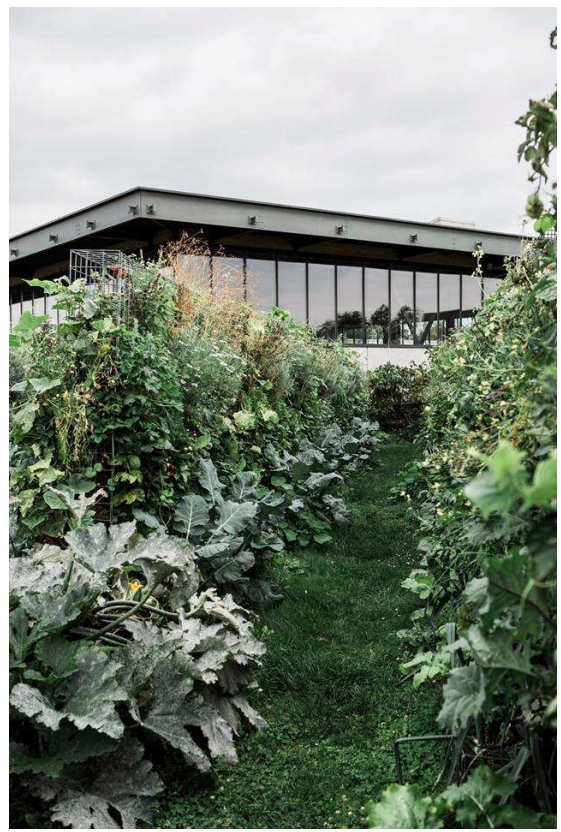
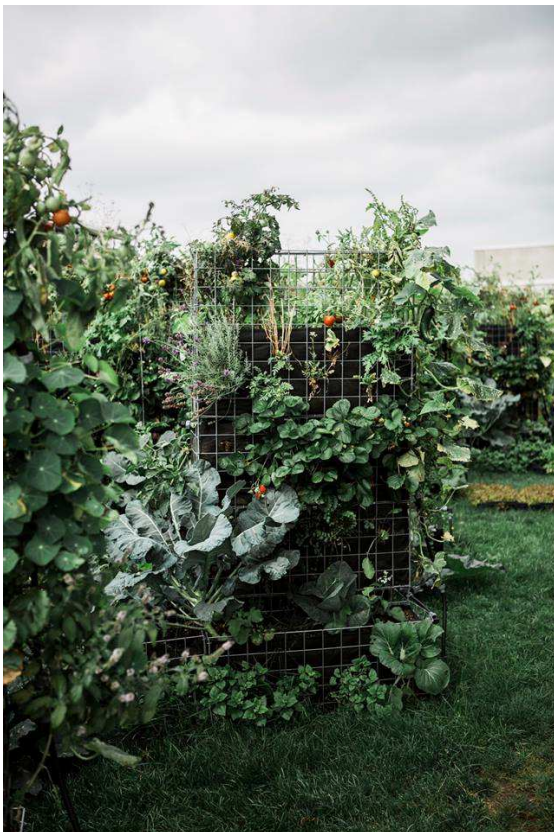
Ce type de projet peut être appliqué aux Quartiers Nouveaux, en complément de l'offre de logements, comme l'on propose l'accès à une voiture partagée par exemple. Ces services permettent au quartier de se distinguer par rapport aux autres. Les coûts de gestion et d'entretien peuvent être intégrés aux charges communes d'un immeuble à appartements, par exemple.

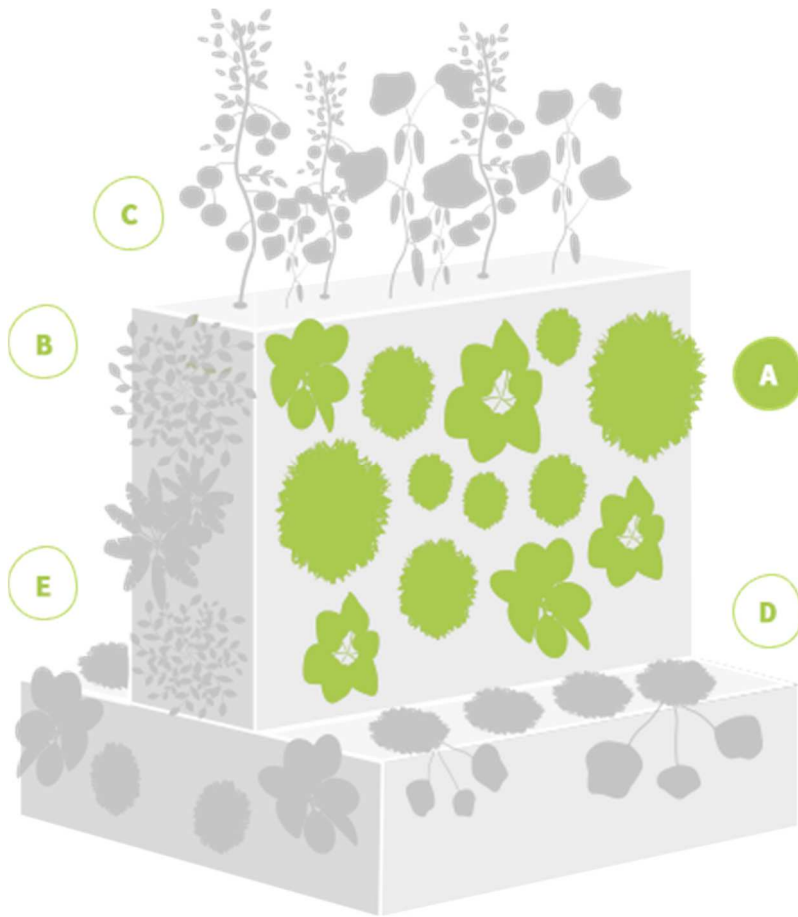
Urban Farm Compagny a pu constater que, en moyenne, 30% des abonnés se rendent au potager Peas and Love au moins une fois par semaine voir plus, 30% viennent tous les 10 jours et 30% moins souvent que tous les 10 jours. La gestion par un professionnel permet donc de s'assurer que le site reste entretenu. Avec 200 à 300 adhérents, il est possible de faire vivre une petite « exploitation maraîchère » et de créer un emploi à temps plein. Comme relevé précédemment, ce modèle de ferme urbaine peut être décliné pour des entreprises. C'est notamment le cas dans une agence de BNP Paribas située à Paris. En 2018, Urban Farm Company a installé sur une terrasse 26 parcelles potagères destinées aux employés de l'entreprise et gérées par un community farmer. Ce potager communautaire est également un lieu de convivialité.

La mise en place d'un tel projet doit être soutenue par la Commune et discuté avec les riverains. A Lasne, UFC a tenté de mettre en place un projet d'agriculture urbaine similaire, si ce n'est qu'il se trouve au sol. Au préalable, la société avait pu constater un intérêt certain des Lasnois pour ce type de projets, mais des problèmes de voisinage et l'absence de soutien de la Commune ont fait que le projet a dû être abandonné. Si un projet d'agriculture urbaine est réfléchi dans les QN, il est nécessaire d'informer les riverains sur le type d'infrastructures susceptibles d'être installées et de son impact sur le paysage ...

ILLUSTRATIONS

Copyright : CPDT & Urban Farm Company





Exemple de parcelle de potager. Chaque face correspond à un potager.

4.2 LA FERME BIGH

La Ferme BIGH, mieux connue comme la Ferme des Abattoirs d'Anderlecht, fait partie des quelques fermes urbaines high tech dites « spécialisées », développées en Europe. Ce type de ferme recourt à des techniques de pointe pour développer une production plus ou moins spécialisée selon les cas. Selon l'implantation au sol, en toiture ou en milieu fermé (sous-sol, bâtiment), des compétences spécifiques seront nécessaires à la construction de la ferme.

SPECIFICITES DU PROJET

- Fonctions développées
 - La production de tomates cerises, poissons et plants aromatiques
 - La recherche et le développement
- Modèle d'agriculture urbaine : l'aquaponie

L'aquaponie consiste en la combinaison de l'élevage de poissons et la culture de végétaux hors sol en un seul et même écosystème. Les poissons sont nourris. Leurs déjections sont utilisées pour assurer la croissance des plants de tomates qui ont pour fonction de purifier l'eau. L'eau est renvoyée dans les bassins des poissons. La mise en œuvre d'un système aquaponique suppose des compétences spécifiques et une expertise poussée. Un tel projet nécessite l'engagement de profils universitaires scientifiques (bioingénieur, chimiste, ...).

Avantages :

- Aucun ou très peu de déchets
- Economie de l'eau
- Exposition moindre aux pollutions du sol, de l'air et de l'eau.
- Généralement à vocation bio, sans antibiotique, sans OGM

Inconvénients :

- Spécialisation des productions : nécessité de limiter l'accès aux personnes extérieures pour préserver l'écosystème et éviter les maladies.
- Lourds investissements – rentabilité à long terme

Surface : sur les 4.000m² de toiture exploitable, ont été mis en place

- 800m² de jardins extérieurs (actuellement non rentables, ils servent de vitrine pour les autres activités de la ferme BIGH)
- 1 serre de 2.000m², nécessitant une portance de 300kg/m² au niveau du toit
- 1 pisciculture de 600m², nécessitant une portance de 1000kg/m². Le système mis en place permet l'élevage de n'importe quelle espèce de poisson.
- 200 m² de bureaux

Philosophie : Cradle to cradle

Ce paradigme consiste à appréhender la production comme un cercle vertueux entre la croissance économique et l'écologie. Il n'y a pas de déchets. Tout est réutilisé. La serre est notamment chauffée par les frigos du FoodMet sur lequel est situé la Ferme BIGH.

ACTEURS

Porteur de projet : Steven Beckers, fondateur de Lateral Thinking Factory Consulting

LTF Consulting est un bureau de consultance, actif en Belgique et en France, spécialisé dans l'implémentation de l'économie circulaire au sein de projets immobiliers et de développement urbain. Le paradigme Cradle to Cradle est intégré dans les services de consultance.

PARTENAIRES DU PORTEUR DE PROJET

ECF Aquaponik Farmsystems est une entreprise allemande spécialisée dans la création de fermes aquaponiques. Avant de participer au projet de la ferme BIGH, elle a dirigé la création de deux fermes urbaines à Berlin et à Bad Ragaz (Suisse). La ferme berlinoise a permis de tester le modèle et d'ajuster différents paramètres.

PROPRIETAIRE DU SITE

La société anonyme Abattoir SA est propriétaire d'une partie du terrain du site des Abattoirs et propriétaire de l'autre partie jusqu'en 2050 grâce à un bail emphytéotique obtenu auprès de la commune d'Anderlecht.

FOURNISSEURS

LTF Consulting a notamment fait appel à un fournisseur, Rabensteiner, une entreprise italienne spécialisée dans la conception de serre. Il existe d'autres entreprises, notamment spécialisées dans l'intégration de serres dans le bâtiment en Hollande. Néanmoins, le projet de la ferme BIGH est de trop petite ampleur que pour intéresser ce type d'entreprises.

AUTORITES DE CONTROLE - SUIVI

La Région de Bruxelles-Capitale et la Ville d'Anderlecht pour la délivrance des permis

L'AFSCA pour ce qui concerne les autorisations de production et de vente.

LE GESTIONNAIRE DE LA FERME

Une société privée à responsabilité limitée a été constituée pour la gestion quotidienne de la ferme. BIGH Anderlecht a pour objet « toutes activités d'aquaponie (aquaculture et hydroponie) urbaine ou non comprenant, entre autres, les activités de production animale ou végétale en milieu aquatique, ainsi que l'écoulement de cette production »²⁵. La société BiGH Anderlecht est constituée d'une équipe pluridisciplinaire : un CEO, une personne en charge de la gestion financière et des ressources humaines, deux bio-agronomes expérimentés pour la gestion de la pisciculture et des plants de tomates, une personne en charge du marketing et de la communication. L'équipe est également épaulée par des étudiants et des stagiaires pour la production de plants aromatiques.

PROCESSUS

Temps	Porteurs de projets	Action
2009	Abattoir SA	Lancement d'une étude sur les possibilités de développement du site des Abattoirs.
2010	Gouvernement régional Bruxellois	Appel à projet pilote en matière d'agriculture urbaine.

²⁵ Actes de constitution d'une personne morale – moniteur belge – 28/02/2017

2015	Abattoir SA	Construction du Food Met, une halle couverte regroupant le marché aux viandes, des maraîchers et des épiciers.
2016	LTF Consulting	Dépôt d'une demande de permis d'urbanisme pour la construction de la ferme BIGH
2017	LTF Consulting	Construction de la ferme BIGH
2018	BIGH	Opérationnalisation et commercialisation

UNE STRATEGIE GLOBALE : LE MASTER PLAN ABATTOIR 2030.

La Ferme BIGH a été intégrée dans une stratégie globale de redynamisation du site des Abattoirs d'Anderlecht structuré autour d'un concept marketing : le Ventre de Bruxelles. La démarche est donc d'initiative privée. La société propriétaire du site a associé les pouvoirs publics et administrations bruxelloises dans l'élaboration de cette stratégie, en conséquence négociée et partagée (bien qu'il n'y ait pas eu de participation citoyenne). Le Master plan Abattoir 2030 prévoit sur le site la densification du quartier et le développement des activités liées à l'alimentation, dont l'agriculture urbaine.

Des investissements publics-privés permettent d'enclencher la conception de certains projets :

Construction de la Halle alimentaire (FoodMet) par le biais d'un investissement de 18 millions d'euros dont 7,5 subsidiés par le FEDER et 10,5 par Abattoir SA et ses concessionnaires

Renforcement de la stabilité de la Halle alimentaire et de la capacité de charge de la toiture par le biais d'un subside FEDER complémentaire de 1.435.674€

UNE FERME SUR LE TOIT

Le processus de conception de la ferme des Abattoirs d'Anderlecht s'est déroulé sur trois ans. LTF Consulting soumet son projet à l'attention de la Région de Bruxelles-Capitale. Le renforcement de la toiture du FoodMet permet de lancer le processus de conception de la ferme urbaine. La société LTF Consulting a réalisé des études préalables sur l'insertion d'une ferme aquaponique.

Etudes préalables

Etude de faisabilité pour le développement d'une ferme de type aquaponique sur les toits des Abattoirs d'Anderlecht ; cette étude comportait une estimation budgétaire et un volet sur la faisabilité technique (type de culture, étude de marché...)

Etude pour la recherche de financements (banque, subvention, rentabilité du projets...)

Coût total des études préalables 70.000€

Estimation pour la création de BIGH FARM sur un toit

Superficie nécessaire à la rentabilité du projet 3.000€ – 4.000€ / m²

Estimation au m² 800€ – 1.000€ / m²

Fourchette investissement pour la création d'une ferme urbaine	2.400.000€ - 4.000.000€	-
----------------------------------------------------------------	-------------------------	---

Cette estimation correspond aux coûts d'installation d'une ferme high tech identifiés par le CEREMA.

Estimation type (CEREMA)

Au sol	100.000€ – 700.000€
Sur toit	2.000.000€ – 5.000.000€

Le CEREMA part du principe qu'un investissement de 1.000€/m² pour l'installation d'une ferme urbaine sur toit est un minimum.

LTF Consulting a sollicité des architectes et ingénieurs du bâtiment pour concevoir le projet durant 4 mois. La construction s'est étalée sur 6-7 mois. Elle comprend le montage de la serre et l'installation des bacs de pisciculture.

COMMERCIALISATION

La Ferme BIGH a débuté la commercialisation de ses produits par le biais des supermarchés et des restaurants. Les produits sont certifiés locaux et bio. BIGH Anderlecht ne peut pas encore vendre ses produits dans la halle alimentaire rassemblant maraîcher... ; la concurrence ne le permet pas.

	Prix (kg)		
	BIGH	BIO en grande surface	Non bio, grande surface
Tomates cerises	15/16€	+/- 10€	+/- 6€
Poissons	22/24€		+/- 15€

Actuellement, la clientèle est essentiellement composée d'une population socio - économiquement aisée, alerte sur les questions de qualité alimentaire... Le client paie la technologie.

FINANCEMENT DU PROJET

La Ferme BIGH n'a pas bénéficié de subventions des pouvoirs publics. 4 millions d'euros ont été investis dans une holding, BIGH Management pour financer le projet :

- 2 millions 250.000€ dont 500.000€ par la Société Régionale d'Investissement de Bruxelles (SRIB) et le reste par 4 investisseurs privés
- 2 millions par des banques.

Le retour sur investissement de ce type de projet est estimé entre 8 et 12 ans par CEREMA. Dans le cas de la Ferme BIGH, la serre est amortie sur 25 ans et les équipements pour l'élevage du poisson sur 15 ans.

Pour pouvoir amorcer une baisse des prix, la société cherche à répliquer la ferme urbaine dans d'autres villes, caractérisées par une certaine densité d'habitat. Entre 10 à 15 fermes permettrait d'aboutir à une production suffisante que pour baisser les prix. Cette stratégie permettrait également de réduire les coûts de construction des fermes par le biais d'économie d'échelle.

En outre, à partir de l'expérience menée sur le site des Abattoirs d'Anderlecht, LTF Consulting peut également préciser certains équipements et en réduire les coûts. Notamment au niveau du système de pisciculture adapté pour tous les types de poissons. Cette flexibilité est intéressante en tant que première expérience pour s'adapter aux imprévus. Avec l'expérience, BIGH Management peut sélectionner une espèce de poissons et un système ad hoc : les coûts de l'équipement sont réduits par rapport à un système hyper flexible.

Estimation pour la construction d'une serre (prix du matériel et montage compris)

Localisation	Superficie de la serre	Prix m ²
Sur toit	2.000 m ²	400 – 500€ / m ²
	10.000 m ²	250 – 300€ / m ²
Au sol	10.000 m ²	200€ / m ²

Pour mettre en place cette stratégie, BIGH Management cherche des investisseurs prêts à augmenter le capital de son holding de 4 millions (8 millions € au total).

Guides techniques :

State of Indoor Farming, Agrilyst, 2016. Disponible en ligne : <http://www.dem.ri.gov/programs/agriculture/documents/stateofindoorfarming-report-2016.pdf>

Vertical Farming, from utopia to a business model. Recent developments. Vincent FESQUET, 2015. Disponible en ligne :

RECOMMANDATIONS A DESTINATION DES CONCEPTEURS DES QUARTIERS NOUVEAUX

Dans le cadre de la conception des Quartiers Nouveaux, l'intégration de ce type de projet nécessite d'être anticipé, afin de réaliser les travaux nécessaires pour garantir la portance du toit selon les infrastructures prévues. Idéalement, les infrastructures nécessaires aux infrastructures de pisciculture seront placées au sol.

L'analyse du projet de la Ferme BIGH permet de rendre compte du contexte dans lequel il s'est inséré. En effet, une stratégie marketing a été mise en place pour servir de support au développement du site et en cohérence avec les orientations définies par les pouvoirs publics. Cette cohérence a permis une convergence des intérêts et des prises de décision pour l'accompagnement du projet par les services communaux et régionaux. Si un tel projet est envisagé dans le cadre d'un Quartier Nouveau, il est essentiel de l'intégrer dans une stratégie globale à l'échelle du quartier, voire de la commune. Il est important de prévoir la vente en circuit court. Le coût du transport ajouté au coût technologique constituerait un frein important à la commercialisation des produits.

ILLUSTRATIONS
COPYRIGHT : BIGH ANDERLECHT





4.3 LES « PETITS » AGRICULTEURS ET PRODUCTEURS DU PERI-URBAIN

Ce troisième cas d'étude se distingue des deux premiers par le caractère péri-urbain de l'agriculture pratiquée. Il est représentatif d'un phénomène de société ; des personnes en reconversion professionnelle se tournent vers le maraîchage et des modes de production durable. Les porteurs de projet ne sont généralement pas issus du monde agricole. Ils présentent des profils universitaires.

SPECIFICITES

Renaud a débuté son propre projet de maraîchage en 2013. « Aux Portes du Radis » est une petite ferme paysanne de production de variétés rustiques. Située à Bois Seigneur Isaac entre Nivelles et Braine-l'Alleud, elle est notamment référencée par l'Agence wallonne pour la promotion d'une Agriculture de qualité. Le projet a débuté avec le maraîchage. D'autres fonctions sont en développement : un verger, la restauration...

ACTEURS

Créa Job est une structure d'accompagnement à l'auto création d'Emploi. Elle s'est spécialisée dans le suivi de personnes qui souhaitent créer leur activité d'indépendant dans le domaine de l'agriculture, de l'élevage...

Créa Job travaille avec différents partenaires dont **l'ASBL Terre en vue**, qui développe une expertise relative à l'accès à la terre et à la protection des terres nourricières.

La **banque Crédal** est également active dans l'entrepreneuriat en agriculture. Elle propose des crédits solidaires à des entrepreneurs starters ou confirmés.

Annexe 1 : Acteurs en charge de la formation

PROCESSUS

Créa Job propose un accompagnement spécifique. Elle conseille aux candidats de constituer un capital de 15.000€ pour pouvoir financer les premiers investissements. Pendant 6 mois, le candidat travaille sur un business plan. L'accompagnement dure ensuite entre 12 à 18 mois. Le candidat signe un contrat à durée déterminée de 4 mois renouvelable dans lequel sont spécifiés des objectifs chiffrés et les actions à mener. Au terme de chaque CDD, il vient présenter l'état d'avancement de son projet devant un comité de suivi. Le processus est arrêté si le candidat ne convainc pas le candidat acquéreur. Créa Job accompagne la personne sur différents aspects : comptabilité, marketing, communication, commercialisation...

FINANCEMENT

Un investissement de +/- 30.000€ est nécessaire pour développer un projet de maraîchage. Le système de couveuse mis en place par Créa Job permet d'étaler cette investissement sur une année. Les candidats perçoivent une indemnité de chômage et ne peuvent toucher aux revenus de leur production pendant un an afin de constituer un capital. Créa Job propose des prêts jusqu'à 5.000€ à taux 0 et renseigne également les aides structurelles. Parmi celles-ci,

- le dispositif « airbag » mis au point par le FOREM pour aider les entrepreneurs qui développent un projet lié au développement durable. Cette aide peut atteindre 12.500€ délivrés en 4 tranches et est destinée pour combler les manques de salaire. Cette somme ne peut pas servir
- Les aides ADISA, une aide à l'installation liée à la politique agricole mais difficilement accessibles aux petits producteurs

Une autre source de financement est le crowdfunding qui fonctionne plutôt bien pour ce type de projets.

A noter également que certains maraîchers et producteurs sollicitent auprès de la banque Crédal des crédits. Celle-ci a mis au point différentes formules et proposent également un accompagnement spécifique à l'agriculture et aux fonctions dérivées. Il existe 4 types de crédits :

- microcrédit professionnel jusqu'à 15.000 euros
- microcrédit développement durable jusqu'à 25.000 euros
- crédit Impact + pour les entrepreneurs sociaux et durables, jusqu'à 200.000 euros
- crédit pour les projets de l'économie sociale jusqu'à 1.000.000 euros

COMMERCIALISATION

Il existe différents canaux de ventes :

- Avec intermédiaire
 - o Par le biais d'une plateforme en ligne (E-Farmz, Bioceno...)
 - o Par le biais d'un commerce
- En vente directe au consommateur
 - o A la ferme
 - o Via un GAC / GASAP: les groupements d'achat en commun ou groupement d'achats solidaires de l'agriculture paysanne (un paiement est effectué en avance pour confirmer la réservation d'un « panier »).
 - o Via une AMAPS ; les Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne – (abonnement à l'année)

Avec ses 6.000 à 7.000 m², la ferme Aux Portes du Radis permet de fournir des paniers composés d'un assortiment de légumes et de fruits pour 70 familles via une AMAP. Ces récoltes correspondent à un revenu brut de 35.000€/an. Les maraîchers mutualisent et échangent certaines parties de leur production afin de varier leur panier : il n'est pas possible pour un maraîcher de produire suffisamment de variétés. Le réseau permet de pouvoir échanger de variétés et ainsi faire varier les produits.

RECOMMANDATIONS POUR LES QUARTIERS NOUVEAUX

Ce type de projets permet de valoriser un réseau de producteurs et s'adapte mieux à des contextes moyennement denses ou ruraux. Une complémentarité peut être trouvée avec des agriculteurs traditionnels. Les Quartiers Nouveaux peuvent soutenir ce type de projets et d'entrepreneuriat par une aide logistique, une facilitation administration (obtention des permis pour l'installation d'une serre....) et l'achat de matériel type, voire également un local au cœur du quartier pour vendre les productions.

4.4 FOCUS SUR UN DISPOSITIF D'ACCOMPAGNEMENT : LES ESPACES TESTS AGRICOLES

Un réseau wallon des espaces – tests maraîchers a été mis sur pied par le biais de différents partenariats impliquant l'ASBL Terre en vue, l'ASBL Crabe, Créa-Job, le Gal Culturalité en Hesbaye brabançonne, le GAL Pays des Condruses entre- Sambre-et-Meuse (Gerpennes). Les espaces tests ont pour objectif la mise à disposition d'une surface exploitable pour de petits producteurs (maraîchage, élevage...) ainsi que des outils nécessaires pour le lancement de l'activité. L'espace test est aménagé pour être directement utilisable (accès à l'eau, l'électricité...).

Le dispositif permet de renforcer le processus d'accompagnement des apprentis afin d'acquérir de l'autonomie et une stabilité financière. L'occupation est encadrée d'un point de vue juridique afin de sécuriser les testeurs en cas d'accidents. Ces espaces tests sont également une opportunité pour les producteurs de se créer un réseau de contacts et d'entamer des coopérations.

Un site web a été créé pour communiquer sur la démarche : <http://espace-test.be/>

4.5 FOCUS SUR UN MODELE ECONOMIQUE : LE SPIN FARMING

Le Small Plot Intensive Farming (SPIN Farming) est un système de production maraîchère intensive organisé sur de petites parcelles (50 ares ou moins). Ce modèle d'agriculture est intéressant en milieu urbain pour compenser la difficulté d'accès à des terres agricoles. Ce modèle de production est effectivement adapté aux espaces interstitiels qui sont exploités pour la production. Le SPIN Farming se caractérise par le peu d'investissement nécessaire dans les outils et le matériel. La commercialisation est essentiellement locale.

Ce business model s'est initialement développé aux USA et au Canada. Dans le cadre d'un financement Innoviris (Région de Bruxelles-Capitale), le CREDAL et l'ULB ont collaboré pour adapter le modèle aux réalités de terrain propres à Bruxelles. Ils sont partis de l'hypothèse qu'il était possible de constituer une petite ferme économiquement autonome, composée de petites surfaces de 5 ares. Ils ont abouti à la publication de quelques guides pour la mise en œuvre de tels projets d'agriculture urbaine.

Guide technique :

- Sur le SPIN Farming : http://www.cocreate.brussels/IMG/pdf/spincoop_et_le_spin_farming-def-web.pdf
- Sur l'accès à la terre : http://www.cocreate.brussels/IMG/pdf/faciliter-l_acces-a-la-terre-spincoop-web.pdf
- Sur les rendements et les investissements nécessaires pour la production sur des surfaces de 6 m² ; Référentiel technico économique en Spin Farming, une publication du CREDAL et de l'ULB dans le cadre d'un financement innoviris.
Disponible en ligne : <http://www.cocreate.brussels/IMG/pdf/referentiel-technico-economique-en-spin-farming-spincoop.pdf>
Et autres outils : <http://www.cocreate.brussels/-SPINCOOP-?type=article&id=92>

4.6 RECOMMANDATIONS GENERALES

1. Les concepteurs des Quartiers Nouveaux devront tenir compte de différents paramètres dans la conception d'un projet d'agriculture urbaine,
 - a. La densité de population (habitants ou employés selon le type de projets) de façon à garantir une demande suffisante et assurer la rentabilité du projet
 - b. Le bassin d'emploi selon les qualifications nécessaires pour la bonne marche du projet.

- c. Les caractéristiques socio-économiques de la population, vu les coûts liés à l'innovation technologique pour certains projets et à leurs répercussions sur le prix des produits
 - d. La distance avec l'agriculture traditionnelle, puisque selon le type de projets d'agriculture urbaine, elle peut se révéler concurrentielle.
2. Les projets d'agriculture urbaine ne peuvent être monofonctionnels. C'est en diversifiant les fonctions et donc les sources de rémunération que les projets d'agriculture urbaine peuvent être pérennes. Parmi ces fonctions, on relèvera :
 - a. La production (rentabilité sur les ventes)
 - b. La recherche et développement
 - c. L'éducation – Sensibilisation
 - d. Les activités culturelles
 - e. La formation – Insertion ou reconversion professionnelle
 - f. Les pépinières
 - g. Les activités de traiteur
 - h. ...
 3. Une partie des investissements nécessaires au développement de projets d'agriculture urbaine, quel qu'ils soient, peuvent être mutualisés. Cette mutualisation pourra être utilement renforcée par des structures de coopération entre les porteurs de projet. Guide pour la mise en œuvre de structure de coopération entre des producteurs (types maraîcher...) : « Co-opérer au stade de la production ». Disponible en ligne : <http://www.cocreate.brussels/IMG/pdf/co-operer-au-stade-de-la-production-spincoop-web.pdf>

Sources :

- Diagnostic territorial de la Wallonie, CPDT, 2011, pages 19 – 26.
 - o URL : https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/diagnostic_territorial_0.pdf (consulté le 26/09/18)
- CHAPELLE, G., JOLLY, C-E, « Etude sur la viabilité des business modèles en agriculture urbaine dans les pays du Nord », Rapport final de la recherche réalisé pour le compte de l'Institut bruxellois de Gestion de l'Environnement, Greenloop, avril 2013.
 - o URL : http://document.leefmilieu.brussels/opac_css/elecfile/etude_agricultureUrbaine_viabilite_Greenloop_avril2013.PDF?langtype=2067 (consulté le 26/09/18).
- L'adaptation au changement climatique en région wallonne, Région wallonne, Agence Wallonne de l'air et du climat, 2011
 - o URL permanent : <http://hdl.handle.net/2268/113405>
- Rapport sur l'état de l'environnement wallon, SPW Editions, 2017.
- DELAIDE B., GODDEK S., JIJAKLI H., MANKASINGH U., VALA RAGNARSDOTTIR K., THORARINSDOTTIR R., « Challenges of sustainable and commercial aquaponics », Sustainability, 2015.
 - o URL permanent : <https://orbi.uliege.be/handle/2268/180614>
- L'agriculture urbaine dans les EcoQuartiers. Disponible en ligne : https://www.cerema.fr/system/files/documents/2018/02/Compilation_fiche_AU_GT_15022018vf.pdf

Sur la Ferme des Abattoirs d'Anderlecht :

- Cataline Sénéchal « L'abattoir d'Anderlecht : les trois vies d'une exception urbaine », Uzance n°4, 2015, 52-62 URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14484>

5. CONSULTATION DES MEMBRES DU CLUSTER

Une consultation en ligne des membres du cluster visant à recueillir leurs souhaits pour les prochains séminaires et leurs satisfaction et attentes par rapport aux informations fournies par la CPDT (séminaires, fiches, documentation) a été lancée via une première newsletter, envoyée en date du 17 octobre 2018 (voir questionnaire en annexe 2). Malheureusement, et malgré un rappel, seulement trois questionnaires en ligne ont été remplis, ce qui ne permet pas de tirer des conclusions générales. Nous relayons toutefois ici les quelques réponses exprimées.

Les personnes étaient invitées à cocher les trois objectifs du référentiel sur lesquels elles aimeraient un apport d'informations pour améliorer leur mise en œuvre dans les quartiers nouveaux ; les objectifs suivants ont été cités une fois :

- Créer les conditions du bien-vivre ensemble et encourager la solidarité entre les citoyens
- Créer des lieux propices à une mixité de fonctions et d'usages
- Développer les filières locales et l'agriculture urbaine
- Développer et concrétiser le concept de ville intelligente
- Etablir des partenariats
- Intégrer les milieux naturels et la biodiversité dans les espaces urbanisés et les pratiques des usagers
- Assurer une bonne connexion dans le quartier et avec son territoire élargi

Un seul objectif a été cité deux fois :

- Mettre en place une animation identitaire de lieux

En ce qui concerne l'évaluation de l'action d'information menée jusqu'à présent :

Un agent communal n'a assisté à aucun séminaire, mais a lu entièrement les fiches qui l'ont beaucoup intéressé et qui lui ont été assez utiles pour son travail relatif aux QN. Il a partiellement visionné les présentations et les autres informations présentes sur le site, qui l'ont assez bien intéressé et lui ont été assez utiles pour son travail relatif aux QN. Il suggère éventuellement une revue de presse concernant l'appui documentaire. Il visite régulièrement le site internet.

Un auteur de projet privé intervenant dans un QN n'a assisté à aucun séminaire. Il a lu partiellement les fiches et visionné entièrement les présentations powerpoint qui l'ont assez bien intéressé et lui ont été assez utiles pour son travail relatif aux QN, de même que les autres informations présentes sur le site internet. Il a peu visité le site en 2017 et l'a visité plusieurs fois en 2018.

Le troisième répondant, plus critique, a assisté aux séminaires sur la participation citoyenne et sur les mobilités alternatives. Ces séminaires l'ont peu intéressé et peu aidé dans son travail relatif aux QN. Il n'a pas lu les fiches mais a lu partiellement les présentations powerpoint qui l'ont assez bien intéressé, mais ont été peu utiles pour son travail. Il n'a pas visionné les autres informations présentes sur le site internet (qu'il a peu visité en 2017 et pas du tout en 2018) et n'était pas au courant qu'il y avait autant de ressources.

Les séminaires et la documentation n'ont inspiré d'action spécifique à aucun des trois répondants.

6. SITE INTERNET

6.1 NOUVELLE STRUCTURE DU SITE INTERNET

Une réunion de travail rassemblant pour la DGO4 Jean-Louis Cuvelier, coordinateur de la cellule WEB, Tiberius Fetic, chargé de suivi des QN, et Marc Schepers, responsable de la cellule Events, et pour la CPDT Delphine Destain et Raphaëlle Harou (chercheurs), s’est tenue le 2 août 2018 à la DGO4. Le PV de cette réunion figure en annexe 3.

Une nouvelle structure pour le site internet a été proposée, qui peut être résumée par les tableaux suivants.

Structuration de la page d’accueil :

Quartiers Nouveaux			
Pavé central (2 images actu qui tournent)			Tweets
Pavés « coup d’œil »			
QN	Thématiques des séminaires	Autres Thématiques du référentiel QN	
Focus			Evénements
Agri. Urb.	Particip. Citoyenne	Mobilité alt.	
Futures thématiques de séminaire	Autres		Actualités

Structuration des pages relatives aux séminaires :

Nom de la thématique
Texte Introductif
Fiches thématiques
-
-
-
-

Séminaire			
Vidéos du séminaire	Présentations des intervenants	Networking (photos, liste des participants, coordonnées des intervenants ...)	
Documentation			
Bonnes pratiques	Vidéos	Publications (littérature)	Evénements
Affichage contenu			

6.2 REPARTITION DES TACHES

A propos des envois mensuels assurés par la CPDT (voir notes de transmis mensuel en annexe 4), **il s'agit donc de réduire les contenus** du site pour permettre une qualité suffisante ainsi que le suivi et les mises à jour. Les critères pour opérer cette réduction (valables pour toutes les rubriques) sont les suivants :

- Critère géographique - linguistique (donner une priorité aux informations sur les pays limitrophes et en français)
- Critère thématique (donner une priorité aux thématiques ayant fait l'objet d'un séminaire)
- Présence de photo (lorsque ce champ est obligatoire)
- Se limiter à la structure du site internet
- Critère de coût raisonnable

Pratiquement, **la transmission mensuelle d'informations** (événements, expériences, actualités) continue, mais se limitera à **cinq contenus**, choisis en fonction des critères rappelés ci-dessus. Le CREAT procédera à l'encodage des événements sur le site lorsque l'administration n'en aura pas le temps. Pour faciliter cette collaboration, il est convenu que l'interface d'encodage sera améliorée (entre autres : limitation des champs obligatoires sans toutefois porter atteinte à l'affichage du site et organisation d'une validation après pré-encodage à condition que la réalisation de ce travail soit justifiée). Pendant la période de vacances, le CREAT se limite à la transmission d'informations.

Par ailleurs, les informations transmises par le CREAT pour le site seront assorties d'une **localisation précise dans l'arborescence du site** (site actuel puis site restructuré à partir de septembre), avec les infos nécessaires pour répondre aux champs obligatoires (notamment la photo : bien que source de temps de travail supplémentaire, l'adjonction de photos est importante pour tenir compte des critères d'attractivité actuels du public). Les courtes vidéos sont encore plus attractives mais ne peuvent être généralisées en l'état actuel des moyens.

Récapitulatif du partage des tâches :

CPDT

- encodage des évènements une fois par mois (pour permettre une rationalisation du travail de l'administration)
- envoi mensuel de cinq informations à Tiberius Fetie.
- transmission d'une newsletter trimestrielle afin de notifier aux membres du cluster la publication d'informations sur le site internet

DGO4

- encodage des informations transmises par envoi mensuel (si le temps nécessaire est disponible)

En réalité, Tiberius Fetie a jusqu'à présent continué à procéder à l'encodage en attendant le remaniement du site internet.

Newsletter trimestrielle:

Les statistiques de fréquentation du site internet ont démontré que les utilisateurs restaient peu de temps sur celui-ci et que peu d'entre eux passaient la page d'accueil pour consulter les autres onglets. Il est donc nécessaire de notifier au public cible de la recherche la publication des nouvelles informations sur le site internet.

JLC relève qu'idéalement, la meilleure façon d'augmenter la fréquentation du site internet est d'activer les réseaux sociaux type facebook, twitter et autre plateforme. Néanmoins, ces tâches constituent une charge de travail importante ; il faut pouvoir entretenir ces réseaux sociaux régulièrement. La fonction est actuellement effectuée par la cellule web de la DGO4.

Il est donc privilégié de recourir à une newsletter, qui permettra également de cibler le public de la recherche. Cette newsletter sera transmise de façon trimestrielle et prise en charge par le CREAT. Elle permettra de relayer auprès du cluster des Quartiers Nouveaux les informations publiées mensuellement sur le site internet par la DGO4. Le premier envoi, prévu en octobre, a été effectué.

7. CONCLUSIONS

Au terme de cette année de travail, que peut-on retirer en synthèse des apports des thématiques investiguées pour les quartiers nouveaux ?

7.1 CONCRETISER LA MIXITE FONCTIONNELLE DANS LES QUARTIERS NOUVEAUX : UN TRAVAIL EN PARTENARIAT

Organiser une mixité fonctionnelle à l'échelle d'un quartier peut enclencher une dynamique de développement à condition d'atteindre certaines masses critiques (d'habitants, d'usagers, de travailleurs,...) permettant de rentabiliser des équipements communs. Cette démarche nécessite de penser les compatibilités et incompatibilités entre activités à différents niveaux : structure des immeubles et modalités de gestion locative le cas échéant, types d'activités et d'acteurs en présence (habitants, travailleurs, clients, livreurs,...) et temporalités de fonctionnement, mutualisations possibles, ambiances urbaines et types d'espace public favorables aux uns et aux autres,... Le développement de cette mixité suppose que des opérateurs sectoriels (immobilier résidentiel/ commercial/ de bureaux,...) puissent créer entre eux des partenariats et/ou élargir leur champs d'action et de compétences pour s'ouvrir à d'autres secteurs. Une évolution est en cours à ce sujet en Wallonie : on voit tant des promoteurs résidentiels que des intercommunales s'intéresser à la production de quartiers multifonctionnels. Mettre en place la mixité suppose enfin une démarche de réflexion globale et de coordination entre acteurs afin de créer les synergies, transversalités et mutualisations optimales entre les activités en présence, en tenant compte du contexte spécifique au quartier. Une coconstruction du projet avec les acteurs intéressés pourra aider à atteindre cet objectif (notamment pour la conception de services mutualisés comme les espaces de parking par exemple).

Faire place aux activités économiques dans les quartiers nouveaux peut s'envisager à différentes échelles spatiales :

- **Petits parcs d'activité (PAE) sous forme d'ilots ou de rues d'entreprises intégrés dans le tissu urbanisé** en partenariat avec les intercommunales (mais attention toutefois aux limites légales à la mixité au sein des PAE, qui ne peuvent accueillir que des activités de service auxiliaires et le logement de l'exploitant). Dans ce type de projet, une charte d'urbanisme pourra utilement encadrer la mixité recherchée avec le milieu d'insertion.
- **Bâtiments d'accueil** d'entreprises (centres d'entreprises créés par des intercommunales, ateliers ruraux financés notamment en développement rural,...)
- **Immeubles mixtes habitat-entreprises** (rez-de-chaussée actifs -commerces, PME, professions libérales- et résidence aux étages). Cette mixité permet en outre de valoriser des espaces ne convenant pas à certaines fonctions (ex. rez d'immeubles, parcelles arrière,...)

La bonne accessibilité des lieux, les aménités présentes dans le quartier, les synergies es-comptées avec le tissu économique local, pourront être des facteurs d'attraction pour les d'entreprises. En termes spatiaux, un aménagement de l'espace public bien pensé pourra jouer un rôle important d'articulation et de mise en cohérence entre les diverses fonctions. La dimension temporelle est également à prendre en compte : si les activités doivent être positionnées à la bonne place, elles doivent aussi arriver au bon moment pour bénéficier de synergies plutôt que de nuisances mutuelles. Dans de nombreux cas, les pouvoirs publics devront jouer un rôle de levier (assainissement du foncier, aides financières pour la construction d'infrastructures ou les ressources humaines nécessaires au développement de certaines activités) et/ou d'encadrement (éviter les nuisances et maximiser les synergies liées à la mixité fonctionnelle).

Deux types d'activités plus spécifiques susceptibles de se développer dans un quartier nouveau ont été étudiées : le coworking et les entreprises d'économie sociale.

1. Le coworking :

Ce concept est en plein développement en lien avec l'essor des technologies de la communication qui facilite le travail à distance. On peut distinguer divers types de structures porteuses d'un espace de coworking :

- **Structures privées avec exigence de rentabilité**, ciblant essentiellement les territoires métropolitains
- **Structures gérées par une intercommunale**, souvent au sein d'un PAE
- **Structures associatives soutenues par les pouvoirs publics** (locaux, fonctionnement), notamment dans des territoires ruraux ou en développement. En Wallonie, ces espaces, au nombre de 21, sont fédérés au sein du réseau coworking « digital Wallonia »
- **Structures liées à un habitat groupé** mais ouvertes à un public extérieur

Si les espaces de coworking entièrement privés se localisent majoritairement en cœur d'agglomération, des structures soutenues par les pouvoirs publics dans des territoires périphériques ou ruraux peuvent donner une impulsion au développement local, notamment grâce à la mise en réseau des coworkers. Les QN intéressés par la mise en place d'un espace de coworking doivent tenir compte des opportunités laissées par le maillage existant et des potentialités locales de portage de projet. L'émergence d'un groupe porteur peut également être facilitée par une démarche participative intégrant les futurs occupants du quartier. L'expérimentation temporaire d'un espace de coworking peut représenter une réelle opportunité de test en vue d'une pérennisation du projet.

2. L'économie sociale

Favoriser les activités de l'économie sociale est un facteur de dynamisation du quartier dans l'esprit du référentiel « Quartiers Nouveaux », référentiel construit à partir des trois piliers de base du développement durable que sont l'économie, le social et l'environnement, et intégrant également la gouvernance en insistant sur l'importance de la participation des futurs habitants et riverains aux projets.

L'économie sociale est traditionnellement considérée comme un troisième secteur, distinct des secteurs privé et public. Comme l'économie classique, elle vise au développement d'activités productrices de biens ou de services nécessaires et aptes à rencontrer les besoins humains mais elle s'en distingue par la poursuite d'une finalité sociale qui est l'intérêt de la collectivité. Elle constitue ainsi une alternative qui peut venir en appui des politiques publiques. Ces activités d'économie sociale peuvent être exercées par des sociétés coopératives et/ou à finalité sociale, des associations, ... qui respectent les quatre principes suivants : finalité de service à la collectivité ou aux membres et non de profit, autonomie de gestion, processus de décision démocratique, primauté des personnes et du travail sur le capital dans la répartition des revenus.

Dans son essence même, l'économie sociale rejoint l'esprit des quartiers nouveaux qui se veulent durables. Deux voies principales s'offrent pour créer des synergies avec ce secteur dans les quartiers :

- **Cibler et accueillir, voire susciter des porteurs de projets d'économie sociale** profitables au quartier : *crèches parentales, épiceries coopératives, services de restauration-traiteur employant des personnes en insertion, ...*). Dans ce cas aussi, les occupations temporaires peuvent être l'occasion de contribuer à la genèse ou à l'attraction de tels projets, et de tester les conditions d'une éventuelle pérennisation.
- **Confier des services à des entreprises d'économie sociale extérieures** (*ex. construction, entretien d'espaces verts ou de parties communes, transports alternatifs, livraisons...*) pour contribuer à la cohésion et l'insertion sociale au-delà de la simple réalisation des travaux ou services demandés. Les clauses sociales sont un outil mobilisable à cet égard lorsqu'il s'agit de marchés publics.

Enfin, l'accent a été mis sur une troisième piste plus transversale évoquée ci-avant : **l'organisation d'activités temporaires dans les espaces en attente d'aménagement**

Mettre à disposition un bâtiment vide pour une activité commerciale (« pop up stores »), un espace de coworking temporaire ou des projets associatifs, aménager provisoirement un espace public, c'est l'occasion d'un test en grandeur nature pour l'activité ou l'aménagement, mais c'est aussi attirer du monde sur le site, valoriser le projet immobilier en devenir et le faire connaître, créer une dynamique de rencontre et de portage de projet, créer un terreau associatif qui animera le futur quartier. L'occupation temporaire peut être organisée suite à un appel à projets, en direct ou le plus souvent par des intermédiaires spécialisés (associations). Elle peut être couplée à un travail participatif sur les besoins et souhaits locaux afin de mettre en phase l'offre et la demande d'activités. Au-delà du test de chaque activité en particulier, les occupations temporaires sont également l'occasion de tester la mixité et la coexistence entre différentes activités et différents publics. Ainsi l'expérience des Grands voisins à Paris a permis de montrer que des personnes hébergées en institution d'accueil, des entreprises et des visiteurs pouvaient se rencontrer et inventer de nouvelles façons de vivre ensemble. Depuis, d'autres promoteurs ont souhaité voir s'implanter des structures d'hébergement au sein de leurs sites de projet.

7.2 AMENAGEMENT ET INFRASTRUCTURES POUR LE DEVELOPPEMENT D'UNE MOBILITE ALTERNATIVE DANS ET DEPUIS LES QUARTIERS NOUVEAUX

Promouvoir une mobilité durable nécessite des aménagements et des infrastructures favorables aux alternatives à l'usage individuel d'une automobile. La mobilité durable est un levier pour la conception de quartiers conviviaux et sûrs ainsi qu'un cadre de vie de qualité.

L'opérationnalisation d'une mobilité durable nécessite d'articuler les modes de transport alternatifs (intermodalité) pour un déplacement continu et de minimiser les ruptures de charges. Promouvoir les modes de déplacement durable passe par des aménagements spécifiques. Le principe STOP devrait servir de principe d'aménagement des espaces publics des Quartiers Nouveaux. Ce principe consiste en une hiérarchisation des usagers et à prendre en considération dans l'aménagement des espaces publics (places, rue, carrefours...) les besoins piétons. La marche à pied est un mode de déplacement chaînant permettant d'assurer la continuité entre les modes de transport alternatifs et donc l'intermodalité. Ensuite, les cyclistes, les transports publics et seulement après les automobilistes.

7.3 PROMOUVOIR L'AGRICULTURE URBAINE ET PERI URBAINE

La cinquième fiche dédiée à l'agriculture urbaine a été alimentée par des rencontres avec des acteurs de terrains. Ils soulignent la nécessité d'accompagner les petits producteurs et maraîchers. Le secteur développe des outils tels que les espaces tests, qui ont pour objectif la mise à disposition d'une surface exploitable pour de petits producteurs (maraîchage, élevage...) ainsi que des outils nécessaires pour le lancement de l'activité. L'espace test est aménagé pour être directement utilisable (accès à l'eau, l'électricité...). Un cadre juridique favorable pour le développement de ces activités serait un pas supplémentaire dans le développement de ce type de projets.

Le gouvernement français a mis en place un dispositif de promotion de projets d'agriculture urbaine dont la Wallonie pourrait s'inspirer. Les « Projets Alimentaires Territoriaux » (PAT) ont pour objectif de soutenir le développement de la production locale en circuit court. Ce dispositif a été mis en place par le biais de la loi du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt. L'outil permet de mettre autour de la table les agricultures et producteurs, la société civile, les acteurs de l'économie sociale et solidaire, les pouvoirs publics, des organismes d'appui et de recherche ainsi que les entreprises et coopératives de transformation, de distribution et de commercialisation. Ils ont comme double objectif :

- *la structuration de l'économie agricole et de mise en œuvre d'un système alimentaire territorial.*
- *la consolidation de filières territorialisées et au développement de la consommation de produits issus de circuits courts, en particulier relevant de la production biologique.* (article 39)

Dans le cadre du montage de projets d'agriculture urbaine dans plusieurs Quartiers Nouveaux, la Région wallonne pourrait également intervenir dans la mutualisation des coûts et la coordination des investissements pour aboutir à des économies d'échelle.